



Título: “Viaje en trenes imaginarios: historias del andén”

Tesis de Grado

Editor: Lic. Jorge Orlando Castro

Autores: María Fe Adrover, José Miguel Nicolini, Miriam Anabel Pascual

Primera Edición

La Plata. Universidad Nacional de La Plata

Facultad de Periodismo y Comunicación Social

100 Páginas, A5

## Prólogo

Revertir la marginación social que sufren nuestros adultos mayores por parte de los sistemas económico, político y social es uno de los tantos desafíos que debemos enfrentar como sociedad. Hace ya varias décadas que bajo la lógica del mercado, estos actores fueron desplazados a una situación de abandono por ser considerados económicamente improductivos y con ello sus voces, recuerdos y experiencias quedaron silenciados.

Este libro es una herramienta que aporta a la tarea de revalorizar su voz para devolverles el lugar que les corresponde en la sociedad actual.

Haber conjugado esta temática con la historia del ferrocarril tuvo un doble sentido: poder recuperar la memoria de nuestros adultos mayores para rescatar la historia de este transporte que, paradójicamente, también se encuentra abandonado.

Como profesional de la comunicación pude visualizar lo fundamental de seguir produciendo desde esta disciplina trabajos que puedan ser útiles para la reconstrucción de un nuevo sentido sobre nuestros abuelos, ya que considero que como sociedad debemos comprender que la vejez es una parte constitutiva de todos.

Lic. Jorge Orlando Castro



*Este libro forma parte de una triple producción que incluye además un documental periodístico y una muestra fotográfica realizados como trabajo de Tesis para la Facultad de Periodismo y Comunicación Social de la Universidad Nacional de La Plata.*

*Es una narración testimonial sobre seis pueblos de la Provincia de Buenos Aires - Bartolomé Bavio, Punta Indio, Ensenada, Berisso, La Plata y Brandsen - seleccionados por los autores para realizar una recuperación de la memoria de adultos mayores sobre el ferrocarril y así aportar a la revalorización de su voz y lugar en la sociedad.*



Agradecemos a todos los entrevistados.  
A nuestras familias y amigos que hicieron posible este libro.

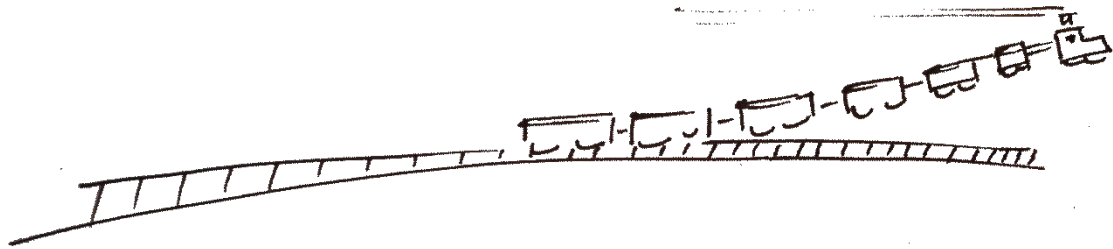
María Fe Adrover, José Miguel Nicolini, Miriam Anabel Pascual.





viaje en trenes imaginarios  
historias del andén





# Capítulo 1

## Punta Indio







## **Reseña histórica**

A principios del Siglo XX la Argentina recibió su segunda ola inmigratoria como consecuencia de la Primera Guerra Mundial que se había librado en el viejo mundo. Familias enteras en busca de un futuro mejor se lanzaron hacia este país poco poblado, agrícola ganadero y con grandes expectativas de crecimiento. Estos hechos fueron acompañados de políticas que ya se habían mentado e impulsado años atrás que tuvieron como idea central poblar las grandes extensiones de tierra.

El aumento demográfico llevó a la expansión del servicio ferroviario hacia el interior creando en sus distintas paradas nuevas ciudades. En 1913, el Ministro de Obras Públicas, Meyer Pellegrini, dictó una resolución que extendía el ferrocarril SUD, creando las estaciones Verónica, Pipinas y Monte Veloz.

En dichas conformaciones tuvieron gran protagonismo algunas familias terratenientes como la de Martín Tornquist, heredero del campo “Colonia La Verde” que loteó sus tierras para conformar Verónica, ciudad denominada así en honor a su esposa Verónica Bernal de Tornquist.

Tiempo después los herederos de Hernández vendieron al ferrocarril del SUD unos lotes de tierra donde se instaló la estación “Las Pipinas”, nombre que se debía a unas mellizas que vivían allí y eran conocidas con ese pseudónimo.

De acuerdo a un documento de la guía comercial del Ferrocarril del Sud - Nº 4 año 1931 - , el primer tren llegó a los pueblos el primero de enero de 1914, con algunas estaciones todavía en construcción.

Con el servicio ferroviario en marcha y el proceso de loteo y escrituras de las tierras, las ciudades comenzaron a tener forma y prosperar económicamente a través de los productos agropecuarios, principalmente los tambos de leche y la extracción de conchilla desde diversas canteras de la costa que eran de gran utilidad para caminos y manutención de las vías férreas.

En el año 1978 el pueblo empezó a sentir su estancamiento con el cierre del ferrocarril. Aquel instrumento que era central para ambas ciudades tanto en materia económica como social, se evaporó producto de las políticas antiferroviarias del gobierno militar y con la excusa de las pérdidas que generaba, se gestionó su cierre, sin pensar en el servicio social que significaba para las ciudades que habían surgido a la vera de las distintas estaciones.

Por otro lado el cierre de la cementera Corcemar - posteriormente Loma Negra - y la reducción de personal de la Base Aeronaval Punta Indio significó otro gran golpe para estas ciudades dejando a más del 40 por ciento de sus pobladores sin trabajo.

Sin el ferrocarril y habiéndose eliminado aquellas industrias clave de la zona, los pueblos detuvieron su crecimiento y la proyección de un futuro próspero se tornó casi impensable. Los jóvenes comenzaron a migrar hacia otras ciudades (La Plata, Buenos Aires) en busca de nuevas oportunidades, dando inicio a un profundo envejecimiento de la población que hasta la actualidad no se ha podido revertir.



Hasta 1994 estas ciudades pertenecieron al Partido de Magdalena pero luego de aquel año se conformó lo que se conoce actualmente como Partido de Punta Indio, que comprende: Álvarez Jonte, Las Tahonas, Luján del Río, La Viruta, Monte Veloz, Punta Piedras, Verónica y Pipinas.

### **Los lugares**

Al recorrer las ciudades se percibió una tranquilidad era inmensa, los pocos niños y jóvenes que había por la calle jugaban sonrientes y charlaban entre cebadas de mate, pero aquella alegría que iba acompañada de una gran amabilidad se vio alterada al encontrar en la mirada de los adultos mayores una nostalgia por aquella situación que no pudo ser y que en su momento expresó un aliento de expansión y crecimiento a la vera del ferrocarril.

La estación de Verónica fue recuperada por el municipio para instalar la Secretaría de Cultura y Turismo, y es también donde paradójicamente se encuentra la parada del colectivo que va hacia La Plata.

Una de las características que más sobresale del lugar es la ausencia de los durmientes y las vías; su levantamiento significó la total resignación del pueblo sobre la esperanza y lucha para la vuelta del ferrocarril.

La estación de Pipinas, en cambio, quedó escondida entre los pastizales y fue ocupada por una familia y abandonada por las autoridades municipales. Su aspecto arruinado llama la atención ya que refleja la misma esencia que la de Verónica pero con un tono aún más triste: el abandono como forma de borrar para no recordar aquello que duele.

