

## SESIONES ORDINARIAS

2002

# ORDEN DEL DIA N° 1366

### COMISIONES DE TURISMO Y DE TRANSPORTES

Impreso el día 5 de noviembre de 2002

Término del artículo 113: 14 de noviembre de 2002

**SUMARIO:** **Ramal** ferroviario que corre entre las localidades de Río Turbio, Río Gallegos y el puerto Presidente Illia, en Punta Loyola, provincia de Santa Cruz. Declaración de interés turístico nacional. **Canevarolo** y otros. (4.919-D.-2002.)

#### Dictamen de las comisiones

*Honorable Cámara:*

Las comisiones de Turismo y de Transportes han considerado el proyecto de resolución del señor diputado Canevarolo y otros señores diputados por el que se solicita al Poder Ejecutivo disponga declarar de interés turístico el ramal ferroviario que corre entre varias localidades de la provincia de Santa Cruz; y, por las razones expuestas en el informe que se acompaña y las que dará el miembro informante, aconsejan la aprobación del siguiente

#### Proyecto de declaración

*La Cámara de Diputados de la Nación*

DECLARA:

Que vería con agrado que el Poder Ejecutivo, a través del organismo que corresponda, declare de interés turístico nacional el ramal ferroviario que corre entre las localidades de Río Turbio, Río Gallegos y el puerto Presidente Illia en Punta Loyola, provincia de Santa Cruz.

Sala de las comisiones, 24 de octubre de 2002.

*Alejandro Balián. – Zulema B. Daher. – Alejandro M. Nieva. – Marcelo L. Dragan. – Alicia A. Castro. – Hugo R. Cettour. – Marta Palou. – Marcela A. Bianchi Silvestre. – Miguel R. Mukdise. – Julio C. Accavallo. – Elda S. Agüero. – Carlos T. Alesandri. – Sergio A. Basteiro. – Omar E. Becerra. – Alberto A. Coto. – Carlos A.*

*Courel. – Fabián De Nuccio. – Dante Elizondo. – Fernanda Ferrero. – Gracia M. Jaroslavsky. – María T. Lernoud. – Antonio A. Lorenzo. – Julio C. Moisés. – Juan C. Olivero. – Jorge R. Pascual. – Ricardo N. Quintela. – Antonio U. Rattin. – María N. Sodá. – Horacio Vivo. – Ovidio O. Zúñiga.*

#### INFORME

*Honorable Cámara:*

Las comisiones de Turismo y de Transportes, al considerar el proyecto de resolución del señor diputado Canevarolo y otros señores diputados han creído conveniente proceder a la modificación de la propuesta original, produciendo un dictamen de declaración sin que por ello se altere o modifique el justo requerimiento planteado. Los fundamentos que acompañan la iniciativa del señor diputado contienen todos los aspectos de la cuestión planteada, por lo que las comisiones los hacen suyos y así lo expresan.

*Alejandro Balián.*

#### FUNDAMENTOS

Señor presidente:

La falta del carbón durante la Segunda Guerra Mundial (1939-45) dio el impulso para formar y explotar las minas de lo que luego sería el complejo minero Río Turbio.

La Argentina antes de dicha guerra importaba carbón desde Gambia, pero las actividades de los submarinos alemanes interrumpían este comercio.

A pesar de incrementos en la producción petrolera y leñera, y el uso de otros materiales biológicos en las máquinas ferroviarias, el país sintió una crisis grande de combustibles.

Las primeras toneladas de carbón fueron sacadas en 1943, en la hoy denominada cuenca minera carbonífera.

El problema era enviar el carbón desde las minas del sudoeste patagónico hasta un puerto argentino para transportarlo al norte.

En 1949 el almirante jubilado Juan A. Martín de la Armada Argentina fijó una decisión al decir que "bajo ninguna circunstancia saldrá carbón desde Río Turbio por Puerto Natales", una de las alternativas originarias que se barajaron.

Inicialmente se usaron camiones a nafta.

Esos camiones usaban más energía que la que llevaban como carbón.

En 1950 llegó una flota de camiones a vapor Sentinel (fabricados en Shrewsbury, Inglaterra), tipo "S - bajo" (con los cilindros debajo del bastidor), llamados popularmente como los "chufi".

Esos camiones fueron los últimos camiones a vapor construidos en todo el mundo. Eran de diseño moderno, pero todavía usaban un factor grande de su carga como consumo en el viaje de 520 km entre Río Turbio y Río Gallegos y retorno.

Rápidamente se descubrió la necesidad de un ferrocarril para hacer la tarea adecuadamente.

La primera intención fue la de construir un ferrocarril que pasara por El Zurdo hasta puerto Santa Cruz.

Fue abandonada la idea cuando se bajaron los cálculos sobre la cantidad de las reservas del carbón.

Sin embargo, en 1946 las estimaciones de 100.000.000 toneladas generaron pensamientos nuevos. Se mensuró una traza nueva por los valles del Río Turbio y del Río Gallegos.

El propietario de las minas, Yacimientos Carboníferos Fiscales (YCF), buscaba una manera fácil para construir la línea. La solución fue emplear material de trocha de 75 cm, que todavía había en depósito en Puerto Madryn, sin uso desde el abandono de los estudios de 1922.

Dado el clima patagónico, todas las obras tenían que hacerse durante los meses de octubre a abril. La descarga del material sobre la playa de Río Gallegos comenzó en mayo de 1950.

