



*Legislatura de la Provincia  
de Río Negro*

**FUNDAMENTOS**

El nombre de Ezequiel Ramos Mexía, Ministro de Obras Públicas de la Nación, esta íntimamente ligado a la historia de los trenes en la Patagonia.

Fue él quien promovió, en 1908, la sanción de la Ley 5559 de Fomento de los Territorios Nacionales, a partir de la cual tomó fuerza el proyecto de unir la zona cordillerana de la Patagonia con las costas del Océano Atlántico.

Más al Norte, el tren que partía desde Buenos Aires, el Ferrocarril del Sur (luego llamado Ferrocarril General Roca) llegaba hasta el Puerto de Bahía Blanca, y de allí a Neuquén Mientras que en Chubut, los colonos galeses del Valle Inferior del Río Chubut habían tendido vías entre Trelew y Puerto Madryn.

Pero la idea era crear una red que los uniese, vinculando puntos tan distantes como San Carlos de Bariloche, Comodoro Rivadavia y Puerto Deseado.

Fue un proyecto titánico, que en 1934 llevó la trocha ancha hasta San Carlos de Bariloche, pero que más al Sur solo logró construir 197 km entre Comodoro Rivadavia y Sarmiento; 283 km entre Puerto Deseado y Las Heras y los 402 km de la Trochita.

En nuestra provincia, el tren llegó a Ingeniero Jacobacci, localidad ubicada en la zona de la meseta central del Sur de Río Negro, en 1917. En 1921 se decidió conectar esta localidad con Esquel. Y en 1922 se encargan las locomotoras (50 Henschel y luego 25 Baldwin) y los vagones.

Desde allí nace, así, el trazado que llega hasta Esquel a través de 402 kilómetros y más de 600 curvas de recorrido.

Este tendido se realizó a lo largo de casi tres décadas sin maquinaria, a fuerza de trabajo humano con pico, pala y explosivos. En un ambiente de inviernos impiadosos y veranos resecos. Con gran esfuerzo y con interrupciones debido a las condiciones económicas nacionales e internacionales, el tendido avanzó en 1941 hasta El Maitén, y luego en 1945 hasta Esquel.

Inicialmente, el tren solo transportaba carga, pero a partir de 1950 se convirtió en un medio de transporte fundamental para los habitantes del lugar, y los



## *Legislatura de la Provincia de Río Negro*

largos viajes a bordo de La Trochita se convirtieron en una marca de identidad para la región.

Si bien 1993 y el cierre del ramal son el hito que convirtió definitivamente a La Trochita en un tren turístico, su relación con los viajeros comenzó mucho antes. En las décadas de 1960 y 1970, La Trochita tuvo un rol importante en el movimiento de cargas y personas en la región. Pero conforme mejoraron los caminos y proliferaron los camiones y ómnibus en la Patagonia, el tren fue quedando obsoleto. Salvo para los viajeros que habían comenzado a descubrir al Sur Argentino como un destino irresistible.

Así La Trochita se fue poblando de turistas de todo el mundo, atraídos también por la publicación de libro de Paul Theroux, *El Viejo Expreso Patagónico*. El libro de este novelista norteamericano cuenta un recorrido de Norte a Sur en el continente siempre a bordo de trenes. Esquel es la punta de riel más austral a la que podía llegar Theroux y por eso La Trochita tuvo un papel especial en el libro.

Este incipiente perfil turístico y la fama que adquirió el tren fueron fundamentales para que pudiera reconvertirse luego del cierre del ramal. Porque cuando en 1993 el gobierno nacional decidió clausurar, entre muchos otros, este ramal, se alzaron muchas voces en su vindicación, incluso fuera de Argentina.

Los gobiernos de las provincias de Río Negro y Chubut decidieron entonces hacerse cargo de la operación de La Trochita, que se convirtió definitivamente en uno de los iconos turísticos de la Patagonia.

Hoy, el tren, con una capacidad para trasladar a 120 personas, realiza, en territorio rionegrino, un recorrido de dos horas en el que atraviesa 42 kilómetros de estepa patagónica, llega al encantador paraje Ojos de Agua, donde los pasajeros pueden descender para almorzar, regresando luego a la localidad de Ingeniero Jacobacci.

