



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 al eje vertebrador de sus vidas y que sufrieron las consecuencias de su decadencia.

En 1908 el Congreso de la Nación sancionó la ley 5.559 de Fomento de los Territorios Nacionales. Dicha ley había sido impulsada por el Ministro Ramos Mexía para 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.

La ley autorizaba al Poder Ejecutivo a estudiar, construir y explotar ramales principales desde Puerto San Antonio y Puerto Deseado en el Atlántico hasta 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 1.913 y al estallar poco después la Primera Guerra Mundial.

De todo lo proyectado del plan de trocha ancha sólo se concretó parcialmente con el tendido de 283 km. de ramales entre Puerto Deseado y Las Heras (Santa Cruz) y de 197 km. 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 Km. 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 5.559 que fue continuada, llegó a San Carlos de Bariloche.

A pesar que el paso del tiempo pareciera haberlo dejado fuera de la competencia con 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.



Legislatura de la Provincia de Río Negro

Mención especial merece el ramal de trocha angosta que une 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 1.922 hasta 1.950, lo cual brinda una idea del intenso movimiento comercial. Todos los insumos del norte ingresaban por ferrocarril 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 1.950 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.

También nuestro Alto Valle supo conocer las virtudes del ferrocarril.

Una verdadera 'fiebre ferroviaria' se preparaba a comienzos de la década de 1.870. Entre 1.870 y 1.914 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.

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. No eran atractivos para el capital privado, como no lo fueron a principios de siglo.

Un conjunto de razones, entre las que predominaron las de tipo macroeconómico (hiperinflación, fuerte déficit fiscal, caída de reservas) determinaron que en 1989 el gobierno nacional decidiera 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.

La Asociación Ferroclub Patagónico de la Comarca Viedma-Patagones, surgió como una organización abocada a la tarea de rescatar la historia de los ferrocarriles de nuestra provincia y de velar por la preservación de los elementos que hicieron posible el engrandecimiento de los pueblos de nuestra provincia.

Creemos que es hora de reivindicar el rol de nuestros ferrocarriles y facilitar el rescate del material por parte de quienes tienen la vocación y la idoneidad para hacerlo.

Por ello:

Autor: María Magdalena Odarda.



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

LA LEGISLATURA DE LA PROVINCIA DE RIO NEGRO

SANCIONA CON FUERZA DE

L E Y

Artículo 1°.- Decláranse Monumento Histórico Provincial, cultural, educativo y turístico las estaciones ferroviarias, sus instalaciones, señales semafóricas, tanques de depósito de agua y viviendas de los tramos ferroviarios Viedma-San Carlos de Bariloche, Bahía Blanca-Zapala por territorio rionegrino y del ramal trocha angosta Ingeniero Jacobacci-límite con la provincia de Chubut.

Artículo 2°.- Decláranse Patrimonio Histórico Provincial, cultural, educativo y turístico las locomotoras, vagones y todo material ferroviario depositados en la estación San Antonio Oeste, en el predio de la Cooperativa Obrera Metalúrgica San Antonio Limitada.

Artículo 3°.- Designase como custodio de los bienes mencionados en el artículo 2° a la Organización no Gubernamental "Asociación Ferroclub Patagónica de la Comarca Viedma-Patagones", en un todo de acuerdo con su estatuto.

Artículo 4°.- De forma.