



UNAMOS LA CORDILLERA EN FF.CC.

PROYECTO:

Del gran San Juan hacia la cordillera y sus rincones

INTEGRANTES: Nicolas Marimón
Juan Martín Mut
Matías Giménez
Valentino Páez
Gonzalo Quiroga
Denisse García



Historia de los ferrocarriles en San Juan:

La historia del ferrocarril en San Juan está profundamente ligada a los procesos de modernización e integración nacional que atravesaron la Argentina a fines del siglo XIX y comienzos del XX. Su llegada no solo transformó la geografía del transporte, sino que también reconfiguró la economía, las dinámicas sociales y las formas de vida en la provincia.

Todo comenzó en abril de 1885, cuando colocaron el último riel de las vías sobre la tierra del desierto sanjuanino. Estaba todo listo. Los primeros cimbronazos de la locomotora llegando desde las afueras, hicieron temblar la tierra como un sismo, y ese movimiento que se hacía familiar, marcaba el comienzo de una nueva era. Llegaba el progreso, la apertura comercial, la nueva industria, las personalidades, las noticias, los parientes lejanos. Toda venia sobre vagones para los sanjuaninos.



Un 12 de abril de ese año, los técnicos esperaban con ansias al presidente **Julio Argentino Roca** y su

pulposa comitiva para dar el inicio a una nueva era en Cuyo con la llegada del Ferrocarril, por primera vez en la historia de San Juan y, el 6 de mayo de ese mismo año ya queda liberado al servicio el ferrocarril, listo para ser usado por todos a su vez a principios de abril de 1985 llega a San Juan el Ferrocarril Andino que partía desde Villa Maria(en ese momento era Villanueva) hasta Río Cuarto, de Río Cuarto a Villa Mercedes y de ahí de Mendoza a San Juan.

A medida que se trazaban los primeros ramales ferroviarios, San Juan comenzó a conectarse con los centros más desarrollados del país. Las estaciones de Ramblón, Retamito, Cañada Honda, Carpintería, Pocito y la ciudad capital funcionaban como nodos esenciales para el traslado de productos agrícolas y vitivinícolas, pero también como puntos de movilidad cotidiana para los sanjuaninos.

La habilitación del ramal Cañada Honda–Caucete en 1907, con nuevas paradas en Media Agua (entonces llamada Huanacache), Cochagual, Las Casuarinas, Algarrobo Verde y Divisoria, consolidó esa integración territorial, permitiendo unir zonas rurales con los principales centros urbanos.

La expansión de la red continuó con fuerza. En 1914 ya existían ramales estratégicos que comunicaban San Juan con Marquesado, Albardón y Santa Lucía, lo que reforzaba el carácter estructurante del ferrocarril como medio de cohesión provincial. Este entramado ferroviario favoreció no solo el transporte de mercancías sino también el movimiento de personas, que creció de manera sostenida. Las cifras dan cuenta de este fenómeno: entre 1887 y 1907, los pasajes vendidos pasaron de 94 mil a más de 1,4 millones, mientras que las toneladas de carga transportadas aumentaron de 66 mil a más de un millón. El ferrocarril fue, sin dudas, un motor de desarrollo que permitió a la provincia integrarse al circuito económico nacional y dinamizar sus propias actividades productivas.

Mucho más adelante, en **1948 con la nacionalización ferroviaria del presidente Juan Domingo Perón, todos los ferrocarriles de manos de los ingleses** pasaron a manos del Estado nuevamente. Le puso a cada uno un nombre de prócer afín a la zona, y al de San Juan le tocó **San Martín**. Desde entonces, el **Ferrocarril San Martín que llegaba por Mendoza y el Belgrano por Córdoba**, unieron a la provincia con el resto del país.

Sin embargo, a mediados del siglo XX, el sistema comenzó a mostrar señales de deterioro. El auge del transporte automotor, las políticas de desinversión y la falta de renovación de la infraestructura ferroviaria marcaron el inicio de su decadencia. En la década de 1960 se suspendió el servicio de pasajeros entre Jáchal y San Juan, y hacia fines de los años setenta se interrumpieron las conexiones con Mendoza y Córdoba. A pesar de que el ferrocarril aún era utilizado, ya no ocupaba el lugar central que había tenido.

El cierre definitivo del servicio de pasajeros en 1993 selló simbólicamente el fin de una era.

El caso del ferrocarril en San Juan permite pensar cómo los proyectos de modernización pueden transformar profundamente un territorio, pero también cómo ciertas decisiones políticas y económicas pueden desarticular infraestructuras que fueron clave para el desarrollo. El tren, que alguna vez fue sinónimo de progreso, quedó como un vestigio de un tiempo donde la conexión y el crecimiento parecían correr sobre rieles.

PROYECTO para la RECONSTRUCCIÓN de la RED FERROVIARIA en San Juan:

Ramales existentes:

Activos:

- Cañada Honda
- Caucete
- Albardón

Inactivos:

- San Juan - Jáchal
- San Juan – 25 de mayo
- San Juan – Marquesado
- San Juan – Caucete – Marayes (FFCC Belgrano)
- Caucete – Mendoza (FFCC Belgrano)

A Construir:

- Marayes- Valle Fértil
- Valle Fértil-Patquia-Serrezuela
- Niquivil – Huaco – Guandacol - Villa Unión
- San Juan a Calingasta e Iglesia: a construir desde Ramal A-12 FFCC Belgrano/Trasandino, MENDOZA-LAS CUEVAS extender las vías desde Uspallata a Barreal – Calingasta - Villa Nueva - Tocota - Bella Vista – Va. Iglesia - Rodeo
- Rodeo-Jáchal
- San Juan-Jáchal (vía totalmente desmantelada) a reconstruir; se conservan sus puentes y terraplenes
- Zonda – Ullum /Talacasto



¿Por qué el ferrocarril es fundamental para el desarrollo comunitario?

1. Conecta regiones alejadas

Une pueblos rurales con ciudades, puertos y centros industriales.

Permite que comunidades como Jáchal no queden aisladas del resto del país.

Mejora la accesibilidad al trabajo, salud, educación y mercados.

