

POTENCIAL TURÍSTICO Y VALOR PATRIMONIAL EN LA PROVINCIA DE SANTA CRUZ, ARGENTINA: EL RAMAL FERRO INDUSTRIAL RÍO TURBIO (RFIRT)

Sebastián Guma¹

Victor Hugo Morales²

Graciela E. Tello³

Resumen:

El Ramal Ferro Industrial Río Turbio (RFIRT) es una infraestructura que conecta la ciudad de Río Gallegos con la Cuenca Carbonífera de la Provincia de Santa Cruz, Argentina, compuesta por las localidades de 28 de Noviembre y Río Turbio. A lo largo de sus aproximadamente 300 km. de trazado, ofrece una experiencia visual única, con paisajes que cambian a lo largo del año debido a la diversidad climática de Santa Cruz.

El incipiente desarrollo turístico en la Cuenca Carbonífera ofrece una oportunidad para potenciar tanto la región como el ferrocarril, aprovechando la infraestructura existente a lo largo del trayecto en estudio. Siendo la línea ferroviaria más austral del continente americano, su ubicación despierta un interés de visita y traslado, a pesar que actualmente, solo se utiliza para transportar carbón mineral y, ocasionalmente, pasajeros.

El presente trabajo busca identificar los eventos más significativos vinculados al desarrollo ferroviario de la región y su potencial como atractivo turístico, por medio de la elaboración de una línea temporal, proponiendo un itinerario que combine elementos históricos y naturales, permitiendo disfrutar de un ramal ferro industrial activo en la Patagonia Austral Argentina.

La importancia histórica del RFIRT y su impacto en la región, plantea el desarrollo turístico sostenible en las localidades de la Cuenca Carbonífera, preservando, y manteniendo viva, la memoria del ferrocarril, promoviéndolo como un atractivo turístico único en la región patagónica.

Palabras Clave: Ferro industrial, turístico, desarrollo, patrimonio, itinerario cultural

¹ Universidad Nacional de la Patagonia Austral. Unidad Académica Río Turbio, Instituto de Ciencias del Ambiente, Sustentabilidad y Recursos Naturales. Licenciado y Profesor Universitario en Turismo. e-mail: sebastianguma@gmail.com – sguma@uart.unpa.edu.ar

² Universidad Nacional de la Patagonia Austral. Unidad Académica Río Turbio, Instituto de Ciencias del Ambiente, Sustentabilidad y Recursos Naturales. Ingeniero Civil y Laboral. e-mail: ingvhmorales@hotmail.com

³ Universidad Nacional de la Patagonia Austral. Unidad Académica Río Turbio, Instituto de Ciencias del Ambiente, Sustentabilidad y Recursos Naturales. Doctora en Ciencias Geológicas. e-mail: graciela.tello@gmail.com

TOURISM POTENTIAL AND HERITAGE VALUE IN SANTA CRUZ PROVINCE, ARGENTINA: THE RÍO TURBIO INDUSTRIAL RAIL LINE (RFIRT)

Abstract:

The Río Turbio Industrial Rail Line (RFIRT) is an infrastructure that connects the city of Río Gallegos with the Coal Basin of Santa Cruz Province, Argentina, comprising the towns of 28 de Noviembre and Río Turbio. Along its approximately 300 km route, it offers a unique visual experience, with landscapes that change throughout the year due to Santa Cruz's diverse climate.

The emerging tourism development in the Coal Basin presents an opportunity to enhance both the region and the railway, making use of the existing infrastructure along the studied route. Being the southernmost railway line in the Americas, its location arouses interest for visits and transportation, despite currently being mainly used for transporting coal and occasionally passengers.

This project aims to identify the most significant events related to the railway development in the region and its potential as a tourist attraction, through the creation of a timeline and proposing an itinerary that combines historical and natural elements, allowing visitors to enjoy an active industrial rail line in the Argentine Southern Patagonia.

The historical significance of the RFIRT and its impact on the region calls for sustainable tourism development in the towns of the Coal Basin, preserving and keeping alive the memory of the railway, promoting it as a unique tourist attraction in the Patagonian region.

Keywords: Industrial railway, tourist, development, heritage, cultural itinerary.

1. INTRODUCCIÓN

El Ramal Ferro Industrial Río Turbio (RFIRT) se erige como una obra de ingeniería sobre la estepa patagónica, uniendo la ciudad de Río Gallegos y la Cuenca Carbonífera de la Provincia de Santa Cruz, Argentina, a través de un recorrido de aproximadamente 300 km.

