



GRUPO DE MONTAÑA

PROYECTO

“UNAMOS la CORDILLERA en FERROCARRIL”

Alumnos Curso Avanzado Montañismo 2025 -2026

I.- ANTECEDENTES:

1).- El GRUPO de MONTAÑA:

a).-FUNDACIÓN:

El Grupo de Montaña, comenzó sus actividades de organización el sábado 16 de Junio de 1990, día en que se realizó la primera reunión en la Escuela Industrial. Fueron aquel día, solo un puñado de inquietudes que tomaron forma bajo la dirección del Arq. ALDO W. ARAYA, fundador del Grupo de Montaña y vicedirector de la Escuela Industrial por entonces que, junto a unos 15 alumnos, pusieron en marcha una idea y que hoy ya camina por si sola y que ha dejado el nombre de la Escuela Industrial Sarmiento en más de 500 cumbres alcanzadas por sus integrantes en reiteradas ocasiones y en las ya más de 400 salidas a la montaña realizadas a distintos puntos de la Provincia de San Juan y también de Mendoza.

b).-MARCO ACADÉMICO:

El **Grupo de Montaña** funciona en el establecimiento escolar de la Escuela Industrial según resolución 175/90 del 28/08/90. Desde 1995, lo integran alumnos de la ESCUELA INDUSTRIAL D. F. SARMIENTO, y también de la Escuela de Comercio Libertador Gral. San Martín y del Colegio Central Universitario Dr. Mariano Moreno.

Desde 1996 y hasta el año 2000, se incorporó en la currícula del Plan de Estudios de la Escuela Industrial como Disciplina Deportiva dentro del área educación física, con elección optativa; para los otros dos colegios dependientes de la U.N.S.J., constituyó un Taller de Apoyo Extracurricular.

Desde el año 2001 y en cumplimiento del nuevo Plan de Estudios vigente acorde a los lineamientos de la Ley Federal de Educación, la Materia MONTAÑISMO se encuentra incorporada como un Taller de Apoyo Curricular para los alumnos de la Escuela Industrial D. F. Sarmiento, cuya elección es optativa para aquellos alumnos de la Escuela Industrial D.F.S. que se deciden por la práctica de este deporte, siendo su cursado curricular desde la elección e inscripción al mismo.

El cursado se encuentra dividido en dos niveles: Curso BÁSICO y AVANZADO.



c).-OBJETIVOS:

Los objetivos del área Montañismo, no son otros que los de enseñarle a los alumnos a aprender a desplazarse en la montaña, Técnicas de 1º Auxilios, Supervivencia, Cartografía, Campamento, Transporte en Mulares, Planificación de Expediciones, Ecología y Preservación del Medio Ambiente.

Además, figuran entre los objetivos, el aprender a conocer la geografía montañosa de San Juan, reparar puestos, refugios y pircados de montaña, practicar la solidaridad, observando valores tales como la amistad, el compañerismo, el trabajo en equipo, la práctica de un deporte en contacto con la naturaleza, la preservación del medio ambiente, flora y fauna, sembrando en los educando el entusiasmo e interés por el Andinismo como deporte, a la vez que se promueve el amor a la Patria y se ejercita efectivamente la Soberanía Argentina, cuando al alcanzar una cumbre remota, se despliega el Pabellón Nacional y se hace acto de presencia.

Las exigencias de las ascensiones y las distintas estaciones del año, llevan a un cuidadoso y detallado estudio del equipo individual y grupal a emplear. Es requisito fundamental que todo andinista domine con destreza el procedimiento para efectuar los Primeros Auxilios y conozca las reglas básicas de la Supervivencia, lo que le permitirá sortear situaciones difíciles y riesgosas que eventualmente pudieran presentársele durante una expedición.

En las prácticas de supervivencia se realizan tareas que comprenden armado de refugios, encendido de fuego, obtención de agua y alimentos utilizando los recursos que existen en la zona. En estas ocasiones los alumnos aprenden a cocinar distintos alimentos. También se han efectuado ejercicios de pedido de auxilio con bengala y evacuación de heridos.

Las salidas en bicicletas a distintos puntos de la Provincia forman parte de expediciones especiales y también del entrenamiento físico.

Las ascensiones son abordadas mediante grupos reducidos de trabajo llamados cordadas. Cada Cordada está integrada por 8 alumnos y 2 encargados. Este método de trabajo proporciona mayor organización y seguridad en los desplazamientos y demás actividades de montaña.

Al finalizar cada período de Instrucción, los conocimientos son evaluados mediante exámenes escritos que se desarrollan tanto en el terreno como en el aula.

Los OBJETIVOS propuestos varían según se trate de:



CURSO BÁSICO: cuyos contenidos teóricos-prácticos están destinados a los alumnos que se inician. Dura dos (2) años. Se realizan ascensos entre los 1000 y 3000m.s.n.m.-

EXPECTATIVAS DE LOGROS: Que, al término del Curso, el alumno logre:

- 1)._ Aprender a desplazarse en la montaña y conocer los cerros cercanos a la ciudad de San Juan, alcanzando sus respectivas cumbres.
- 2)._ Conocer y preservar la flora y fauna como así también la ecología y el medio ambiente
- 3)._ Adquirir conocimientos básicos de supervivencia y primeros auxilios, orientación, etc.
- 4)._ Aprender a cocinar comidas sencillas y a realizar expediciones ligeras de poca envergadura.
- 5)._ Nociones básicas de campamentos (tipo escuela) y apoyo logístico de expediciones mayores.
- 6)._ Adquirir una disciplina interior y de trabajo en grupo que le permita promoverse al curso avanzado de montaña y realizar salidas de mayor envergadura y exigencia.
- 7)._ Desarrollar gradualmente un entrenamiento acorde a las respectivas ascensiones a realizar de modo que no afecte ni su salud ni el normal crecimiento propio del adolescente.

