



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

FUNDAMENTOS

El ferrocarril es parte de la gran historia de la Patagonia Argentina. A su vera nacieron numerosos y esforzados pueblos, los mismos que vieron en él, el eje vertebrado de sus vidas y que sufrieron las consecuencias de su decadencia.

Una verdadera "fiebre ferroviaria" se preparaba a comienzos de la década de 1870. Entre 1870 y 1914 se construyó la mayor parte de la red ferroviaria argentina con capital inglés, francés y argentino. El Ferrocarril del Sud (construido con capital inglés) llegó primero a Chascomús, y más tarde, a Las Flores, Bahía Blanca, Neuquén, Zapala, este último atravesando nuestro territorio provincial, afianzando su tradición de disparador del desarrollo y poblamiento.

En 1908 el Congreso de la Nación sancionó la ley 5559 de Fomento de los Territorios Nacionales.

Dicha ley había sido impulsada por el Ministro Ramos Mexía cuyo fin era lograr el desarrollo de la Patagonia y promovía una estrategia de integración ferroviaria de las áreas potencialmente productivas en los valles cordilleranos y la meseta, combinando el uso del tren con las vías navegables y los puertos marítimos. Autorizaba al Poder Ejecutivo a estudiar, construir y explotar ramales principales desde el Puerto San Antonio y Puerto Deseado en el Atlántico hasta el Lago Nahuel Huapi (San Carlos de Bariloche) en la Cordillera, con derivaciones a Comodoro Rivadavia, pasando por Colonia Sarmiento a Lago Buenos Aires y a Colonia "16 de octubre" (Esquel-Trevelin), previendo además el tendido de otros ramales a partir de las citadas líneas según se considerara conveniente. Pero la ejecución del plan original sufrió interrupciones al renunciar primero el Ministro Ramos Mexía en el año 1913 y al estallar poco después la Primera Guerra Mundial.

Todo lo proyectado del "plan de trocha ancha", sólo se concretó parcialmente con el tendido de 283 kilómetros de ramales entre Puerto Deseado y Las Heras (Santa Cruz) y de 197 kilómetros entre Comodoro Rivadavia y Sarmiento (Chubut). Estos nunca llegaron a integrarse con el otro ramal principal que se tendía a su vez entre San Antonio y Nahuel Huapi. Este último llegó en 1916 hasta el kilómetro 448 (después denominado estación Ingeniero Jacobacci) que durante varios años fue punta de rieles. Recién en 1934 esta línea, la única de las tres originales de la ley 5559 que fue continuada, llegó a San Carlos de Bariloche.



Legislatura de la Provincia de Río Negro

A pesar del paso del tiempo pareciera haberse dejado fuera de la competencia por los nuevos y más veloces medios de transporte.

El ferrocarril constituye hoy uno de los más valiosos patrimonios históricos, culturales y tecnológicos, es la muestra aún viviente, del esfuerzo de la gente en una tierra tan hermosa como agreste, prometedora pero sacrificada, en tiempos en que el progreso era la fuente de todas las utopías.

Mención especial merece el ramal de trocha angosta que unió Ingeniero Jacobacci con Esquel, conocido popularmente como "La Trochita". Su historia y la de su gente es sin dudas fascinante y está escrita en cada pueblo, en cada vagón, en cada estación.

El ferrocarril funcionó como servicio exclusivo de carga hacia y desde Esquel desde 1922 hasta 1950, lo cual brinda una idea del intenso movimiento comercial. Todos los insumos del norte ingresaban por éste provenientes de Ingeniero Jacobacci mientras que la lana, los cueros y la hacienda en pie se despachaban desde Esquel, Trevelin y fundamentalmente desde las distintas estaciones ubicadas a lo largo de las diferentes estancias pertenecientes a la Argentine Southern Land Company.

En 1950 se inauguró el servicio de pasajeros que, al igual que el servicio de cargas, funcionaba en combinación con el ramal de trocha ancha que comunicaba la zona con Ingeniero Jacobacci - San Antonio Oeste - Viedma - Carmen de Patagones - Bahía Blanca - Buenos Aires. Los pasajeros llegaban a Ingeniero Jacobacci, donde los más afortunados abordaban un vagón dormitorio del ramal de trocha ancha, que luego se enganchaba al tren que circulaba desde San Carlos de Bariloche con dirección rumbo al Atlántico.

