



CÁMARA DE DIPUTADOS
DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

CÁMARA DE DIPUTADOS	
MESA DE MOVIMIENTO	
07 SEP 2012	
Recibido.....Hs.	830
Exp. N° 26776	F.P. PAR

PROYECTO DE COMUNICACIÓN

La Cámara de Diputados de Santa Fe solicita al Poder Ejecutivo que gestione ante la Administración de Infraestructura Ferroviaria (ADIF) la transferencia a título gratuito a favor de la provincia de Santa Fe, en carácter de reparación histórica y simbólica por la destrucción de sus bosques nativos, os durmientes de quebracho que se extraigan o hayan extraído de las vías del Ferrocarril "Belgrano Cargas" que se extienden por territorio santafecino, en el marco de los trabajos de Renovación y Rehabilitación total de la estructura de vías de dicha red ferroviaria.

VERÓNICA CLAUDIA BENAS
Diputada Provincial

FUNDAMENTOS

Sr. Presidente:

El Ferrocarril Belgrano se extiende a lo largo de 7.347 kilómetros desde Retiro hacia el norte del país y llega a Bolivia y Chile. Su esquema no partió de ninguna planificación, sino que fue el resultado aleatorio de la unión de diversos ferrocarriles regionales. El hecho fortuito de ser de trocha angosta -la misma métrica vial utilizada por Chile y Bolivia- le permite ingresar a estos dos países. Actualmente algo más de 5000 km están operativos, no sin dificultades, ya que en algunos tramos las formaciones no pueden transitar a más de 10 ó 15 kilómetros por hora.

Desde sus inicios y en sólo 50 años, se convirtió en una de las principales redes del país y del continente. Sin embargo, la suerte de esta línea siguió el mismo camino que todos los ferrocarriles en Argentina y víctima del desguace de la década del 90 subsistió en pésimas condiciones hasta nuestros días. Al momento en que Carlos Ménem entregó el 99% de la concesión a la Unión Ferroviaria el Belgrano Cargas transportaba 1,74 millones de toneladas. Para el año 2006, cuando la UF vendió sus acciones al grupo liderado por Macri, las cargas transportadas no superaban las 600.000.

En 2008, por el decreto 1771 el gobierno nacional anunció la reestatización del Belgrano Cargas y la reactivación del mismo. La Administradora de Infraestructura Ferroviaria Sociedad del Estado (ADIF SE) tiene a su cargo la ejecución de las obras de reconstrucción y modernización de la red, que comenzaron años después.

Según lo anunciado se renovarán 1.400 km. de vías, por etapas. La tarea incluye la remoción de las estructuras existentes, limpieza de los terraplenes, la recuperación de obras de arte (alcantarillas y puentes), la nivelación de suelos, la disposición de "pedraplenes" y el emplazamiento de tramos de vías preensamblados, con durmientes de hormigón y nuevas vías. Los durmientes de quebracho colorado serán reemplazados por los de cemento por cuestiones de tipo ecológico y de seguridad.





CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

De acuerdo a la información publicada en la página web de la Administración de Infraestructura Ferroviaria (Adif), en la provincia de Santa Fe se renovarán 215 kilómetros de vías, en varios tramos distintos, de los cuales algunos ya se encuentran en ejecución. Uno, sobre la línea C, con cerca de 43 kilómetros de extensión, entre las estaciones Naré y Villa Saralegui. Otro, de 47 kilómetros, en el ramal F1 entre las estaciones Coronda y Monje, para luego continuar con un trayecto de 38 kilómetros entre Monje y Timbúes

También están previstos trabajos en la línea C, entre Petronila y La Lucila, y entre La Lucila y Santurce, en el norte provincial, y la "rehabilitación" de un tramo de 360 kilómetros de la línea C entre Pozo Hondo, Bandera (Santiago del Estero) y Tostado (Santa Fe).

Tomando como referencia las especificaciones técnicas de la Comisión Nacional de regulación del Transporte (CNRT) para la construcción de vías férreas, podemos establecer que por cada kilómetro de rieles renovados serán recuperados alrededor de 1.500 durmientes de quebracho colorado, por lo cual, del territorio de la provincia de Santa Fe serán extraídos aproximadamente 322.500 durmientes.