El RFIRT no es solo una vía ferroviaria, sino también parte del patrimonio identitario arraigado a la cultura minera de la Cuenca Carbonífera, conformada esta por las localidades de 28 de Noviembre y Río Turbio.

Durante su recorrido es posible observar distintos paisajes, que van desde la costa del Mar Argentino, la estepa patagónica y la Cordillera de los Andes, ofreciendo una experiencia visual en constante transformación, de acuerdo con el paso de las distintas estaciones del año.

Ante este escenario, y considerando el incipiente desarrollo turístico en la Cuenca Carbonífera, el RFIRT surge como una oportunidad disruptiva y de alto potencial de aprovechamiento dentro de esta actividad. La existencia y actual funcionamiento de la infraestructura ferroviaria, la más austral del continente americano, ha generado, y genera, un interés particular tanto para visitantes como para aquellos que buscan un medio

de transporte distinto y que llama a la nostalgia y a un tiempo donde el recorrido turístico se disfrutaba y la experiencia le ganaba a la velocidad y el apuro por llegar al siguiente destino.

Aunque en la actualidad el ferrocarril es utilizado para el transporte de carbón, la puesta en funcionamiento de la Usina Termoeléctrica 14 Mineros del 14-004 compromete la funcionalidad del ramal al consumirse este material en boca de mina, generando valor añadido al convertir esta materia prima en energía unida al Interconectado Nacional, volviendo innecesario el tránsito hasta la localidad de Río Gallegos. Por lo tanto, el ramal podría ser utilizado, eventualmente y sin una periodicidad programada, para el transporte de excedentes, si los hubiese.

Ante lo expuesto, el potencial turístico que proyecta el ramal se vuelve cada vez más destacado al contemplar una resignificación y refuncionalización de este patrimonio, pudiendo apreciarse como una experiencia única o como una actividad complementaria de un producto más grande y complejo.

Por medio de una línea temporal, que exponga la historia particular de la Cuenca Carbonífera y Río Gallegos, vinculada específicamente al desarrollo industrial extractivista y el traslado ferroviario que une estos sitios, se propone trazar un itinerario que contenga elementos históricos, naturales y patrimoniales, ofreciendo la posibilidad de un viaje que permita apreciar la vigencia del ramal ferro industrial, situado en los confines de la Patagonia Austral Argentina.

El diseño de un nuevo atractivo turístico, utilizando como base el ferrocarril y su infraestructura, permitiría generar nuevas oportunidades, innovando en la resignificación del tren y sus estaciones, a la vez que proyecta una ampliación de la oferta turística existente, modificando el estado actual de destino de implicación de la Cuenca Carbonífera a uno de destino en desarrollo.

2. ÁREA DE ESTUDIO

El área de estudio cuenta con dos puntos específicos de inicio y fin, siendo estos indistintos al momento de comenzar un recorrido ferroviario: la Cuenca Carbonífera de la provincia de Santa Cruz, que se encuentra conformada por las localidades de Río Turbio y 28 de Noviembre, se sitúa a escasos 5 kilómetros del límite con la República de Chile, sobre la Cordillera de los Andes. Por otro lado, Punta Loyola, ubicada a unos 20 km. de Río Gallegos (Capital provincial), encontrándose en la desembocadura del río Gallegos, que vierte sus aguas al Mar Argentino (figura 1).

La geografía de esta extensa área, con aproximadamente 282 km. que conectan el Este con el Oeste provincial, posee características que van modificándose a medida que los kilómetros transcurren. La topografía transita desde las costas del Mar Argentino, atravesando la estepa patagónica y hasta llegar a la Cordillera de los Andes y viceversa.

Asimismo, el clima de la región se define como templado frío – semiárido de meseta, dando lugar a inviernos gélidos acompañados de nevadas persistentes y vientos intensos

a lo largo de todo el año, modificando el paisaje constantemente, lo que invita a visitar estos lugares durante el transcurso de las distintas estaciones.

Figura 1. Trazado del Ramal Ferro Industrial Río Turbio (RFIRT)



Fuente: Elaboración propia

3. MATERIALES Y MÉTODOS

Considerando la situación planteada en el presente texto, tomando al patrimonio ferroviario como un elemento de alta pertinencia socio-identitaria y potencialidad turística, se plantea un estudio de antecedentes y referencias históricas que conlleva a la implementación de estrategias orientadas al desarrollo turístico, siendo la principal el diseño de un itinerario que conforme un atractivo de relevancia para el área objeto de estudio.

