

| FERROCARRIL |

Un puente entre el mar y la montaña

El histórico Tren Patagónico, operado por una empresa estatal rionegrina, uné Bariloche con Viedma y San Antonio Oeste; turistas y contenedores

Por **Liliana Iglóies**

Para **LA NACION**

Más allá del transporte de pasajeros que realiza entre Viedma y San Carlos de Bariloche, el histórico Tren Patagónico constituye una alternativa singular para el desarrollo económico de la región. Su servicio de transporte de caliza, junto con las gestiones que está realizando la empresa con el gobierno de Chile para el movimiento de contenedores con salmón, y la constitución de un corredor bioceánico polimodal entre San Antonio Oeste y los puertos del Pacífico a mediano plazo, responden a un proyecto orientado no sólo al turismo sino a una integración económica-productiva con una logística sólida y eficiente.

Con una finalidad eminentemente social, Tren Patagónico tiene actualmente dos servicios semanales de pasajeros entre Bariloche e Ingeniero Jacobacci. A lo largo de este itinerario "los pasajeros pueden op-

tar por la realización de diversas actividades, ya que cuenta con distintos servicios que tienen como fin unir el Atlántico con los Andes", explicó el gerente técnico de la empresa, Néstor Fattori, durante el Congreso de Transporte Ferroviario Latinoamericano 2006, que se realizó en el Hotel Mellini de Buenos Aires a fines del mes último.

La concesión del ferrocarril fue otorgada a la empresa —una sociedad anónima en la que todas las acciones son propiedad del estado provincial— en 1993, tras el cierre de los ramales provinciales; en ese momento, el gobierno de Río Negro decidió sostener el servicio con una subvención de 4 millones de pesos anuales. "Con esa cifra la firma mantiene los 820 kilómetros de vía y todo el material rodante", explicó el funcionario.

La empresa transporta 115.000 pasajeros cada año "y aunque ese número es muy bajo, no es una cifra que nos disguste; fundamentalmente, nuestro servicio tiene una fuerte componente social", subrayó Fattori.



En el mediano plazo, la empresa espera transportar salmón chileno hasta el puerto de San Antonio Oeste

Tren Patagónico cuenta con servicios de coches clase Turista, Primera, Pullman; dormitorios, cine, restaurante y discoteca. Todos los servicios se complementan con uno especial: Arrañes, que se ofrece en la temporada de invierno y a Buenos Aires con Bariloche en unas 16 horas.

Entre los océanos

Además del traslado de pasajeros y su propuesta turística, Tren Patagónico también realiza un servicio de carga de transporte de caliza desde el paraje Aguada Cecilio, a 80 km de San Antonio Oeste, hasta una planta de soda solva instalada en esa última ciudad. Los volúmenes transportados ascienden a 26.000 toneladas mensuales. En 2005, la ley provincial N° 4014 creó la Corporación Corredor Bioceánico, cuyo objetivo es mejorar la

infraestructura de la ruta 23, de 620 km de extensión, cuyo recorrido va en paralelo a las vías del ferrocarril. De esos 620 km de ruta, sólo 180 km están pavimentados. "Su objetivo final es vincular, mediante un sistema polimodal —carretero y ferroviario—, San Antonio Oeste y los puertos del Pacífico chileno", explicó Fattori.

En este momento, la corporación está realizando los trabajos para determinar la potencialidad del corredor ya sea para el tráfico Atlántico-Pacífico o viceversa. De concretarse, la entidad instalaría unos 25 km de vías hasta el puerto de San Antonio Oeste. Los trabajos incluirán la instalación de una estación de transferencia de carga en San Carlos de Bariloche.

"Si bien esa es una zona medioambiental muy sensible, varios estudios aseguran que la construcción de la es-

tación en una zona llana permitirá armar la infraestructura necesaria para el proyecto", aclaró.

Actualmente, Tren Patagónico está realizando gestiones en Chile para abrir una salida al océano Atlántico para los productos trasandinos derivados del salmón. Esa mercancía —que llegará hasta Bariloche en camión— saldrá por el puerto de San Antonio Oeste hacia mercados europeos. "Hay ciertas restricciones y cuestiones legales que estamos tratando de resolver para terminar de instrumentar este corredor de manera inmediata y que con el paso del tiempo se desarrollen las obras complementarias que son las que finalmente van a consolidar la carga y equilibrar los números que, en este momento, sirven para desarrollar el servicio social del tren", concluyó.

Rentabilidad asegurada

STRALIS

Tecnología y confort desarrollados: para alcanzar la máxima productividad del camión y del conductor, asegurando bajos costos operativos y la mejor rentabilidad por tonelada transportada.



IVECO

El mundo del transporte