CURSO AVANZADO: destinado a aquellos alumnos que han satisfecho y aprobado las exigencias del curso básico, demostrando interés, rendimiento, compañerismo, disciplina y deseos de continuar en la actividad. En el mismo se profundizan todos los conocimientos aprendidos previamente, se comienza a ejercitar la conducción de grupo mediante el trabajo de encargados de cordadas, a fin también transmitir sus conocimientos a los nuevos cursantes del curso básico, todo bajo la supervisión de los instructores y con la finalidad de poner en práctica toda la teoría y práctica, a la vez de aprender lo propio de este curso. En el Curso Avanzado, hay alumnos mayores (17-18 años) que han alcanzado alturas entre 4200m y 6000 m.s.n.m.

EXPECTATIVAS DE LOGROS: Que el alumno al finalizar el año académico logre

- 1)._ Aprender a desplazarse en terrenos con alturas superiores a los 2000 y 3000 metros
- 2)._ Aplicar los conocimientos aprendidos en el curso básico, los profundice y aprenda nuevos.
- 3)._ Adquirir mayores responsabilidades
- 4)._ Capacitarse para formar parte de una expedición pesada a la cordillera o precordillera
- 5)._ Prácticas de campamentos de altura
- 6)._ Realizar expediciones ligeras de considerable envergadura.
- 7)._ Profundizar la disciplina, el compañerismo y el trabajo en grupo
- 8)._ Aumentar su resistencia física-psíquica para estar en condiciones de alcanzar alturas superiores a los 4000 m.
- 9)._ Conocer con mayor profundidad el aspecto geográfico de la Provincia de San Juan.
- 10)._ Comprender globalmente todos los aspectos de la planificación de expediciones, básicamente el de la seguridad, a fin de que al momento de egresar de la Escuela y dirigirse solo a la montaña, ya sea por deporte o debido al futuro trabajo (minero, vial, etc.), evite cualquier tipo de accidente y conozca la forma correcta de desplazarse en la montaña



d).- NOMBRE:

Según resolución 175/90 del 28/08/90, se adopta el nombre de **Grupo de Montaña**.

Por Resolución N°006/2003, el 02 de Abril de 2003, por iniciativa del investigador Carlos Buscemi, se le coloca por nombre **GRUPO DE MONTAÑA “Arq. Aldo W. ARAYA”**, en merecido homenaje a su fundador, quien ocupaba el cargo de Vicedirector de la Escuela Industrial D.F.S. al momento de su creación.

e).- SOSTENIMIENTO/APOYO:

Esta actividad de Montaña, a pesar de ser una materia extracurricular, no cuenta con presupuesto asignado por parte de la U.N.S.J., por lo que todas las actividades del Grupo de Montaña y las salidas de instrucción, son sostenidas por sus integrantes/alumnos, a los efectos de poder realizar las salidas de instrucción o expediciones a la Montaña.

Para el desarrollo de la instrucción y ejecución de tareas y expediciones, cuenta con el inestimable **apoyo del EJERCITO ARGENTINO (R.I.M. 22) y de GENDARMERÍA NACIONAL** (Esc. 25 Jáchal y Esc. 26 Barreal), andinistas de otros Clubes de la Provincia, Geólogos, Médicos, Empresas Privadas, Dpto. Bomberos y Grupo G.E.R.A.S. de la Policía de San Juan y de la U.N.S.J.

f).- CONSIDERACIONES sobre el ANDINISMO:

El andinismo constituye para quienes lo practicamos mucho más que una práctica deportiva. Es una actividad que combina esfuerzo físico, formación técnica, conocimiento del medio natural, trabajo en equipo, responsabilidad y superación personal. En este sentido, personalmente, consideramos que su práctica constituye una valiosa herramienta educativa y formativa para nuestros estudiantes.

Desarrollado de manera responsable, planificada y disciplinada, el andinismo requiere el aprendizaje y la aplicación de conocimientos vinculados con la orientación, la interpretación del terreno, los primeros auxilios, la supervivencia, la alimentación y cocina en ambientes naturales, la planificación de expediciones y la prevención y manejo de riesgos. Del mismo modo que ocurre con otras disciplinas deportivas, una adecuada preparación, organización y el respeto por las normas de seguridad permiten desarrollar la actividad de manera responsable.

San Juan se encuentra estrechamente vinculada con la Cordillera de los Andes y sus ambientes de montaña forman parte de nuestro entorno natural y cultural. Así, esta actividad adquiere una importancia particular ya que la cercanía a estos espacios permite que nuestros estudiantes tengan la



posibilidad de conocer, estudiar y experimentar directamente un ambiente que constituye parte fundamental del patrimonio geográfico, histórico y natural de nuestra provincia.

La montaña también ofrece una oportunidad única para aproximarse a nuestra historia. Muchos de estos territorios fueron escenarios de acontecimientos vinculados con nuestros pueblos originarios, con antiguas actividades productivas y con distintos procesos históricos, incluyendo aquellos relacionados con las campañas por la independencia de nuestra Patria. Recorrerlos y conocerlos permite establecer un vínculo directo entre los conocimientos adquiridos en el ámbito escolar y el territorio en el que se desarrollaron distintos procesos naturales, sociales e históricos.