Llevar a cabo lo expuesto requerirá de relevamiento bibliográfico, a fin de determinar los eventos significativos que se pudiesen incorporar al itinerario, como así también los antecedentes e investigaciones previas.

El análisis de los antecedentes históricos permitirá establecer una conceptualización social con relación al ferrocarril y su potencial aprovechamiento como un atractivo dentro del segmento de trenes turísticos.

Con los datos obtenidos, evaluados y procesados, se diseñará un itinerario que permita ampliar la oferta turística en la zona, buscando, al mismo tiempo, la concientización y sensibilización para con la identidad carbonífera característica de la región, al tiempo que se disfruta el recorrido sobre el tren más austral del continente.

4. EL RAMAL FERROINDUSTRIAL RÍO TURBIO

4.1. Breve historia de la Cuenca Carbonífera

La relación entre Río Turbio y la empresa estatal Yacimientos Carboníferos Fiscales (YCF), posteriormente conocida como YCRT (Yacimientos Carboníferos Río Turbio), se evidencia a lo largo de la evolución y desarrollo de la exploración y explotación de carbón, así como en las transformaciones socioeconómico-territoriales ocurridas en el suroeste de la Provincia de Santa Cruz (Sarapura, 2022).

La historia de esta región se remonta a los orígenes con el pueblo indígena Tehuelche, pero los registros y avances sobre el territorio se atribuyen a Guillermo Greenwood, quien inició exploraciones desde Punta Arenas en 1870 (Grace Paz & Campbell, 2018), quien construyó una cabaña a orillas del río Turbio, como relata en sus cartas ("El crudo invierno de 1877: Viaje a Punta Arenas"). Es gracias a estas cartas que el gobierno chileno ordena una expedición, liderada por el Teniente Juan Tomás Rogers, interiorizándose en lo que actualmente es territorio argentino, encontrándose con Greenwood en 1877 (Molina Carranza, 2004; Sarapura, 2022).

Ante el avance chileno en la exploración de la Patagonia, en 1887, Agustín del Castillo es enviado a realizar una expedición hidrográfica, encomendada por la Armada Argentina, descubriendo en este viaje presencia de carbón en la región suroeste de Santa Cruz (Súnico, Asueta, Martín y Sierpe, 2017; Sarapura, 2022). Sin embargo, los análisis y evaluaciones para la explotación del recurso no se realizaron sino hasta 1936, cuando Juan Manuel Gregores, Gobernador de Santa Cruz, impulsó la política energética nacional, permitiendo la extracción efectiva a partir de 1943 (Molina Carranza, 2004; Súnico, et. al., 2017; Sarapura, 2022).

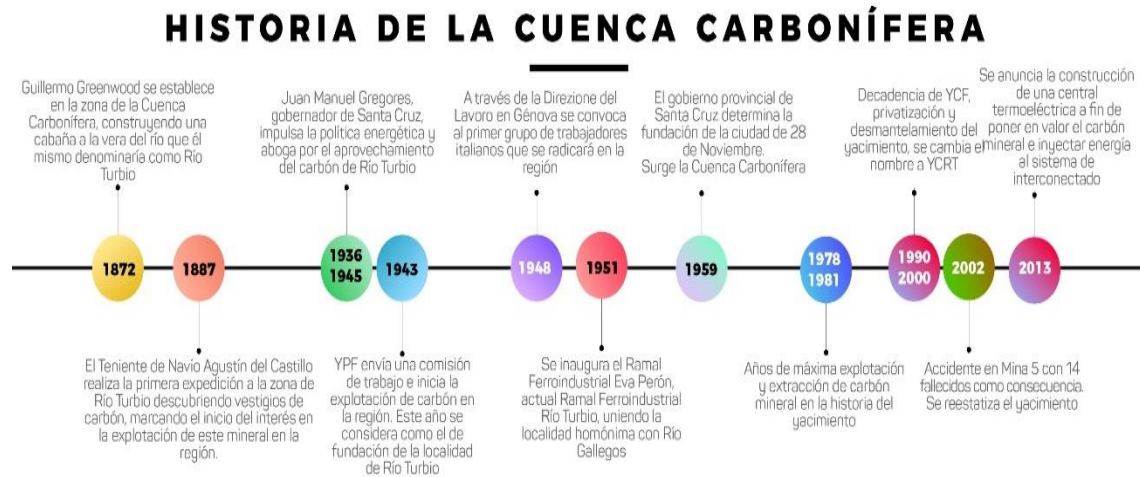
Sin la ocurrencia de la Segunda Guerra Mundial la existencia de Río Turbio e YCRT no hubiese ocurrido. Fue gracias a las restricciones en la venta de carbón mineral desde Europa hacia Argentina lo que obliga al gobierno de turno a buscar fuentes de abastecimiento interno de este mineral, aumentando su importancia estratégica durante las décadas de 1940 y 1950 (Morales, Mercado y Tello, 2021). A pesar del fin de la guerra en 1945, la extracción de carbón continúa debido a la alta demanda de energía, impulsando el crecimiento de la región e iniciando la urbanización en 1948 con la llegada de trabajadores italianos (Molina Carranza, 2004).