2. Reduce costos de transporte

Es más barato que el transporte por camión, especialmente en grandes distancias y grandes volúmenes.

Facilita la salida de productos agrícolas, mineros o industriales a menor costo.

Hace más competitiva la producción local.

3. Impulsa la economía local

Genera empleo directo (ferroviarios) e indirecto (logística, turismo, comercio).

Atrae inversiones al mejorar la conectividad.

Incentiva la apertura de nuevas zonas productivas y turísticas.

4. Es más ecológico y seguro

Contamina menos que los camiones o autos.

Disminuye accidentes en rutas y el deterioro del asfalto.

Es clave para un modelo de desarrollo sustentable.

5. Favorece el arraigo y evita la migración

Cuando hay conectividad y oportunidades, los jóvenes no se van a las grandes ciudades.

Las comunidades pueden crecer sin desarraigarse.

6. Tiene valor cultural y social

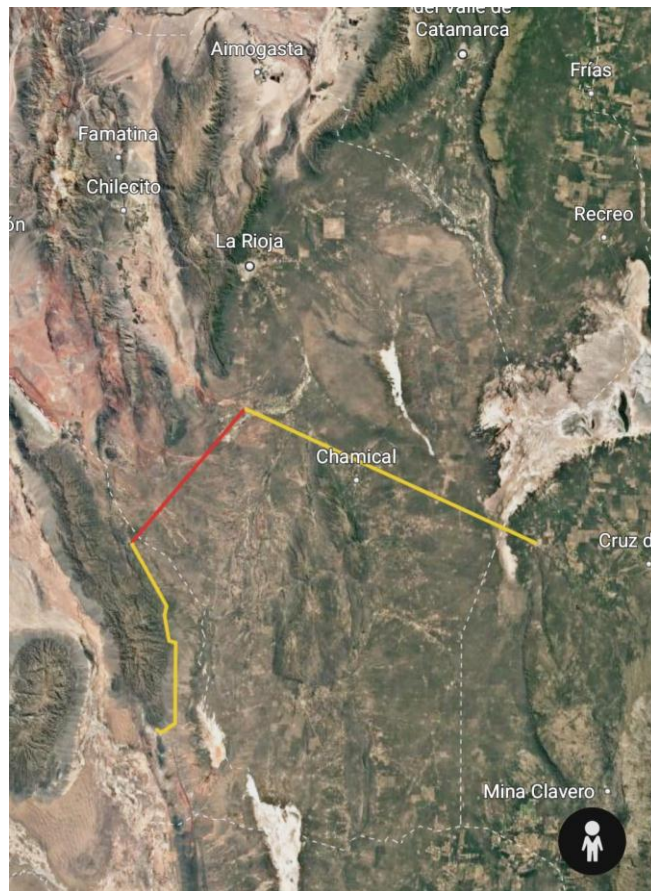
El tren no solo es transporte: es historia, identidad y memoria para muchos pueblos.

Su recuperación muchas veces une a la gente y genera orgullo comunitario.



POTENCIAL ECONÓMICO-TURÍSTICO ¹

- Ramal a construir: San Juan-Patquia-Serrezeuela:



Este ramal a construir pasa y une a los dptos. de Albardón, Caucete y Valle Fértil. Lo novedoso de este ramal es que su nueva parte pasa por el dpto. de Valle Fértil, dpto. donde nunca ha llegado el FFCC².

¿Qué ofrece Valle Fértil?

¹ El ramal a construir une las localidades de Marayes, Chucuma, Astica, Las Delicias y la Villa San Agustín.

Valle Fértil, dpto. ubicado al Este de San Juan, es un dpto. con gran potencial turístico, su joya por excelencia: el Valle de la Luna. Sus imponentes paisajes serranos, sus bosques, su tranquilidad, las ruinas Jesuíticas de las Tumanas, Asticas, el dique San Agustín y su verde inspiran a cada al turista que viene a querer volver.

“Valle Fértil, no se siente, se vive” Municipalidad de V.F

Sabiendo esto, el valle tiene potencial turístico, que falta desarrollarse y el FFCC sería la gran oportunidad para que se desarrolle exponencialmente por la demanda de los turistas:

Crecería el sector hotelero, el gastronómico, habría posibilidad de que crezcan los viajes de la villa San Agustín hacia el valle de la luna, con el FFCC la minería abarataría los costos de exportación y de logística, el pueblo va a poder viajar de manera más económica y la gente va a tener más posibilidades de conocer la provincia como ir a La Rioja o a Córdoba.

También hay que tener en cuenta de que el valle generalmente es el tercer dpto. con mayor ocupación hotelera. En semana santa, el valle tuvo un 75% de ocupación.

Queda claro que Valle Fértil es la joya verde de San Juan, que tiene potencial turístico, pero no está desarrollado en su totalidad y que el FFCC es el único medio para unir, conectar y desarrollar las comunidades. Además:

Mayor crecimiento turístico=MAYOR RECAUDACIÓN PROVINCIAL → Más fondos para obra pública=Más desarrollo para San Juan.