Ambas ciudades fueron atravesadas por el surgimiento del ferrocarril que significó su expansión y la esperanza de forjarse un futuro próspero, alrededor de este transporte se desarrolló una gran diversidad de prácticas culturales: la estación como lugar de paseo y reunión de los pobladores, los comisionistas que se encargaban de traer mercadería desde La Plata o Capital a los distintos comercios de la zona y hasta el hecho de recibir o despedir al tren.

En 1977, tras su cierre, estas ciudades quedaron desatadas del resto del país, el crecimiento económico cesó y con ello su desarrollo urbanístico y su modificación demográfica, aumentando así el índice de envejecimiento de sus pobladores a lo largo de los años.

# LAS PIPINAS



## Los entrevistados

“(...) la memoria colectiva interpela a los grupos en tanto identidades protagónicas de la historia, como los auténticos sujetos y asume su voz como parte de una misión”.<sup>1</sup>

Poder contar con buenos entrevistados implicó un trabajo de selección y producción que se hizo con la ayuda y buena predisposición de la Secretaría de Turismo y Cultura de Punta Indio. Entre mails y charlas telefónicas se armó una red de personas a quienes era menester consultar por ser personajes clave de ambos lugares.

De esta manera aparecieron los nombres de Juan Adolfo Reichenbach, dueño del único cine que existió en Verónica; Anastasia Leibed y Eva Rusnak, dos descendientes directas de ucranianos que se instalaron en esa ciudad durante la década de 1930; Elio de María, ex ferroviario y último jefe de la estación del pueblo; y Héctor Gaeda, ex empleado de Corcemar de Pipinas.

Con la lista armada, se pasó a la organización de los encuentros los fines de semana. Para el primero se habían arreglado cuatro entrevistas pero a causa del mal clima y el mal estado del trayecto La Plata – Verónica, se pudieron realizar solamente tres: Juan Adolfo, Anastasia y Eva. Como el tiempo entremedio resultó muy justo, para el segundo encuentro se pensó sólo en dos personajes: Elio y Héctor y gracias a esta experiencia, la lista se extendió.

El último entrevistado nombró a Delia Barreiro, ex encargada del correo de Pipinas y Jorge Dellagiácomo, ex empleado ferroviario del mismo pueblo y responsable de despedir al último tren, así fue como se organizó un tercer encuentro en donde la amabilidad de la familia Gaeda se hizo evidente al ofrecer su casa como lugar para la reunión con asado y tortas de por medio.

### **Juan Adolfo Reichenbach**

Juan, de 83 años, tuvo un contacto directo con el ferrocarril tanto como pasajero común como por ser el dueño del único cine que existió en Verónica. Lleno de recuerdos, contó que ante cada temporada de recambio de estrenos iba a la estación a esperar a que llegasen los rollos de los nuevos títulos y habló de su pasión de proyectar películas recalcando la importancia que tuvo el tren para el progreso de aquella actividad.

Contó sobre las dos oportunidades en que acompañó a su esposa a Buenos Aires a tener a sus hijas, y recordó la gran utilidad que tenía el ferrocarril para el pueblo respecto a su educación y salud, ya que tanto las maestras como los médicos se manejaban por todos los pueblos gracias a este transporte.

Juan recordó a la estación como lugar de encuentro donde sus habitantes se habían acostumbrado a juntarse a ver la llegada del tren, una práctica cultural que se instaló como forma de “hacer sociales”.



Entre risas y mates, los cuentos de vivencias no dejaron de fluir. La última pregunta respecto al cierre del ferrocarril provocó el silencio más pronunciado de toda la entrevista. La mirada gacha y un suspiro evidenciaron la tristeza que le implicó recordar aquel momento, afirmó que el cierre provocó la modificación de diversas prácticas culturales y el envejecimiento de la población del lugar.

### **Anastasia Leibed y Eva Rusnak**

Descendientes ucranianas de 87 y 75 años de edad respectivamente, antes de contar sus vivencias en relación al ferrocarril y el pueblo, hicieron un racconto de sus orígenes, lo que hizo que guiarlas hacia el pueblo y el ferrocarril fuera difícil.

Sus ojos estaban brillosos y tenían la necesidad, en especial Anastasia, de dejar sentado de donde venían, el dolor que les significó el desarraigo y la gran satisfacción que sintieron por la amabilidad de que sus familias hubieran sido recibidas en Argentina.

Fue así que habló entre lágrimas de la huida de su país en 1936, anécdotas del viaje en barco y la estadía en albergues de inmigrantes hasta que consiguieron en Verónica unas parcelas de tierra donde asentarse.

Habiéndose presentado, la entrevista fluyó hacia sus vivencias respecto al ferrocarril y el pueblo. Eva no hablaba mucho, en cambio Anastasia era difícil de frenar porque recordaba con tanta pasión, exactitud y coherencia lo que había vivido, que parecía haber sucedido ayer.

Anastasia fue comerciante y su contacto con el tren era frecuente; éste significó uno de los motores de su emprendimiento porque le permitió salir de Verónica para llegar a Buenos Aires en busca de ropa para luego volver a vender en la zona. En cambio Eva lo utilizó sin un fin económico sino más bien social, de viajes y visitas a parientes.

Ambas contaron sobre las comodidades del ferrocarril, de las tres clases en la que se podía viajar, la primera con sillones amplios y acolchonados, la segunda con butacas más pequeñas, y la tercera, donde viajaban la mayoría de las personas, con asientos de madera.

Anastasia se mostró nostálgica al referirse a los años previos al cierre del ferrocarril. Contó que el servicio comenzó a empeorar: las máquinas solían pararse por horas y cada vez el horario de llegada a destino era más incierto. Con una mezcla de enojo y tristeza dejó sentada la incompreensión que sentía al ver que otros países seguían conservando sus líneas y la Argentina las había dejado morir.

### **Elio de María**

Con cuarenta años de carrera ferroviaria llegó a ser el último jefe de la estación de Verónica. Al principio le costó entrar en sintonía con las preguntas pero de poco se llegó a aclimatar, desplegando sus vivencias, experiencias y convicciones. Amante de su trabajo, dejó sentado lo importante que fueron los ferrocarriles para el desarrollo y la unión de la nación.





Adentrándose de lleno en aquellos años habló sobre su buena relación con los empleados ferroviarios, del asado que hacían a un costado de la estación y de la oportunidad que significaba el tren para los pequeños emprendedores, y cómo éstos se vieron perjudicados ante su desaparición debido al alto costo del transporte vehicular.

Entre los distintos recuerdos Elio también relató que durante muchos años, antes de que el servicio ferroviario empeorase, las personas llegaron a ajustar sus relojes con la bocina de llegada o partida del tren. También se refirió a las maestras que llegaban a dar clases al pueblo, de lo lindas que eran, en especial una que iba de Magdalena y que todos los muchachos se enloquecían por ir a ver a la estación.

Ante las preguntas respecto del cierre del tren y lo que éste significó tanto para él como para el pueblo y el país, este ferroviario de ley se emocionó y, luego de unos minutos en que el enojo y la impotencia lo invadieron, explicó que la política era estrictamente destructiva hacia el ferrocarril y que como eran tiempos difíciles con los militares al poder no se podía hacer mucho ni luchar abiertamente por su regreso. Para él, el ferrocarril fue una herramienta fundamental para el país que nunca se debió dejar morir.

