



Legislatura de la Provincia de Río Negro

FUNDAMENTOS

Hacia 1894, las relaciones con Chile se habían vuelto muy tensas producto de diferencias en torno a los límites, lo cual desencadenó en una carrera armamentista con vistas a la futura guerra que parecía inevitable.

En este contexto, surge el proyecto de construir una extensión de la línea ferroviaria del "Sud" (Buenos Aires- Bahía Blanca) en la zona norte de la región patagónica, un ramal que siguiera el cauce del río Negro y llegara hasta la confluencia de los ríos Neuquén y Limay, permitiendo acortar las distancias a la frontera.

El día 16 de marzo de 1896, el Ministro del interior, Benjamín Zorrilla, por parte del Estado Nacional, y el Ing. Guillermo White, en representación de la empresa Ferrocarril del Sud (FCS), firmaron el contrato que dio origen al ramal Bahía Blanca- Neuquén, que posteriormente se extendió hasta la localidad de Zapala.

La línea se construyó con gran rapidez. La mayor dificultad del emprendimiento la constituyó la construcción del puente para el cruce del río Neuquén, obra de gran envergadura. Finalmente, en el año 1902, entró en vigencia el servicio completo de dicho ramal, hasta la ciudad de Neuquén.

En el contrato firmado con el Estado Nacional, FCS se había reservado el derecho de prolongar la línea y pretendía realizar una extensión hasta Chile, que fue aprobada por el Congreso de la Nación.

Así, la construcción para concretar la prolongación de la línea comenzó en agosto de 1908, y llegó a Zapala a fines de 1913, donde se decidió suspender la construcción, con motivo de las dificultades financieras que se profundizaron ante la cercanía de la guerra.

Entre 1946 y 1948, todas las líneas férreas fueron estatizadas bajo la órbita de la Empresa de Ferrocarriles del Estado Argentino (EFEA, luego Ferrocarriles Argentinos) y recibieron nombres de personalidades destacadas de la historia argentina: San Martín, Belgrano, Sarmiento, Urquiza, Mitre y Roca, con la particularidad de que cada línea pasa por zonas que recorrió la persona de la que lleva el nombre.

A partir de 1976, comenzó una época de reducción que se acentuó durante la dictadura militar con el incremento del levantamiento de vías y la clausura de ramales.



Legislatura de la Provincia de Río Negro

En esta época, dejaron de circular también muchos trenes de pasajeros, especialmente los que iban a la región noroeste del país, en un contexto de casi nulas inversiones, lo que terminó generando un grave deterioro de la infraestructura.

En 1991, Ferrocarriles Argentinos fue virtualmente desarticulada en vistas de una completa concesión de la red ferroviaria, que tomó lugar definitivamente a partir de 1992. Los servicios metropolitanos de pasajeros fueron entregados a una nueva empresa pública, FEMESA, para ser finalmente concesionados a consorcios privados. También, se licitaron los servicios de cargas. La responsabilidad sobre los servicios interurbanos de pasajeros fue transferida a los gobiernos provinciales, y la mayoría de los servicios no continuó. La cancelación masiva de servicios llevó al surgimiento de centenas de pueblos *fantasmas* que previamente vivían del ferrocarril como fuente de trabajo, abastecimiento, y medio de comunicación.

El 12 de marzo de 1993, la empresa Ferrosur Roca SA comenzó a operar la concesión del transporte ferroviario únicamente de cargas con 3.110 kilómetros de vías de trocha ancha del ex Ferrocarril Roca. La red operada atraviesa las provincias de Neuquén, Río Negro, sur de La Pampa y Buenos Aires, y une los distintos polos productivos desde Zapala hasta los centros de distribución en el gran Buenos Aires con acceso a los principales puertos y centros de consumo. Las acciones de Ferrosur Roca SA están distribuidas de la siguiente manera:

- 80% Cofesur
- 16% Estado Nacional
- 4% Personal de Ferrosur S.A.