Las décadas del 50' y del 60' eran épocas en que circulaban hasta tres servicios diarios entre los extremos del ramal de trocha angosta, cada uno con cargas que podían alcanzar hasta 200 toneladas. Incluso en la década del 70', los materiales destinados a la construcción de la Represa Hidroeléctrica Futaleufú, fueron transportados también en "La Trochita".

Nuestro Alto Valle también supo conocer las virtudes del ferrocarril.

Es indudable que, a medida que mejoraron las rutas y se modernizaron los camiones, en la Argentina la competencia del transporte automotor fue desplazando al ferrocarril en el transporte de cargas, que se tornó comparativamente menos eficiente.



Legislatura de la Provincia de Río Negro

En el caso de los ferrocarriles patagónicos, éstos pagaron aún más caras las consecuencias de estos avatares de la historia, porque se trataba de ramales que no habían alcanzado a constituir una red integrada y estaban además vinculados a poblaciones de menor tamaño; su funcionamiento podía sustentarse más en el interés social que en el económico.

En el año 1989 el gobierno nacional decidía encarar un proceso "masivo" de privatizaciones en el que, entre otras empresas públicas (teléfonos, gas, electricidad, agua potable) se incluyó a la empresa ferroviaria nacional, Ferrocarriles Argentinos.

El proceso licitatorio benefició las concesiones de las redes metropolitanas en detrimento de los ramales del interior, que sostuvieron el crecimiento de las poblaciones surgidas a su vera.

El material ferroviario, fijo y rodante, sufrió el deterioro propio de la falta de inversiones en su mantenimiento.

Mención especial, requiere el decreto n° 1168/1992, publicado en el Boletín Oficial n° 1992/07/16. En su artículo 1° disponía textualmente: "Suprimanse los servicios de pasajeros interurbano, prestados por la Empresa Ferrocarriles Argentinos a partir del 31 de julio de 1992, con exclusión del corredor Plaza Constitución - Mar del Plata - Miramar".

Este singular artículo, dio por tierra, en aproximadamente tres (3) meses, con todo el sueño ferroviario en la Argentina, construido a fuerza de sacrificios de todo el pueblo desde varias décadas en la Argentina.

El artículo 2° de este decreto, indicaba que en caso de plantearse interés provincial en el sostenimiento total o parcial de dichos servicios, el Estado Nacional participa en la cobertura del déficit económico que produzca su explotación.

Fue así, que la Provincia de Río Negro tomó la valiente decisión política de hacerse cargo del servicio ferroviario de pasajeros, naciendo con el tiempo la empresa provincial SEFEP (Servicios Ferroviarios Patagónicos), hoy Tren Patagónico que une las ciudades de Viedma con San Carlos de Bariloche, cumpliendo un rol social fundamental, sobre todo para los habitantes de los pueblos de nuestra Región Sur.



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

Pasaron doce (12) años, desde aquella cruel y equivocada decisión del Gobierno del ex Presidente Carlos Menem, para que en el año 2004, el actual gobierno nacional, dictara un nuevo decreto que lleva el número 1261, mediante el cual se dispone "Reasúmese por parte del Estado Nacional la prestación de los Servicios Interurbanos de Transporte Ferroviario de Pasajeros de largo recorrido, cuyo trazado sea de carácter interjurisdiccional, servicio en estado de emergencia crítica. Facúltese al Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios a arbitrar las medidas conducentes y necesarias para proceder a su rehabilitación. Deróguese el decreto n° 1168 de fecha 10 de julio de 1992".

Que los argumentos esbozados en los "considerandos" de este decreto, son por demás elocuentes al expresar: "...Que tal medida se adoptó considerando que el servicio de transporte ferroviario podía ser reemplazado por el transporte automotor de pasajeros, situación que sólo se dio en algunos casos, pero que en general trajo aparejado dejar sin transporte a vastos sectores del interior del país, desvirtuando una de las funciones esenciales del Estado Nacional que es la de asegurar y garantizar el transporte de personas por todo su territorio y a través de los distintos medios.

