



## *H. Cámara de Diputados de la Nación*

"2022 - Las Malvinas son Argentinas"

### **PROYECTO DE LEY**

#### **EL SENADO Y LA HONORABLE CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA NACIÓN SANCIONAN CON FUERZA DE LEY**

**Artículo 1°:** Encomiendase al Banco Central de la República Argentina la impresión, emisión y circulación de forma extraordinaria de billetes de colección conmemorativos del centenario del comienzo de la construcción del Viejo Expreso Patagónico "La Trochita".

**Artículo 2°:** La autoridad monetaria dispondrá que el valor del mismo sea de PESOS CIEN (\$100) tomando para su diseño en su anverso una imagen de la locomotora y el recorrido inicial y para su reverso, dispondrá de una imagen de la llegada de su primer viaje a la ciudad de Esquel el 25 de mayo de 1945. Las mismas se encuentran en el anexo del presente proyecto.

**Artículo 3°:** El Poder Ejecutivo dispondrá de lo necesario y reglamentará esta ley para la efectivización de lo dispuesto en los artículos precedentes.

**Matias F. Taccetta**

## ANEXO



**Tren la Trochita**



**Recorrido inicial**



***Primer viaje a la ciudad de Esquel el 25 de mayo de 1945***

## Fundamentos

Sr. Presidente

El Ramal Ferroviario de Trocha a Esquel, que une Ingeniero Jacobacci (Río Negro) con Esquel (Chubut), popularmente conocido como “La Trochita”, es un tren a vapor mundialmente conocido a través de la literatura de viajes como el Viejo Expreso Patagónico, que nos transporta por 402 km a través del tiempo y la distancia,

En el año 1908 el Congreso de la Nación sancionó la Ley 5.559 de Fomento de los Territorios Nacionales, impulsando el desarrollo de la Patagonia mediante la construcción de una red ferroviaria de vía ancha (1,676 m) para conectar las áreas productivas de los valles cordilleranos y de la meseta con los puertos del Atlántico.

Así se tendieron dos ramales troncales: uno entre Puerto Deseado y Nahuel Huapi (Bariloche) pasando por Colonia 16 de Octubre (Esquel y Trevelin) con derivaciones a Comodoro Rivadavia y Lago Buenos Aires y otro entre San Antonio Oeste y Nahuel Huapi. El estallido de la Primera Guerra Mundial impidió y/o demoró su construcción.

Para completar parte de su trazado, en 1921 surgió la idea de hacerlo mediante la adquisición de ferrocarriles livianos de trocha económica (75 cm) que habían mostrado su utilidad para abastecer la terminal de cargas de Bahía Blanca en tiempos durante los cuales la red vial nacional aún no había nacido.

Así, 25 locomotoras fueron fabricadas por Baldwin en Filadelfia (Estados Unidos) en un tiempo récord de 40 días y desembarcadas en San Antonio Oeste y Puerto Madryn. Y otras 50 locomotoras fueron fabricadas por Henschel en Kassel (Alemania) y desembarcadas en Puerto Madryn.

El trazado original de la Red de Ferrocarriles Livianos resultó modificado y finalmente se tendieron unos 200 km entre Puerto Madryn y Las Plumas con una derivación de Trelew a Playa Unión en Chubut y otros 402 km entre Ingeniero

Jacobacci (Río Negro) y Esquel (Chubut) que se conectan con el ramal de trocha ancha Bariloche-Viedma.

La construcción del ferrocarril comenzó en 1922, pero recién llegó a Esquel el 25 de mayo de 1945. Hasta 1950 solamente se lo usó para el transporte de cargas y desde su inauguración fue un factor de integración fundamental de comunidades como Río Chico, Ñorquinco, El Maitén, Leleque y Nahuel Pan.

De a poco, el "trecito" se hizo conocido también entre los estudiantes universitarios que viajaban para acampar en el Sur y la película El Profesor Patagónico (1970) protagonizada por popularísimos actores como Luis Sandrini, Piero, Gabriela Gilli y Pedro Quartucci terminó de proyectar su querida imagen a todo el país.

En 1979 la publicación del libro "En tren por las Américas" del norteamericano Paul Theroux tuvo trascendencia internacional. En 1976 Theroux había unido Boston con Esquel en ferrocarril. Describió con crudeza el clima político de la época y se demoró una semana en Buenos Aires conversando de literatura con Borges.

En el último capítulo de su libro bautizó al trecito como El Viejo Expreso Patagónico, nombre con el que se titularon las sucesivas reediciones hasta hoy. Allí describe de un modo inolvidable a las locomotoras que lo trajeron hasta Esquel, como un viejo y loco samovar a punto de desartarse, pero con energía para cien años más.

En la década del 70 el servicio del ramal Ing. Jacobacci-Esquel comenzó su período de decadencia que se prolongó hasta su cierre en 1993. Ese año el Estado Nacional y los Estados Provinciales de Río Negro y Chubut firmaron un convenio para su sostenimiento. Hoy el tren funciona en trayectos parciales como servicio turístico.

En 1999, mediante el Decreto Nacional 349/99 el Viejo Expreso Patagónico fue declarado MONUMENTO HISTÓRICO NACIONAL. Actualmente desde la Municipalidad de Esquel se está tramitando la incorporación del Viejo Expreso Patagónico como Marca País.

La llegada del tren a vapor, a nuestra región ha significado un acontecimiento que ha marcado un antes y un después en la historia de la Patagonia; ha marcado el desarrollo y el crecimiento, fue el principal medio de comunicación y conexión con las principales ciudades de nuestro país.

Son innumerables, variadas y emotivas las historias que han tomado vida a bordo de este museo viviente, abriéndose camino en grandes nevadas, soportando muy bajas temperaturas en esos crudos inviernos, atravesando fuertes tormentas del duro viento patagónico, cargando agua y tomándose un descanso en alguna parada intermedia para poder seguir adelante y seguir dándole vida a su increíble historia.

Estos 100 años son un buen momento para recordar, valorar y agradecer a las familias de inmigrantes de todo el planeta que llegaron para trabajar en el Ferrocarril en condiciones particularmente duras, a los trabajadores que aún lo mantienen con vida, a las poblaciones que aún esperan su regreso y a los amigos de todo el mundo que se acercan a conocerlo, sabiendo que el trencito representa el Espíritu del Sur.

En los billetes se encuentra representada la historia de nuestro país, así como la naturaleza y nuestros símbolos, es por ello que la impresión de un billete conmemorativo resulta valioso para recordar los valores del trabajo y progreso representados por el Viejo Expreso Patagónico.

Por todo lo expuesto, solicito a mis pares que acompañen este Proyecto.

**Matias F. Taccetta**