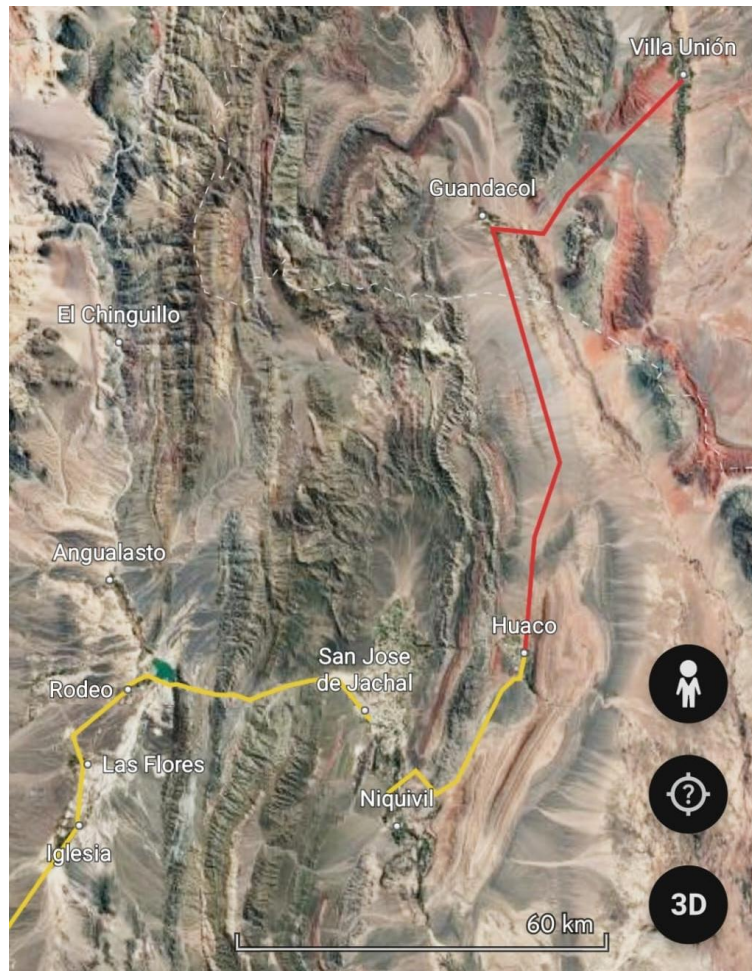
Inversión del ramal a construir:

Del lado sanjuanino son unos 110km; con una inversión de 132,550,000\$ARG

Del lado riojano son unos 226Km en línea recta San Agustín de V.F-Patquia, la pendiente del terreno lo permite sin tener que hacer curvas: 272,330,000\$ARG

Del lado cordobés, tan solo 18Km:21,690,000\$ARG

- Ramal a construir Rodeo-Jáchal y Niquivil-Huaco:

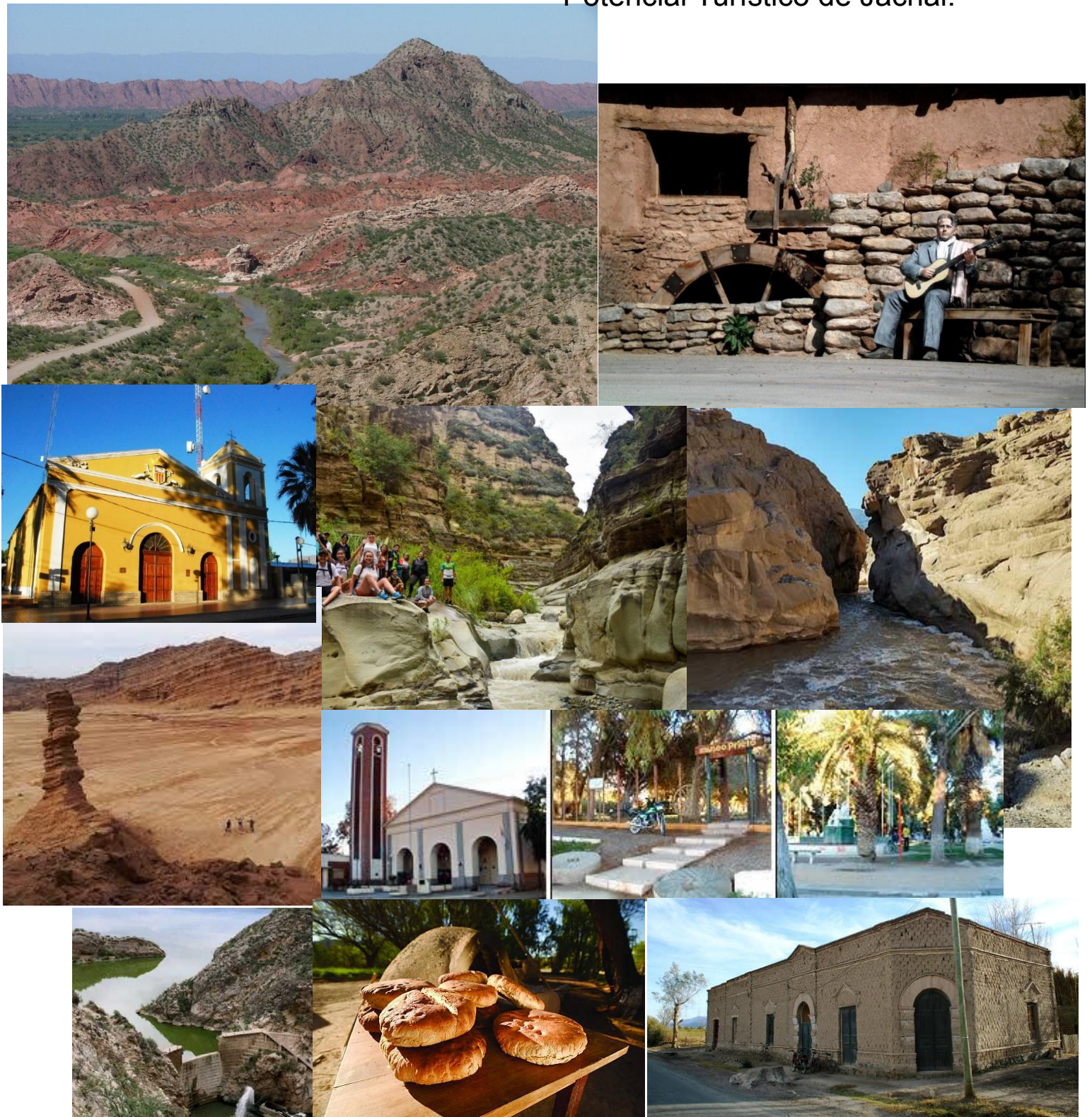


Se propone en este ramal unir lo que es el Norte de la provincia de San Juan y de La Rioja. El ramal corre de Oeste hacia el Este y luego va en dirección al Norte, este ramal es la continuación del ramal Uspallata-Barreal-Rodeo y una conexión directa al ramal del NOA.