Que la falta de transporte ferroviario dejó sin conexión a numerosos pueblos y ciudades en todo el territorio nacional, acrecentando su destrucción económica y social, provocando en muchos casos la desaparición de antiguas poblaciones que subsistían merced al ferrocarril.

Que el abandono al que se sometió a los pueblos vinculados a ramales ferroviarios que dejaron de utilizarse, generó el cierre de fábricas, talleres y comercios con el inevitable crecimiento de la desocupación y el consecuente deterioro de la situación social de sus habitantes.

Que a su vez, el pretendido desarrollo del transporte automotor en detrimento del transporte ferroviario, sólo generó un marcado desequilibrio en la demanda, circunstancia que derivó en la necesidad de volcar una mayor atención en las rutas nacionales, las que no estaban preparadas para recibir el tráfico que los efectos de la medida implicaron.

Que asimismo, la necesaria reparación de las rutas nacionales a que alude el considerando anterior, se realizó a través de un sistema de concesiones viales que mereció cuestionamientos de diversa índole y desde distintos



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

sectores, a punto tal, que debió ser revisado y reemplazado por la actual administración.

Que ante la distorsión acaecida a partir del decreto n° 1168 de fecha 10 de julio de 1992 de la que se da cuenta en los considerandos anteriores, resulta necesario proceder a su derogación como medida previa a la adopción de una estrategia que permita restablecer el adecuado equilibrio entre los distintos modos que conforman el transporte terrestre.

Que sumado a ello, debe tenerse en cuenta que el agravamiento de las condiciones económico-financieras generales del país durante los últimos años, se vio reflejado en normas como las contenidas en la ley n° 25.453 y en la Ley de Emergencia Pública n° 25.561.

Que tal agravamiento tuvo directa incidencia sobre el Sistema Urbano de Transporte Ferroviario de Pasajeros, lo que dio origen a la declaración de su estado de emergencia a través de la sanción del decreto n° 2075, de fecha 16 de octubre de 2002.

Que al respecto debe señalarse que el Sistema Interurbano de Transporte Ferroviario de Pasajeros sufrió igualmente las consecuencias de la crisis económica-financiera nacional, resultando procedente adoptar para el mismo una solución similar a la planteada por el aludido decreto n° 2075/02...".

El proyecto cuyo objetivo es el restablecimiento del servicio del Tren Del Valle, se encuentra impulsado desde hace más de un año por la Comisión Pro Tren del Valle. Esta organización es una institución de bien público y sin fines de lucro, cuyo propósito es lograr la reinstalación del servicio interurbano de trenes de pasajeros entre Chichinales (Provincia de Río Negro) y Senillosa (Provincia del Neuquén).

Según los documentos elaborados por esta comisión, algunas de las razones que determinan la necesidad y factibilidad de la reinstalación del Tren del Valle, son las que se exponen a continuación:

- Actualmente la prestación del servicio de transporte entre las localidades del Valle es absolutamente deficiente.
- Graves problemas de seguridad en la red vial evidenciado por los continuos y luctuosos accidentes sobre la ruta 22.



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

- Existe un importante congestionamiento de la red vial, que corre paralela a la traza del ferrocarril.
- El ferrocarril además de ser más seguro como medio de transporte, su utilización redundaría en descongestionar la red vial.
- La tendencia mundial a utilizar el servicio del ferrocarril como medio de traslado masivo de pasajeros, es por varias razones: mayor seguridad, más eficiencia, más económico y menos contaminante.
- También existen otras importantes razones de diversa índole que no se deben dejar de lado, como por ejemplo: el rol estratégico que cumple el ferrocarril en la integración económica, social y cultural de las regiones.
- La regulación del servicio de trenes de pasajeros es una responsabilidad del Estado, que debe garantizar el derecho de la población a trasladarse mediante un medio seguro, eficiente, cómodo y económico, para cumplir sus tareas laborales, llegar a los centros de salud y educativos, etcétera.
- El ferrocarril es parte de la solución integral a la problemática del transporte y esta solución no debe ser meramente instalar el ferrocarril, sino instituir un cambio totalmente integral del sistema de transporte con la creación de un proyecto multimodal al mismo.
- Existe la ventaja de que en la región ya existe la infraestructura ferroviaria, la que actualmente se utiliza para transporte de carga.
- Con respecto a anteriores épocas de uso se destaca que los costos relativos del material rodante a utilizar han bajado considerablemente y que por otra parte la cantidad de pasajeros a trasladar se ha incrementado notablemente.
- A diferencia de otras zonas donde los pasajeros se desplazan en distintas direcciones y sentidos, el Valle se adapta perfectamente al ferrocarril por su característica de "Ciudad Lineal".
- Luego de años de cierre de ramales ferroviarios, hoy hay una tendencia favorable del Estado Nacional para