Los recuerdos de Elio denotaron que fue marcado por este transporte, así como también lo fue la ciudad de Verónica. El tren como herramienta de comunicación/unión con los centros urbanos (La Plata-Buenos aires) influyó de manera determinante en las prácticas culturales y económicas que hacían a la cotidianidad de la vida de sus habitantes, consolidándose así como un aspecto constitutivo de la identidad del pueblo.

Los ramales ferroviarios y, por ende, las prácticas culturales que trajeron aparejados, fueron apropiados por los habitantes de Verónica como rasgo de unidad y parte fundamental de su existencia.

Las distintas vivencias que se pudieron rescatar de Elio mostraron la importancia de su voz para contar la historia del ferrocarril desde la visión de sus usuarios, una recuperación de la memoria capaz de revalorizar las convicciones de los adultos mayores que exigen su reproducción como forma de seguir vivos en los jóvenes de hoy y el futuro, como herramienta de conciencia para evitar un saqueo similar al que sufrieron sus anteriores generaciones. En definitiva, como una forma en que la historia “[...] legitima el presente como una fuerza positiva y consciente”.<sup>2</sup>

### **Héctor Gaeda**

Oriundo de Pipinas, trabajó la mayoría de sus años en Corcemar hasta que fue comprada por Loma Negra, habló sobre las miles de toneladas que los vagones transportaban para distribuir la producción de cemento al resto del país, y que muchas veces, debido al exceso de cargamento, las vías no aguantaban y el tren descarrilaba.

Recordó que el ferrocarril le dio vida al pueblo y que la estación era un lugar de encuentro social donde muchos se juntaban para ver la llegada o partida del tren y saber quienes viajaban.

Para Héctor, gracias a este transporte los lugareños estaban comunicados con las grandes urbes posibilitándose así el desarrollo de los comercios en la zona y de aquellos pequeños productores agropecuarios que con mucho esfuerzo tenían sus propios micro emprendimientos. Sin lugar a dudas, sus recuerdos afirmaron la relación inseparable ferrocarril/progreso.

Entre mates y risas contó que la gente iba con linternas a buscar a las personas a la estación ya que fue recién en 1960 cuando la luz eléctrica llegó a Pipinas. Como no podía faltar, también habló de cuando iba a los bailes de los distintos pueblos y que al terminar, tras un arreglo entre los jóvenes y los distintos ferroviarios, entraban a los vagones para dormir y esperar la hora de partida del tren.

Adentrándose a los últimos años de vida del ramal, con las manos agarradas y la mirada baja, Héctor afirmó lo terrible que fue su desaparición. El tren se fue y con él aquellos emprendedores regionales y todo tipo de práctica cultural que se había creado a la vera de su presencia. Fue entonces que todos los sonidos, personajes y olores que rodeaban al tren, desaparecieron de un día a otro, dejando un sabor amargo en la gente del lugar y una presencia invisible de lo que había sido un pasado mejor.

Para Héctor, recordar implicó volver a analizar aquellos años relacionándolos con el contexto actual y su mensaje profundo se dejó leer con claridad ante cada comentario cargado de nostalgia y tristeza: el de generar un traspaso de lo sucedido a las generaciones venideras, como una forma de entender y aceptar el pasado para generar un futuro mejor.

## **Delia Barreiro**

Con sus ochenta años, sentada en el jardín de la familia Gaeda, se presentó contando sobre el trabajo de toda su vida: 32 años al frente del correo de Pipinas, una actividad que dependió exclusivamente de la llegada diaria del ferrocarril.

Se recordó en aquellos años como responsable y amante de lo que hacía y explicó que era muy importante ser reservado para aquella tarea ya que en su oficina frente a la estación pasaban diariamente los bolsones con las cuentas, cartas y paquetes de toda la gente del pueblo.

Nacida, criada y jubilada en Pipinas, habló de los pequeños emprendedores, de la cementera Corcemar, de las personas que viajaban, de la educación y de cómo todo eso fue posible gracias al ferrocarril.

Dejó en claro que este transporte fue el motor de crecimiento y desarrollo, algo para nada equívoco si se piensa que durante muchos años llegó a ser lo único que mantuvo conectado a los lugareños con las grandes urbes.

El amor que se desprendía de las frases de Delia sobre el tren y el pueblo era conmovedor. Recordó el buen trato que tuvo como encargada del correo con el resto del pueblo y los distintos empleados ferroviarios, así como también, con una sonrisa en la cara, se refirió a la estación como el punto de encuentro y paseo obligado de todos.

Al llegar al momento del cierre afirmó que era una pena lo que había pasado, que parecía imposible que hubieran sacado el ferrocarril ya que era algo tan útil, y que una vez que se fue



todo se terminó para ella, la correspondencia llegaba a la terminal y ella ya no tenía más nada que hacer.

Por último Delia habló sobre lo que significó dejar de escuchar el tren, la tristeza profunda que generó y todo lo que perdió la gente cuando se fue el último tren que nunca más regresó.

### **Jorge Dellagiacono**

Hijo de padre ferroviario, empezó a trabajar en el ferrocarril luego del colegio secundario y estuvo designado en distintos lugares pero la mayoría de sus 23 años de servicio los realizó en la estación “Las Pipinas”, donde cumplió tareas administrativas.

Remontándose a sus primeros años recordó cuando comenzó a caminar al lado de las vías, en una casa asignada a su padre en la estación. Jorge mencionó que siempre tuvo un gran aprecio por los ferrocarriles y supo desde temprana edad sobre el bienestar social y progreso económico que éstos brindaban a los distintos pueblos por los que pasaban.

Parado en lo que queda de la estación, Jorge sintió ganas de llorar al verla tan desolada y sumida en el desastre y el abandono, se lamentó de la falta de cuidado y mantenimiento del lugar comparándola con otras estaciones como la de Verónica donde la política fue de conservación de las instalaciones.

El ferrocarril para él fue el gran motor del pueblo y hablar de su cierre costó. Al principio se quebró y luego, entre varios suspiros, explicó que en la década de 1970 recibieron una carta

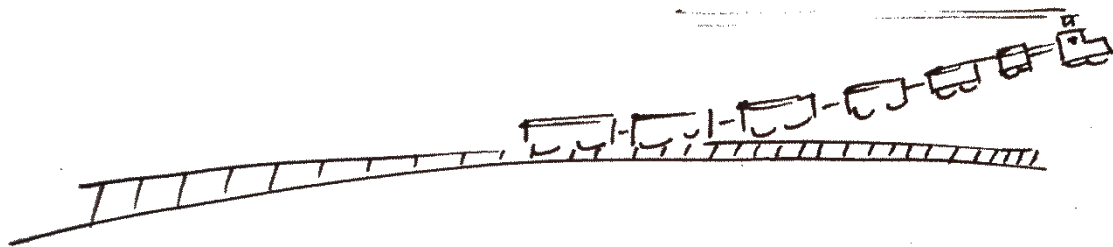
advirtiéndoles que el ramal se iba a cerrar porque se había convertido en improductivo, luego se paró en un lugar puntal de la estación y contó que allí había estado junto a un compañero el día que el último tren partió desde Pipinas.

Su testimonio dejó en claro que la desaparición del ferrocarril se sintió fuertemente en la gente, en el transporte de mercaderías, el crecimiento de pequeños emprendedores, el correo, la estación como lugar de encuentro y en una serie de aspectos que se resumen en uno sólo: el desarrollo de un pueblo próspero.