Cabe destacar que es de suma importancia su construcción ya que une a dos importantes dptos. de San Juan, dptos. que son naturalmente mineros y turísticos. Como ya sea

mencionado anteriormente, el FFCC es la herramienta potenciadora de cualquier actividad económica. Jáchal e Iglesia tienen yacimientos mineros claves en nuestra economía y futuros proyectos de gran envergadura como el Filo del Sol o Pascua Lama que necesitaran de mano de obra, logística para los container para los campamentos o para los camiones, como poder llevar la producción hacia el puerto, etc.

Potencial Turístico de Jáchal:



Circuito Turístico: “Jáchal, tierra de tradición y agua viva”

Duración: 3 días – 2 noches

Enfoque: Turismo cultural, rural, natural y de conciencia ambiental

Día 1: Bienvenida y raíces jachalleras

Base: San José de Jáchal

1. City tour histórico:

Iglesia San José (Monumento Histórico Nacional)

Plaza principal y paseo de los artesanos

Museo Prieto o algún centro cultural local

2. Molinos harineros antiguos:

Visita guiada sobre la historia productiva del siglo XIX

Degustación de pan casero con aceite de oliva y charlas con lugareños

3. Cena criolla y peña folclórica

Comida típica: empanadas, chivito o locro

Música y danza tradicional

Día 2: Naturaleza, conciencia y comunidad

Base: Zonas rurales cercanas (Huaco o Mogna)

1. Trekking por cerros o senderos del río Jáchal

Avistamiento de aves y flora nativa

Lectura de paisajes con guía local

2. Visita a una finca rural/olivar

Cosecha (según temporada), elaboración de aceite

Comida casera con productos de la zona

3. Charla ambiental con vecinos autoconvocados

Experiencia de turismo consciente: conocer la lucha por el agua y el medioambiente

Reflexión sobre el rol del turismo responsable

Día 3: Aventura y relajación

Base: Dique Pachimoco o Río Jáchal

1. Actividad al aire libre:

Kayak, pesca deportiva o rafting suave en el río

Caminata costera guiada o picnic ecológico

2. Cierre del circuito:

Brindis con vino local frente a la plaza

Guía de actividades hecha con IA, algo novedoso.

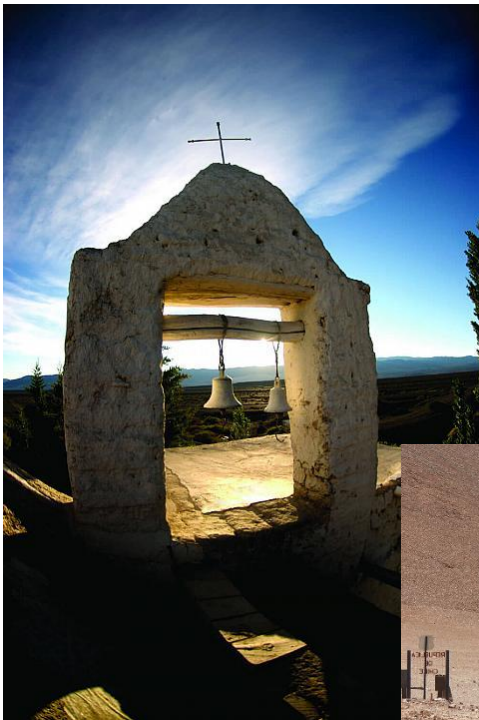
Además, es fundamental el FFCC para desarrollar el turismo y la economía jachallera, por ejemplo: 1km de vía=1millónUSD, la obra del ramal podría emplear a varios trabajadores y eso disminuiría la tasa de desempleo. Otro ejemplo, los productores podrían exportar sus productos a La Rioja o a Iglesia a mucho menor costo y de manera más

segura. La población podría viajar a Iglesia o a La Rioja a menor costo que ir en un colectivo y viajar en tren es una experiencia única.

En este ramal se propone un sistema de trenes mixtos y un tren solar como el de la quebrada de Humahuaca. El tramo Rodeo-Jáchal iría por el costado de la RN150. Y el tramo Niquivil-Huaco-Guandacol-Villa Unión iría por al lado de la RN40.

Con la llegada del FFCC a Jáchal, llegarían consigo más servicios, una cosa que carece el dpto. ej: más estaciones de servicio.

Potencial turístico de Iglesia:



Al noroeste de la Ciudad de San Juan puedes visitar el Valle de Iglesia, un lugar que te invita a conocer la historia en sus rincones. Vas a encontrar sitios arqueológicos desde los aborígenes a la antigua civilización incaica.

También puedes visitar la Capilla de Achango, construida por los jesuitas en el siglo XVIII. Es uno de los tantos monumentos históricos nacionales de la provincia y en su interior aún conserva una antigua imagen de la Virgen María con cabello natural, que fue traída desde Cuzco, vía Chile.

En el Valle de Iglesia puedes realizar windsurf y kitesurf en uno de los lagos más ventosos del mundo. Con más de 300 días al año de viento a 20 nudos el Dique Cuesta del Viento es el escenario del Kitefest, un encuentro donde riders de todo el mundo muestran sus habilidades.

El Paso de Agua Negra, en Iglesia, une San Juan con Chile. Las Flores es el último pueblo que se encuentra antes de arrancar el viaje hasta el país limítrofe. La zona de Agua Negra se caracteriza por su belleza, con un paisaje cordillerano y formaciones de hielo poco habituales en el mundo.

Parque Nacional y Reserva de la Biosfera San Guillermo: se encuentra al noroeste del departamento Iglesia y abarca las eco-regiones de Monte, Puna y Altos Andes, por lo que se la considera el paraíso no boscoso de mayor extensión en América del Sur. Está dividida en tres zonas: Zona Núcleo, Zona de Amortiguamiento y Zona de Usos Múltiples. Esta división establece las actividades permitidas y regulaciones especiales para cada zona. La Zona Núcleo es, a su vez, hogar del Parque Nacional San Guillermo.

Iglesia es un sector clave y estratégico para la economía de San Juan por lo que el FFCC es de suma importancia y de necesidad urgente para potenciar al dpto. También es necesario que el intendente de turno administre correctamente las regalías mineras que son clave para el desarrollo urbano de los pueblos y mejor infraestructura en el dpto.

Iglesia cuenta con una geografía ideal para la llegada del tren porque Rodeo se encuentra entre un gran valle entre la cordillera y la precordillera, lo que se llaman “los llanos de la patria”.