Como dijimos, ya comenzaron las obras en la provincia de Santa Fe y producto de las mismas, en la localidad de Barrancas, se acopian miles de durmientes de quebracho como onerosos testigos de la historia del norte santafesino y de Chaco que no pueden desaparecer, y deberían tener destino local.

Los durmientes del rojo quebracho, que hoy están siendo reemplazados por los de cementos no deben ser comercializados, ellos podrían aportar a proyectos de interés social en la provincia. En ese sentido, consideramos que con ellos podrían construirse senderos peatonales para llegar a las escuelas, juegos infantiles, alcantarillas barriales, viviendas y tantas otras obras de interés social y comunitario.

La historia del norte santafesino va tristemente unida a la explotación del quebracho, y la devolución de los durmientes a la zona de donde se los extrajo, será un principio de reparación histórica por el saqueo y la destrucción de los bosques naturales de esta región.

Es importante recordar, que para principios de la década de 1870 el norte de Santa Fe era aún, una zona casi inexplorada. El Chaco Santafesino poseía una enorme riqueza forestal compuesta por espesos quebrachales entre otras especies de maderas duras y aprovechables en el negocio forestal. Para esa época, ya había algunos obreros que se encargaban de explotar el quebracho para su utilización en postes, durmientes para ferrocarril y tirantes para la fabricación de puentes.

En 1872 el estado provincial, había solicitado un empréstito a la firma Murrieta & Cia de Londres, con la intención de crear el Banco de la Provincia de Santa Fe. En 1874 este préstamo se hizo efectivo y el 1º de Septiembre de ese año el Banco Provincial de Santa Fe abrió sus puertas simultáneamente en Rosario y Santa Fe, iniciando sus actividades. La deuda se pagó con tierras fiscales, se entregó a la empresa de capitales ingleses 668 leguas cuadradas (1.804.563 hectáreas) de tierras en pleno Chaco santafesino que luego vendió a Santa Fe Land Company Limited, en 1884.

Para ese entonces se estaba programando en la provincia el tendido de las vías férreas que unirían el puerto de Santa Fe con el noroeste y norte de la provincia hasta el Chaco.

Las actividades de dicha empresa se encaminaron inmediatamente a la explotación de bosque en la zona noroeste del Chaco santafesino, esta compañía, fue la creadora de la industria forestal a gran escala en Argentina y fue también la piedra que fundamentó la creación del más grande latifundio conocido en nuestra historia.





CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

Así The Forestal Land (La Forestal) absorbe esta empresa y en los años siguientes, una a una a todas las competidoras monopolizando la producción y comercialización del quebracho colorado. Todas estas fusiones y compras llevan a La Forestal a explotar cerca de 2.100.000 hectáreas de bosques (entre propios, arrendados y concesionados) para la exportación de postes y durmientes para el ferrocarril, rollizos y, esencialmente, tanino.

La empresa explotó durante sesenta años casi dos millones de hectáreas de bosques de quebracho más importantes del planeta. Lo que quedó cuando La Forestal abandona nuestro país en busca de otros negocios fue un páramo incultivable, decenas de pueblos fantasmas y el recuerdo del horror en miles de argentinos y sus descendientes.

Quedan los recuerdos de las huelgas heroicas de los obreros y hacheros de 1919 y 1921, salvajemente reprimidas. Testimonio de aquello es la película "Quebracho".

Santa Fe perdió casi el 90% de sus bosques en aquella época.

"Ningún árbol en las provincias de Santa Fe, Chaco, Santiago del Estero y Formosa, tiene para sus habitantes, aún distantes de los bosques, la múltiple significación espiritual que tiene el quebracho colorado... (Gastón Gori, La Agonía del Quebracho)

Mucho se ha perdido a lo largo de la historia, en manos de foráneos o locales. La reconstrucción del ferrocarril es una medida por la que muchos venimos luchando, el tendido de redes que comuniquen como otrora los distintos pueblos del territorio. Y aunque tal vez no compartamos las razones que impulsan estas obras en particular, si consideramos importante recuperar y reconstruir el ferrocarril, la historia, los bienes del estado, del pueblo.

Y esos durmientes que quizás para algunos solo tengan valor ornamental para nosotros representan parte de la historia y del patrimonio de la provincia de Santa Fe.

Por todo lo expuesto, solicito a mis pares acompañen con su voto afirmativo esta iniciativa.

VERÓNICA CLAUDIA BENAS
Diputada Provincial