En este importante esfuerzo de recuperación del ramal de trocha angosta llevado adelante por los gobiernos provinciales, se está trabajando aún en la puesta en valor de parte de su invaluable patrimonio ferroviario en el área geográfica que abarca la primigenia traza comprendida entre la Estación Ojos de Agua y la vecina ciudad de Esquel; más precisamente a los espacios que corresponden al ejido comunal de la pequeña comunidad de Río Chico, ubicada a la vera de las vías férreas del legendario Tren a Vapor La Trochita y al margen de la Ruta Provincial N° 6, formando parte de la oferta del Destino Estepa y ofreciendo



## *Legislatura de la Provincia de Río Negro*

circuitos auto-guiados en el predio ferroviario de la Estación Cerro Mesa.

La propuesta de rescatar la importancia del Parque Ferroviario de la Estación Cerro Mesa de Río Chico, cimentada en el valor histórico y cultural del legendario ramal, comprende la restauración de vagones en desuso y su puesta en valor, aprovechando su estructura para uso de oficina de informes, venta de artesanías y prestación de servicios de proveeduría y/o cafetería.

Esta estratégica intervención le permitirá a la comunidad de Río Chico contar con un atractivo con la fuerza suficiente para convocar la visita de personas interesadas en este tipo de instalaciones, infraestructura y experiencias turísticas.

La Estación Cerro Mesa se encuentra ubicada en el km 127 del trazado total, a una altura de 871 metros sobre el nivel del mar. Su construcción data del año 1935.

Aquí se vendían boletos. En la actualidad continúan funcionando los talleres para reparaciones intermedias, reabastecimiento de agua, combustible y cambio de personal.

En los Galpones de Uso Intermedio, los ferroviarios entraban en íntimo contacto con las locomotoras, y realizaban un minucioso y detallado trabajo para que estas legendarias máquinas continúen rodando hacia el destino final.

Aquí se cambiaba el maquinista, el guarda y, a veces, también la locomotora. En estos lugares se ocupaban del alistamiento, el mantenimiento de las locomotoras encendidas y las reparaciones menores.

Dos íconos de aquellas épocas de esplendor y pujanza ferroviaria, están constituidos por los aún en pie: "Puente Colgante Bailey" y "Túnel".

En 1933, comandado por el ingeniero italiano Guido Amadeo Jacobacci, y bajo la dirección de Bruno Thomae, fue diseñado el puente de un solo tramo más largo de Sudamérica, con una longitud de 110 metros.

Lograron levantar, en cada extremo del paso, dos sólidos pilares de hormigón armado, construidos sobre la roca maciza, para apoyar sobre ellos una estructura de hierro, anclada con miles de bulones. El túnel de más de 100m abrió paso fundamental para la continuidad del recorrido.



*Legislatura de la Provincia  
de Río Negro*

Este conjunto de piezas de infraestructura conforma un acervo histórico-cultural con una altísima valoración arquitectónica y colectiva para la población local y provincial, por cuanto son el reflejo de sus propios orígenes como sociedad vernácula.

Hoy, y sobre la base de su erigida presencia, la iniciativa gubernamental procura generar nuevos espacios de interpretación; ampliar las propuestas locales mediante una nueva oferta de servicios; revalorizar aspectos culturales e históricos de la localidad; sensibilizar sobre el cuidado del ambiente; al tiempo que fortalecer espacios saludables para la recreación.

Revalorizar su patrimonio histórico-cultural contribuirá a vigorizar el perfil turístico de una comunidad que ama lo que es suyo y desea mostrarlo y compartirlo con quienes se dispongan a acercarse y disfrutarlo apaciblemente.

Por ello;

**Autoría:** Adriana Del Agua.

**Acompañantes:** Juan Pablo Muená; Claudia Contreras; Graciela Vivanco; Julia Fernández.



*Legislatura de la Provincia  
de Río Negro*

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

### **SANCIONA CON FUERZA DE**

### **L E Y**

**Artículo 1°.-** Se declara Lugar Histórico Provincial, Sitio Histórico, al Parque Ferroviario Río Chico-Estación Cerro Mesa, ubicado en el ejido de la Comisión de Fomento de esta localidad rionegrina, en virtud de su especial valor histórico para la comunidad provincial, y en el marco de lo establecido por la ley F n° 3656, de Protección y Conservación del Patrimonio Cultural de la Provincia de Río Negro.

**Artículo 2°.-** De forma.