Una de las particularidades del andinismo es que se trata de un deporte sin público. Los logros alcanzados no están destinados a la exhibición ni al reconocimiento externo, sino a la satisfacción personal y que surge del esfuerzo compartido con los amigos de expedición, familiares y allegados. La motivación se encuentra en el deseo de superarse, de afrontar nuevos desafíos, de conocer y explorar el territorio, y de alcanzar objetivos que requieren constancia, preparación y perseverancia. En una salida de montaña se comparte el esfuerzo, el cansancio, el frío, el viento y las dificultades propias del ambiente. Pero también se comparten los aprendizajes, las decisiones, los momentos de incertidumbre y, finalmente, la satisfacción de alcanzar juntos los objetivos propuestos. La experiencia enseña que el logro individual adquiere un valor diferente cuando es acompañado por el esfuerzo colectivo.

El andinismo enseña también que alcanzar una cumbre no constituye necesariamente el objetivo principal. Las condiciones del ambiente pueden exigir modificar un plan, regresar o postergar el ascenso. Saber reconocer los propios límites, priorizar la seguridad y comprender que la montaña permanecerá allí para una próxima oportunidad constituye, en sí mismo, un aprendizaje de enorme valor. La verdadera superación no consiste únicamente en llegar a la cima, sino también en aprender a tomar decisiones responsables frente a las dificultades.

En este contexto cobra especial significado una expresión que nos identifica profundamente: “La montaña nos une”. La montaña genera un espacio en el que las diferencias quedan en segundo plano, en este sentido, acompaña la frase: “la montaña es solo para caballeros”, no haciendo referencia al género, sino a la nobleza en el proceder, al respeto por los demás, a la solidaridad y a la responsabilidad. Son valores indispensables para desenvolverse en la montaña y, al mismo tiempo, valores que consideramos fundamentales en la formación integral de las personas. Cada salida representa, por lo tanto, una experiencia educativa en la que se ponen en práctica conocimientos y valores que trascienden la actividad deportiva: responsabilidad, autonomía, cooperación, liderazgo, solidaridad, respeto por el ambiente, capacidad de adaptación, perseverancia y toma de decisiones.



Finalmente, existe una dimensión profundamente humana que hace de la montaña una experiencia difícil de reemplazar. Alcanzar una cumbre después del esfuerzo compartido, contemplar desde allí la inmensidad del paisaje y reconocer que ese logro fue posible gracias al acompañamiento de los compañeros constituye una experiencia que permanece en la memoria. Y, al mismo tiempo, detrás de cada salida están las familias y los seres queridos que esperan el regreso, recordándonos que la aventura y el desafío adquieren verdadero sentido cuando se desarrollan desde la responsabilidad y el cuidado mutuo.

2).- **MONTAÑISMO & FERROCARRIL:**

Como parte de las Actividades del Curso de Montañismo, durante la ejecución de las salidas de campo planificadas, se abordan distintos temas relacionados a la orientación técnica propia de la Escuela Industrial D.F. Sarmiento, entre ellas, se ha incorporado el conocimiento de la historia ferroviaria tanto de San Juan como de otras provincias.

Las actividades han consistido en recorrer estaciones y ramales ferroviarios en los tramos de contacto durante la ejecución de las diferentes expediciones, haciendo conocer a los alumnos, la historia de la traza ferroviaria de cada sitio visitado. Bajo esta idea directriz de vivenciar y recorrer la montaña, también se han incorporado conocimientos técnicos e históricos a fin de que los alumnos comprendan la importancia que reviste el ferrocarril para el desarrollo de los pueblos y de la Nación, habiéndose efectuado las siguientes visitas:

AÑO 2012

FFCC Gral. San Martín, Ramal Retiro-San Juan:

Estación CAÑADA HONDA

03 al 05 de Agosto 2012

en ocasión Expedición Tontal Sur / Puesto Sta. Clara del Medio
Cumbre Cerro Mirador Sta. Clara (2630m) - Cumbre Sur Cordón
Santa Clara (2700m)



a



b



c



d

*Epígrafe: a) alumnos del Grupo de Montaña en estación Cañada Honda sobre locomotora ALCo MLW RSD 35 6467
b) alumnos del G.M. en Puesto Santa Clara,
c) locomotora ALCo FPD 7 8402 en estación Cañada Honda
d) conductor de locomotoras Daniel Herrera*

AÑO 2016

a).-FFCC Gral. Belgrano, Ramal A-7 COLL - JACHAL:
Estaciones TALACASTO – MATIAS SANCHEZ – ADÁN QUIROGA - TUCUNUCO
05 al 07 Agosto 2016 en ocasión Expedición Huerta de Huachi - Puesto La Cañada (2400m.)



a-



b-



c-



d-

Epígrafe: a y b) estación Tucunuco, c) alumnos del Grupo de Montaña rumbo al Puesto La Cañada, d) alumnos del GM en el potrero del Puesto La Cañada



b).-FFCC Gral. Belgrano, Ramal A-12, Mendoza – Las Cuevas, Provincia de Mendoza

Estación CACHEUTA - PUENTE del INCA - Desvío LAS LEÑAS (Museo) - LAS CUEVAS - Cobertizos

26 al 30 Diciembre 2016

en ocasión Expedición PUENTE del INCA - Paso Internacional Cristo Redentor (3816m) - Cerro Banderita Norte (4000m)



a-



b-



c-



d-



e-

Epígrafe: a) estación Cacheuta, b) ingreso a Parque Aconcagua, c) cobertizo, d) cartel nomenclador en estación Puente del Inca, e) Desvío Las Leñas (museo ferroviario)



AÑO 2018

a).-FFCC Gral. Belgrano, Ramal A-2, Serrezuela - San Juan:

Estación MARAYES
24 y 25 de Marzo 2018

en ocasión Expedición a LA MESADA (Dpto. Valle Fertil):
Olivos(2) Históricos de 350 años de antigüedad (aprox.) (1250m.) -
Visita y entrega de donaciones en localidad LA PLANTA -
MARAYES (Caucete) y Monolito Aviadora Myriam Stefford,
fallecida el 26/08/1931.-



a-



b-



c-



e



d-

Epígrafe: a) alumnos del Grupo de Montaña en La Mesada (Valle Fertil), b) apoyo de uno de los extremos del puente ferroviario km 792, c) alumnos bajo el puente ferroviario km 792, d) alumnos del GM en el monolito en memoria a Myriam Stefford



b).-FFCC Gral. San Martín, Ramal Retiro - San Juan:

Estación CAÑADA HONDA

03 al 05 de Agosto 2018

en ocasión Expedición Tontal Sur / Puesto Sta. Clara del Medio

Cumbre Cerro Mirador Santa Clara (2630m) - Cumbre Sur Cordón

Santa Clara (2700m)



a-



b-



c-

Epígrafe: a) cumbre cerro Mirador de Santa Clara, b) alumnos observando maniobras en estación Cañada Honda,

c) alumnos del GM en la locomotora ALCo MLW RSD 35 6475 en estación Cañada Honda



AÑO 2022

a).-FFCC Gral. Belgrano, Ramal A-7, Coll – Jáchal:

Estaciones TUCUNUCO - TALACASTO

08 al 11 Diciembre 2022

en ocasión Expedición Paso de Agua Negra - Campamento Base Arroyo San Javier / Pircas Negras(3868m) - Cerro Gabriela Mistral(5100m)



a-



b-



c-

Epígrafe: a) alumnos del GM en la cumbre del cerro Gabriela Mistral,

b) estación Tucunuco,

c) estación Talacasto



AÑO 2023

a).-FFCC Gral. San Martín, Ramal Retiro - San Juan:

Estación CAÑADA HONDA

11 y 12 de Marzo 2023

en ocasión visita técnica a estación Cañada Honda, Cantera Dolomita
- Ascenso Cerro El Morado - Potrerillos - Quebrada Escondida



a-



b-



c-



d-

Epígrafe: a) en la cumbre del cerro Morado b) el GM con personal de mina en la cantera c) charla del jefe de estación a los alumnos y docentes del Grupo de Montaña en estación Cañada Honda d) alumnos del GM en la locomotora ALCo MLW RSD 35 6478 en estación Cañada honda



b).-FFCC Gral. Belgrano, Ramal A-12, Mendoza - Las Cuevas

Estación PUENTE del INCA

07 al 10 de Diciembre 2023

en ocasión Expedición PUENTE del INCA - Reconocimiento Ruta Sanmartiniana: Columna Gral. Las Heras: Campo Histórico El Plumerillo (Mza.) Las Bóvedas (Uspallata) - Puente Arroyo Picheuta - Paso Internacional Cristo Redentor (3816m) - Ascenso Co. Banderita Norte (4000m) – Museo Ferroviario Desvío Las Leñas



a-



b-



c-



d-



e-



f-



g-



h-



i -



j-

- Epígrafe:* a) El Plumerillo,
 b) Museo Las Bóvedas,
 c) Puente del Inca,
 d) Refugio Real en Las Cuevas,
 e) Hito limítrofe
 f) Ascenso Cristo Redentor,
 g) Formación al pie del Cristo Redentor con Bandera Ejército de Los Andes,
 h) Cobertizo cercano a Las Cuevas,
 i y j) Museo Ferroviario Desvío Las Leñas



AÑO 2024

a).-FFCC Gral. Belgrano, Ramal A-7, Coll - Jáchal:

Estación ADÁN QUIROGA

26 al 30 Diciembre 2024

en ocasión Expedición Paso de Agua Negra - Camp. Base Arroyo San Javier/Pircas Negras (3868m) - Portezuelo Cerro El Arenal – Cerro Eugenio Lazo (5100m)



a-



b-



d.



c.-



e-

Epígrafe: a) Portezuelo cerro El Arenal, b) Descenso por acarreo, c) Garganta del río Jáchal, d) Vías estación Adán Quiroga, e) Estación Adán Quiroga



AÑO 2025

a).-FFCC Gral. San Martín, Ramal Cañada Honda - Albardón:

Estación CAUCETE - CAÑADA HONDA

03 de Marzo 2025

Tren Solidario – Viaje desde estación Caucete a estación Cañada Honda



a-



b-



c-



d-

Epígrafe: a) Paso a nivel en RN40, b) Alumnos del GM en el interior del Tren Solidario, c) Locomotora ALCo RSD16 B820 en estación Caucete, d) Alumnos y docentes del GM en la locomotora luego de descender en Cañada Honda



b).-Aspectos Técnicos del FFCC:

05 de Abril 2025

Clase a/c del Ing. Roberto Videla – U.N.S.J.:



Epígrafe: Alumnos y docentes del GM en la clase sobre aspectos técnicos del FFCC

c).-FFCC Gral. Belgrano, Ramal A-7, Coll - Jáchal:

Estación TALACASTO

15 y 16 de Marzo 2025

en ocasión Expedición Cerro Colorado (2993m) y ruinas Quebrada de Blanquitos – Hualilán



a-



b-



c-



d-



e-
Epígrafe: a) Ascenso cerro Colorado

b) En la cumbre del cerro Colorado,

c y d) ruinas jesuíticas encontradas en la Quebrada de los Blanquitos,

e y f) Estacion Talacasto

f-

d).-FFCC Gral. Belgrano, Ramal A-2, Serrezuela - San Juan:

Bajo Hondo - Cuesta de Las Vacas (Sierra de Pie de Palo) - km 868 entre las estaciones Guayamas y Vallecito

06 de Septiembre 2025

en ocasión Quebrada de Las Peñas - Los Lagares - Pileta Toma Agua OSSE Estación bombeo - DIFUNTA CORREA - PIE de PALO:

Marcha 17km



a-



b-



c-



d-



e.-

- Epígrafe:* a) Cartel de distrito de V y O,
 b) Alumnos del GM cruzando puente ferroviario en km 868, ramal A2,
 c) Apoyo del puente Km 868, ramal A2,
 d) Grupo de Montaña bajo el puente ferroviario,
 e) Recorrido del GM en la zona de la Sierra de Pie de Palo – ramal A2 (imagen del Mg. Lic. German Vargas)



AÑO 2026

a).-FFCC Gral. Belgrano, Ramal A-7, Coll - Jáchal:

Estación ULLUM

21 de Febrero 2026

en ocasión reconocimiento en bicicleta de huella a Sierra
La Dehesa (24km)



a-



b-



c-



d-

Epígrafe: a) Estacion Ullúm, b) Fosa usada para zorras de vías, c) Estacion Ullúm, d) Huella camino a Sierra La Dehesa



b).-Ramal Retiro - San Juan, FFCC San Martín:

Estación CAÑADA HONDA

31 de Julio al 02 de Agosto 2026

en ocasión Expedición al cordón Tontal Sur/ Puesto Santa Clara del Medio / Puesto Santa Clara de Arriba / Cumbre Cerro Mirador de Santa Clara (2630m) - Cumbre Sur Cordón Tontal Sur



a-



b-



c-



d-

Epígrafe: a) Detallando cuestiones técnicas de la locomotora ALCo MLW RSD 35, b) El Grupo de Montaña con personal de la estación Cañada Honda, c) Alumnos del GM con los arrieros del Puesto Santa Clara de Arriba, d) Alumnos y docentes en la cascada de Santa Clara



c).- FFCC Gral. Belgrano, Ramal A-2, Serrezuela - San Juan:

Cuesta de Las Vacas - Bajo Hondo – Sierra de Pie de Palo) - km 868 entre las Estaciones GUAYAMAS y VALLECITO

11 y 12 de Septiembre 2026

en ocasión de realizar ejercicios de Cartografía y de Supervivencia en la zona de Quebrada y río de Las Peñas - Los Lagares - Pileta Toma Agua OSSE - Estación bombeo - DIFUNTA CORREA
PIE de PALO: marcha 18km



a-



b-



c-



d-

Epígrafe: a) Desvío para zorra en Km 867, ramal A2, b) Puente ferroviario en Km 868, ramal A2, c) Refugio armado por alumnos para pasar la noche, d) Marcha nocturna bajo una intensa lluvia



d).-FFCC Gral. San Martín, Ramal Retiro - San Juan:

Estación CAÑADA HONDA - Apeadero GUANACACHE - Estación RETAMITO

26 de Septiembre 2026

en ocasión entronación de la Virgen María Auxiliadora en la Capilla de Santa Clara



a-



b-



c-



d-



e-

Epígrafe: a y b) GM y personal de la estación Cañada Honda, c) En apeadero Guanacache, d) En estación Retamito
f) Alumnos del Grupo de Montaña en la capilla del Puesto Santa Clara



II.- EL PROYECTO:

1).- INICIATIVA:

El germen del proyecto “**UNAMOS la CORDILLERA en FFCC**” se remonta al mes de Agosto de 2012 cuando en ocasión de la Expedición del Campamento Invernal de Instrucción, se programó además una visita técnica a la Estación de FFCC emplazada en Cañada Honda, Dpto. Sarmiento, San Juan; momento desde el cual se comenzó a incrementar el interés por vincular nuestras actividades de montaña al rico pasado ferroviario aún hoy presente en nuestra Provincia de San Juan.

Dado el itinerario recorrido desde el 2012 vinculando montaña & FFCC y con motivo de la primera visita del Tren Solidario a la Provincia de San Juan en Marzo de 2025, oportunidad en la que algunos Alumnos del Curso Avanzado de Montañismo pudieron participar del viaje en FFCC entre las localidades de Caucete y Cañada Honda, surgió la idea de proponer elaborar un proyecto que permita recuperar las antiguas trazas ferroviaria sobre la Cordillera de Los Andes y unir las entre sí, de modo que de concretarse el proyecto, permita acercar distancias para unir pueblos, mover riquezas y aproximarnos a otras latitudes y cumbres de nuestra extensa Cordillera de Los Andes.