La apertura del Ramal Ferro Industrial Río Turbio en 1951 revoluciona el transporte de carbón hacia Río Gallegos (Einstoss Tinto, 2017; Morales, Mercado y Tello, 2018), marcando avances tecnológicos y eficiencia en el traslado (Zoccola, 1973). En 1959, se funda la localidad de "28 de Noviembre" como un centro político-administrativo planificado, diferenciándose de la idea de campamento minero atribuida a Río Turbio (Sarapura, 2022).

Durante las décadas de 1970 y 1980, YCF alcanza sus niveles máximos de producción, pero cambios de gobierno, avances tecnológicos y problemas gremiales en la década de 1980 llevan al declive y privatización entre 1990 y 2000 (Súnico, et. al., 2017; Morales, et. al., 2021; Sarapura, 2022). En 2002, tras un accidente fatal, la empresa vuelve a manos del estado como Yacimientos Carboníferos Río Turbio (Súnico, et. al., 2017; Sarapura, 2022).

El inicio de la construcción de una usina termoeléctrica, anunciada en 2006, buscando aprovechar el carbón mineral en su origen para aportar energía al interconectado nacional (Morales, et. al., 2021; Sarapura, 2022), supone un riesgo a la existencia y necesidad del ramal ferro industrial, el cual, hasta la actualidad, se ha visto en recorridos cada vez más reducidos y con menores cargas, lo que supone una inminente resignificación y análisis potencial de su aprovechamiento, observándose a la actividad turística como la opción más viable en un tiempo inmediato (figura 2).

Figura 2. Línea de tiempo del surgimiento de la Cuenca Carbonífera.



Fuente: Elaboración propia

4.2. Historia del RFIRT

Hace más de siete décadas, se inicia el trazado y construcción del Ramal Ferro Industrial "Eva Perón", hoy conocido como "Río Turbio", como respuesta a la necesidad de acortar las distancias entre Río Gallegos y las minas de carbón de la Cuenca Carbonífera (Morales, et al., 2021; Guma y Tello, 2022).

El ferrocarril llegó como solución a la problemática de los camiones a combustión y a vapor, que presentaban las problemáticas de un elevado consumo de combustible (sea este de origen petrolífero o carbonífero), su exigua capacidad de carga y el estado de los caminos consolidados que dificultaba el transporte de carbón mineral hasta el puerto, aumentando esta situación en las épocas de deshielo.

Este proyecto se concretó a lo largo de un recorrido de 282 km, siendo testigo de la actividad de diversas locomotoras (Imagen N.º 2, 3 y 4) que se han ido sucediendo a través del tiempo, manteniendo su operatividad actualmente. Gallardo, (s.f.) destaca que el impulso para el trazado de este ferrocarril se originó en la creciente demanda de carbón mineral por parte de Buenos Aires en época de postguerra⁴.

Asimismo, la construcción del Ramal Ferro Industrial se lleva a cabo con materiales recopilados de distintos lugares. Gallardo (inédito) hace un recuento detallado de estos: *material sin uso desde el año 1921 en Puerto Madryn, 300 kilómetros de material de vía con rieles de 17,36 kgs/m para trocha 0,75m, en Río Grande (Tierra del Fuego), el Ministerio de Marina tenía depositados 90 kilómetros de rieles de igual tipo y el*

⁴ Un dato aparte, pero de gran relevancia para el ramal ferroviario, es la historia del surgimiento de la mina de carbón, evento vinculado con la Segunda Guerra Mundial. Durante este conflicto bélico, el Gobierno Nacional se vio imposibilitado de adquirir carbón mineral desde Europa, ya que este cerró sus exportaciones debido a la necesidad de destinar el recurso para fines militares dentro del continente. Frente a esta situación, en 1943 se inaugura la primera boca de mina, marcando el inicio de la territorialización nacional, la cual fue creciendo y expandiéndose hasta lo que se conoce actualmente.