## **Capítulo 2**

### **Bartolomé Bavio**



A black and white photograph of a rural scene. In the foreground, there is a dense field of tall, leafy plants, possibly corn. To the left, a white signpost stands with a dark rectangular sign that reads "B. BAVIO" in white, bold, sans-serif capital letters. Behind the signpost, a utility pole with a single light fixture is visible. To the right, a small, weathered building with corrugated metal siding and a gabled roof is partially visible. The background shows a clear sky and some distant trees. The overall tone is stark and documentary.

B. BAVIO



## Reseña Histórica

El pueblo fue fundado inicialmente en 1901 como General Mansilla en el Kilómetro 94 de la ruta 36 alrededor de la Estación de Ferrocarril Bartolomé Bavio y, según cuentan sus habitantes, su historia parece tener dos pasados tan antagónicos como fuertes.

Uno está vinculado estrechamente con la llegada del tren en 1887, cuando con vientos de pujanza y futuro el cambió se instaló en la mentalidad de todos. La estación se convirtió en el punto de encuentro más importante, el lugar donde la gente se reunía, se hacían los negocios, llegaban personas de diferentes sitios y se fomentaba la fuerza del pueblo, donde se extendían las pulperías y mercados y el aire se tornaba esperanzador siempre.

Pero el otro pasado en cambio, está relacionado con el cierre del ramal en 1978, con la necesidad de adaptarse a una realidad completamente nueva, carente de sentido y explicación.

Un proceso de reestructuración de identidad, donde sus pobladores debieron desacostumbrarse no sólo a las ventajas reales que establecía la presencia del tren - comunicación, transporte económico, punto de encuentro - sino también a lo que implicaba semánticamente, desde un nivel simple y cotidiano como podía ser el movimiento de gente, el ruido, el humo en las calles, el silbato del jefe de estación y la bocina avisando que estaba por llegar, hasta un nivel más complejo en el que se ponían en juego cuestiones vinculadas a la desaparición, el abandono y la sensación de estar detenidos en el tiempo.

Sin embargo, a diferencia de lo que ocurrió con muchos otros pueblos en los que el ferrocarril sufrió iguales consecuencias Bavio se mantuvo de pie, aferrado a su identidad con visión de futuro. El surgimiento del grupo de teatristas comunitarios “Por nosotros”, es la representación visible de esta lucha.

Bajo el lema “Los grandes proyectos nacen de la recuperación de pequeñas cosas”, se dedican desde hace años a comunicar a otras ciudades lo que les sucedió, teniendo siempre como objetivo principal la restauración del ramal.

En este grupo hay gente de todas las edades que trabaja colectivamente y los adultos mayores que participan aquí se complementan con los jóvenes para los fines de la obra, poniendo en evidencia lo fructífero de la relación entre generaciones.

## **El lugar**

En un lugar en el que todavía los niños juegan en las veredas y la gente saluda al pasar no hay forma de sentirse incómodo, los paseos con la cámara en mano resultaron de lo más seductores para todos, especialmente para los más pequeños que miraban sonrientes convencidos de estar saliendo al aire en ese instante.

Bavio se presentó tranquilo, de calles anchas y casas antiguas, y la restauración que realizó el grupo “Por nosotros” hace algunos años puso de manifiesto la importancia de la estación como lugar de encuentro y fuerza de sus habitantes.



Su continuo crecimiento, a diferencia de los pueblos que lo rodean - que prácticamente desaparecieron con el cierre del tren -, se debió principalmente a la existencia de la fábrica de dulce de leche *Vacalín* que está muy bien instaurada en el mercado y es su fuente de trabajo principal.

Bavio fue el inicio del viaje y el primer acercamiento a los adultos mayores, y sirvió como canal de comunicación con la gente así como el nexo con los que serían algunos de los entrevistados tanto en este lugar como en otros. El establecer contacto con el grupo de teatro que se encontraba ensayando en el andén al momento de llegar, fue de gran utilidad dado que se consiguió acceder automáticamente a información acerca del lugar, la estación, su identidad, los reclamos realizados y sus personajes principales.

Este primer acercamiento colaboró notablemente con el acceso a los canales que se necesitaban para empezar, las personas se dispusieron muy amablemente a brindar su tiempo para explicar su dinámica de funcionamiento así como los actos y fiestas que realizan con frecuencia en la estación.

El presenciar el ensayo de una de sus obras ayudó a entender los diferentes problemas que existen desde hace tiempo y el conflicto por el nombre de la ciudad fue uno de los primeros en aparecer, el deseo de algunos de que se llamara Mancilla - como en sus orígenes - y de otros que preferían Bavio - como la estación -. Luego asomó un asunto vinculado a la falta de convocatoria para la lucha por el pueblo ya que, si bien el grupo de teatro tiene buena

cantidad y variedad de miembros, existe el deseo de que mucha más gente se sume al reclamo que en definitiva los incluye a todos.

A coro, con las voces fuertes y claras, los actores cantaron al unísono al terminar la obra: “Pueblo que crea no desaparece, pueblo que crea ya se protege” y así dejaron en claro su función social que pretende comunicar para enseñar a otros lo que les sucedió y lo que les sigue sucediendo, sus necesidades, su historia y su identidad aplacada por el abandono.

Pero de todos, el deseo más notable y por el cual las voces unidas se alzaron fuerte, fue el regreso del tren, y con él, la reivindicación de Bavio y de sus pobladores.



## Los entrevistados

“[...] la necesidad de hacer historia es parte de la construcción cognitiva humana. El hombre se construye reflexivamente mediante el lenguaje, creando narrativamente identidades que duran y se proyectan en el tiempo. Dicho en pocas palabras: el acto mismo de contarse constituiría una manera básica de hacerse”<sup>3</sup>

### Nelly Lausada

El primer contacto fue Nelly Lausada, miembro del grupo “Por nosotros” y maestra, que encontró toda su vida vinculada al ferrocarril, desde niña cuando salía a pasear con sus padres, de joven cuando lo utilizó para estudiar, luego para llegar a las escuelas en donde le tocaba dar clases y finalmente en la lucha por su restauración.

La historia de las maestras fue algo así como la *figurita repetida* de la que hablan los niños, unos de los primeros temas que saltó siempre a la luz a la hora de preguntar sobre el cierre del ramal, todos recordaron la salida y llegada de las maestras con un respeto y romanticismo muy peculiar.

Cuando se le preguntó a Nelly sobre la importancia de este transporte señaló que los pueblos se iban aislando al no pasar, y comentó que hubo una época en que la gente viajaba mucho

para comprar lo que necesitaba y que cuando éste se cerró, las complicaciones aparecieron reflejadas en muchas situaciones.

Bavio es conocido por su lucha, porque aún luego de treinta y dos años sigue pidiendo la restauración y puesta en funcionamiento de lo que ellos entienden es un recurso genuino y fundamental para la vida y el crecimiento de la zona.

Pero esta lucha no existió siempre, según contó Nelly los reclamos empezaron alrededor del año 2000 y estuvieron vinculados a un gran conflicto con la basura, así fue que la gente que luego se convirtió en el grupo “Por nosotros” se dedicó primero a resolver ese problema para pasar después a otros, entre los que el fundamental y más relevante era y sigue siendo la puesta en funcionamiento nuevamente del tren, con la finalidad de que tanto Bavio como los pueblos que lo rodean puedan tener una oportunidad de crecimiento vinculada a este medio de comunicación y transporte.

### **Magdalena Larramendy**

La segunda entrevistada fue Magdalena, quien dedicó su vida entera a la enseñanza de niños y jóvenes y utilizó este medio hasta el momento de su cierre, ella explicó los hechos que lo rondaron desde una perspectiva formada a partir de conocimientos políticos y económicos de la época, por lo que su testimonio resultó muy esclarecedor de diversidad de factores que se pusieron en juego a partir de este suceso.

