FUNDAMENTOS

El 20 de marzo de 1994 se firmó entre el Gobierno Nacional y las seis provincias patagónicas un primer tratado bajo lo normado por el artículo 125 de la Constitución Nacional. Por ese acuerdo se resolvió la prioridad de la construcción del denominado "Ferrocarril Transpatagónico y del Trasandino del Sur".

Los antecedentes son las leyes 24.364 y 23.253 como así también las iniciativas que en este sentido elaboraron en forma conjunta las Subsecretarias Nacionales de Puertos y Vías Navegables y de Transporte.

La empresa canadiense Canarail presentó una iniciativa privada que abarcó los dos emprendimientos, la que fue aprobada por el decreto 309/98. El decreto constituyó una Comisión de Evaluación que emitió un extenso informe del cual mencionamos su primer parte:

"Durante el tiempo transcurrido entre el 20 de marzo de 1998 y el 7 de Septiembre Próximo pasado, se "realizaron reuniones del Comité de Evaluación a las fueron invitados los asesores de todas "las provincias patagónicas; se visitaron además todas las provincias, a fin de recibir las "inquietudes de sus autoridades con referencia al proyecto. Las mismas fueron trasladadas "a la empresa iniciadora para que fueron tenidas en cuenta en el proyecto de factibilidad".

"En cuanto al fondo de la cuestión la iniciativa privada presentada por la empresa Canarail, "así como el informe da factibilidad presentado incluye cuatro cuestiones que conforman el "total del proyecto y merece analizarse separadamente desde el punto de vista técnico: "estos son el trazado ferroviario propiamente dicho, la vinculación permanente del territorio "continental argentino con la Isla de Tierra del Fuego, desde los puntos mas cercanos en el "territorio continental argentino y el sector argentino de la Isla, la vinculación portuaria con "la red troncal y las conexiones bioceánicas.

"El proyecto cumple con los dispuesto por la ley n° 24.364 (Ferrocarril Transpatagónico) en "cuanto se refiere a la conexión de todas las provincias patagónicas y la conexión directa "entre puertos argentinos del territorio continental y de la Isla de Tierra del Fuego como

"continuación de la red ferroviaria. Los capítulos 1 y 2 comprenden recopilación de "información existente sobre como se gestó este proyecto y una reseña sobre la concesión "de los servicios de carga y suburbanos de pasajeros a operadores privados así como las "características y condiciones de ciertos sectores de vías concesionadas y los estándares que se deberían alcanzar".

A) Traza rama principal:

"El análisis del trazado ferroviario se dividió en 4 fases, destacándose en el estándar del "ferrocarril propuesto de una trocha de 1672 mm;30 ton. por eje y una velocidad de 100 km. por hora.

1) Sector Choele Choel San Antonio Oeste.

"Se estudiaron 3 trazas posibles optándose por una que combina las alternativa 2 y 3. Se concuerda con la solución propuesta.

"En este sector Canarail realiza un trabajo exhaustivo y a nivel de detalle para determinar la ruta mas adecuada al desarrollo de la traza propuesta efectuando el relevamiento del terreno por donde se plantea desarrollar la obra, confeccionando la Planialtrimetría del terreno que se cruza y ubicando las coordenadas por donde la línea ha de atravesar el cauce del Rió negro, el canal Pomona-San Antonio Oeste y las rutas 3,22,53,56,25 y 250".

"Precisa también las progresivas de arranque sobre la línea existente Bahía Blanca-Zapala ¨(Ferrosur Roca) y su conexión a San Antonio Oeste y al Puerto de San Antonio Oeste con el ramal Viedma-Bariloche (SEFEPA) indicando la progresiva del ramal Choele Choel-San Antonio Oeste en que se efectúa la conexión al ramal industrial El Gualicho".

Los costos de este sector se han detallado discriminando las obras completarías.