Ferrocarril Nacional General Belgrano disponía de puentes de renovación y 250.000 durmientes usados de los que se podían obtener 500.000 para dicha trocha. Además, en Puerto Madryn se encontraban olvidadas 8 locomotoras de vapor Henschell y 190 pequeños vagones con capacidad para 6 toneladas cada uno.

A pesar de las adversidades, principalmente climáticas, la construcción del ferrocarril se completó en tiempo récord, comenzando en agosto de 1950 y finalizando en mayo de 1951. La apertura oficial, sin embargo, esperó hasta noviembre de 1951, a causa de un duro invierno que imposibilitó concluir los trabajos de manera adecuada hasta ese momento (Morales, et al., 2018).

El emplazamiento del Ramal Ferro Industrial Eva Perón, nombre que ostentó hasta el golpe militar de 1955, cambiando su denominación a Ramal Ferro Industrial Río Turbio (Einstoss Tinto, 2017; Morales, Mercado y Tello, 2018), representó un avance cualitativo. Transformando radicalmente la capacidad de carga de carbón mineral, minimizando costos logísticos y de transporte, y liberando las operaciones de las restricciones impuestas por el estado de las rutas y caminos, logrando recorridos durante todo el año (figuras 3-5).

Figura 3. Locomotora Henschell



Fuente: Museo Ferroviario Roberto Galían, Río Gallegos, Santa Cruz

Figura 4. Locomotora Mitsubishi N° 119, en la puesta en funcionamiento el 4 de diciembre de 2017



Fuente: Fotografía del Autor

Figura 5. Locomotora Diesel con vagones de carga en Planta Depuradora YCRT



Fuente: Gentileza Ingeniero Ángel Garabello

4.3. Las estaciones ferroviarias del RFIRT

A lo largo del recorrido ferroviario, se fueron instalando distintas estaciones, muchas de ellas cercanas a estancias, a fin de generar sinergia en relación con el aprovisionamiento, y la necesidad de establecer puntos de revisión, mantenimiento y descanso. (figura 6)

Figura 6. Estaciones ferroviarias del Ramal Ferro Industrial Río Turbio.



Fuente: Elaboración propia en base a Google Earth.

Es necesario destacar que, en principio, estas estaciones llevaron el nombre de las estancias próximas al trazado ferroviario, cambiando su denominación, posteriormente, por personalidades de la región sur de la Patagonia. (Tabla 1)

Tabla 1. Nombres originales y actuales de las estaciones ferroviarias del RFIRT.

Nombre original	Nombre actual
Río Gallegos	Río Gallegos
Palermo Aike	Piedrabuena
Las Buitreras	Capitán Eyroa
Bella Vista	Gobernador Moyano
La Sofía	Ingeniero Cappa
El Zurdo	Comodoro Py
Glen Cross	Nicolás Kronlund
Kilómetro 201	Gobernador Lista
Turbio Viejo	Gobernador Mayer
La Dorotea	Julia Dufour
Río Turbio	Río Turbio
Yacimiento	Yacimiento

Fuente: Elaboración propia

Sin embargo, ante el paso del tiempo y las crisis cíclicas que presenta el yacimiento carbonífero, muchas de estas estaciones fueron desestimadas, olvidadas y abandonadas, observando una profundización de este proceso durante la privatización que se llevó a cabo durante la década de 1990.

Actualmente, solo cuatro de estas edificaciones se mantienen en pie y operativas: Río Turbio, Gobernador Mayer, Ingeniero Cappa y Gobernador Moyano (YCRT, 2009), prestando servicios específicos al transporte y traslado de carbón mineral hasta Punta Loyola.

5. RFIRT COMO UNA OPCIÓN DE TREN TURÍSTICO

El diseño de un itinerario ferroviario, enmarcado en la categorización del subsegmento de Trenes Turísticos, abre una oportunidad disruptiva en la estructura turística actual de la provincia de Santa Cruz.