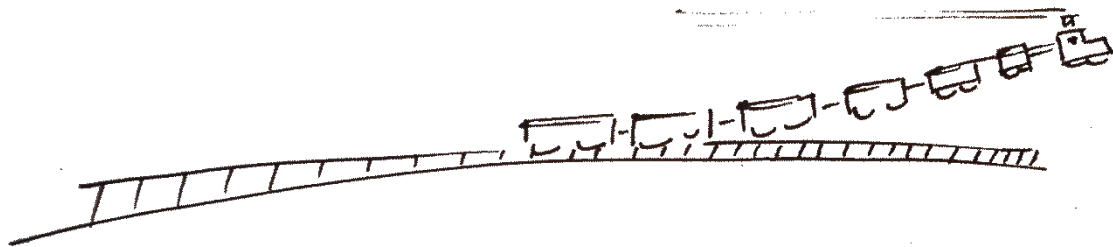
Habló sobre la aparición - casi repentina - de los camioneros y de las relaciones estrechas entre éstos y los gobernantes de la época y puso de manifiesto el conflicto con el ferrocarril y la insatisfacción de algunos por ser un medio que no retribuía ganancias significativas. Magdalena explicó cómo poco a poco fueron modificando la calidad del servicio férreo hasta desbstarlo por completo, primero deteniendo el mantenimiento, luego modificando los horarios y así sucesivamente hasta llegar al punto culmine en el que la gente ya no pudo contar con este transporte y debió optar por otros nuevos.

Con una memoria intachable, la protagonista recordó los años en que el tren implicaba un romanticismo y encanto especial, en que las mujeres se arreglaban para ir a la estación y los hombres esperaban pacientes la llegada de las maestras tan sólo para verlas bajar y tal vez, saludarlas. Tiempos en los que la conexión entre los pueblos era simple y accesible y el aire de progreso se percibía por doquier.









## Capítulo 3

### Berisso



## **Reseña histórica**

La localidad de Berisso se caracterizó desde sus inicios por ser puerto principal de comercio dado que su ubicación a orillas del Río Santiago le permitía una salida directa al Río de La Plata y, por lo tanto, al negocio con toda la zona.

Si bien en una primera instancia la compraventa que se estableció en este puerto era básicamente llevada a cabo por contrabandistas, le permitió a la ciudad establecerse con fuerza en la demanda marítima de entrada y salida de mercancías.

La violenta epidemia de fiebre amarilla desatada en Buenos Aires en el verano de 1870 - 1871, hizo que se clausuraran todos los saladeros que trabajaban sobre las costas del Riachuelo, ya que eran una gran fuente de contaminación y luego se otorgaran ventajas impositivas para radicarse en otros lugares del país. Juan Berisso eligió esa tierra despoblada situada al sur de Ensenada a orillas de un arroyo afluente del Río Santiago a fines de Junio de 1871, fecha que fue adoptada como fundacional hace muchos años y oficializada en el año 2001 por ley Provincial.

La fundación de la ciudad de La Plata en 1882 y la inauguración del puerto en 1890, generó que en 1904 se instalara el primer frigorífico, luego en 1915 el segundo y años más tarde la destilería de YPF y la Hilandería, todo este gran movimiento económico generó una enorme llegada de inmigrantes a tal punto que la población extranjera llegó a superar a la nativa para 1925.

La cercanía con la ciudad de las diagonales y la posición estratégica de comercio llevó a Berisso a un rápido fortalecimiento. Si bien nunca tuvo una estación propia de ferrocarril, hizo uso frecuente de las instalaciones de Ensenada por su proximidad y por la gran demanda de transporte desde y hacia la ciudad. La presencia de los frigoríficos y el puerto hicieron de este lugar un punto cosmopolita.

Pero una de las razones principales por las cuales es conocida esta ciudad está vinculada a la construcción del barrio obrero en el que actualmente viven decenas de familias, creado por orden de Eva Perón luego de que recibiera multiplicidad de pedidos de la gente que habitaba la zona, dado que las condiciones de vida que llevaban eran muy precarias (por lo general vivían en conventillos o pensiones).

La construcción de la estación fue posible gracias a la conchilla de Berisso, que era utilizada para la construcción del ramal.

## **El lugar**

De calles empedradas y casas bajas, Berisso sigue siendo claro reflejo de los diferentes rasgos culturales que se efectuaron debido a los grandes afluentes de inmigración. Cualquiera que haya estado allí debe haber conocido y transitado la calle Nueva York que se extiende de lado a la lado y en la que se pueden encontrar comercios de todo tipo.

El tránsito es bastante más tranquilo que el de una gran ciudad pero de todas formas tiene su ruido y movimiento propios. Las líneas de colectivos son las mismas que en la ciudad de La Plata y se ven circular constantemente por la avenida principal.

Un poco hacia las afueras crece el barrio obrero, hogar de muchos trabajadores que solían estar empleados en el puerto, los frigoríficos o la hilandería de Berisso y que hoy han sido heredados por sus hijos y nietos.

En este lugar las casas son todas parecidas, bajas y humildes, excepto alguna que otra que resalta sobre el resto porque fue modificada, y se encuentra bien ubicada con respecto a la ciudad y la salida a la calle principal.

La atención de la gente fue intachable, todos estuvieron dispuestos a colaborar con las dudas sobre el barrio e indicaron sin inconvenientes las formas de llegar a cada zona.

En el Museo de Berisso, llevado adelante por Luis Guruciaga, se pueden apreciar gran cantidad de elementos que dan cuenta de la historia del lugar: una serie de fotos de la época que muestran la realidad del momento, notificaciones de cierre del ferrocarril y de algunas de las empresas del lugar, bancos escolares antiguos, uniformes, vitrinas con elementos antiguos (relojes en su mayoría), carteles típicos de almacén, las letras gigantes que formaban el cartel del frigorífico Swift, relojes de pared (entre ellos el del frigorífico swift), cámaras de video y de fotos con sus respectivos tipos de película, bustos y esculturas.





## **Los entrevistados**

“Creo que en la vida se puede trazar una frontera muy precisa entre juventud y vejez. La juventud cesa con el egoísmo, la vejez comienza con la entrega a los demás”<sup>4</sup>

Contactar a los adultos mayores fue una tarea sencilla. Los autores del trabajo se comunicaron con la Secretaría de Cultura de la Municipalidad de Berisso donde les informaron sobre los dos personajes a entrevistar: Dora Roldán y Luis Guruciaga.

### **Dora Roldán**

Su madre fue una militante peronista muy reconocida y además, la responsable de la creación del barrio obrero en esta zona. Así que, muy orgullosa de ella, fue de lo primero que habló con mucho fervor, mencionando también la existencia de un libro que narra su vida y la importancia que tuvo en la política obrera de la región.

Si bien contó la forma de vida del momento y su visión sobre los hechos que rondaron al ferrocarril y su desaparición, en todo momento fue evidente su postura política y su visión del mundo desde la óptica de la lucha que tuvo que llevar a cabo su familia. Como hija de trabajadores de un frigorífico tuvo que enfrentarse desde la infancia a los modos de vida a los



que estaban sujetos en la época, deambulando por conventillos y luchando por acceder a una vivienda y modo de vida dignos.

Nora habló sobre lo importante que era la presencia del tren, cómo se transportaba mercadería proveniente de los frigoríficos y la hilandería así como toda clase de pasajeros.

