



Se aceptan fax o cartas, las que
previamente editadas podrán ser
publicadas mensualmente.

MAYO 2006

PAG. 1

BOLETIN

Cambio del Directorio de EFE

El nuevo Directorio estará presidido por el ex sub secretario de Transporte, Guillermo Díaz Silva, en reemplazo de Luis Ajenjo Isasi, quien ocupó la presidencia desde diciembre de 2002 a la fecha. Además estará compuesto por Berta Belmar Ruiz, Fidel Miranda Vera, Jaime Binder Rosas, Gabriel Aldoney Vargas, Juan Cavada Artigüez y Pablo Piñera Echenique.

Guillermo Díaz es ingeniero civil industrial de la Universidad de Chile y posee un Master en Administración Pública, del Instituto Ortega y Gasset, de Madrid, España. Además, realizó estudios de administración en la International Corporation Agency (JICA), de Japón.

Asimismo, el nuevo presidente del Directorio de EFE ha desarrollado una amplia carrera en el sector público. Entre los años 2002 y 2006 fue subsecretario de Transporte, entre noviembre de 2001 y junio de 2002 ejerció el cargo de director de la Comisión Nacional del Medio Ambiente de la Región Metropolitana, y entre el 2000 y el 2001 fue Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones, de la Región Metropolitana, entre otros.

Para la ACCPF este cambio representa nuevos desafíos, habrá que entablar nuevas relaciones con el Directorio de la empresa, representar nuestras posturas y trabajar para proyectos en conjunto. Hasta el cierre de este boletín no se han conocido cambios al interior de las gerencias de la empresa, sin embargo es probable que existan algunas modificaciones, por lo mismo estamos a la espera de que eso suceda para retomar el trabajo con EFE en aspectos operacionales. A pesar de ello el Presidente Carmona ha estado en constante comunicación con Jaime Contreras y se han realizado algunas gestiones.

La Asociación enviará una nota a las nuevas autoridades de EFE, deseándoles éxito en la gestión con la empresa, y se entablará una agenda de trabajo para el año 2006.

Viaje en el Tren del Vino

En un principio se había establecido un viaje en el Tren del Vino, con el Z-11, para principios del mes de mayo, sin embargo la temporada baja del tren turístico y el poco plazo que queda para el fin de semana que sigue impiden organizar como corresponde la actividad, ante ello el Tren del Vino nos ofreció el sábado 27 de mayo, sin embargo tampoco es una buena fecha por estar muy cernana al final del mes.

Por tanto se decidió que la actividad se realizará en los primeros días de junio, a un

valor de \$10.000 que incluirá el viaje y un almuerzo en Santa Cruz. La fecha se informará a través del mail, del diario mural y de la página web a mediados de este mes.

Cuenta bancaria y cuotas sociales

A fines del año 2005 el Directorio de la ACCPF decidió cerrar la cuenta bancaria en Corpbanca por problemas financieros de la institución y también por los problemas de cobertura del mencionado banco cuando muchos socios, la mayoría de regiones, deseaban pagar su cuota social. Se informa a los socios que se está en proceso de apertura de una nueva cuenta en el Banco Estado, ya se han tramitado algunos documentos ante notario y muy pronto se informará sobre el número de cuenta y otros detalles.

Por mientras quienes paguen su cuota deben contactarse con el Director Pablo Roa, quien ha sido designado Delegado de Tesorería, para facilitar el pago de cuotas en las reuniones mensuales del primer semestre, la secretaria Marlene Troncoso también recibe cuotas. Se hace, como siempre, un llamado a todos para no dejar hasta última instancia el pago de cuotas, puesto que la Asociación las requiere para su operación durante el año.

Trabajos de restauración de equipos

En los últimos meses grupos de socios de la ACCPF han estado restaurando locomotoras y coches que están a cargo de la institución, cumpliendo así con nuestro objetivo central, proteger y conservar el patrimonio ferroviario nacional. En la maestranza de San Eugenio se ha trabajado en la restauración del coche salón Z-156, marca Linke Hofmann de 1955, hasta este momento se ha hecho un tratamiento de la estructura externa del coche, estando uno de los lados con un avance cercano al 90%, en estos trabajos han participado los socios Pablo Roa, Jorge Iturra, Jorge Plaza y Andrés Norambuena. En la misma maestranza pronto comenzarán algunos trabajos menores en las locomotoras 714 y 903 con el fin de preservarlas para el futuro.

En otro plano en los patios de Fepasa arduamente se ha trabajado en la locomotora E-2903, más conocida como la "Serpiente de Oro", la que se está repintando con su esquema de colores originales, además de una profunda limpieza interior y reparaciones menores. Los trabajos están con un avance del 85%, faltando aún detalles. En el equipo de trabajo, de diferente manera, han ayudado los socios: Raúl Moroni, Eduardo Céspedes, Fernando Sepúlveda, Matías Vidal, Eduardo Guzmán, Domingo Kauak, José Tomás Bretón, Marisol Troncoso y Guillermo Aguilera.

BOLETIN

Planificación de viaje Temuco - Antilhue - Temuco

Para el día domingo 8 de octubre se está planificando un recorrido por la Región de la Araucanía sobre rieles. Se ha programado un completo tour ferroviario por el Museo Ferroviario de Temuco y un viaje, desde ese lugar, hasta Antilhue. La idea es poder apreciar estaciones, semáforos, caballos de agua, torres de agua, patios de estaciones, paisajes y por supuesto hacer un buen asado en Antilhue, todo en forma exclusiva para el grupo que viaje.

