



## *Legislatura de la Provincia de Río Negro*

### **FUNDAMENTOS**

Revisar la historia del sistema ferroviario argentino implica remontarse al año 1857 cuando un conjunto de empresarios construyeron la primera línea ferroviaria que, desde el centro de la ciudad de Buenos Aires, se extendía hacia los suburbios, a lo largo de 10 km, y en 1870 ya había 722 km de vías. El ferrocarril del Oeste fue el primero en entrar en funcionamiento.

Una verdadera "fiebre ferroviaria" se preparaba a comienzos de la década de 1870. Entre 1870 y 1914 se construyó la mayor parte de la red ferroviaria argentina con capital inglés, francés y argentino. Esta red llegó a ocupar el décimo puesto en el mundo, con cerca de 47.000 kilómetros hacia fines de la Segunda Guerra Mundial. El ferrocarril fue palanca del desarrollo y poblamiento del territorio del país, y poco después de la conclusión de ese conflicto bélico, se produce en 1946 el proceso de nacionalización del sistema ferroviario argentino.

En 1958 comienza un periodo que puede llamarse de "regresión". En efecto, políticas a favor del desarrollo de la red cominera (transporte por carretera) desarrollaron planes de clausura y levantamiento de vías, aún así, en 1965, se crea la Empresa Ferrocarriles del Estado Argentino (convertido luego en Ferrocarriles Argentinos).

A fines de la década de los 80', la situación de Ferrocarriles Argentinos era difícil, ya que tenía una participación menor al 15% en los servicios de pasajeros de la Región Metropolitana de Buenos Aires y de sólo el 8% en el mercado del transporte de cargas y en el de pasajeros de larga distancia, y sus necesidades de financiamiento para cubrir el déficit operativo y para financiar parte de las inversiones necesarias significaba invertir cerca del 1% del PBI. Las dificultades financieras se reflejaban en las condiciones del material rodante y las instalaciones.

Hacia 1990, 25 años después de la consolidación empresarial de la red ferroviaria argentina, el sistema parecía exhausto, el tráfico de cargas había caído a alrededor de la mitad, el de pasajeros de la Región Metropolitana en poco más de una tercera parte y el de pasajeros interurbanos en alrededor del 26%.

Sin embargo fue en esa década, cuando el Estado de la Provincia de Río Negro -consciente de la importancia del servicio- asume el desafío de mantener y darle nuevo impulso al ramal que atravesaba el territorio



*Legislatura de la Provincia  
de Río Negro*

provincial, es así que crea SEFEPA (Servicios Ferroviarios Patagónicos), para finalmente nominarse TREN PATAGONICO S.A.

Hoy su composición propietaria es 100% del Estado de la Provincia de Río Negro, y se encuadra dentro del régimen administrativo que rige a las Empresas Públicas de Río Negro.

Actualmente concentra sus esfuerzos en la mejora constante del servicio de pasajeros, para convertirse en una alternativa atrayente para el turismo, y en ese marco se firmó el convenio de reciprocidad entre el la legislatura de la provincia de Río negro, el Ministerio de Educación y el Tren Patagónico, por el cual se promueve la integración infanto juvenil desde la cordillera al mar.

Este convenio de colaboración, denominado "Vagón Educativo: Una movida con presencia de gestión" permitirá que todos los alumnos que asistan a los establecimientos educativos de nuestra provincia tengan la posibilidad de realizar sus viajes de estudio en la provincia de Río Negro.

Por ello:

**Autor:** Norma Susana Dellapitima.



*Legislatura de la Provincia  
de Río Negro*

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

**Artículo 1°.-** Al Poder Ejecutivo, Ministerio de Educación y Tren Patagónico, su satisfacción por la firma del convenio de colaboración: "Vagón Educativo: Una movida con presencia y Gestión" que permitirá la posibilidad de realizar viajes de estudio y de recreación, en un proceso de Integración Provincia, con un descuento mínimo del 50% para todos nuestros alumnos que asistan a los establecimientos educativos en nuestra provincia.

**Artículo 2°.-** De forma.