2).- OBJETIVOS del PROYECTO:

1. Que los Alumnos del Curso Avanzado'25-'26 del GRUPO de MONTAÑA elaboren un PROYECTO INTEGRADOR de INVESTIGACION HISTORICO y SOCIO-CULTURAL CON PROYECCION AL DESARROLLO INTEGRAL de SAN JUAN y de la REPÚBLICA ARGENTINA, rescatando y **poniendo en valor la importancia del transporte ferroviario** para acercar distancias, unir pueblos, mover las riquezas del País y vincular regiones y montañas a partir de considerar a la Cordillera de Los Andes como columna vertebral de desarrollo económico, turístico y deportivo.
2. A partir de los ramales ferroviarios existentes en actividad o con potencial de ser reactivados, analizar la posibilidad de **construir nuevas trazas ferroviarias recostadas sobre la Cordillera de Los Andes que permitan unir la Provincia de San Juan con la Patagonia Argentina** (Malargüe - Zapala - Bariloche - Esquel - Río Turbio) y **con el Norte Argentino** (La Rioja- Catamarca-Tucumán -Salta-Jujuy)
3. Demostrar la posibilidad cierta del regreso del FFCC y la viabilidad de materializar el presente Proyecto, mediante la **realización de VIAJES de ESTUDIO empleando de manera combinada el transporte carretero y ferroviario**, que permita a los cursantes de Montañismo, relevar la traza



ferroviaria existente y/o zonas de posibles nuevas trazas ferroviarias, contemplando como objetivo final alcanzar los siguientes destinos:

A) PATAGONIA: cumbre del Co. Nahuel Pan (2.153m.s.n.m.).

B) PUNA: cumbre del Volcán Socompa (6.051m.s.n.m.).

a).- TRABAJOS de INVESTIGACIÓN REALIZADO por los ALUMNOS:

Los alumnos del Curso Avanzado'25 constituyeron tres Grupos de Trabajo:

A. “Del Gran SAN JUAN a todo el territorio provincial y sus montañas en FFCC”: Análisis en particular de la situación Ferroviaria, la posibilidad de rescate y aprovechamiento de la infraestructura ferroviaria existente y/o de viejos o nuevos proyectos que permitan un amplio desarrollo de la Provincia.

B. “De SAN JUAN a la CORDILLERA del NORTE ARGENTINO (Salta-Jujuy) en FFCC”

C. “De SAN JUAN a la CORDILLERA PATAGONICA ARGENTINA en FFCC”

b).- UNAMOS LA CORDILLERA con el FFCC

<https://drive.google.com/drive/folders/1L3GqbtVb1Y42E2WHSWr8cTJtWFMaAOwZ?usp=sharing>

A. Del Gran SAN JUAN a todo el territorio provincial y sus montañas en FFCC:

1. García Denisse
2. Giménez Matías
3. Marimón Nicolás
4. Mut Juan Martín
5. Páez Valentino
6. Quiroga Gonzalo

B. De SAN JUAN a la CORDILLERA del NORTE ARGENTINO (Salta-Jujuy) en FFCC

1. Blarasín Pierina
2. Cabanay Juan Manuel
3. Capraro Juliana
4. Castillo M. Agustina
5. Castillo M. Lucrecia
6. Domínguez Arturo
7. Ércole Lisandro
8. Estévez Josefina
9. Fernández Pedro
10. Orosco Emilia
11. Rizzotti Giuliano
12. Rodari Álvaro
13. Romero Manuel



C. De SAN JUAN a la CORDILLERA PATAGONICA ARGENTINA en FFCC

1. Agüero Agostina
2. Godoy Victoria
3. Gómez Mariano
4. González Ana
5. Hierrezuelo Francisco
6. Lucero Facundo
7. Meglioli Gerónimo
8. Molina Elías
9. Sotomayor Ignacio

III.- CONCLUSIONES:

La recuperación y reactivación del sistema ferroviario argentino, tanto para pasajeros como para cargas, constituye una oportunidad estratégica para recuperar una infraestructura que históricamente desempeñó un papel fundamental en la integración territorial, el desarrollo de las economías regionales, la explotación de los recursos naturales y la vinculación de Argentina con los mercados nacionales e internacionales.

La experiencia histórica demuestra que la llegada del ferrocarril modificó profundamente la estructura económica de las regiones alejadas de los grandes centros urbanos. En San Juan, por ejemplo, la llegada del Ferrocarril Andino permitió ampliar los mercados para la producción provincial y acompañó la transformación de la vitivinicultura, y si bien no podemos atribuir todo el crecimiento exclusivamente al ferrocarril, sí existe la evidencia que la infraestructura ferroviaria permitió convertir una producción regional en una actividad de escala nacional.

Actualmente, la necesidad de recuperar esa función es incluso mayor dado que Argentina continúa dependiendo casi en su totalidad del transporte automotor, donde aproximadamente el 95% de las cargas se movilizan por camión y los elevados costos logísticos constituyen una limitación para la competitividad de las economías regionales. La recuperación del ferrocarril permitiría trasladar grandes volúmenes mediante una cantidad considerablemente menor de vehículos. Como referencia concreta, se calcula que 27 vagones de 50 toneladas transportan aproximadamente 1.350 toneladas, equivalentes a más de 200 camiones de manera que el ferrocarril no sólo disminuye el costo por tonelada transportada en distancias medias y largas, sino que también reduce la presión sobre las rutas, el tránsito pesado, el desgaste de la infraestructura vial y la cantidad de viajes necesarios.



Viéndolo así, resulta estratégico recuperar y ampliar los corredores ferroviarios que conecten las zonas productivas del interior con los principales puertos argentinos: La conexión hacia el Gran Rosario resulta especialmente importante para las producciones agrícolas y agroindustriales, debido a la concentración de terminales exportadoras; la conexión hacia Buenos Aires y su sistema portuario permitiría incorporar a la red ferroviaria cargas contenerizadas, productos industriales, minerales, alimentos y otras mercancías destinadas al comercio exterior. El objetivo no debería ser reemplazar completamente al camión, sino construir un sistema intermodal, en el cual el camión realice principalmente los trayectos cortos y el ferrocarril concentre los recorridos largos y los grandes volúmenes de carga.

