



*Legislatura de la Provincia  
de Río Negro*

**FUNDAMENTOS**

El Ferrocarril Trasandino del Sur es un proyecto ferroviario, en el que solamente restan ejecutar unos doscientos kilómetros de enlace entre las puntas de riel de los sistemas ferroviarios de Chile y Argentina, uniendo los puertos de la Bahía de Talcahuano (Chile) con los puertos de Bahía Blanca y San Antonio Este (Argentina).

Su propósito es conectar por esta vía los océanos Atlántico y Pacífico, contribuyendo a un desarrollo conjunto de la zona patagónica y su equivalente en el vecino país de Chile, abarcando una faja geográfica de siete millones de habitantes.

Esta obra se inscribe en el Corredor Bioceánico del Sur, proyecto regional binacional de total actualidad, que une comercial y turísticamente a Chile y Argentina, que es hoy un corredor energético con sus gasoductos y oleoductos, y que una vez dotado de una infraestructura ferroviaria de transporte, producirá un incesante aumento del volumen de intercambio de productos a través de la zona más permeable de la Cordillera de los Andes.

Este Corredor, uno de los pocos con sentido económico en el Cono de Sur de América, permitirá generar un canal de alta fluidez entre Chile y los países del Mercosur, con posibilidades de intercambiar los productos de la región hacia la costa oeste de los EE.UU., Sudeste Asiático, Europa y otros destinos, con importantes ventajas en tiempos, distancias y fletes, con relación a otros itinerarios más convencionales, con un mercado de intercambio que en la actualidad supera largamente las ocho millones de toneladas al año. Esta razón ha motivado la decisión del Estado neuquino a dar el puntapié inicial.

El proyecto que como idea comenzó a gestarse hace más de 100 años, hoy se encuentra con una ley de la Honorable Legislatura del Neuquén, que autoriza al Poder Ejecutivo Neuquino a contraer un préstamo, para la construcción de 50 kilómetros de vías férreas en territorio neuquino, en el tramo Zapala-Cuchillo Curá. Obra que permitirá que ambas puntas de riel equidisten de la frontera.

A partir de la aprobación de la iniciativa mencionada, se producirá en toda la región de influencia un volumen de obras de impacto directo consistente, entre otros, en movimiento de suelos e instalación de una fábrica de durmientes de hormigón. La recepción de rieles, de origen importado necesariamente y su posterior armado en tramos de treinta metros con soldadura aluminotérmica,



## *Legislatura de la Provincia de Río Negro*

permitirá generar una mano de obra especializada y como resultado general habrá aproximadamente 400 a 500 puestos de trabajo directo y otros tantos indirectos. A esto se debe agregar todos los servicios complementarios y adicionales que podrán requerirse y una reactivación de la actividad económica producto del ingreso de circulante en la zona, mejorando la calidad de vida general de la región.

El Convenio que celebró la Provincia del Neuquén con el Instituto de Comercio y Turismo de Portugal (ICEP) establece además que ese organismo contratará por su cuenta y orden la confección del proyecto de ingeniería completo hasta empalmar con el trazado chileno y que el mismo será entregado a los 18 meses de iniciada la obra de manera tal que antes de la finalización de este tramo se contará con la información técnica necesaria para resolver los pasos que tenga que tomar para la licitación del tramo faltante.

Haciendo historia sobre este proyecto no es menor señalar que hace más de 100 años quienes proyectaron los ferrocarriles del sur de Argentina y Chile hayan previsto la misma trocha en ambos casos.

Estratégicamente, en 1910 había comenzado a operar el Trasandino Central por Mendoza y se proyectaban otros dos, de los que se construyó solamente el Norte.

En 1922 se firmó en Santiago el Convenio sobre Tarifas Ferroviarias conocido como Jarpa Noel-Barros Arana (los ministros plenipotenciarios de Argentina y Chile) y establecía las tarifas a aplicar para los ferrocarriles a construirse en el Norte y del Sur, que corresponde a la prolongación desde Zapala localidad ubicada en la Provincia del Neuquén.

