

El Senado y La Cámara de Diputados...

SANCIONAN CON FUERZA DE LEY

Artículo 1º – Declárese Bien de Interés Histórico Nacional al ferrocarril “Ezequiel Ramos Mejía”, propiedad del Estado Nacional ADIFSE - Administración de Infraestructura Ferroviaria, que se encuentra en aguas del Paraná, en la ciudad de Posadas, provincia de Misiones.

Artículo 2º – Declárese Bien de Interés Histórico Nacional al ferrocarril “Roque Sáenz Peña” propiedad del Estado Nacional ADIFSE - Administración de Infraestructura Ferroviaria, que se encuentra en aguas del Paraná, en la ciudad de Posadas, provincia de Misiones.

Artículo 3º – La Comisión Nacional de Monumentos, de Lugares y de Bienes Históricos, dependiente de la Secretaría de Cultura del Ministerio de Educación, Cultura, Ciencia y Tecnología de la Nación, instrumentará todo lo atinente al cumplimiento de la presente ley.

Artículo 4º – Comuníquese al Poder Ejecutivo.

FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

En el año 2019 fue aprobado por la H. Cámara de Diputados y pasó al Senado el proyecto de ley 1208-D-2019, por el que se declara Bienes de Interés Histórico Nacional a los ferrocarriles “Ezequiel Ramos Mejía” y “Roque Sáenz Peña”, ubicados en la ciudad de Posadas, provincia de Misiones. Este expediente fue girado a la Comisión de Educación y Cultura del Senado, pero no fue tratado. Es por ello que insistimos sobre esta iniciativa que ha tenido un amplio consenso en las comisiones que lo trataron.

Los ferrobarcos “Ezequiel Ramos Mejía” y “Roque Sáenz Peña” son dos naves gemelas, que fueron usadas para realizar el cruce entre el puerto que estaba ubicado en lo que era la “Laguna San José” de Posadas (Misiones Argentina) y Pacú Cuá en Encarnación (Paraguay).

Se trata de buques mixtos, únicos en su tipo, que eran propulsados por un motor de combustión externa con calderas (conocido como vapor), e impulsados por las clásicas ruedas de siete palas a cada lado. De fondo relativamente plano y gran peso, más de 500 toneladas, tenían poca maniobrabilidad pero podían navegar en aguas poco profundas. Fueron construidos en 1911, en Glasgow, Inglaterra, especialmente para ser usados en el río Paraná, en aguas poco profundas, con el ancho de trocha adecuado al que se operaba en el lugar. Para llegar a esta zona atravesaron el océano Atlántico a remolque, en lo que constituyó una experiencia particular de estas naves gemelas.

El servicio fue inaugurado el 18 de octubre de 1913, estableciendo la unión internacional ferroviaria entre Buenos Aires y Asunción, trayecto que se efectuaba en 47 horas. De ese modo, entre Buenos Aires y Posadas transcurrían 36 horas de ferrocarril y luego 11 horas más desde Posadas hasta Asunción.

El uso de los ferrobarcos fue la solución para vincular la producción agropecuaria de la Mesopotamia con el puerto de Buenos Aires. En total operaron 9 ferrobarcos en nuestro país: siete en Entre Ríos y dos en Misiones. Sin duda, los famosos “ferrys” fueron protagonistas de una época de gran desarrollo económico y social en toda la región, y en su momento de mayor esplendor en las temporadas de cosecha de soja llegaron a realizar 24 viajes por día a Encarnación.

Fueron partícipes de varios hechos históricos de la región: como ejemplo se pueden citar sus actuaciones durante el ciclón que azotó Encarnación en 1926, cuando luego de la tragedia fueron usados como hospital flotante y para el traslado de heridos al hospital de Posadas. También tuvieron actividad clave durante la guerra del Chaco entre Paraguay y Bolivia (1932-1935), intensificando el tránsito con cargas de alimento, medicina e incluso armamento. En 1966, en una gran crecida del Paraná, fueron usados para evacuar a la población ribereña y en 1983 el “Ramos Mejía” fue desplazado hasta Formosa y Rosario para cumplir el mismo servicio.

En 1976 el “Ezequiel Ramos Mejía” realizó un viaje a San Ignacio, y en 1986 tomaron parte en la película “Los Mensú” con Pablo Alarcón, Claudio García Satur y María Demar, elenco al que se sumaron actores locales. El 8 de marzo

de 1990, cuando se inauguró el Puente San Roque González de Santa Cruz, dejaron de prestar servicio. Durante los años 1993 y 1994 sus calderas fueron usadas para incinerar droga incautada e incluso billetes falsos.

Las anécdotas abundan y fueron rescatadas por la historiadora María Alejandra Alvarez Pochetti, quien para su tesis de grado, y libro en preparación, realizó un arduo trabajo de recopilación, investigación y entrevistas exclusivas como la que formuló al último capitán de esos navíos, Vicente Arzamendia y también a Sixto Colazo, jefe del sector fluvial y del área de mecánica. Éstos y otros relatos testimonian el pasado y forman parte de la historia y memoria de la región.

Cuando se tomó conciencia de su gran valor histórico se logró declararlos de interés municipal en el año 1992, en una histórica sesión del Concejo Deliberante de la ciudad de Posadas que se realizó sobre la cubierta de los mismos. En el año 2003, la Cámara de Representantes de la Provincia de Misiones los declaró “Monumento Histórico Cultural Fluvial” por Ley VI N° 102 (antes 3.973).

En esa época estaban amarrados en el desaparecido puerto de Posadas y ambas naves aún estaban en condiciones para navegar. Al cuidado de los “ferroaficionados”, albergaban un museo con fotografías y maquetas, y en la cubierta funcionaba un bar. En ese momento, sin embargo, la desidia, el abandono y el vandalismo del que fueron objeto posteriormente han deteriorado partes de las valiosas naves.

Una vez desaparecido el antiguo puerto, fueron trasladados al nuevo -ubicado en la zona de “Nemesio Parma”, donde producto del deficiente amarre, sufrieron golpes y roturas, por lo que incluso estuvieron a punto de hundirse, ya que ingresó agua a los mismos y encallaron. Hace algunos años fueron reflotados y reparados en forma superficial para evitar su hundimiento. Actualmente se encuentran a cargo de la provincia por un convenio con el ADIFSE, Administración de Infraestructura Ferroviaria Sociedad del Estado, que tiene su titularidad.

Las versiones sobre su futuro han sido variadas: algunas noticias daban cuenta que el desguace era el destino asignado a las valiosas piezas, oportunidad en las que la presión social y mediática, así como la vigencia de la ley que las declaró patrimonio histórico provincial, fueron la herramienta para desalentar medidas de éste tipo. Otras, han referido a su restauración y puesta en valor con destino al uso cultural como museo ferroviario y recreativo como restaurante flotante. Sin embargo, si no se toman medidas urgentes su destino será el de

convertirse irremediabilmente en chatarra, borrando de ese modo todo vestigio de su antiguo esplendor.

Considerando que constituyen una verdadera reliquia que forma parte del acervo cultural de la región, es que entendemos que resulta imprescindible se jerarquice su entidad, a partir de la correspondiente norma legal que los declare patrimonio, a fin de garantizar su preservación para ser legada a las generaciones futuras.

Por las consideraciones expuestas, solicitamos a nuestros pares la aprobación del presente proyecto de Ley.