Hoy por hoy, Iglesia podría ser un dpto. muy bien desarrollado y con buena infraestructura, rutas, conectividad entre otras cosas si las gestiones anteriores hubieran sido transparentes con las regalías mineras; ya podría estar esperando o planeando la llegada de un FFCC por lo menos turístico.

Lugares turísticos en Iglesia, San Juan:

- **Rodeo:** Es la villa cabecera del departamento y un centro turístico importante, conocido por el Dique Cuesta del Viento, ideal para windsurf y kitesurf.
- **Pismanta:** Famosa por sus aguas termales con propiedades curativas, se encuentra a 14 kilómetros de Rodeo.
- **Bella Vista, Las Flores y Tudcum:** Son pueblos más tranquilos con opciones de alojamiento como cabañas y casas de fin de semana, perfectos para descansar en contacto con la naturaleza.
- **Capilla de Achango:** Construida por los jesuitas en el siglo XVIII, es un sitio histórico y religioso declarado Monumento Histórico Nacional.

- **Molino de Bella Vista y Molino de Villa Iglesia:** Sitios históricos que también se pueden visitar.
- **Parque Nacional San Guillermo y el Camino del Inca:** Ofrecen opciones para los amantes de la naturaleza y la historia.

Además, en Iglesia se pueden encontrar sitios arqueológicos de la época indígena y de la civilización incaica, así como el Museo Arqueológico "Luis Benedetti"

Costo de inversión Rodeo-Jáchal (45km):

53,492,310\$ARG actuales.

Costo Niquivil-Huaco (40km):

47,548,720\$ARG actuales.

*Son costos aprox. De vía nomás suado a: mano de obra+ estudios de la zona+ maquinaria para aplanar el terreno.

*Esto es así para este ramal y el resto de los ramales propuestos.

- **Ramal a RECONSTRUIR: San Juan- Jáchal**

Se debe reconstruir este ramal casi desde cero, ya que esta destruido y han saqueado todo. Hay que reconstruir el suelo compactado y el balasto, hacer y colocar trocha nueva, nuevos durmientes, reconstruir los puentes en mal estado, las estaciones, etc.

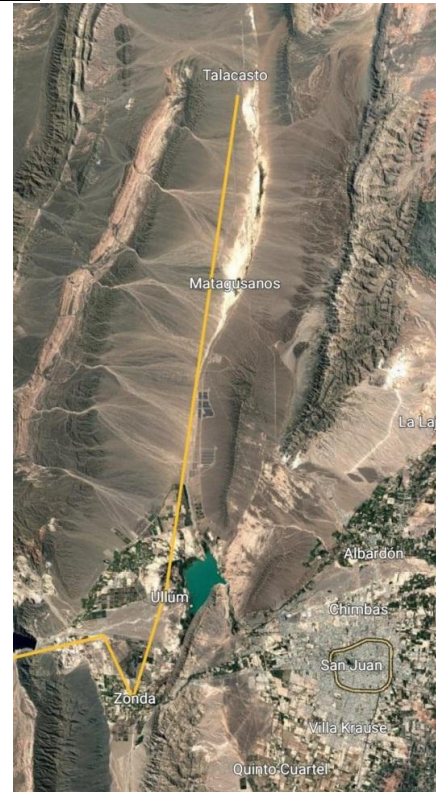
Hoy en día, la ciudad de San Juan y sus alrededores han crecido y expandido bastante por lo que no consideramos que este ramal llegue a la ciudad, sino a Albardón. Allí podría construirse una estación de transbordo como la estación Córdoba o Mitre, sumándole servicios como Punto Turístico, un café-resto, tienda de productos artesanales, etc.

Considerar hoy por hoy que este ramal llegue a la ciudad es un gran problema ya que por donde pasaban las vías, estas no están y se han construido barrios o calles sobre estas; sumado a que el tránsito está convulsionado y cada día se respetan menos las leyes de tránsito y la velocidad máxima, sería un gran desafío poder hacer que entre pero si entrase el tren, acá en la ciudad sería imposible transitar y sobre todo se perdería lugares de estacionamiento, algo que es necesario y que la ciudad necesita cada vez más por el incremento de autos.

Beneficios de reactivar este ramal:

- La gente podrá viajar de forma más económica, segura y agradable. Los jachalleros podrán venir a controles médicos o a comprar productos más baratos o viajar a La Rioja si se construye el ramal Huaco-Guandacol.
- Crecería el turismo en forma constante y progresiva, la gente podría viajar un viernes al medio día cuando sale de trabajar y regresar un domingo a la tarde. Y todo de manera económica. El comercio lo agradecería.
- Recuperaríamos el paraje de Talacasto y la estación de Jáchal. Su remodelación genera puestos de trabajo.
- Estamos uniendo a dos comunidades clave, fundamental para desarrollar la economía provincial y elevar la participación provincial en el PBI nacional (1,3%)
- Los productores podrán traer sus cosechas de forma más económica.
- Formamos la columna vertebral para el desarrollo provincial
- Generamos puestos de trabajo y hacemos que la economía se mueva.

- **Ramal a construir Zonda-Ullum-Talacasto:**



Es un ramal relativamente corto que son unos 51km en línea recta uniendo las villas cabeceras de Zonda y Ullum con el paraje de Talacasto.

Este ramal sería totalmente para un tren turístico con la posibilidad de llevar un vagón de carga.

