



La renegociación de los contratos de cercanías dará lugar a importantes inversiones en nuevo material.



Estación del Ferrocarril General Belgrano.

LOS CONCESIONARIOS DE CERCANIAS INVERTIRAN UNOS 600.000 MILLONES EN LOS PROXIMOS 10 AÑOS

La industria ferroviaria argentina inicia su recuperación tras un largo estancamiento

Hace años, en Argentina, los fabricantes de material rodante ferroviario —locomotoras, coches de pasajeros y vagones— constituían el sector más pujante en el campo ferroviario. Hoy en día, la actividad se ha desplazado a los talleres de reparación, a la modernización de equipos y al mantenimiento de coches y locomotoras. Sólo en una escala muy pequeña se siguen fabricando vagones.

A mediados de los años ochenta, se dejó de invertir en

el ferrocarril, situación que se prolongó hasta 1991, cuando se privatizó el ferrocarril. Ahora, con la renegociación de los contratos de las empresas concesionarias de las cercanías de Buenos Aires, se prevén inversiones que oscilan entre los 450.000 y los 600.000 millones de pesetas. Las inversiones abarcarán tanto la adquisición de nuevo material como la construcción de nuevos tramos de línea, con todo lo que ello lleva aparejado.

"Las expectativas son buenas. Estamos intentando llegar a un acuerdo con las autoridades y con las empresas privadas explotadoras para que la incorporación de material rodante tenga un efecto positivo en la industria ferroviaria y contribuya a mejorarla tecnológicamente. Hay que tener en cuenta que veinte años prácticamente de inactividad la han dejado un poco desfasada. Los grupos inversores, ya sean alemanes, americanos o brasileños tienen intención de utilizar mano de obra argentina", dice **Ana María Ghibaudi**, presidenta de la Cámara de Industriales Ferroviarios R.A (CIFRA), la institución con cua-

La industria ferroviaria argentina se despereza lentamente de un estancamiento que dura varios años. Hace tiempo, el sector más competitivo estaba formado por los fabricantes de material rodante, pero hoy la actividad se centra en los talleres de reparación y modernización de material. La renegociación de los contratos de las empresas concesionarias de cercanías de Buenos Aires, que incluyen importantes inversiones para los próximos años, ha generado nuevas expectativas en el sector.

renta años de vida que agrupa a todos los fabricantes industriales de material ferroviario de Argentina.

Recesión. No hay que olvidar que América del sur sufre en la actualidad un proceso de recesión que ha afectado a la industria minera, que habitualmente transporta su producción por ferrocarril, y que ha visto disminuir sus exportaciones en aproximadamente un 30 por ciento.

En el entorno de Argentina, Brasil es el país que posee una industria ferroviaria más activa, algo que para **Ghibaudi** se explica por la distinta política



en Buenos Aires.

que se ha llevado en el proceso de concesiones. "El Banco Mundial concedió fondos para llevar a cabo la privatización tanto a Brasil como Argentina. En Brasil, parte de esos fondos se destinaron a potenciar el parque de locomotoras, mientras que en Argentina, se utilizaron para despedir al personal de los antiguos Ferrocarriles Argentinos", declaró a VIA LIBRE.

No obstante, Argentina es muy competitiva en ciertos campos, como por ejemplo, en válvulas de freno para locomotoras, que se exportan a todo el mundo, y en piezas mecanizadas. "Mi empresa, Siderea, fabrica zapatas de frenos de composición, y exportamos a toda Iberoamérica, Malasia, Australia y parte de África. Pronto exportaremos también a Canadá. En general, las expectativas son buenas y sólo cabe esperar que las inversiones, tras las elecciones del 24 de octubre, se vayan concretando", afirma **Ana María Ghibaudi**.

Recuperación. A largo plazo, no deja de ser una incógnita lo que ocurra con el ferrocarril en Argentina, aunque en medios ferroviarios existe optimismo. "Creemos que el fe-

rocarril va a seguir su proceso de recuperación. En estos últimos años se ha logrado frenar el deterioro progresivo del ferrocarril, y tras esa estabilización ha comenzado una leve recuperación. Ahora viene el desafío: llevar a cabo una tarea de modernización y crecimiento, en el sentido de ofrecer una mayor calidad y mejores servicios", dice **Pablo Martorelli**, presidente de la Fundación Instituto Argentino de Ferrocarriles.