El 24 de agosto 1943 el Acuerdo Storni-Fernández, ministros de Relaciones Exteriores de Argentina y Chile, respectivamente, convienen en base a lo estipulado en el Acta del 2 de febrero de 1933 en Mendoza, la Conferencia de Santiago del 29 de marzo de 1933 y el Acta Final de la primera reunión de la Comisión Mixta para el estudio de los ferrocarriles suscrita en Santiago el 8 de abril de 1936 acuerdan en lo referente al proyecto que nos ocupa: que en el curso del año 1944 ambos gobiernos iniciarán los estudios en sus respectivos territorios para la construcción del Ferrocarril Trasandino del Sur Zapala Lonquimay.

En 1951 el gobierno argentino inicia obras para avanzar en el FTS que se suspenden en la crisis económica de 1953 de las cuales quedan restos aún visibles de



## *Legislatura de la Provincia de Río Negro*

las mismas en la salida de Zapala y por el incidente de Laguna del Desierto que enfrenta nuevamente a ambos países.

El 29 de junio de 1957 se inicia el Congreso Trasandiniano realizado en Bahía Blanca motorizado por el pionero Ing. Pronsato, quien en su exposición titulada "Esto es el Sistema Trasandino del Sur", señala el eje fundamental Bahía Blanca-Talcahuano y el hinterland del frente atlántico y del frente pacífico que se corresponden con nuestro Corredor Bioceánico, enumerando las potencialidades hidrocarburíferas, minerales, de generación hidráulica y de producción agropecuaria.

Sigue un período de baja confraternidad con Chile que eclosiona en 1978 con el Beagle, nuevamente y con posterioridad a la mediación del Cardenal Samoré, la firma del Tratado de Paz y Amistad de 1984, el Acta de Integración Física y la resolución definitiva de las controversias en Hielos Continentales que terminó definitivamente con una innecesaria conflictividad.

Los acuerdos dieron lugar a protocolos mineros y destrabaron las tratativas de integración de infraestructuras carreteras, viales, energéticas y de intercambio comercial que asociaron fuertemente a ambas economías nacionales y que son tratadas en los marcos de las cancillerías.

En particular el tema ferroviario está en el Grupo Técnico Mixto que es el ámbito conjunto de trabajo entre ambas cancillerías para la integración de infraestructuras. En Santiago se intercambian las cartas reversales que fijan el paso de Mallín Chileno para el cruce ferroviario, manifestando la cancillería chilena su acuerdo con el FTS a condición que el mismo no represente inversión pública de ese país, posición que ha mantenido hasta ahora. No obstante lo cual se manifiesta un concreto apoyo a la iniciativa privada.

La fuerte decisión nacional chilena de transformarse en la Plataforma Logística de América del Sur (convenios con ALCA, con la UE, con Corea, y la próxima firma del primer tratado de Libre Comercio de China con Occidente (Chile) tienen su correlato en la fuerte inversión pública y privada que está realizándose allí, tales los casos del Puerto de Arica, la Plataforma Marítima en la VIII Región, la visita a Bahía Blanca y firma del Acta con la Provincia de Buenos Aires y del Neuquén, la búsqueda chilena de la apertura hacia los mercados sudafricano y el Océano Índico, por señalar tan solo algunas que ponen de manifiesto que en tanto las obras necesarias de infraestructura para ese país sean decisiones estratégicas para el largo plazo, como es el caso de



## *Legislatura de la Provincia de Río Negro*

ferrocarriles y el acceso a puertos del Océano Atlántico, el Estado Chileno está detrás de los mismos aportando soluciones cuando la inversión privada es insuficiente.

Así es como se explica el porque se completaron la construcción de la ruta panamericana, se comienza a ejecutar el acceso pavimentado a Puerto Corral en Valdivia, aportando al adelantamiento del ramal ferroviario de FEPASA hasta la planta de celulosa en San Juan de la Mariquina, también el Estado Chileno invierte en una nueva pista en Pudahuel, ejecutando todo el cinturón carretero interportuario en la Bahía de Talcahuano, completando el pavimento en Pino Hachado, a lo que debe sumarse la licitación del reacondicionamiento del Túnel Las Raíces, etcétera.

No es casual que en el Siglo XX siempre se hable de tres trazados de ferrocarriles uniendo los océanos, al norte, al centro y al sur, así aparecen los trazados a los 30°, 34° y 38° de latitud sur. Alguien visualizó hace mas de 100 años una estrategia de vinculación para circular commodities, mercaderías y personas entre la zona atlántica argentina y la cuenca pacífica.