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

la reapertura y el funcionamiento de los servicios esenciales. La reactivación ya ha comenzado a materializarse en varios puntos del país.

- Existe un consenso unánime por el proyecto, en todos los sectores de población consultados.

Estas conclusiones están incorporadas en el "Manifiesto del Valle", por el cual los ciudadanos del Valle firmantes del mismo, solicitan la reinstalación del servicio interurbano de trenes de pasajeros entre Chichinales (provincia de Río Negro) y Senillosa (provincia del Neuquén).

Entendiendo que el Estado debe intervenir apoyando las necesidades y reclamos de los ciudadanos y considerar al transporte como una responsabilidad que debe asumir indelegablemente, es que el proyecto "Tren del Valle" debe ser una realidad por concretarse a corto plazo.

Por ello:

Autora: María Magdalena Odarda



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

LA LEGISLATURA DE LA PROVINCIA DE RIO NEGRO

SANCIONA CON FUERZA DE

LEY

Artículo 1°.- Créase la Comisión Interpoderes e Interestadual destinada al seguimiento del proyecto "Tren del Valle", servicio interurbano de trenes de pasajeros que une las localidades de Chichinales (Provincia de Río Negro) y Senillosa (provincia del Neuquén). El tramo Choele Choel-Chichinales también será contemplado, al igual que el tramo Bahía Blanca-Río Colorado y la construcción del nuevo ramal Choele Choel-San Antonio Oeste en distintas etapas de ejecución.

Artículo 2°.- El objetivo de la comisión prevista en el artículo 1° es analizar, estudiar, investigar y acordar mecanismos, propuestas y proyectos tendientes a la pronta implementación del proyecto "Tren del Valle". Asimismo, será su función, realizar un seguimiento pormenorizado respecto de los avances del proyecto estando facultada para la contratación de técnicos y profesionales necesarios, destinados a cumplir con la función establecida en la presente ley.

Artículo 3°.- La comisión del artículo 1°, estará integrada de la siguiente manera:

- a) Dos (2) representantes del Poder Ejecutivo que serán designados por el Gobernador de la Provincia de Río Negro.
- b) Tres (3) representantes del Poder Legislativo integrantes de distintos bloques legislativos.
- c) Dos (2) representantes de la organización "Pro Tren del Valle", elegidos por sus pares.
- d) Un (1) representante del Gobierno de la Provincia del Neuquén.
- e) Un (1) representante del Gobierno Nacional.

En todas las reuniones de la comisión, participarán los intendentes o funcionario designado



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

expresamente y representantes de las localidades beneficiarias directas del servicio ferroviario interurbano de pasajeros.

Artículo 4°.- El plazo de funcionamiento se establece en ciento ochenta (180) días, contados a partir de la sanción de la presente ley, en el que la comisión deberá elaborar un informe pormenorizado y exponerlo a través de los legisladores integrantes en la primera sesión a realizarse en la Legislatura de Río Negro, una vez finalizado el trabajo de la misma. Dicho plazo será prorrogable por igual período en caso de no finalizarse con el objetivo dispuesto en el artículo 2° de la presente.

Artículo 5°.- Los integrantes de la comisión no cobrarán remuneración alguna por su participación en la misma, siendo obligatoria la asistencia a las reuniones fijadas con suficiente antelación, salvo para los integrantes del Gobierno de la Provincia del Neuquén y del Gobierno Nacional, para quienes su participación será voluntaria.

Artículo 6°.- Suprimase toda comisión legislativa que no acredite haberse reunido durante los años 2006 y 2007.

Artículo 7°.- De forma.