Esta actividad se realizará en el Buscarril ADHI que tiene operacional el museo de Temuco, el que estará completamente a nuestra disposición, lo que permitirá hacer el recorrido sin el apuro tradicional de los trenes de itinerario, pudiendo así ver lo que de verdad interese. El buscarril tiene una capacidad de 70 asientos, si se junta la cantidad de 30 personas el valor de la actividad bordeará los \$25.000, considerando el asado en Antilhue y la visita al museo de Temuco. Si se alcanzan sumas superiores de pasajeros el costo por persona irá disminuyendo, es así como si se juntan 40 personas los costos serán de \$19.500 por persona aprox. Las inscripciones ya se encuentran abiertas en secretaría.

El Ramal Pua - Lonquimay y el Tren de la Araucanía, unas aclaraciones (Ian Thomson)

Es efectiva la información presentada en la edición de marzo del Boletín de la ACCPF, que se levantaban los rieles del ramal Pua a Lonquimay. Sin embargo, necesita aclaraciones una parte de la nota correspondiente.

El levante de los rieles no significa necesariamente el fin definitivo de un ramal, puesto que la Ley Orgánica de EFE permite a la Empresa vender inmuebles prescindibles, pero no enajenar al mismo tiempo la faja de vía, hasta que la propia vía haya sido levantada. Es decir, el proceso tiene dos etapas, y, en el caso particular del ramal a Lonquimay, se ha anunciado que no se pretende llevar a cabo la segunda de ellas, es decir la enajenación de los terrenos, por seguir con vida el más que centenario proyecto de construir un ferrocarril transandino en el sur, siendo especialmente vigente el interés en la materia en el Gobierno de la Provincia de Neuquén, que ha formado una empresa (Patagonia Ferrocarril) para llevarlo adelante. Esa empresa realmente ha comenzado la construcción de un pequeño tramo, al poniente de Zapala, según comprobado por una foto aparecida en una edición anterior de "El Reportero Ferroviario".

El Tren de la Araucanía nació de una sugerencia del ex-socio don Israel Álvarez, ex-Jefe de la casa de máquinas de Victoria, en la ocasión de la Reunión Constituyente de la incipiente ACCPF, en 18 de abril de 1984. La planificación se realizó en reuniones del directorio, en mi antigua casa en Ñuñoa, en una de las cuales propuso el nombre "Tren de la Araucanía" el entonces integrante de

la junta don Jonás Figueroa, quien además, en esa época, era también Sub-gerente comercial en la Gerencia de Pasajeros en EFE. La filial temuquense, a cargo de don Mario Fuentes Romero, q.e.d.p., se encargó de las actividades operacionales relacionadas con el Tren, en coordinación con la Gerencia regional de EFE. El Tren corrió por la primera vez el 12 de octubre de 1984, consistente en la locomotora No. 714 y siete coches, y hasta mediados de la década siguiente, operó en múltiples ocasiones, para el público o fletado a grupos. En la etapa planificadora, contemplamos un convoy de dos o tres coches, arrastrados por una máquina tipo 57 (No. 620), pero la demanda superó las expectativas. El mayor volumen de pasajeros fue llevado en la segunda salida, en diciembre de 1984, ocasión en que la No. 714 arrastró un tren de nueve coches a Lonquimay. Por el peso del tren, la No. 714 fue ayudada por una diesel de tipo D-6000, pero esa quedó en pana en Manzanar, obligando a la No. 714 llevar a Lonquimay el tren de pasajeros más pesado que ha llegado allí, hasta el momento.

Digo "hasta el momento", puesto que todavía no es totalmente imposible el regreso de trenes a Lonquimay, rumbo a Argentina.

Vandalismo en ex estación (El Mercurio de Valparaíso)

Robos de especies y actos vandálicos están afectando a las antiguas dependencias de la ex estación de ferrocarriles de La Calera, hecho que incluso motivó el cierre temporal de la Centro Cultural que operaba en dichas dependencias.

El tema ha causado preocupación entre las autoridades locales, quienes incluso tienen programada una reunión con ejecutivos de la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE) para poder buscar una salida al problema. Cabe señalar que desde el 2004, cuando se creó el Centro Cultural, ha sufrido siete robos, perdiéndose valiosos accesorios, tales como impresoras, data show y otros elementos que han significado un alto costo económico para la Municipalidad de La Calera.

Ante esto y cansado de la ola de ilícitos, el alcalde Roberto Chahuán ordenó cierre del centro, a la espera de poder generar otras medidas que permitan terminar con la delincuencia en el lugar. En forma complementaria se solicitó una reunión con las autoridades de Efe para poder adoptar medidas que permitan mejorar la seguridad del recinto, hasta donde llegan gran cantidad de personas para consumir alcohol, drogas, sustraer diversas especies o simplemente causar destrozos.

Para la ACCPF esta y otras situaciones similares que han ocurrido representan verdaderos atentados al patrimonio ferroviario de Chile, es por ello que para este caso, el de la antigua estación de Quillota, y la situación que aqueja a algunos ramales, se enviará una nota a autoridades de Ferrocarriles y municipalidades, a fin de evitar la pérdida paulatina de patrimonio ferroviario.