FUNDAMENTOS

El tren desde principios del siglo XX ha sido un medio de transporte importantísimo para nuestra sociedad, el mismo une fronteras, reúne personas y afianza la economía de un país, presenta una gran ventaja para el desarrollo industrial de muchas naciones, como así también una gran influencia en el desarrollo de las sociedades alrededor del mundo.

En cuanto a su historia, el hoy denominado Tren Patagónico fue creado en 1908 mediante la ley 5559, con la cual se instituye el ferrocarril Puerto San Antonio - Lago Nahuel Huapi. De esta manera, nuestro tren existe desde que nuestra provincia era aún Territorio Nacional del Río Negro y tiene un recorrido que abarca toda la provincia, uniendo el mar y la cordillera, pasando por los lugares más recónditos de nuestra querida Región Sur.

El mismo tiene un trayecto de ochocientos treinta kilómetros (830 km) desde San Carlos de Bariloche, pasando por la Línea Sur hasta la ciudad de San Antonio Oeste, continuando a la ciudad capital de la provincia, Viedma.

El ferrocarril presenta muchas ventajas con respecto a otros medios de transporte, ya que es mucho más económico, más sostenible con el medio ambiente, más seguro, no presenta riesgos de congestión, prácticamente no se ve afectado por el clima, y permite apreciar con esplendor los paisajes patagónicos.

En los años 90, la política instaurada de cerrar los ramales ferroviarios en todo el país, fue una decisión que perjudicó a miles de argentinos, sobre todo a los sectores de la producción y a los habitantes en situación de mayor vulnerabilidad social. Esta decisión, en muchos casos dio paso a la proliferación de los llamados pueblos fantasmas, ya que muchas localidades quedaron totalmente aisladas sin comunicación alguna, que pusieron en peligro de extinción a la totalidad del sistema ferroviario.

En aquellas circunstancias el gobierno de Río Negro, a diferencia de otras provincias, consciente de la importancia del servicio- asume el desafío de mantener y darle nuevo impulso al ramal que atravesaba el territorio provincial.

Primó por ese entonces la decisión política, Organismos como el Ente de Desarrollo para la Región Sur, los municipios apoyaron la decisión del Estado Provincial

de mantener éste servicio ferroviario indispensable para la población de la Línea Sur, ya que por aquellos tiempos la ruta nacional nº 23 no estaba asfaltada y el tren en ese momento, como lo es ahora, era la vía más económica para viajar cubriendo toda esta región y parte de la zona Andina.

En el marco de esa crisis, se desarrolla el hito fundacional de la actual estructura empresaria, llamándose en primera instancia SEFEPA (Servicios Ferroviarios Patagónicos), para finalmente nominarse TREN PATAGÓNICO S.A., siendo propietario el 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.

Desde que se realizó el traspaso del tren desde el Estado Nacional al Provincial, haciéndose éste cargo completamente del funcionamiento del mismo, en ese momento no se recibió todo el material rodante y maquinarias que correspondía; además nunca fue recibido el subsidio nacional para los ferrocarriles, dado que este solamente es para los privados y que en el presente año reciben más de 6 mil millones de pesos($6.000.000.-) y que esta sospechado de que este recurso no se invierte como debiera en los ferrocarriles, como así también el transporte de colectivos que recibe mas de 13 mil millones de pesos. Seguramente el subsidio nacional serviría de mucho para el buen funcionamiento del tren, el mantenimiento de vías y para paliar el déficit y sería ínfimo seguramente el porcentaje que se le debiera otorgar al nuestro tren.

La frecuencia del tren se realiza solo una vez a la semana, lo que reduce la posibilidad de mejorar la productividad de la provincia, y manipula la decisión de viajar a quienes utilizan este servicio como medio de transporte.

La falta de recursos y la demora de partidas presupuestarias hacen al deterioro de las maquinarias y de los coches provocando que en mas de una oportunidad la formación quede varada por varias horas hasta ser asistidos, como también afecta al mantenimiento de vías.

Los inconvenientes y demoras del servicio repercute también negativamente en el turismo, como también el aumento de precio en el boleto, habida cuenta que los meses de enero y febrero, julio y agosto, son considerados de gran demanda por la cantidad de turistas que cubren el tramo Viedma Bariloche, teniendo en cuenta que se trata de una herramienta de integración regional

El fin primordial del ferrocarril es activar productivamente las regiones, gracias al transporte de

cargas y producciones locales tanto mineras como ganaderas, asimismo, posee un fin turístico y social muy importante. Actualmente, el tren patagónico se encuentra inmerso en un proyecto más grande y ambicioso; el corredor Bioceánico Norpatagonico con lo cual se vinculan dos países Argentina y Chile, los océanos Atlántico y Pacifico, Puerto San Antonio Oeste y Puerto Mont y la conexión con Asia- Pacífico.

El tren es un símbolo de nuestra cultura, ya que representa una larga trayectoria en el crecimiento de los pueblos de la Región Sur.

Por ello:

Autor: Alfredo Pega.

Acompañantes: Marta Milesi, Facundo López, Alejandro Betelú, Matías Gómez Rica.

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 Provincial la pronta normalización de la asignación de los recursos necesarios al Tren Patagónico S.A. para su buen funcionamiento y mantenimiento de vías, material rodante y maquinarias.

Artículo 2°.- De forma.