La entrevistada se apropió de la historia de sus padres desde un lugar de mucho respeto e intentó durante toda su vida transmitirlo a la gente.

Al charlar con ella fue lo primero que surgió, una necesidad de contar los hechos que la circundaron pero desde el lugar del ejemplo o la enseñanza, denotando la importancia del traspaso de generación en generación para la conformación de una identidad común.

### **Luis Guruciaga**

Director del Museo de Berisso, hizo hincapié en la reconstrucción de la historia a partir de la recolección y corroboración de datos. Con un perfil más vinculado al estudio histórico se dedicó a narrar durante la entrevista todos los factores que llevaron a la construcción del ferrocarril en esta zona y las características del mismo, así como su posterior desaparición y las consecuencias de ello.

La misma organización de los elementos históricos por parte de Luis y su posterior exposición genera las representaciones compartidas sobre factores históricos relativos a la ciudad que no habían sido tratados con anterioridad. El entrevistado estableció un análisis respecto del



1924 El actual punto "B de Atocha"

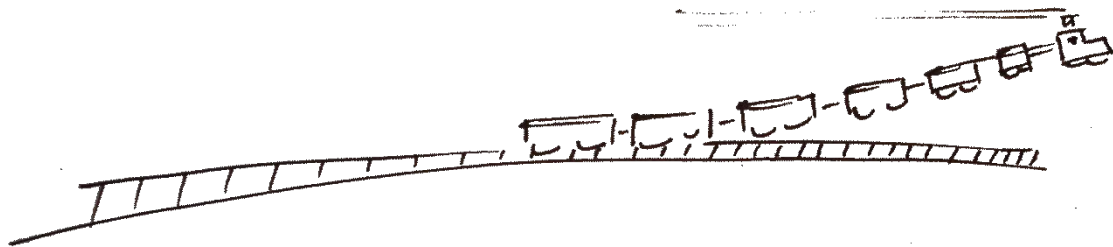


terreno arcilloso de Berisso y la relación de esta realidad con la creación de las vías y el terraplenamiento que posibilitó el paso del tren por allí, explicó las razones de su existencia y su posterior cierre vinculado con las decisiones gubernamentales de la época.

Explicó la importancia del funcionamiento de los frigoríficos y lo que esto ocasionó a nivel socio cultural, ya que la gran demanda de personal hizo que se necesitara mucha mano de obra y, por lo tanto, que muchas personas (inmigrantes en su mayoría) fueran a asentarse en el lugar para trabajar. Esta pluralidad de culturas viviendo y trabajando en un mismo lugar generó una identidad muy particular y fuerte que sigue en pie hasta el día de hoy, entendiéndose, en su mayoría, los habitantes de Berisso muy identificados con los resabios de sus propias culturas como inmigrantes y la nueva que se generó a partir del entrelazamiento de ellas.

La cuestión del cierre del ferrocarril surgió como un asunto lamentable, Guruciaga explicó a nivel socio económico lo que significaba la presencia del tren en localidades pequeñas y la influencia que había tenido éste en el crecimiento de otros factores socioculturales. Al igual que Nora, demostró la voluntad del regreso de este transporte a esta zona y a otras, considerándolo como la forma de comunicación nacional más eficaz y económica que el país ha tenido.





## Capítulo 4 La Plata



## Reseña Histórica

La elección del territorio para instalar la ciudad estuvo vinculada a dos factores principales: la cercanía con el Río de La Plata a través de Ensenada y el contacto directo con Buenos Aires gracias al ferrocarril. Pero lo más curioso del proyecto fue que implicaba la creación de una ciudad completamente nueva, ideada desde sus cimientos con criterio de perfección para ser la Capital de la Provincia.

Así surgió La Plata, fundada el 19 de noviembre de 1882 por Dardo Rocha y diseñada por Pedro Benoit sobre un cuadrado perfecto atravesado por dos diagonales principales que marcaban en sus vértices los cuatro puntos cardinales en representación del orden y progreso.

La necesidad de poblarla se hizo inmediata y, por tener la promesa de empleo administrativo bien pago, se planteó como un punto atractivo para gente de diferentes lugares del país. Bajo el cántico muy conocido en la época: “Me voy para La Plata, la nueva capital, que allí se gana mucho, con poco trabajar”, llegaron cientos de personas a habitarla.

En marzo de 1912 se habilitó el Ferrocarril Provincial para el traslado de pasajeros, dado que originalmente había sido creado como una forma de unión entre zonas aisladas y vastas, pero en 1961, debido al “Plan Larkin” - que implementó el presidente Arturo Frondizi a instancias de su ministro Álvaro Alsogaray y de Thomas Larkin (general estadounidense enviado al país como "asesor en Transporte" por el Banco Mundial) - se eliminó un tercio de los ramales y despidió a

miles de ferroviarios, quedando la Estación Meridiano V (a pesar de la multiplicidad de reclamos y huelgas de los empleados y vecinos) cerrada y abandonada.

Por su parte el surgimiento de Gambier estuvo también vinculado al tren. Como es sabido, su paso generaba una serie de cambios constantes y crecimiento acelerado, y, por lo tanto, un gran caudal de gente edificaba a su alrededor para brindar servicios a los viajeros o bien para trabajar con la empresa ferroviaria.

Así fue que se formó este barrio, lleno de mística e identidad. Corriendo más tarde la misma suerte que la estación Meridiano V de La Plata, al suprimirse el ramal, debió acomodarse a una nueva vida de silencio y abandono.

Ambas estaciones fueron re apropiadas y utilizadas con nuevos criterios. Meridiano V se convirtió en centro cultural, brindando a la comunidad talleres y actividades de recreación a la vez que convirtiéndose en sede de encuentro para adultos mayores. Por su parte la Estación Gambier (hoy Campito número 5) es la cancha de bochas más elegida y centro de recreación y encuentro también para gente mayor.

La resignificación de ambos espacios, que habían sido abandonados con la ausencia del tren y que se mantuvieron llenos de ratas y basura durante largo tiempo, implicó en los habitantes la reutilización de un lugar que les había brindado mucho como comunidad y la intención de no dejarlo desaparecer puso de manifiesto la voluntad fuerte de generar cambios positivos.



## Los lugares

"Tengo un trenecito ¡qué calamidad!  
Por estar viejito no podía jalar.  
Ahora tiene todo, pulman y radar  
y un motor de chorro para caminar"  
**El trovador - Corrido popular**

Meridiano V aun se encuentra rodeada del ambiente de la época, las casas que la enmarcan tienen todas las características del momento en que se instaló la estación. La calle ancha y empedrada sigue vigente y le da la bienvenida todos los fines de semana a una gran feria donde se montan puestos de todo tipo y se puede escuchar música en vivo o bailar al compás de una batucada.

Se creó una biblioteca, un espacio para talleres y clases, y otros para exposiciones de arte (fotografía, escultura, pintura), todo esto con la intención de devolverle la vida a un lugar que siempre sintieron como parte de su identidad.

Si uno de pronto se pone a pensar qué pasaría con el barrio Hipódromo si de buenas a primeras se cerrara éste establecimiento, la crisis para la gente sería terrible. La mitad se quedaría sin empleo, verían sus casas incompletas y abandonadas con los stud vacíos y el silencio lo colmaría todo.

Se puede pensar en la desaparición del tren de esta misma forma, ya que toda la gente que vivía alrededor de la estación tenía vinculación con el mismo, no sólo laboral sino también emocional. Para la gente del barrio todavía hoy es melancólico recordar el sonido de las locomotoras llegando, el crujir de los vagones, la vibración en el suelo y el vapor denso en el aire.