El presente proyecto de comunicación, propone cruzar el Rió Negro unos kilómetros mas hacia el Este: continuar la línea férrea hasta la localidad de General Conesa, cruzando el Río Negro a la altura de ésta localidad y de ésta manera involucrar la producción del valle de Conesa, para luego continuar la traza hacia el Sur hasta el puerto de San Antonio Este, pasando también por el área de carga de sal que se produce y se cosecha en la Salina del El Gualicho.

La apertura de la vía férrea entre Choele Choel y San Antonio Este, significa en las actuales condiciones (Independientemente de la finalización del tramo Zapala – Lonquimay - Talcahuano), una alternativa de transporte más económica para el Alto Valle de Río Negro y Neuquen, evitando, además, el deterioro permanente de las rutas terrestres asfaltadas, perjudicando el transporte de pasajeros con objetivos turísticos.

La inclusión del Valle de General Conesa, que incluye una sucesión de colonias productivas, como San Juan, Chocorí, Teniente Frías, La Luisa, San Lorenzo, Rodríguez, María Teresa y Colonia Conesa, beneficia a la producción maderera, frutícola y ganadera, que en una superficie bajo riego de aproximadamente 30.000has., se viene desarrollando desde hace muchísimos años, y que hasta el momento no ha podido lograr un mejor contacto con los distintos mercados, especialmente los de exportación.

La presencia del Ente de Desarrollo de Conesa (ENDECON), ratifica la voluntad política y estratégica de la Provincia de Río Negro de desarrollar el Valle de Conesa, como lo manifiesta la Constitución Provincial sancionada en 1988, lo que convierte a ésta solicitud de traza para el ferrocarril, en una política de Estado, que como el ENDECON, supere los distintos signos partidarios de los gobiernos que se sucedan en la administración pública rionegrina.

En su recorrido la línea férrea proyectada, también debería contemplar la posibilidad del paso cercano a las Salinas del Gualicho, a fin de evacuar la salida y el transporte de sal, tanto al exterior a través del puerto de San Antonio Este, como a la planta de Soda Solvay ubicada a cientos de metros al Sur de la localidad de San Antonio Oeste, también situada en el Golfo de San Matías.

A su vez el tramo Choele Choel - General Conesa permitiría acercar la posibilidad de ejecutar la mitad de una traza histórica, estudiada y planificada por el Ferrocarril del Sud, completando el ramal Choele Choel – Carmen de Patagones, abriendo de esta manera la posibilidad de desarrollar el Valle de Guardia Mitre.

Con ésta decisión la Provincia de Río Negro estaría reafirmando su objetivo estratégico de desarrollar el Valle de Guardia Mitre, que potencialmente tiene capacidad para un desarrollo ganadero intensivo para una superficie de 25.000 hectáreas potencialmente regables y altamente productivas.

Indudablemente, esta propuesta de modificación de traza, de una de las alternativas de la ferrovía Choele Choel-Puerto de San Antonio Este, redundaría en beneficios directos y adicionales a poblaciones hoy postergadas, cuando no pauperizadas, como así también implicaría el desarrollo comercial de diversas expresiones productivas como la fruticultura, hortícultura, vitivinicultura, forrajeras, forestal, maderera, ganadera y salinera, tanto para el mercado interno como la exportación. Por lo tanto, se peticiona darle preferencial tratamiento a la modificación de la traza original de la Línea Férrea Choele Choel-San Antonio Este.

Por ello.

AUTOR: Sigifredo Ibáñez

FIRMANTES: Vita Bucci Laneve, José Luis Zgaib

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, Ministerio de Economía, Secretaría de Estado de Obras y Servicios Públicos, para que realice las gestiones necesarias ante el Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios y ante la Secretaría de Transporte de la Nación, a efectos de que no quede excluida de la traza ferroviaria del ferrocarril transpatagónico (ley 24.364) la localidad de General Conesa.

Artículo 2°.- Comuníquese y archívese.