Esta estrategia adquiere una importancia todavía mayor frente al crecimiento de la minería argentina, las exportaciones mineras nacionales están en creciendo de forma exponencial y a ello se suma el potencial de los nuevos proyectos de cobre y litio de la Cordillera de los Andes, que requieren sistemas logísticos capaces de transportar grandes cantidades de insumos y concentrados desde zonas alejadas de los puertos.

La infraestructura ferroviaria podría convertirse, por lo tanto, en un componente estructural de la expansión minera de San Juan, Mendoza, Catamarca y otras provincias cordilleranas, no tratándose únicamente de transportar el mineral extraído sino de un sistema ferroviario eficiente que permitiría movilizar maquinaria, combustibles, materiales de construcción e insumos hacia los proyectos y trasladar posteriormente concentrados y productos procesados hacia los puertos de exportación. Además, la posibilidad de establecer una conexión ferroviaria hacia Chile agrega una dimensión estratégica adicional, si se consiguiera recuperar o recrear el corredor ferroviario trasandino, permitiría conectar las áreas productivas del centro y oeste argentino con los puertos del Pacífico, complementando las salidas hacia Rosario y Buenos Aires. Históricamente, el Ferrocarril Trasandino conectó Mendoza con Los Andes y, mediante la red chilena, con Valparaíso, posibilitando por primera vez una conexión ferroviaria entre los océanos Atlántico y Pacífico a través de la Cordillera.

Hoy en día, el corredor Cristo Redentor concentra una parte muy importante del comercio carretero entre Argentina y Chile y registra alrededor de 1.100 camiones diarios, que movilizan aproximadamente 4,6 millones de toneladas anuales, podemos ver entonces que la incorporación de un corredor ferroviario permitiría trasladar una parte significativa de ese volumen mediante formaciones de gran capacidad, disminuyendo la cantidad de camiones necesarios para atravesar la Cordillera y proporcionando una alternativa adicional frente a interrupciones ocasionadas por nieve, hielo, accidentes o congestión.



Hablando del valor turístico, la experiencia histórica del Ferrocarril Trasandino demuestra que el tren no sólo transportaba mercancías; permitió crear y conectar poblados de alta montaña, facilitó el acceso a lugares como Uspallata, Puente del Inca y Las Cuevas y acompañó el desarrollo de infraestructura turística. La recuperación de un servicio ferroviario de pasajeros a través de la Cordillera permitiría recuperar esa función bajo una perspectiva contemporánea: conectar ciudades y pueblos de montaña, facilitar el acceso de turistas nacionales e internacionales, integrar centros de esquí, áreas naturales protegidas, circuitos de alta montaña y localidades históricas y generar nuevas oportunidades para alojamientos, gastronomía, comercio y servicios turísticos. En el caso de San Juan, una red que vinculara los principales centros urbanos con Jáchal, Iglesia, Valle Fértil, Calingasta y los corredores hacia la Cordillera podría convertirse además en un instrumento de integración turística de los departamentos alejados.

Este beneficio también tendría su impacto en los aspectos sociales y territoriales, el ferrocarril puede cumplir una función que excede el transporte: favorecer el arraigo poblacional, facilitar el acceso a educación, salud y empleo y disminuir las desigualdades de conectividad entre las grandes ciudades y las regiones periféricas.

Desde el punto de vista cultural, la recuperación ferroviaria permitiría poner en valor estaciones, túneles, puentes, talleres, trazas y poblaciones que forman parte del patrimonio histórico argentino. La recuperación del ferrocarril no implicaría solamente reconstruir vías: permitiría recuperar una parte de la historia productiva y social del país. Ya existen varios museos ferroviarios en distintas estaciones que están en desuso, el reactivar esta red permitiría no solo volver a darles un propósito sino también acercar al público toda esta historia de una red que fue uno de los mayores recursos que ayudó al crecimiento y desarrollo de Argentina en su momento.

Desde una perspectiva política y estratégica, una red ferroviaria que atravesase el territorio desde las regiones productivas hasta los puertos del Atlántico y que, simultáneamente, permita la conexión con Chile, fortalecería la integración física de Argentina y su inserción en los mercados internacionales. El país dejaría de depender de una única modalidad de transporte para sus grandes distancias y podría disponer de una verdadera red logística intermodal, complementando ferrocarril, rutas, puertos y pasos internacionales.

La conexión con Chile también tendría una dimensión geopolítica y de integración regional, la recuperación del corredor trasandino permitiría fortalecer los vínculos económicos entre Argentina y Chile y desarrollar corredores bioceánicos capaces de conectar las áreas productivas del interior con puertos tanto del Atlántico como del Pacífico. De esta manera, una producción originada en San Juan,



Mendoza, Córdoba, La Rioja, Catamarca u otras provincias podría contar con distintas alternativas de salida al mercado internacional, reduciendo la dependencia de un único corredor y aumentando la capacidad de respuesta del sistema logístico nacional.

En definitiva, esta estructura permitiría que el ferrocarril recuperara una de las funciones que históricamente justificaron su expansión: acercar las zonas productivas a los mercados. La reactivación ferroviaria permitiría trasladar esa experiencia al presente, la diferencia es que, en el siglo XXI, esa función debería realizarse mediante una red moderna, eficiente, segura y capaz de integrar la producción agrícola, industrial, minera y turística del interior argentino con los puertos nacionales y con los mercados internacionales; y cuenta con una ventaja adicional: frente a un país en el que aproximadamente el 95% de la carga continúa movilizándose por camión, el ferrocarril ofrece la posibilidad de transportar grandes volúmenes con menos vehículos, menores costos logísticos en determinados corredores y una utilización más eficiente de la infraestructura existente

La experiencia histórica demuestra que cuando el ferrocarril llegó a regiones alejadas, no solamente transportó personas y mercancías: transformó las posibilidades económicas de esos territorios. La expansión vitivinícola de San Juan, el desarrollo de poblaciones cordilleranas, el transporte de minerales y la conexión comercial entre Argentina y Chile constituyen antecedentes concretos de esa capacidad transformadora. Por ello, la recuperación del tren de pasajeros en la Cordillera y del tren de cargas hacia Rosario, Buenos Aires y Chile puede ser entendida no como un retorno al pasado, sino como la recuperación de una herramienta histórica para responder a necesidades actuales: reducir costos, aumentar la competitividad de las economías regionales, facilitar las exportaciones, acompañar el crecimiento minero, desarrollar el turismo, integrar las poblaciones cordilleranas, preservar el patrimonio cultural y fortalecer la integración económica y territorial de la Argentina.

