



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

FUNDAMENTOS

¿Quién no ha visto pasar con emoción al tren, y no ha saludado con visible alegría a sus pasajeros?. Quién no recuerda con nostalgia la ronca bocina anunciando su paso y se ha detenido a escuchar la fricción en los rieles de esa mole de hierro que como un gigante se desplazaba haciendo vibrar la tierra?.

La magia del tren se encuentra grabada en nuestra memoria, donde sea que hayamos nacido y crecido. Es una parte insustituible de los más lindos recuerdos de los rionegrinos.

El rescate del tren, volverlo a la vida, simboliza para todos los argentinos y rionegrinos, la recuperación de una parte de nuestra identidad perdida, reconstruir uno de los momentos más importantes en la vida social, económica e industrial. Darle vida para la gente, para el trabajo, para la comunicación. En fin devolverle su destino social.

La historia del tren en la Patagonia

Las diferentes líneas fundadas en la Patagonia tuvieron como objetivo lograr una comunicación interna, la salida de los productos cordilleranos por los puertos de la Patagonia y la inclusión al sistema ferroviario nacional.

En 1947, el presidente Juan Domingo Perón nacionalizó los ferrocarriles dando un nuevo impulso y creando los talleres-escuela donde se formaban operarios, siendo todo un orgullo para la economía argentina el desarrollo de esta industria.

Más adelante, comenzaría la parte más triste de la historia del tren, cuando se desmanteló el sistema ferroviario, lo cual coincidiría con el proceso de desindustrialización sufrida por nuestro país a manos, primero, de los gobiernos militares, y después por el gobierno del menemismo en la década del 90'.

En 1991, el gobierno nacional comenzó el desmantelamiento de los servicios ferroviarios concesionando por separado los distintos ramales y cediendo a las provincias la responsabilidad de mantener el servicio de pasajeros. Por esa época, y según Juan Carlos Cena, autor del libro "Ferrocidio" que alude al genocidio que significó el cierre en 1991 del ferrocarril nacional. El cierre de ramales dejó 870 pueblos fantasmas, se expulsaron 85.000 trabajadores de los



Legislatura de la Provincia de Río Negro

220 mil que había en la mejor época. En los talleres ferroviarios de Tafí Viejo trabajaban 5.500 obreros, en Laguna Paiva 2000, en San Cristóbal 700 y en Cruz del Eje 400, y todos fueron cerrados.

Las consecuencias sociales y políticas fueron devastadoras, pues la estructuración de redes que mantenía al país comunicado se desmembró y cientos de pueblos del interior quedaron aislados. Dejaron de existir los trenes aguateros y sanitarios, se saturó el transporte por las rutas y aumentaron las muertes por accidentes de tránsito.

Con las concesiones, el tren dejó de ser un servicio público sin fines lucrativos.

Cuando el tren fue desapareciendo del interior, se produjo el despoblamiento y la migración interna de miles de ciudadanos que, expulsados de sus propios lugares, buscaron un mejor futuro en centros urbanos más grandes, y en la mayoría de los casos sólo encontraron peores condiciones de vida. El abandono de los pueblos y la falta de comunicación que hacía imposible el intercambio de productos en las pequeñas economías familiares, convirtió a estos lugares en desiertos.

Si tuviéramos que enumerar los beneficios que el uso del tren tiene hoy en día, nos daríamos cuenta claramente cuantos errores se han cometido. Aún se está a tiempo de cambiar el rumbo de la historia y recuperar nuestros trenes para que cumplan el objetivo social que supieron tener: ser un servicio público para contribuir con el desarrollo de los pueblos.

NUESTRA "TROCHITA"

"La Trochita 2", es el nombre que le dieron los pobladores. Su nombre oficial es "Viejo Expreso Patagónico", es la línea de ferrocarril que une las provincias de Río Negro y Chubut. Fue diagramado como parte de una red ferroviaria más amplia que uniría gran parte del sur argentino. Administrativamente pertenece a la traza del Ferrocarril General Roca y la red ferroviaria argentina.

Con los años la línea se ha convertido en un atractivo turístico a causa de su trocha económica de 750 mm y la locomotora a vapor que recorría sus 402 kilómetros de longitud entre las localidades de Esquel e Ingeniero Jacobacci.

En 1998 fue declarado Monumento Histórico Nacional. Se hizo internacionalmente famoso por el libro de 1978 *El Viejo Expreso Patagónico* de Paul Theroux (en



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

inglés *The Old Patagonian Express*), y es uno de los más australes ferrocarriles en funcionamiento del mundo.

Pero La Trochita también es especial y única para los habitantes de El Maitén e Ingeniero Jacobacci, Ñorquinco, donde están los talleres, y de cada uno de los pequeños pueblos y parajes por los que pasa, como Ojo de Agua, Futa Ruin, Mamuel Choique, Cerro Mesa, Chacay Huarruca, Fitalancao, Leleque, Lepá, Nahuel Pan.

La "trochita" como se conoce al tren de trocha angosta, también sufrió el impacto del cierre de los servicios ferroviarios. Hoy lamentablemente, se encuentra en funcionamiento un tramo, el que nace en Esquel, y en forma deficiente funciona durante algún tiempo en otras partes del original recorrido.

Recientemente, en los históricos actos del Bicentenario fue elegida LA TROCHITA como el símbolo rionegrino, siendo trasladada a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires una de las locomotoras a vapor, lo cual provocó gran emoción entre los asistentes a los actos y televidentes de toda la Argentina.

Hace escasos meses, durante una visita a la localidad de Ñorquinco, pude constatar el inmenso valor que tiene para los pobladores de pequeñas comunidades y parajes de la zona la puesta en marcha de LA TROCHITA, no sólo como recurso turístico, como lo es en la vecina provincia del Chubut, sino sobre todo, por ser un medio de transporte imprescindible para recorrer la zona en épocas con mucha nieve, con caminos anegados por lluvias y unir las grandes distancias.

La puesta en marcha nuevamente de LA TROCHITA, significará para miles de rionegrinos, la única posibilidad de romper con el aislamiento. En los tramos en que aún funciona como es en la Provincia del Chubut, o en forma incipiente en la Provincia de Río Negro, ésta hoy constituye un verdadero museo andante, ya que su estructura y vías sobre las que circula son ya una reliquia.

Por ello:

Autora: María Magdalena Odarda.



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

**LA LEGISLATURA DE LA PROVINCIA DE RIO NEGRO
COMUNICA**

Artículo 1°.- Al Ministerio de Turismo y a la Dirección General de Transporte de la Provincia de Río Negro, la necesidad de celebrar de manera urgente un convenio con la Provincia del Chubut para la explotación del Servicio Ferroviario "La Trochita" o "Expreso Patagónico".

Artículo 2°.- De forma.