Cincuenta mil toneladas llegaron mediante esta manera, porque Río Gallegos no tenía puerto en aquellos tiempos.

El ingeniero Atilio Cappa, empleado del Ministerio de Obras Públicas, tenía a cargo las obras.

En mayo de 1951 todo, menos 3 km, estaba terminados. Fue completado en septiembre después de pasar el crudo invierno.

Un informe dice que el transporte del carbón comenzó en mayo de ese año.

La inauguración formal fue el 25 de noviembre de 1951; inicialmente se conocía al ferrocarril como el

Ramal Ferro Industrial Eva Perón (RFIEP), que transportaba el carbón desde los Yacimientos Juan Perón.

Pero en el golpe de Estado militar de 1955 el presidente Perón y su esposa fueron destituidos del gobierno, y se renombró como Ramal Ferro Industrial Río Turbio.

La vía nueva era de rieles de 17 kg/m tomados del almacén de Puerto Madryn, después fueron reemplazados por rieles de 24 kg/m y 32 kg/m. Además diez locomotoras y una cantidad grande de vagones y coches fueron enviados al sur de Puerto Madryn para operar la línea.

En resumen, la longitud es de 262 km con pendientes máximas de 3,30 en la dirección al Este (trenes cargados) y 6,70 al Oeste (descargados). Inicialmente había estaciones con carriles dobles para hacer cruzadas de trenes, estaban cada 15 km, más o menos, pero con los años se han dejado sin uso y algunas fueron abandonadas totalmente.

Hay pocas obras de movimientos de tierra, pero hay tres grandes puentes sobre ríos. Nótese que, a pesar de ser de trocha angosta, es un verdadero ferrocarril para trenes pensados en distancias largas.

Las máquinas originales Henschel fueron reemplazadas por diez locomotoras de la empresa japonesa Mitsubishi, y en 1964 otro grupo de diez, casi iguales, pero con modificaciones realizadas por el ingeniero L. D. Porta, posteriormente famoso en el desarrollo de locomotoras a vapor.

El carbón era el tráfico principal, pero además había coches para pasajeros y coches motores para los empleados de las minas. En los años 70 el concepto de un ferrocarril de trocha de 75 cm con trenes de 1.000 toneladas ya atraía a los aficionados a los trenes de todo el mundo, que venían a observarlo con fines turísticos.

Sin embargo, la Argentina, en común con muchos otros países, cambiaba al petróleo y al gas como fuentes de combustibles. A mediados de los años 90, corrían menos trenes.

Se iban a privatizar las minas y se iban a reemplazar las máquinas a vapor con máquinas usadas diésel.

La única noticia buena era la construcción de un muelle carbonero más grande, ubicado en punta Loyola, al sudeste de Río Gallegos, necesitando un ramal nuevo desde un empalme en el km 9.

El ramal necesitaba un nuevo puente sobre el Río Chico, se utilizó un puente quitado del ramal abandonado a Comodoro Rivadavia.

Actualmente, hay propuestas de restaurar dos de las máquinas 2-10-2 para correr trenes turísticos entre Río Gallegos y punta Loyola para unir un museo nuevo con otras atracciones turísticas, esto luego de la restauración de una primera máquina a vapor por parte de la Asociación de Amigos del

Tren Carbonero Patagónico, con sede en Río Turbio.

Los aficionados extranjeros han oído de los yacimientos de Río Turbio y de su ramal ferropuertoario, los han visitado en su oportunidad y se han interesado por él. Prueba de ello es el hecho de que existen numerosas páginas web de distinto origen, fundamentalmente europeas, y de los autodenominados “amigos del tren”, que hacen referencia al mismo.

La importancia que puede revestir como nueva actividad económica, no sólo para la región carbonífera, sino para la provincia y el país todo, se pone de relieve con la intención de prolongar el ramal ferroviario hasta la localidad chilena de Puerto Natales, con lo que no sólo se abriría la posibilidad de captar turistas del vecino país, sino también el turismo internacional que visita la región del Paine.

Es por todo ello que resulta conveniente obtener del PEN la calificación de “patrimonio turístico” para el ramal ferropuertoario destacando uno de sus potenciales aspectos: el que junto a su permanente actividad económica y de desarrollo permitirá potenciar un nuevo recurso turístico.

Por lo que con el voto favorable de los señores diputados se solicita la sanción del presente proyecto de resolución.

*Dante O. Canevarolo. – Sergio E. Acevedo.  
– Oraldo N. Britos. – Mónica A. Kuney.  
– Alfredo A. Martínez. – Ricardo A.  
Patterson. – Lorenzo A. Pepe.*

#### ANTECEDENTE

#### Proyecto de resolución

*La Cámara de Diputados de la Nación*

RESUELVE:

Solicitar al Poder Ejecutivo que a través del organismo pertinente, declare de interés turístico el ramal ferroviario que corre entre las localidades de Río Turbio, Río Gallegos y el puerto Presidente Illia en punta Loyola, provincia de Santa Cruz, originalmente denominado Ramal Ferro Industrial Eva Perón y luego Ramal Ferro Industrial Río Turbio.

*Dante O. Canevarolo. – Sergio E. Acevedo.  
– Oraldo N. Britos. – Mónica A. Kuney.  
– Alfredo A. Martínez. – Ricardo A.  
Patterson. – Lorenzo A. Pepe.*