Este enfoque presenta una propuesta innovadora que busca modificar la oferta actual de este territorio, el cual encuentra fuertes centralismos direccionados hacia localidades estrechamente ligadas a la actividad turística.

Asimismo, se plantean nuevas perspectivas para los centros urbanos que no han considerado al turismo como un elemento central en su economía, tal es el caso de la Cuenca Carbonífera.

A fin de interpretar correctamente la dinámica del presente texto, se presenta una definición de Trenes Turísticos, siendo esta la premisa y base con la cual se llevará a cabo el itinerario en cuestión:

“Los trenes turísticos son servicios de transporte diseñados para el turismo, aplicando una temática o ruta especial, ofreciendo experiencias agradables, confortables y emocionantes, conjugando viajes con paisaje, gastronomía, eventos y alojamiento, durante el desplazamiento, en locomotoras rescatadas, restauradas o refaccionadas, entre estaciones y/o localidades transversalizadas por el ferrocarril.” (Guma, 2023/2024 - inédito)

Figura 7. Itinerario turístico del Ramal Ferro Industrial Río Turbio.



Fuente: Elaboración propia en base a Google Earth.

Aunque el propósito principal de este itinerario se enfoca en apreciar los cambios paisajísticos de la Patagonia Austral Argentina, es necesario destacar también la importancia de integrar la historia ferroviaria y el desarrollo de la explotación de carbón mineral en la Cuenca Carbonífera.

Dado que el RFIRT forma parte de la empresa Yacimiento Carbonífero Río Turbio, se propone la incorporación de diversas actividades en cada una de las estaciones aún operativas (Imagen N.º 7), permitiendo así que los pasajeros disfruten y se relajen durante el trayecto, contemplando que el recorrido completo podría tener una duración de 10 a 12 horas.

Con el propósito de fomentar el turismo hacia la Cuenca Carbonífera, se propone que la localidad de Río Gallegos sirva como punto de partida, ya que esta se puede conceptualizar no solo como la capital provincial, sino también como un núcleo turístico gravitacional y centro de distribución (Boullón, 2006).

5.1 Itinerario turístico RFIRT

Día previo al inicio del recorrido

A fin de maximizar los tiempos, considerando la extensión y duración del itinerario, se inicia con la actividad el día previo, coordinando una visita guiada al Museo Ferroviario Roberto Galián, a fin de que los pasajeros se interioricen sobre la historia de esta obra de ingeniería y su relación con la empresa Yacimientos Carboníferos Río Turbio (YCRT), apreciando en el proceso uno de los dos ejemplares que quedan en existencia de la icónica locomotora Mitsubishi (figuras 8 y 9).

Figura 8. Ingreso al Museo Ferroviario Roberto Galian, Río Gallegos



Fuente: Fotografía del autor

Figura 9. Locomotora Mitsubishi N.º 117



Fuente: Fotografía del autor

Inicio del itinerario: Salida: Río Gallegos

Ante la extensión del recorrido, se propone iniciar la actividad en horas tempranas de la mañana, trasladando a los pasajeros hasta Punta Loyola, donde se coordinaría un recorrido por el puerto y una explicación, por parte de los empleados de YCRT sobre el proceso de descarga de carbón y su posterior distribución y carga en buques situados en el área de muelles.

Finalizado lo antes expuesto, se invitará a subir al tren, donde se servirá un desayuno con productos típicos regionales, al tiempo que se inicia el recorrido, contemplando un paisaje marítimo costero que, paulatinamente, va modificándose en estepa patagónica.

Primera parada: Estación Gobernador Moyano

Considerada como una estación de punto intermedio de cabecera, esta infraestructura será el sitio donde se lleve a cabo la primera parada del recorrido.

La idea es ir conociendo, a través de cada tramo la historia del yacimiento carbonífero y el surgimiento de las localidades de Río Turbio y 28 de Noviembre.

En esta primera etapa se explicarán los inicios de la exploración patagónica a manos de Greenwood, Rogers y Del Castillo, destacando, finalmente, la participación de Gobernador Gregores para que la extracción de carbón mineral se emplace en el SO de esta provincia.

Figura 10. Estación Gobernador Moyano



Fuente: Revista empresarial YCRT

Segunda parada: Estación Ingeniero Cappa

Esta segunda parada dentro del itinerario propuesto se contempla para horas del mediodía.

