

I HISTORIA I

Belgrano, un tren con pasado

El ferrocarril, actualmente en emergencia, fue el más extenso del país y un gran aliado de la producción

Por Susana Boragno

De la Redacción de LA NACION

El Belgrano Cargas tiene un presente incierto pero una historia gloriosa. Este ferrocarril, de trocha angosta, ayudó al crecimiento del país, lo vinculó con Chile y Bolivia, conectó con los puertos fluviales y marítimos, facilitó la ocupación territorial al tornar accesibles áreas lejanas y aisladas y llegó a ser el más extenso, con 14.000 km de vías.

Dado que las empresas privadas que trazaron las redes ferroviarias en el país no tenían interés en desarrollar una línea "pobre" que no ofrecía garantías de rentabilidad inmediata, su desarrollo estuvo a cargo de Ferrocarriles del Estado. En un comienzo sus principales ramales corrieron de Embarcación (Salta) al puerto de Formosa sobre el río Paraguay, y de Joaquín V. González (Salta) al puerto Barranqueras (Chaco) sobre el río Paraná, combinando con la compañía de transporte fluvial Mihanovich, que llegaba a los puertos de Santa Fe, Rosario y Buenos Aires, un claro ejemplo de transporte intermodal. En la década del 30, estas vías eran conocidas como las "rutas del azúcar". Al transporte de carga se le sumaban otros beneficios: una formación con vagones tanque cargaba agua de una gran cisterna en Añatuya (Santiago del Estero) y la repartía por todos los pueblos por los que pasaba, incluido Roque Sáenz Peña (Chaco).

El ferrocarril se extendió y en 1939, incor-



poró el Central Córdoba con el que llega a Retiro.

Otro ramal de trocha métrica del Belgrano, había correspondido a la Compañía General de la Provincia de Buenos Aires, de capitales franceses, que cubría buena parte de esta zona agrícola. En tiempos de la recolección, el agricultor informaba la cantidad de bolsas de la cosecha para diagramar su transporte. Como pasaba cerca de las escuelas rurales servía de medio de locomoción de los maestros que hacían señas al

maquinista para que detuviera el tren, que en las décadas del 40 y 50, llevaba tarros de leche refrigerados con bolsas de arpillera mojada, bolsas de azúcar del Norte y leña, entre otras cosas.

"No se puede comprender el dolor de un Trochero [trabajador ferroviario]. Las vías y el resto de las instalaciones se van tapando de yuyos y cañaverales, el abandono ha ganado la batalla. Es una puñalada en el corazón", cuenta Jorge S. Siri, que trabajó en esa compañía por más de 40 años. Por entonces entre los ferroviarios existía un claro sentido del deber, era tan responsable el que despachaba una encomienda como un peón que la cargaba en el furgón, los ascensos se hacían por mérito y por antigüedad y se llevaban buenos registros a pesar de no contar con la informática actual.

En 1948, cuando se nacionalizaron los ferrocarriles, se agruparon todos los de trocha angosta dando forma al Ferrocarril General Belgrano. Cubría una vasta zona del país: Buenos Aires, Santa Fe, Córdoba, Mendoza, San Juan, La Rioja, Catamarca, Tucumán, Salta, Jujuy, Santiago del Estero, Chaco, Formosa. Transportaba azúcar, cemento, azufre, plomo, piedra, petróleo, porotos, tabaco, cereales, etc. En 1989, por deficitario e ineficiente, se intentó privatizar, y ante la falta de interés privado se adjudicó en 1997 al gremio Unión Ferroviaria con el nombre de Belgrano Cargas.

Ahora, si se reactivara, sería un puente terrestre entre los océanos Atlántico y Pacífico, y favorecería especialmente a las economías regionales.

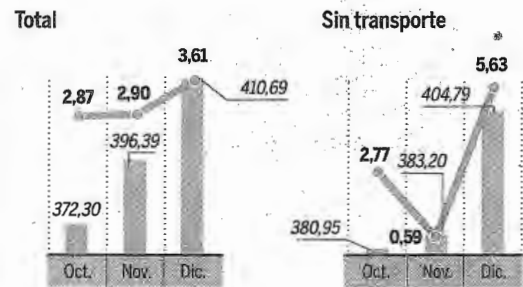


Una vieja locomotora pasa sobre el río Luján

La autora es historiadora.

Indice Costo Logístico

Referencias Variación porcentual Puntos acumulados



Fuente: Cámara de Operadores Logísticos (Cedol)

LA NACION

La Cámara Empresaria de Operadores Logísticos (Cedol) informó que, en diciembre, su índice de costos logísticos tradicional —que incluye el transporte— marcó una suba del 3,61% por los aumentos registrados en recursos humanos y distribución. En el indicador sin costos de transporte, la variación fue del 5,63%, por las alzas salariales.

BREVES

SUBTE

Más metro en Río

RIO DE JANEIRO (EFE).— La compañía Oportrans, que administra el sistema de subterráneos de Río de Janeiro, invertirá unos US\$ 655 millones en la ampliación de su red. La mitad de ese dinero provendrá de recursos propios y la otra mitad de financiamiento bancario, informó la empresa al anunciar sus nuevos planes en la sede del gobierno del estado de Río de Janeiro.

BICICLETA

Ciclo vías en México

CIUDAD DE MEXICO (EFE).— La ciudad de México contará en 2012 con unos 300 kilómetros de nuevas ciclo vías como parte de una apuesta de las auto-

ridades por la bicicleta, complementada con planes de cierre temporal al tráfico de varias zonas urbanas. Para lograr esa meta el gobierno capitalino pretende construir un mínimo de 60 kilómetros de carriles para bicis cada año. Hasta ahora, cuenta con un total de 90 kilómetros de ciclo vías.

FERROCARRIL

Compran tren inglés

BERLIN (AFP).— La compañía ferroviaria alemana Deutsche Bahn (DB) anunció la compra de la empresa británica Laing Rail y de su rentable filial de transportes de pasajeros Chiltern Railways; se convirtió así en uno de los primeros actores del ferrocarril británico. La transacción se habría cerrado por US\$ 250 millones.

KINEDYNE
CARGO CONTROL

Sistemas de fijación de carga

Montecentro SRL
Importador KINEDYNE
Av. Juan B. Justo 4645 - Córdoba
Tel: (0351) 470 3580 / 6349
montecentro@arnet.com.ar
www.montecentrosrl.com.ar

CUIDA SU CARGA

SUPLEMENTO

Transporte Logística
LA NACION

PUBLIQUE SU AVISO

Para más información:
(011) 4779-5300

tyl@expotrade.com.ar

TRILER

VALVULAS, EQUIPOS y COMPONENTES para FRENO de AIRE

ESTABLECIMIENTO MECANICO O.C.E. S.R.L.
Trafal 3723 • (1437) Buenos Aires
telefono: (011) 4911-9742
info@triler.com • www.triler.com

FUL-MAR
Tacógrafos

Control total sobre su flota

Av. Eva Perón 5327 - Cdad. Aut. de Bs. As. - Tel: 011-4684-0200 (rot.)
www.ful-mar.net - info@ful-mar.net - Sistema de Gestión de Calidad ISO 9001:2000