Pero en Meridiano V no se quedaron con la tristeza y el romanticismo, convirtieron el recuerdo del tren en algo positivo. Volvieron a generar que la estación se llenara de gente como en otras épocas y encontraron una forma creativa y solidaria de ofrecer algo más a través de la feria, siendo hoy un paseo casi obligado de fin de semana para muchos que eligen volver al lugar que siempre significó unión y comunicación.

El campito Nº 5, o vieja estación de Gambier, cumple una función social similar. Luego de muchos años de abandono, fue restaurada y convertida en centro para adultos mayores y museo del ferrocarril. La cancha de bochas y la mesa de pool están siempre ocupadas, y adentro hay partidos de cartas o bingo.

Este encuentro cotidiano demuestra la voluntad de comunicación y unión de la gente del lugar, su deseo de seguir en contacto y transmitir su experiencia a otros. Aquí se ponen en juego relaciones interpersonales de muchas clases, desde cursos de tejido a clases de yoga, pero sobre todo, la transmisión de anécdotas y cuentos.



ESTACION PROVINCIAL

## Los entrevistados

“No nos engañemos: la imagen que tenemos de otros pueblos, y hasta de nosotros mismos, está asociada a la historia tal como se nos contó cuando éramos niños. Ella deja su huella en nosotros para toda la existencia”<sup>5</sup>

### Beatriz Belo

Ex administrativa ferroviaria, vecina del barrio y actual miembro del grupo de adultos mayores que se reúnen en la vieja Estación de Meridiano V, mencionó la importancia del encuentro que se lleva a cabo allí diariamente cómo intercambio generacional que posibilita el crecimiento mutuo y el fortalecimiento de lazos entre las personas del lugar y otras.

Beatriz habló sobre la alegría que generó la restauración de la estación para la gente del barrio y de la ardua tarea que fue recolectar información y fotografías de la época para armar el museo del ferrocarril que funciona hoy allí. Mencionó el trabajo conjunto de muchas personas para recuperar la memoria de lo que fue el tren para el lugar y para la gente, así como la importancia del intercambio de todos estos factores con los jóvenes.

Dejó vislumbrar una lucha interna relacionada con una búsqueda de superioridad constante de los grupos que funcionan allí. Por un lado los ferroviarios que sienten tener un derecho mayor

que el resto de la gente, que trabaja y utiliza la estación, por haber brindado servicio en el ferrocarril y por otro lado el centro de adultos mayores en el que trabaja Beatriz, que se siente parte desde el usuario y desde la reconstrucción histórica que ha realizado a partir de la búsqueda de fotografías y elementos de la época con el fin de montar una muestra permanente que puede verse en el lugar.

Pero esta riña no es más que la voluntad compartida de protagonismo en la historia del tren, en el legado que les dejó, y demuestra que aunque la estación se haya cerrado hace decenas de años aún hoy el ferrocarril sigue vigente en la identidad y en la cultura del barrio, así como en el corazón de la gente.

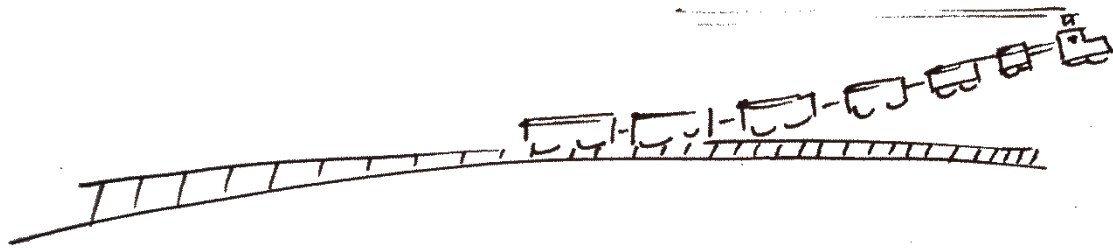
### **Carlos Gullo**

Presidente del centro para la tercera edad del campito N°5 de Gambier, señaló la importancia que tuvo la restauración de este espacio para la sociedad, que luego del cierre del ramal quedó completamente abandonado funcionando como depósito de basura del barrio.

La existencia del tren sostenía un grupo de pertenencia e identificación que se debilitó cuando se fue el último vagón, pero con la restauración y reutilización del espacio se fueron generando nuevas formas de reconocimiento y unión social por parte de la gente del barrio.

Hoy es el lugar más elegido para ir a jugar con los chicos o para sentarse a almorzar en los días de calor, y sólo es cuestión de decir la palabra tren para que salte alguno de la mesa de cartas

para explicar apasionadamente lo que significó para todos, el encanto que tenía y lo bien que le había hecho a Gambier cuando funcionaba, poniendo de manifiesto la fuerza que tuvo en la conformación del lugar y de sus vecinos.



## Capítulo 5 Ensenada





## Reseña histórica

Famosa por haber sido escenario de dos luchas históricas relevantes a nivel nacional, como fueron: la segunda invasión inglesa en 1807 y el combate de Monte Santiago en 1827, y por ser desde sus inicios -entre 1782 y 1789- uno de los puertos más importantes de la Argentina.

Fue adoptada desde un principio como paso de un servicio de mensajería que iba desde Buenos Aires hasta Magdalena y designada en 1881 como la primera Capital de la Provincia de Buenos Aires, mientras que se construía La Plata que la reemplazaría y de la cual dependió posteriormente hasta 1957 cuando se le restituyó por decreto su autonomía.

Es una de las ciudades más antiguas de la zona y fue la capital del contrabando por muchos años. Antonio Gutiérrez Barragán, quien había comprado estas tierras en 1629 se dedicaba al mercado negro y trata de esclavos africanos poniendo de manifiesto el perfil y los intereses del lugar dio inicio al puerto contrabandista más conocido en la historia Argentina.

Debido a este fenómeno de comercio ilegal, el Gobernador de Buenos Aires ordenó construir en 1734 un fuerte al que denominó Fuerte de Barragán y que sirvió como un freno al constante tráfico con Portugal.

Éste resultó clave en las batallas que se libraron en la zona y, si bien se dañó varias veces por la constante crecida del Río de La Plata, fue reconstruido y considerado fundamental para la protección del lugar y para 1985 se convertiría finalmente en Museo Histórico.

A la vez que sitio de comercio constante, Ensenada se caracterizó por recibir continuamente tripulación de buques e inmigrantes. Y en los años de la epidemia de fiebre amarilla, que tuvo lugar en Montevideo, sirvió como refugio para las personas que fueron puestas en cuarentena.

## **El lugar**

La multiplicidad de culturas que llegó hace cientos de años conformó lo que hoy se ve como una sociedad que, si bien se encuentra unida por un fuerte vínculo identitario, aun conserva muchas características multiculturales en sus costumbres y arquitectura.

De casas bajas, pintorescas, de varios colores, frentes de chapa y puertas de madera pintada, se conjugan para hacer de éste un lugar diferente y atractivo.

La gente es muy servicial y no escatima en dar instrucciones sobre dónde y cómo encontrar lo que se necesita, poniendo de manifiesto su perfil de ciudad pequeña y preocupada por el bienestar del visitante que se acerca.

Ensenada tiene un encanto particular en el aire, que se hace evidente en sus calles y espacios públicos, su gente se caracteriza por conocer mucho de la historia y las viejas costumbres.