Las explicaciones en esta estación ferroviaria abordarán el inicio de la explotación carbonífera y las dificultades de traslado de este mineral hasta Río Gallegos, destacando la participación del Ingeniero Cappa en la construcción del ramal ferroviario y cómo esto cambió la dinámica productiva de YCRT, en esos momentos YCF (Yacimientos Carboníferos Fiscales).

Una vez finalizada la explicación, se servirá un almuerzo consistente en una de las estrellas gastronómicas de Santa Cruz: cordero al palo, o a la llama, haciendo uso de un espacio lo suficientemente amplio como para que los pasajeros puedan sacar fotografías y disfrutar de la estepa patagónica al mismo tiempo.

Figura 11. Estación Ingeniero Cappa



Fuente: Revista empresarial YCRT

Tercera parada: Estación Gobernador Mayer

Figura 12. Estación Gobernador Mayer



Fuente: Revista empresarial YCRT

En este segmento del itinerario se profundizará sobre la gesta de las localidades de Río Turbio, 28 de Noviembre y como fueron conformando la región que hoy se conoce como Cuenca Carbonífera.

En esta oportunidad, la estación ya se encuentra en cercanías de un área poblada, conocida como El Turbio o El Turbio Viejo, con casas muy separadas entre sí, generando una primera transición entre la estepa

patagónica y la Cordillera de los Andes.

Cuarta parada: Estación Río Turbio

En este punto se da por finalizado el recorrido en tren, considerando a esta estación como fin de línea.

Al arribar a esta, cercana a pocos metros de la Escuela Museo Minero Don Anatol Kowaljow, y estimando una llegada a este lugar avanzada la tarde, se invitará a los pasajeros a realizar la visita guiada a este museo, donde se explicará la evolución del proceso de explotación carbonífera desde sus inicios a finales de la década de 1940 hasta la actualidad.

Figura 13. Estación Gobernador Mayer



Fuente: Revista empresarial YCRT

Finalizada la visita guiada, un transporte esperará a los pasajeros para llevarlos hasta la Plaza Centenario del Carbón, donde se realizará el fin del itinerario. Además, se les indicara el alojamiento, en el que puede pasar la noche y se realizara la desconcentración de los pasajeros.

6. CONCLUSIÓN

El Ramal Ferro Industrial Río Turbio (RFIRT) se observa como un testimonio de la ingeniería llevada a cabo en un momento tardío de la expansión ferroviaria en Argentina, atravesando la estepa patagónica, conectando Río Gallegos con la Cuenca Carbonífera de la Provincia de Santa Cruz.

El trayecto abordado, de aproximadamente 300 km., más que una simple vía ferroviaria, forma parte de la identidad cultural arraigada hacia la actividad minera en la Cuenca Carbonífera, al tiempo que ofrece paisajes únicos que van sucediéndose desde la costa del Mar Argentino hasta la Cordillera de los Andes, creando una experiencia visual en constante transformación, debido a los bruscos cambios que cada estación del año presenta.

Aunque en la actualidad el ferrocarril cumple la función de transportar carbón mineral, su potencial como recurso turístico se presenta como una posibilidad de alto impacto. La existencia y operatividad de esta infraestructura ferroviaria, la más austral del continente americano, despiertan interés tanto entre visitantes como entre aquellos que buscan una experiencia de viaje distinta, valorando el disfrute y el viaje por encima de la velocidad y la prisa que hoy tan presente se encuentra en esta actividad.

La historia de la Cuenca Carbonífera, desde sus orígenes con el pueblo Tehuelche, la exploración pionera del territorio patagónico, el descubrimiento del carbón y su posterior desarrollo extractivista-industrial y el surgimiento de centros urbanos en un área tan inhóspita de la Argentina, se entrelaza con la construcción del ramal ferro industrial Río Turbio, otorgando una oportunidad de desarrollo turístico con una importante carga histórica y patrimonial que ha sabido mantenerse y consolidarse en menos de 90 años de existencia.

Aunque en la actualidad, el uso predominante del ramal se centra en el transporte de carbón hasta Punta Loyola en un principio, y para uso en boca de mina para el funcionamiento de la central termoeléctrica construida en la zona periférica de Río Turbio, conocida como Julia Dufour, se plantea la necesidad de explorar nuevas perspectivas, siendo el desarrollo de un itinerario turístico una de ellas.