El 10 de marzo de 1993, salió el último tren de pasajeros desde la estación Neuquén con destino a Constitución. Desde ese día, ninguna formación regular partió desde la estación capitalina, cuya estructura alberga ahora dependencias municipales y salas culturales.

El tren de pasajeros salió de forma periódica desde 1902. Ir en tren a Buenos Aires costaba en los '90, cincuenta y dos pesos (\$ 52), mientras que el pasaje en avión costaba noventa pesos (\$90), y el colectivo cuarenta y cinco (\$45). El recorrido total tardaba 24 horas.

Sin embargo, la última formación ferroviaria de pasajeros que pisó las vías de la localidad fue la del "Tren de la fe". Era noviembre de 2007, cuando cientos de ciudadanos coparon los 10 vagones del convoy que se puso



Legislatura de la Provincia de Río Negro

especialmente para ir desde Zapala hasta Chimpay, a festejar la beatificación de Ceferino Namuncurá.

En octubre de 2011, el Subsecretario de Transporte Ferroviario de la Nación informó que una formación ferroviaria con dos locomotoras había llegado a la ciudad de Neuquén, donde comenzarían las pruebas para activar en una primera etapa, y antes de ese fin de año, un servicio de larga distancia entre Neuquén y Bahía Blanca. En una segunda etapa, se extendería el recorrido con dos nuevos tramos, Zapala-Neuquén y Bahía Blanca-Buenos Aires (lo que sería la reactivación del viejo Zapalero).

La J N° 2781 en su artículo 1° establece que: "Tren Patagónico S.A. tendrá por objeto:

- a) Explotar, integralmente, la concesión del servicio ferroviario otorgada a la provincia por la Nación, a través del convenio ratificado por la Ley Provincial N° 2777.
- b) Realizar servicios de transporte ferroviario de pasajeros y/o carga, regulares o no, de encomiendas o correspondencia o de cualquier otra cosa que pudiera ser transportada.
- c) Realizar todo trabajo que pudiera serle encargado por terceros y/o que determine por propia iniciativa y que pueda ser de utilidad para la empresa.
- d) Comprar y vender en la provincia, en el país o en el extranjero, material tractivo y/o sus accesorios, repuestos, maquinarias y demás elementos para la prestación de los servicios ferroviarios.
- e) Cumplimentar todo otro objetivo que, directa o indirectamente, haga al mejor cumplimiento de sus fines o que se halle previsto en el estatuto social que se dicte.

La sociedad tiene, en general, plena capacidad jurídica para adquirir derechos, contraer obligaciones y ejercer los actos que no estén prohibidos por leyes y sus estatutos".

Por su parte, el artículo 5° del Convenio celebrado entre el Estado Nacional, la Provincia de Río Negro y la empresa Ferrocarriles Argentinos, ratificado por Ley C N° 2777, establece que la Provincia de Río Negro podrá operar toda clase de trenes de carga y pasajeros con origen y destino dentro de los ramales de esta concesión y con origen o destino de/a otros ramales otorgados a terceros



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

concesionarios, respetando los Contratos ya establecidos por La Nación con los Concesionarios sobre cuyas vías circule y cuyos anexos formarán parte de las Condiciones Particulares de Operación Transitoria, adecuándose a los Reglamentos Operativos establecidos en cada caso. La Provincia podrá negociar con los Concesionarios nuevas condiciones para los mismos.

La reactivación o puesta en marcha de un servicio de trenes del ramal que une la ciudad de Zapala con Bahía Blanca devendrá en beneficios de índole social, cultural y turística para todas las localidades, especialmente las rionegrinas, que son atravesadas por el recorrido de las vías.

Por ello:

Autora: Irma Banegas.



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

**LA LEGISLATURA DE LA PROVINCIA DE RIO NEGRO
C O M U N I C A**

Artículo 1°.- Al Poder Ejecutivo, empresa Tren Patagónico S.A., que vería con agrado se insten las medidas y acciones necesarias para la puesta en marcha de un servicio ferroviario de transporte de pasajeros de larga distancia entre Zapala y Bahía Blanca.

Artículo 2°.- De forma.