La Fundación Instituto Argentino de Ferrocarriles se creó en 1991 con el objeto de agrupar a los profesionales procedentes de los extintos Ferrocarriles Argentinos. Su objetivo es la conservación de los bienes históricos, así como la defensa y la promoción del ferrocarril en Argentina.

La Fundación trabaja ahora en la creación de museos regionales del ferrocarril, iniciativa que, según la institución se topa casi siempre con la indiferencia, cuando no con la negativa de las autoridades competentes. La Fundación se muestra igualmente activa en otro de sus objetivos, la promoción y defensa del ferrocarril. "Quizás, la red argentina se reduzca, aunque nosotros vamos a procurar que no se cierre ninguna línea. Sin embargo, no podemos dejar de ser lógicos y sensatos. Creo que tenemos buenos niveles de tráfico en muchos corredores, como por ejemplo el que existe al sur de la provincia de Mendoza, un corredor de unos mil kilómetros enclavado en una zona agropecuaria y minera muy importante, y que, además, puede ser clave en el Mercosur", declaró **Martorelli** a VIA LIBRE.

La Fundación Instituto Ar-

Empresas argentinas buscan socios en España

Railway Parts y **All Gasket Company** son dos empresas suministradoras argentinas interesadas en contactar con empresas proveedoras españolas que deseen promover sus ventas en el Mercosur, ya sea mediante la fórmula de asociación o representación; o, viceversa, contactar con empresas españolas a quienes pudieran interesar los productos de estas dos empresas o bien representarlas en España.

Railway Parts fabrica cilindros de freno tipo **Westinghouse** para locomotoras de 7" x 6", 8" x 8", 9" x 8", 12" x 8" y dúplex de 9" x 7". La empresa fabrica asimismo el cilindro de freno tipo **Knorr Bremse**, el CL. 8 de 8". Los dos últimos cilindros son los que se utilizan en las locomotoras **Alco** que **Renfe** vendió a **TBA** y **Buenos Aires al Pacífico**, hoy denominada **América Latina Logistic**. **Railway Parts** fabrica también componentes para bogies como portazapas de freno, timonerías, pernos, palanca, colgadores, ecualizadores, placas de fricción al manganeso, etc... Para compresores, fabrica pernos de pistón, cilindros, válvulas, descargadores, e igualmente, produce válvulas diversas para distintos tipos de freno, bocinas de aire, mangas de freno, robinetes de 1.1/4", colectores centrífugos de polvo y cilindros de freno de 10" x 12" para vagones de carga. Por su parte, la empresa **All Gasket Company** fabrica empaquetaduras y juegos de reparación para cilindros de freno de cualquier medida, juegos de reparación para válvulas de freno, inversores de marcha, bocinas, sellos mecánicos para compresores y bombas de agua. Asimismo, fabrica sellos de grafito para empaquetaduras y juntas troqueladas de diversos materiales como cobre o fibras celulósicas.

Las empresas interesadas en contactar con cualquiera de estas dos empresas argentinas deberán dirigirse a **Rubén Ricardo Luna**, gerente general de **All Gasket Company**, **Hipólito Yrigoyen 4173/75, 1650 San Martín, Buenos Aires, Argentina. Telefax: 54 11 4752-7098/4755-3556.** □

gentino de Ferrocarriles, que edita la revista "Realidad Ferroviaria", realiza asimismo estudios por encargo y también realiza seminarios técnicos y foros de discusión. Entre los estudios que la fundación ha desarrollado recientemente destacan, por ejemplo, el de la rehabilitación de una línea en la Patagonia, el denominado ferrocarril bioceánico, que llega hasta el Pacífico y cruza Chile por la cordillera de los Andes. Parte del ferrocarril existe, aunque no funciona, pero habría que construir las conexiones portuarias, diseñar un plan de explotación y desarrollar las conexiones interna-

cionales con Chile. Otro de los estudios realizados hace poco por la Fundación es el de un corredor que en Argentina denominan "la trochita", situado en la provincia de Chubut, en la Patagonia, hoy exclusivamente turístico, pero que puede tener un potencial económico importante. Además, la Fundación ha realizado, por encargo de **Metrovías**, la empresa que explota el metro de Buenos Aires, un estudio para ampliar en un kilómetro la línea E, que conectaría la Plaza de Mayo con la estación de Retiro, cruzando para ello el centro de la ciudad. Texto y fotos: **Yolanda del Val** □