Esta opción, se observa como una oportunidad de disrupción territorial turística, al plantear potenciales modificaciones en la actual oferta existente en la provincia de Santa

Cruz, la cual está direccionada a localidades puntuales que complejizan el surgimiento de nuevos ejes estructurales en sitios que cuentan con el potencial, pero no la planificación necesaria para lograr su posicionamiento en el mundo del turismo.

Lo expuesto en el presente documento plantea una posibilidad de refuncionalización y resignificación de un elemento que, ante el avance tecnológico y la búsqueda de generación de energía en destino por medio del consumo de materia prima observada en la Cuenca Carbonífera, busca mantenerse vigente como parte de la identidad territorial abordada.

El diseño de un nuevo atractivo turístico basado en el ferrocarril y su infraestructura no solo puede generar nuevas oportunidades e innovar en la percepción del tren y sus estaciones, sino que también proyecta una expansión de la oferta turística existente, avanzando en la idea de destino de implicación hacia uno en desarrollo, gracias a la vinculación existente entre una actividad minera extractivista y otra de servicios que busca generar valor agregado por medio de la historia regional y las posibilidades futuras de desarrollo turístico en el SO de la provincia de Santa Cruz.

BIBLIOGRAFIA

- Boullón, R. (2006) *Planificación del espacio turístico*. Trillas, México, 4 ed. ISBN: 968-24-7562-7
- Einstoss Tinto, A. (2017) *Yacimientos Carboníferos Río Turbio S.A.: Un pésimo ejemplo de planificación en la Obra Pública*. Centros de Estudio para el Cambio Estructural. Fundación CESE.
- Gallardo, E., (s.f.) *Informe inédito sobre el Ramal Ferroindustrial Río Turbio*, Museo Ferroviario Roberto Galian, Río Gallegos, Santa Cruz, Argentina.
- Guma S. (2023/2024) *El ferroturismo como motor del desarrollo y resignificación patrimonial. Propuesta de itinerario cultural entre las estaciones General Paz y Sarmiento, Provincia de Córdoba*. Tesis de Maestría en Gestión y Desarrollo del Turismo. Universidad Nacional de Quilmes. (inédito)
- Guma S.; Tello, G. E. (2022) *La resiliencia turística en un destino minero-industrial: Cuenca Carbonífera Río Turbio, Santa Cruz, Argentina*. Revista de Turismo e Identidad. Vol. 3, N° 1, pp. 51-77. Universidad Nacional de Cuyo, Mendoza, Argentina. ISSN: 2718-8205
- Molina Carranza, D. (2004) *Río Turbio, el carbón y la marina*. Boletín del Centro Naval, N° 808, pp. 241-249.
- Morales, V. H.; González, P. E.; Mercado González, M. A. (2018) *Ramal ferro industrial Río Turbio (RFIRT) de la explotación de carbón en Santa Cruz, Patagonia Argentina*. International Journal of Scientific Management and Tourism. Vol. 4, N° 3, pp. 177-194.
- Morales, V. H.; Mercado González, M. A.; Tello, G. E. (2021) *Museo Minero de Yacimientos Carboníferos Río Turbio (YCRT) en Santa Cruz, Patagonia Argentina*. Journal of Tourism and Heritage Research. Vol. 4, N° 1, pp. 148-156.

- Grace Paz G, G.; Campbell, D. (2018) *Patagonia Bravía. Naturaleza, vidas y aventuras. Memorias originales del baqueano William H. Greenwood*. Segunda Impresión. Editorial e Imprenta Maval SpA, Santiago de Chile, Chile. ISBN: 978-956-358-994-8
- Sarapura, G. (2022) *Historia ambiental de la explotación minera del Yacimiento Carbonífero de Río Turbio, 1950-2020*. 1ª ed. Universidad Nacional de la Patagonia Austral, Río Gallegos, Santa Cruz, Argentina. ISBN: 978-987-3714-99-3
- Súnico, A.; Asueta, R.; Martín, J. P.; Sierpe, C. (2017) *Ochenta años de explotación de carbón mineral. Sus impactos ambientales. Río Turbio, Santa Cruz, Argentina*. PROIMCA – PRODECA
- Yacimientos Carboníferos Río Turbio (2009) *Revista Empresarial YCRT*. Año I. Número X.
- Zoccola, P. E. (1973) *Río Turbio. Gesta del Carbón Argentino*. Yacimientos Carboníferos Fiscales, Buenos Aires, Argentina.