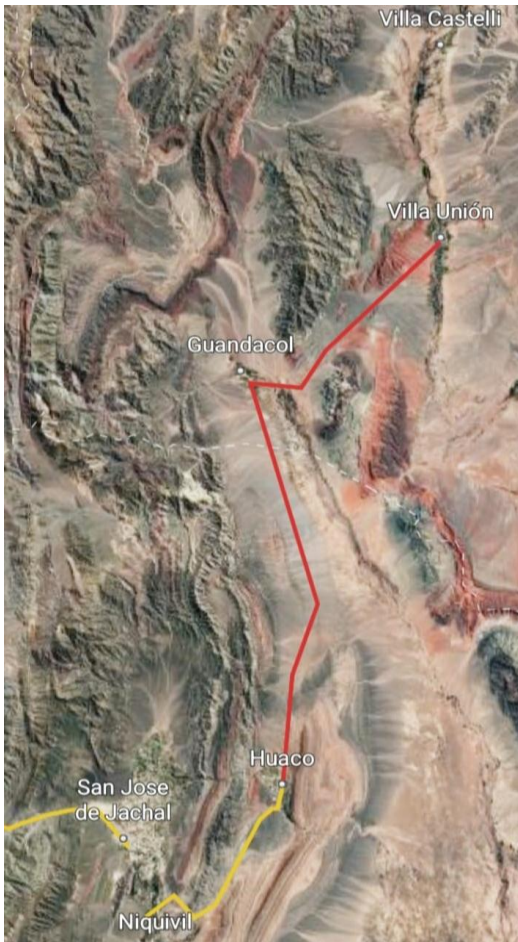
¿Usted se preguntará, para que unir estas localidades si están relativamente cerca?

La respuesta está en el turismo.

Imagínese, un recorrido que pase por el dique de Ullum y que pare por unos minutos en la estación de Ullum, una estación que tiene una gran vista del dique y de las sierras azules; ahí se debería montar un café para el señor turista como para el mismo habitante. Imagínese, estar tomando un café allí en invierno y con las sierras azules de fondo nevada, que postal que se lleva ese turista.

Inversión para la construcción del ramal:
61,455,341,06\$ARG de pesos actualmente.

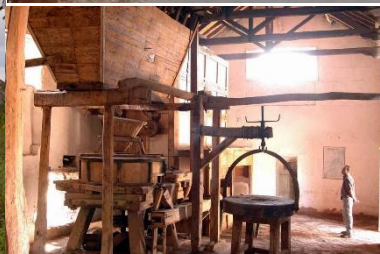
- **Ramal a construir Huaco-Guandacol-Villa Unión:**



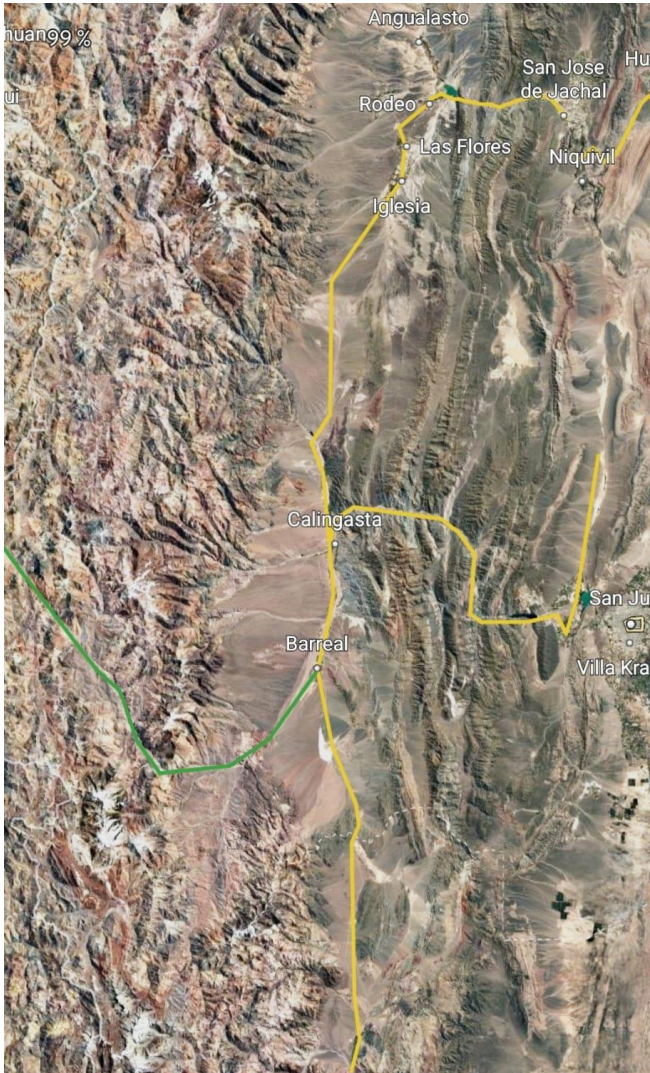
Cabe destacar que la construcción de este ramal sería para vincular a San Juan con el FFCC del Norte en La Rioja. Su construcción sería con fondos nacionales, ya que es un proyecto interprovincial (el resto de los ramales dentro de San Juan se planean Construir con fondos propios).

Del lado sanjuanino son unos 59Km y del lado riojano son unos 53Km, aprox.

Sería clave dicho ramal para el desarrollo económico de ambas provincias, principalmente en la industria y la minería; actividades que comparten Villa Unión y Jáchal, también el intercambio de productos entre si como las cosechas y el desarrollo de la región en turismo. La inversión total sería de unos 133,136,416\$ARG y capaz un poco más, todos los valores del proyecto varían y son



- **Ramal a construir: Uspallata-Barreal-Iglesia:**



Es una columna vertebral, literalmente, para el desarrollo cordillerano de San Juan y Mendoza, sobre todo el desarrollo minero y turístico. Este proyecto contempla una gran posibilidad para el desarrollo de los azules acá en San Juan.

El ramal, que va de Sur a Norte, une la localidad de Uspallata, Barreal, Sorocayense, Tamberías, Puchunzún, Villa Nueva, Tocota, Las Flores, Pismanta y por último con Rodeo.

Su creación permitiría a las mineras poder sacar la producción hacia el puerto de Valparaíso y exportarlo por el Pacífico, con destino a China, por ejemplo.

No solo eso, las mineras con la tenencia de un FFCC, podrían transportar sus camiones y maquinaria, como podrían establecer talleres de mantenimiento Calingasta, por ejemplo, y Veladero o las futuras mineras de Uspallata podrán transportar las partes por tren y arreglarlas en Calingasta, por ejemplo.

Ósea, los trenes que circularían por las vías deberían ser trenes de carga, trenes mixtos y trenes de pasajeros.

