



*Legislatura de la Provincia  
de Río Negro*

FUNDAMENTOS

El ferrocarril ha significado en el siglo XIX y XX, la avanzada ocupacional efectiva que seguía, fundamentalmente, después de la conquista de tierras, de nuevos desarrollos económicos regionales y de las necesidades de comercializar a través de los puertos, lo que significa decir, que estaba unido a potenciar la economía; no en vano, los países centrales estuvieron relacionados con la expansión y manejo del sistema ferroviario en los distintos continentes.

Para el caso argentino, la expansión ferroviaria centralizada en el puerto de Buenos Aires, se abre en forma de abanico hacia las distintas regiones en estrecha relación con el comercio que se había estructurado desde fines del siglo XIX: carnes, cueros, granos y materia prima para Europa y el ingreso y distribución de insumos y productos elaborados para el interior.

Esta expansión del sistema ferroviario fue más allá de las fronteras del país y es así como el F. C. Urquiza ingresa por Posadas hasta Asunción de Paraguay, el F.C. Belgrano traspasa las provincias de Jujuy y Salta con dos ingresos a Bolivia y uno a Chile por el paso de Socompa hasta el puerto de Antofagasta, el F.C. San Martín por Mendoza traspasa los Andes para llegar al Pacífico.

La primera Guerra Mundial interrumpió el ritmo de crecimiento y las opciones en la Patagonia quedaron en las buenas intenciones, mucho se escribió y proyectó sobre la forma en que el F. C. Roca llegaría a Chile y donde a la ciudad de Zapala le esperaba otro destino y no ser una centenaria punta de rieles, muestra de una obra inconclusa.

Fuera del sistema radial descrito, en la Patagonia se instalaron algunos ferrocarriles que conectaban el interior con los puertos:

- Río Turbio a Río Gallegos relacionado con Yacimientos Carboníferos Fiscales (YPF).
- Alto Las Plumas a Puerto Madryn sobre el valle del Río Chubut para la producción valletana y la ganadería ovina y aspirando llegar a la cordillera.
- Colonia Sarmiento a Comodoro Rivadavia para unir el valle de los lagos con el puerto y ciudad petrolera.
- Colonia las Heras a Puerto Deseado al norte de Santa Cruz, haciendo una propuesta de avanzada hacia el oeste.

La evolución histórica, económica y política de nuestro país y del mundo, hizo que los ferrocarriles fueran perdiendo importancia, razón por la cual la Patagonia no llegó



## *Legislatura de la Provincia de Río Negro*

a tener un sistema interconectado que favoreciera la integración regional.

La falta de políticas eficientes de desarrollo ferroviario y la competencia con el transporte terrestre con su "puerta a puerta", determinó la decadencia y paralización de gran parte del sistema ferroviario nacional.

De la mano de capitales privados comenzaron a resurgir algunas líneas y se proyectaron algunos nuevos ferrocarriles en función de la realidad económica mundial, de los mercados emergentes que hace de vital importancia la unión del Pacífico con el Atlántico. Así resurge el Transpatagónico y el Trasandino del Sur.

Una empresa canadiense -Canarail- asociada a una francesa -S.N.C.A (Société Nationale de Chemins de Fer)-, de larga experiencia en el tema, presentaron una iniciativa al respecto, que fue aprobada por decreto del PEN n° 309/98.

En el 99 el Poder Ejecutivo Nacional declaró "de interés la iniciativa privada" presentada por las empresas citadas junto a otras que conformaron una U.T.E. (Unión Transitoria de Empresas), con las adecuaciones, ampliaciones, supresiones, y aclaraciones introducidas por el comité consultor de evaluación y se llegó a convocar a la precalificación de interesados.