IV.- ANEXOS:

1).- INTEGRANTES

2).- MAPA NUEVA TRAZA NORTE- SUR PROPUESTA

“LA MONTAÑA NOS UNE”

Francisco Hierrezuelo - **Milagros Noguera Perris** - **Gustavo A. Trigo** - **Martín A. Mut Paton**
M.E.P Instructor Montañismo M.E.P Instructora Montañismo M.E.P Instructor Montañismo M.E.P Instructor Montañismo
DIRECTOR PROYECTO



ANEXO

1).- INTEGRANTES:

<u>Alumnos:</u>	Curso Básico:	21
	Curso Avanzado:	32
	TOTAL de ALUMNOS:	53
	Colaboradores	6
	Instructores a cargo	4

Instructores a cargo

- 1._ Martín A. Mut Paton
- 2._ Gustavo A. Trigo
- 3._ Milagros Noguera Perris
- 4._ Francisco Hierrezuelo

Colaboradores / Egresados:

- 1._ Prof. Mario Héctor Gallardo
- 2._ Geólogo Germán Cesar Vargas
- 3._ Téc. Ariel Suarez
- 4._ Tec. Vial Víctor Ariel Tello
- 5._ Téc. Qca. Valentina Gallardo
- 6._ Ing. Adrián Eduardo Gómez

INSCRIPTOS CICLO LECTIVO 2026

CURSO AVANZADO (32)

Escuela Industrial D.F. Sarmiento (26)

Ciclo Básico Secundario (4)

3° 2°

- 1.- Badde, Estrella Guadalupe
- 2.- Rojas, Fernanda Valentina

3° 3°

- 3.- Gallegillos, Lisandro Daniel
- 4.- Mut Guzmán, Ignacio Benjamín

Ciclo Técnico Superior (22)

4° Electromecánica

- 5.- Guzzo, Leandro

4° Química

- 6.- Gordillo, Alberto
- 7.- Romero, Valentín

4° Automotores

- 8.- Frau, Francisco
- 9.- Páez, Valentino

4° Minería

- 10.- Giménez, Matías

4° Construcciones

- 11.- Orosco, María Emilia



5° Electromecánica

12.- Marimón, Maximiliano

5° Automotores

13.- Blarasín, Pierina

5° Química

14.- Cabanay, Juan Manuel

15.- Domínguez, Arturo

16.- González, Ana Paula

5° Minería

17.- Castillo, María Agustina

18.- Ércole, Lisandro

19.- Rodari, Álvaro

5° Construcciones

20.- Mut, Juan Martín

6° Electromecánica

21.- Lucero, Facundo

6° Electrónica

22.- Rizzotti, Giuliano

24.- Romero, Manuel

6° Minas

24.- Estévez, Josefina

7° Industrias y Proc.

25.- Castillo, María Lucrecia

7° Construcciones

26.- Agüero, Agustina

Escuela de Comercio L.G.S.M. (4)

3° 6°

1.- Iglesias, Manuel

3° 7°

2.- Atencio, Joaquín

4° 1° Economía

3.- Gómez, Mariano

5° 3° Economía

4.- Capraro, Juliana Victoria

Colegio Central Universitario M.M. (2)

4° Sociales

1.- Guillemain, Mateo

5° 3° Naturales

2.- Fernández, Pedro

DNI N°

Fecha Nac.



INSCRIPTOS CICLO LECTIVO 2026

CURSO BÁSICO (21)

Escuela Industrial D.F. Sarmiento (16)

Ciclo Básico Secundario (14)

2° 1°

1. Causillas Catalina Antú
2. Echegaray Lanciani Joaquín
3. Gabri Espín Santino Victorio

2° 2°

4. Zalazar Matías Emanuel

2° 3°

5. Jofré Martín Juan Cruz

2° 4°

6. Ibacache Felipe Exequiel
7. Pelletier Juan Valentín
8. Santibañez Tomás Gabriel

2° 5°

9. Correa Arrieta Francisco N.
10. Schwab Andrés Martín

2° 7°

11. Beguerí Carcelero Benjamín
12. Brizuela Nehín Ian Lionel
13. Navarro Rímolo Juan Cruz
14. Saleme Joaquín

Ciclo Orientado (2)

4° Electromecánica

15. Durand Facundo

4° Química

16. Barrionuevo Ariana Angelina

Escuela de Comercio L.G.S.M. (4)

Ciclo Básico Secundario (16)

2° 8°

1. Fernández Pérez Francisco

2° 9°

2. Capraro Fernández Ana Clara
3. Cortéz Nehuén
4. Roldán Sánchez Guadalupe

Colegio Central Universitario M.M. (1)

Ciclo Orientado (1)

6° 1° Naturales

1. Méndez Ríos María Luz

“LA MONTAÑA NOS UNE”