Fijándonos en el plano únicamente de San Juan, Calingasta e Iglesia, son los dptos. que mayor recaudación turística tienen. En 1er lugar, está Calingasta y en 2do lugar, Iglesia.

Potencial turístico de Calingasta:



En estas imágenes, mostramos una muy pequeña parte del potencial turístico del dpto. faltan muchas más imágenes y desarrollar el turismo de montaña, con Trekking de dificultad media baja para los turistas y para el mismo sanjuanino turista. Desarrollar más el astroturismo, el mejor del país por la calidad de nuestro cielo diáfano, ampliar la capacidad hotelera, mejorar las rutas, desarrollar la industria vitivinícola de altura, etc.

Todo lo mencionado anteriormente, es posible de lograr antes de la llegada del FFCC, pero con su llegada, el crecimiento sería más progresivo y rápido; obviamente con una buena gestión de los recursos y con una macroeconomía estable.

Un tren turístico que uniera el PN el Leoncito, Barreal con Tamberías sumado a una parada con degustación de vino, almuerzo gourmet y un souvenir con productos regionales, es una experiencia ÚNICA para el turista de afuera.

Actividades al aire libre y aventura que ofrece Calingasta:

- **Senderismo y Trekking:**

Explora los senderos de montaña, como el del Arroyo Turquesa, y disfruta de las impresionantes vistas.

- **Ciclismo de montaña:**

Recorre los circuitos diseñados para mountain bike a través de valles y montañas.

- **Cabalgatas:**

Experimenta la belleza de Calingasta a caballo, explorando los paisajes de manera tradicional.

- **Rafting:**

Si te gusta la aventura, el río De los Patos ofrece opciones para practicar rafting.

- **Parque Nacional El Leoncito:**

Ideal para la observación de estrellas, senderismo y actividades como paseos en bicicleta.

Gastronomía y cultura:

- **Ruta del Vino:**

Visita bodegas como Alta Bonanza De Los Andes, Finca Sierras Azules y Merced del Estero para degustar vinos locales y aprender sobre su elaboración.

- **Platos típicos:**

Prueba la gastronomía local, que incluye platos elaborados con productos típicos de la zona como el queso de cabra, nueces y vinos.

- **Museo Arqueológico:**

Descubre la historia de la región a través de piezas arqueológicas de diferentes culturas.

- **Mural del Cruce Sanmartiniano:**

Admira el mural que representa el cruce de los Andes realizado por el General San Martín, ubicado cerca de la plaza principal de Tamberías.

Otros puntos de interés:

- **Cerro de los 7 Colores:** Un cerro con formaciones rocosas multicolores, cerca de Barreal.
- **Cerro Alcázar:** Ofrece vistas panorámicas de la zona.
- **Cristo de la Misericordia:** Una estatua ubicada en un cerro, visible desde varios puntos de Calingasta.

Conclusión: Calingasta es una caja de pandora que espera ser destapa para mostrar todo su potencial al mundo.

Potencial de la minería:

¿Por qué el tren es clave para el potencial minero?

San Juan es una provincia minera por excelencia, y tanto Iglesia como Calingasta están en la zona cordillerana, donde se ubican algunos de los proyectos mineros más prometedores de Argentina.

Proyectos mineros en la zona

1. Veladero (en Iglesia) – oro y plata. Ya en producción.
2. Pascua Lama (binacional, detenido, pero potencial enorme) – oro, plata y cobre.
3. Los Azules (Calingasta) – uno de los mayores proyectos de cobre no desarrollados del mundo.
4. Altar y Filo del Sol – también en Calingasta – cobre, oro.

¿Qué cambia con el tren?

1. Reducción de costos logísticos

Transporte por tren es mucho más barato que por camión, sobre todo para mover maquinaria pesada, materiales y mineral.

2. Más competitividad internacional

Hace viables proyectos que hoy están frenados por los costos de logística.

3. Atracción de inversiones extranjeras

Si hay infraestructura, vienen capitales: el tren da previsibilidad y eficiencia.

4. Salida a puertos (Chile o Buenos Aires)

Facilita exportaciones mineras y abastecimiento desde otras regiones.

5. Desarrollo local

Más empleo, infraestructura, servicios y dinamismo en zonas que hoy están muy aisladas.

En resumen:

La llegada del tren a Iglesia y Calingasta no solo es clave para la minería, sino que puede convertir a esa región en un hub estratégico de minerales críticos como el cobre, cada vez más demandado por la transición energética global.

Con la llegada del tren a Iglesia desde el Sur más la llegada del tren a Iglesia por el Este desde Jáchal, es el boom que le falta al dpto. para desarrollarse. El tren para Veladero es un sueño, es lo que hoy por hoy necesita para el transporte de su maquinaria y producción.

También proponemos la pavimentación y apertura del paso Valle de Calderón, una 2da opción al paso de Agua Negra, este paso es más bajo e incluso que el de la Chapetona, con una altura de 2800msnm, lo que propusimos está respaldado.

<https://www.diariohuarpe.com/nota/afirman-que-hay-un-paso-a-chile-mas-bajo-que-la-chapetona-20254116048>

Ahora, hablando del caso mendocino de Uspallata, el tren para nuestros vecinos también es necesario como importante para darle ese boom en materia turística. Uspallata, es considerado como un pueblo rural que sobresale por su desarrollo sostenible en turismo por Best Tourism Villages, un organismo de la ONU.

Mendoza recordemos que tuvo hasta 1984 el FFCC Trasandino, que pasaba por Uspallata y llegaba a Chile y a Mendoza. Esas vías están actualmente en buenas condiciones como para que un tren llegara y se ponga a andar.

Uspallata, ofrece un gran potencial turístico debido a su rica historia, paisajes montañosos y actividades de aventura. Entre sus principales atractivos se encuentran el Cerro Siete Colores, el Cerro Tundqueral, las Bóvedas de Uspallata y el Camino del Inca. Además, es un centro de conexión para explorar la alta montaña y el Parque Provincial Aconcagua.