El proyecto en cuestión está conformado por:

- La construcción, operación y mantenimiento de los tramos: San Antonio Este-San Antonio Oeste; San Antonio Oeste-Puerto Madryn; San Antonio Oeste - Salina El Gualicho; Bahía Bustamante - Escalante-Comodoro Rivadavia Colonia - Las Heras (Transpatagónico) y la vinculación Bahía Blanca - Zapala (actual Ferrosur) y Viedma- Bariloche (SEFEPA).
- El reacondicionamiento, operación y mantenimiento sin cargo para el estado nacional y las provincias, de los ramales existentes: Puerto Deseado- Colonia Las Heras; Bahía Blanca - Buenos Aires por Lamadrid y por Coronel Pringles; Bariloche- Bahía Blanca, Bahía Blanca - Darregueira - Huinca Renancó - General Pico - Timote; y Bahía Blanca - Rosario.
- Estudio de factibilidad y definición de tramos para su eventual inclusión: Puerto Madryn - Bahía Bustamante - Comodoro Rivadavia; y Caleta Paula - Pico Truncado - Las Heras - Río Mayo.
- La operación y mantenimiento del sistema citado entre Punta Loyola y Caleta La Misión en función de las terminales encaradas por la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables.



## *Legislatura de la Provincia de Río Negro*

Por el lado argentino había que llevar las vías desde Zapala hasta la frontera por el paso de Mallín Chileno al sur de Pino Hachado, para que a través de Lonquimay se llegara al Puerto de Talcahuano.

Todo esto tubo el apoyo formal de la presidencia de la Nación en una reunión con autoridades de Río Negro y Neuquen dada el 19 de septiembre de 1999.

El III Encuentro de integración Bioceánica (Bahía Blanca-1999) destacó la iniciativa e importancia del Ferrocarril trasandino y se apuntaba a concretar el convenio que firmarían los presidentes de ambas naciones.

Ambas realizaciones se consideraron prioritarias en un acuerdo suscripto entre las seis provincias patagónicas y el Gobierno Nacional (20 de marzo de 1998).

Todo esto, que constituye un anhelo para los patagónicos, que parecía estar cada vez mas cerca, se encuentra, en enero del 2000, que para el Gobierno nacional "no es una prioridad" según expresiones de Horacio Garland, jefe de asesores del Ministerio de Infraestructura y Vivienda, dejando entrever que entre los grandes proyectos este no es de los primeros.

Hemos escuchado voces de reclamo: las autoridades de SEFEPa confían en que se cumplirán los decretos y disposiciones existentes; Lorenzo Pepe, impulsor de la primera propuesta en 1973 cuando era asesor de la Comisión de Transporte y Comunicación del Senado se expresó con que "ambos emprendimientos son complementarios y la administración anterior quiso hacerlos; el Transpatagónico estaba casi en el inicio de las obras y el Trasandino pareció interesar a Chile luego de años de gestiones".

Profunda preocupación ha causado estas expresiones en San Antonio Oeste, dado que aquí se ubica uno de los polos de la actividad económica a desarrollarse por la concurrencia de ramales ferroviarios y el puerto, lo que ha llevado al intendente Walter Zonco a manifestarle al Presidente de la Nación y a los titulares del Senado y Diputados su preocupación por las declaraciones de postergación de la obra del Transpatagónico.

Las autoridades de Puerto Madryn junto a las expresiones políticas y económicas han manifestado su preocupación por la suspensión del inicio de las obras.

Es oportuno y conveniente que esta Legislatura se manifieste al respecto, solicitando al Gobierno Nacional dé continuidad a la obra en cuestión y determine plazos de ejecución.

Por ello:

COAUTORES: Guillermo Grosvald, Carlos E. González



*Legislatura de la Provincia  
de Río Negro*

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

Artículo 1°.- Al Poder Ejecutivo Nacional- Cámara de Diputados y Senadores-, la importancia regional de darle continuidad a la obra de los ferrocarriles "Transpatagónico" y "Trasandino Sur" por constituir fundamentalmente una base de desarrollo económico, una estructura de integración regional e internacional y de promoción de una política de descentralización y arraigo poblacional.

Artículo 2°.- De forma, con comunicación a las Legislaturas y Poder Ejecutivo de las provincias patagónicas y Parlamento Patagónico.