Pasando al año 2004, encontramos primero un fuerte desarrollo del comercio internacional a través del paso carretero de Pino Hachado que previsiblemente superará las 300.000 toneladas en dirección Argentina-Chile, volcando favorablemente a partir del cambio de la economía argentina y creando una necesidad de equilibrar ese tonelaje en sentido inverso.

Así es como, para el ferrocarril, adquiere importancia capital la captura de los fletes de las exportaciones chilenas tanto sean las dirigidas al mercado argentino como sus exportaciones por el Atlántico dadas las ventajas que representan el acceso a los mercados del norte de Europa, Africa y la India.

El Centro de Estudios Económicos Regionales de Bahía Blanca dependiente de la Bolsa de Comercio de esa ciudad ha realizado un minucioso análisis de la competitividad del corredor para el tráfico entre ambas cuencas marítimas arrojando resultados sumamente ventajosos en ese sentido.

Algunos otros de los aspectos que hacen que este corredor sea viable se apoyan en las siguientes consideraciones:

- Desde el punto de vista macroeconómico para el país cabe señalar que el consumo de combustible de un tren



*Legislatura de la Provincia  
de Río Negro*

con 40 vagones y 1500 toneladas de carga es traccionado por una locomotora de 2400 HP y equivale a 60 camiones de 350 HP c/u, es decir, 20.000 HP, más el consumo de cubiertas, lubricantes, etcétera. Lo que significa un sobre costo que fácilmente podríamos denominar de lapidación de recursos.

- Con el tren queda capacidad de inversión en camiones, equipos y maquinaria para producir el aumento del producto geográfico, aumentando la ocupación y generando mayores volúmenes de carga a transportar. Estamos hablando entonces de una optimización de la inversión en activos privilegiando los productivos al haber reducido los logísticos.
- Agreguemos la menor accidentología y la seguridad para el transporte de sustancias peligrosas que resultan del ferrocarril respecto de rutas congestionadas para transportar grandes tonelajes.
- Y por último, no por ello menos importante, la preservación del medio ambiente al evitar la circulación de gran cantidad de camiones, acotar los períodos de mantenimiento de rutas, etcétera.

Planificar el desarrollo de la Patagonia para lograr un rol relevante y protagónico de la región, consolidando un territorio para la integración y el desarrollo sustentable de sus pueblos, es una responsabilidad que nos compete a todos y a cada uno de nosotros, por tal motivo invito a los señores Diputados del Parlamento Patagónico a acompañar el presente proyecto para impulsar la concreción de esta herramienta que transformará la realidad productiva y económica de nuestra región.

Por ello.

**AUTOR:** Comisión Especial del Parlamento Patagónico



*Legislatura de la Provincia  
de Río Negro*

**LA LEGISLATURA DE LA PROVINCIA DE RIO NEGRO  
D E C L A R A**

**Artículo 1°.-** Su adhesión a la declaración n° 8/2004 del Parlamento Patagónico producida en la segunda sesión de dicho cuerpo y que consta como anexo de la presente.

**Artículo 2°.-** De forma.



*Legislatura de la Provincia  
de Río Negro*

**EL PARLAMENTO PATAGONICO  
DECLARA**

**Artículo 1°.-** Que considera pertinente apoyar las gestiones que viene realizando el Gobierno de la Provincia del Neuquén para concretar el "Ferrocarril Trasandino del Sur", con aval de los Estados Nacionales de Chile y Argentina.

**Artículo 2°.-** Que en virtud de la importancia estratégica y geopolítica que reviste este proyecto ferroviario, insta a los representantes de las provincias Patagónicas a sostener la iniciativa y colaboración en su concreción.

**Artículo 3°.-** Comuníquese al Poder Ejecutivo Nacional, al Congreso de la Nación, a los Poderes Ejecutivo y Legisladores que integran el Parlamento Patagónico.

**Artículo 3°.-** De forma.

**FIRMANTES:** Marta Silvia Milesi, Presidenta del Parlamento Patagónico; Licenciada Esther Acuña, Vicepresidenta; Licenciada Susana Holgado, Secretaria

Caleta Olivia, 21 y 22 de agosto de 2004.

DECLARACION n° 8/2004 "P.P"