Atractivos Turísticos:

- **Cerro Siete Colores:** Un paisaje impresionante con formaciones geológicas de múltiples colores.
- **Cerro Tundqueral:** Un parque arqueológico con vestigios de la cultura andina.
- **Bóvedas de Uspallata:** Un conjunto minero colonial con hornos, acueductos y molinos antiguos.
- **Camino del Inca:** Una ruta histórica que conecta con el pasado prehispánico de la región.
- **Parque Provincial Aconcagua:** Un área protegida que alberga la montaña más alta de América.
- **Puente del Inca:** Un puente natural con aguas termales y propiedades minerales.

- **Turismo Aventura:** Ofrece actividades como senderismo, Trekking, cabalgatas, y deportes de invierno en centros como Los Puquios.
- **Gastronomía:** Platos típicos de montaña como empanadas, locro y humitas, acompañados de vinos locales.
- **Viñedos de altura:** Uspallata también es conocida por sus viñedos que producen vinos de alta calidad.

Uspallata como destino turístico:

Uspallata es un destino ideal para quienes buscan aventura, historia, paisajes impresionantes y una experiencia cultural auténtica. Su ubicación estratégica como centro de conexión para la alta montaña y sus diversas actividades turísticas la convierten en un lugar atractivo para visitantes de todo el mundo. La belleza de sus montañas, la calidez de su gente y su rica gastronomía complementan la experiencia turística.

Este es el ramal propuesto más largo a construir, con fondos nacionales también, y en caso que Nación no quisiese poner los fondos, el Estado Sanjuanino se hará cargo y toda la recaudación será para y únicamente fondos de las arcas provinciales; que eso será luego transformado en mayor desarrollo provincial y luego se verá reflejado en la participación de San Juan en el PBI nacional.

La vía iría al lado de la RN149 y la RP412

Inversión para la construcción del ramal (290Km totales):

Del lado sanjuanino, son 222Km a construir con una inversión de: 263,895,396 \$ ARG

Del lado mendocino; son unos 66Km, con una inversión de 79,530,000\$ARG

La construcción de este ramal no necesita de estudios previos ya que estos se hicieron en 1913 o por esos años, segundo, por una cuestión de lógica y sentido común, nadie, ni ningún político puede decir que no puede soportar la pendiente, esta es suave en todo el recorrido sacando la subida del Leoncito hacia Barreal.

- **Ramal a construir: Marquesado-Quebrada de Zonda:**

Es un ramal muy corto, con fin turístico únicamente, que busca conectar de zonas importantes de San Juan.

Marquesado, con historia del FFCC en sus raíces, y la Quebrada de Zonda, un atractivo turístico de San Juan a tan solo 15 minutos del centro.

Acá se propone la creación de una nueva estación de tren en Marquesado que parta y que llegue hasta la hostería de Zonda o hasta el museo Einstein.

Fin de este ramal:

- Únicamente turístico
- Recuperar y poner en valor el proyecto del gobernador Cantoni, el parque Bernardino Rivadavia.
- Poner y darle el verdadero valor que se merece la hostería de Zonda, ponerla en funcionamiento.

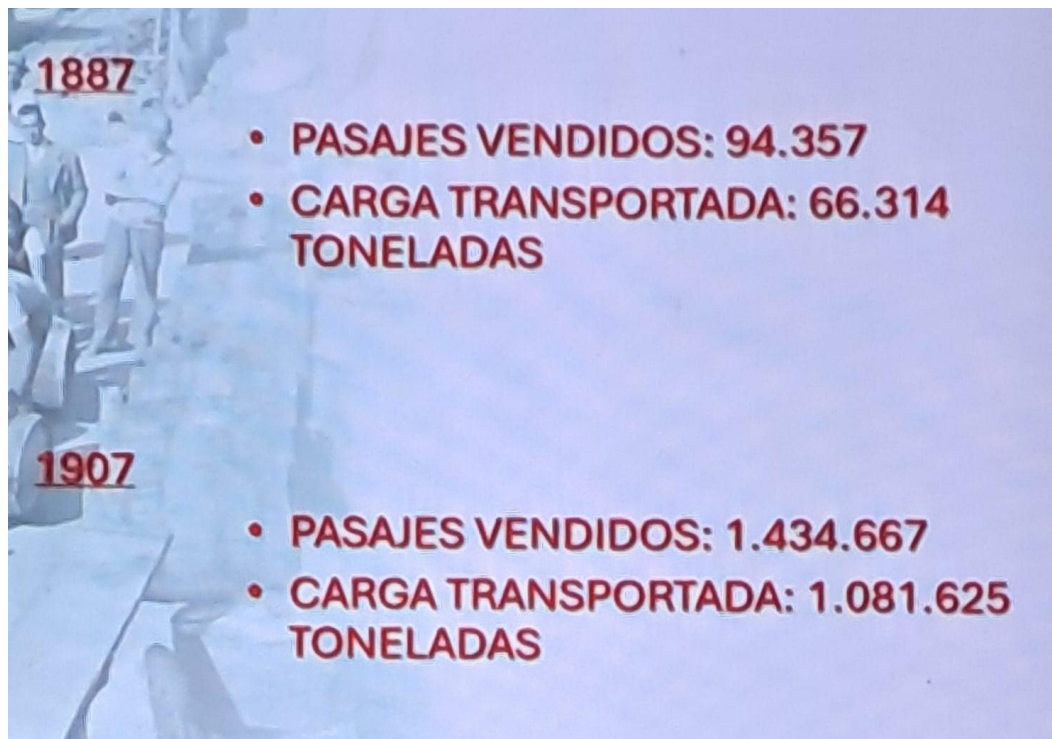
Inversión de construcción del ramal:

Tan solo 10km son: 12,050,000\$ARG+inversión en remodelación de la Quebrada+ construcción de las estaciones.

- **Ramal a construir: San Juan-Calingasta**

Es un ramal que proyectamos que iría por los márgenes del río San Juan. Necesita de estudios actuales, pero en el siglo pasado, en sus principios, se realizaron estudios que decían que si es factible la traza.

Evidencia de lo potenciador que es un FFCC en la economía:



Acá queda claro y demostrado de que el tren es mas barato y contamina menos que los camiones, es más seguro y libera a la ruta de cargas pesadas.

En Argentina solo funcionamos al revés que el mundo.