

## El Cristo Redentor, cerrado por invierno

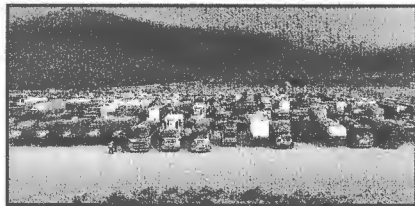
Hasta ahora no hubo víctimas fatales (como en 2005, cuando murieron de frío dos choferes), pero si una cola casi interminable de camiones para pasar a Chile, socio comercial clave de nuestro país y escala de buena parte de

las mercaderías que viajan hacia el Lejano Oriente. El paso Cristo Redentor estuvo cerrado toda la semana pasada y 6000 vehículos se acumularon en las precarias playas de estacionamiento cercanas.

El principal paso internacional cordillerano está inactivo un mes al año en promedio a causa, principalmente, de la falta de infraestructura vial y de maquinaria para limpiar la calzada de nieve y evitar la formación de hielo.



ARCHIVO Y TELAM



Disputata (arriba) localidad cercana al paso, es el lugar elegido por los choferes para esperar la apertura del túnel y evitar quedar varados en la alta montaña idenechal. En el camino, con cadenas

OPINION |

## La resurrección de la industria ferroviaria

Se consolida la actividad en los talleres de reparación y comenzó la fabricación local de ruedas para coches

Por Sergio D. Rojas  
Para La Nación

La industria ferroviaria argentina ha hecho importantes avances en cuanto a sus niveles de producción y a la incorporación de nuevas tecnologías. Ejemplos claros muestran que pequeñas empresas que realizan reparaciones menores, hoy han crecido y están reparando coches y hasta locomotoras.

Estos indicios dan un panorama real de lo que acontece en el sector. Ya eso hay que sumar la posibilidad muy concreta de que en nuestro país se vuelvan a fabricar locomotoras en serie en donde la industria local tomará, sin ninguna duda, un lugar es-

tratégico en los nuevos desarrollos ya que no sólo se podrán fabricar locomotoras para el mercado interno sino también para la exportación. Por otra parte, ya existe en el país una planta de fabricación de ruedas que, si bien todavía no ha sido presentada en sociedad, se encuentra produciendo a un nivel más que interesante.

En relación con esto y al reconocimiento internacional, cabe mencionar que el 5 de abril pasado se logró el récord de alta velocidad en 374,8 km/h en la línea que comunica la ciudad de París y Estrasburgo, en Francia. Este desarrollo, encargado por el constructor del tren, Alstom Transport; la operadora del servicio, la Sociedad Nacional de Ferrocarriles (SNCF, por sus siglas en francés); y la red ferroviaria Réseau Ferré de Francia (RFF), marcó un antes y un después en cuanto a trenes de alta velocidad.

Sin embargo, lo más significativo ocurrió durante la conferencia de prensa en la que estuvieron presentes los presidentes de las empresas: Hubert du Mesnil, de RFF; Philippe



FELIX LATOURGIER/AGF

El taller de Pinat, una pyme que ya repara locomotoras

Mellier, de Alstom; y Anne-Marie Idrac, de SNCF. En ese momento se abordó el fundamento principal de la prueba: la puesta en marcha del concepto de tracción distribuida por medio de la cual varios motores suplementarios son colocados a lo largo del vehículo logrando una mayor y mejor prestación en los servicios de estas líneas.

### Alta velocidad

La presidenta de la SNCF fue categórica cuando habló de la importancia de los trenes de alta velocidad y recalzó, entre otros aspectos, el de-

desarrollo que está llevando adelante la República Argentina en materia ferroviaria, del que SNCF participa activamente en este momento histórico en la región.

El presidente de Alstom Transport mantuvo una postura muy similar al destacar la importancia del trabajo de recuperación e iniciativas llevado adelante por nuestro país. Como argentino, fue muy grato haber presenciado un acontecimiento de tal magnitud en donde prevaleció la tecnología y el confort, aspectos que no distan de la realidad que está gestando nuestro país, pues se vio reflejado no sólo

en las declaraciones de los especialistas franceses sino también en la actitud tomada en nuestro país con respecto a la política del transporte ferroviario.

En tanto, durante el desarrollo del Primer Encuentro Internacional de Vía Métrica, realizado en España, tanto las empresas ferroviarias españolas como las compañías ferroviarias latinoamericanas y organismos internacionales (UITC y UIC) resaltaron del mismo modo la importancia que le está dando la Argentina a la modernización de todo su sistema ferroviario.

Haciendo un análisis de estas experiencias recientes, y teniendo en cuenta lo que ha vivido nuestro país en materia ferroviaria, es fundamental seguir impulsando la defensa del sistema ferroviario nacional, colaborando tanto con el sector gubernamental como con el ámbito empresarial que tenga a su cargo la mejora y modernización del tren como medio de transporte.

La industria ferroviaria nacional se está preparando para lo que viene. De seguir a este ritmo y con la concreción de los proyectos de alta velocidad, de la puesta en servicio de los trenes a nuevos destinos de nuestro país, y con la llegada del material rodante (comprado a España y Portugal), la actividad volverá a ser, seguramente, lo que fue en el pasado.

El autor es director de Consultoría Ferroviaria, consultora especializada en transporte ferroviario

Sponsors

EXPO COMEX

Octubre 2007

Centro Costa Salazar

CONTACTO

En paralelo

Organiza