Se viste de fiesta cada año para llevar a cabo su popular y conocida recreación histórica de los eventos que allí tuvieron lugar. Desde el desembarco de los ingleses hasta las luchas y la reconstrucción de la ciudad, es protagonizado por sus propios habitantes, convirtiéndose en un festejo al que concurren miles de familias.

## Los entrevistados

“[...] la trampa está tanto en confundir el rostro con la máscara [...] como en creer que pueda existir una memoria sin un imaginario desde el que anclar el presente y alentar el futuro”<sup>6</sup>.

Luego de no haber tenido éxito con los contactos conseguidos a través de la Municipalidad, un sábado por la mañana, se recorrió la ciudad en busca de distintos Centros de Jubilados para poder seleccionar los protagonistas indicados.

Los tres primeros se encontraron cerrados y al llegar al cuarto, “Centro de abuelos de Ensenada”, la gente fue amable y entre charla y mate mencionaron a distintos personajes hasta coincidir en que de todos los nombres sólo dos se adaptaban a los objetivos.

Papel y birome en mano, se tomó nota de sus direcciones para emprender camino hacia el contacto con ellos.

La primera entrevistada fue Nora Carballo, una artista que recientemente pintó un mural con los cuatro trasportes importantes de Ensenada: el carruaje, el ferrocarril, el tranvía 4 y el micro 13. Al llegar a su casa se le explicó la razón de la visita y la artista se vio entusiasmada con la idea de la entrevista a tal punto que accedió a realizarla en ese mismo momento, y como no podía ser otra manera, el lugar seleccionado fue frente a su obra.

Una vez terminado el encuentro con Nora, se continuó hacia la casa de Juan Carlos Martínez, de pared de chapa, característica típica de Ensenada.

## **Nora Carballo**

De pie frente a su mural explicó que retrató los cuatro transportes que existieron durante el devenir histórico de su ciudad, un carruaje, una locomotora, el tranvía 4 y el micro 13, por la importancia que tuvieron en el desarrollo social, cultural y económico de Ensenada.

En su voluntad de retratar la historia de forma coherente, las descripciones de Nora estuvieron plagadas de una gran contextualización.

Respecto al carruaje, lo describió como una herramienta que en realidad no era para todos sino para aquellos que tenían cierta posición económica, y relacionó la vieja locomotora con las redes ferroviarias del país, destacando la importancia que tuvieron en años pasados y subrayando que actualmente deberían estar más presentes en las políticas de gobierno.

Luego llegó el turno del Tranvía 4, recordó aquellos paseos que de niña realizó acompañada por su abuela remarcando que antes los adultos mayores tenían otra importancia y que sus vivencias e historias eran tomadas en cuenta por los jóvenes.

Para el final de la entrevista, Nora se puso seria y explicó que el tren fue muy importante no sólo por el transporte de mercaderías sino también por las relaciones humanas que se hacían durante los viajes, y destacó lo bueno que sería para Ensenada y el país recuperar el pasado auge ferroviario.



## **Juan Carlos Martínez**

Se vio entusiasmado con la temática aunque tras el encendido de la cámara se mostró un poco tímido, esta sensación lo llevó a ser sintético al desarrollar sus ideas, convirtiéndose en un testimonio corto y contundente.

Juan contó que el ferrocarril iba de la plata y desde allí a capital y que era muy bueno debido a que el viaje era más económico y familias enteras podían movilizarse. Por otro lado, también se refirió a las demás redes ferroviarias destacando la gran unión nacional que generaban y, a modo de ejemplo, explicó que cuando la gente salía de vacaciones usaba principalmente este medio hacia las distintas ciudades del país, ya fuesen estos puntos turísticos o no.

De la mano de estas ventajas relacionadas al tren añadió un análisis desde su aspecto netamente económico, como fuente laboral nacional, fue en este punto donde los destacó como una herramienta que creó miles de puestos de trabajo, remarcando la importancia que esto tiene para un país.

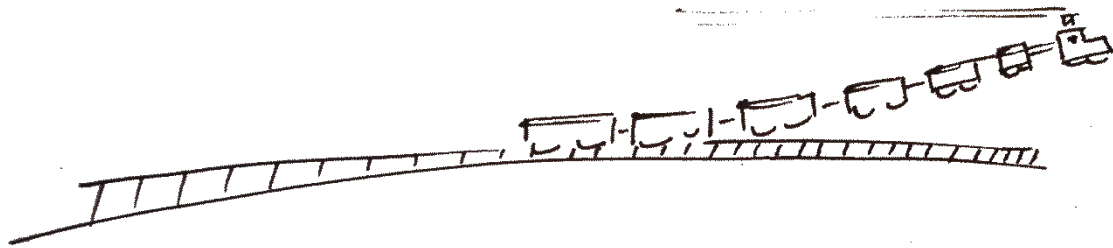
Reflexionó sobre las malas políticas que llevaron al cierre de varios ramales, entre ellos el de Ensenada – La Plata, que no tuvieron en cuenta el incentivo para el desarrollo regional que implicaba su paso y que era sustento laboral para miles de argentinos.

Por último, recordando aquellas épocas doradas del ferrocarril, Juan dejó en claro que debería ser nuevamente fomentado y activado para que pueda existir un proyecto serio para la Argentina.









## Capítulo 6 Brandsen



JEFE

ARGENTINO

ORARIO DE RECOLECCION



## Reseña Histórica

La creación de la estación dio origen a la ciudad que diez años más tarde se conocería como Coronel Brandsen. Todo comenzó cuando se inauguraron el 7 de enero de 1864 las obras del Ferrocarril Sud que unían la Ciudad de Buenos Aires con Chascomús, dicho ramal se abrió bajo la Gobernación de Mitre en tierras donadas por uno de los grandes testaferros de la época Don Pedro José Ferrari.

El 21 de octubre y por Ley se conformó con parcelas de Ensenada y Ranchos la ciudad que hoy lleva el nombre del Coronel Federico Brandsen, recibiendo dicha denominación por sugerencia de Don Ferrari, quien fue considerado su fundador. Éste, como primer juez de Paz del territorio, eligió ese nombre en honor a un militar de las luchas por la independencia nacional.

Aunque la historia hable por sí sola es importante destacar que la estación de ferrocarril, llamada en esos años estación Ferrari, fue la que dio origen a la ciudad. Como en la mayoría de los pueblos de Buenos Aires, la gente se agrupaba y levantaba su hogar al paso de este medio de transporte. Dichos asentamientos, buscaron estar conectados con el resto de la provincia y tener al alcance los productos alimenticios y demás mercancías que venían de tierras transitadas exclusivamente por él.

Actualmente la estación de Brandsen se encuentra sobre la calle que lleva el apellido de su fundador y de allí parte diariamente un tren que tiene como destino Constitución. El ramal que unía a ésta con La Plata fue cerrado en la década del 70 quedando como únicos medios de

transporte público que unen ambas ciudades, los colectivos de línea de dos empresas diferentes pero con iguales frecuencias y mismo valor (El Rápido Argentino y el Platense).

Paradójicamente, la estación de trenes cumple la función de terminal de colectivos y allí el tránsito no es menor, sino todo lo contrario, superando los 25.000 habitantes actualmente, en las zonas aledañas a la estación se pueden observar una gran cantidad de personas que pasan a diario y toman el colectivo hacia la ciudad de las diagonales.

## **El lugar**

De primeras se nota un ritmo menos acelerado que el de La Plata, pero el significativo número de habitantes da cuenta de que es sólo una primera sensación. Al llegar se puede sentir que hay menos ruido en las calles y que los autos no pasan agresivamente sino todo lo contrario; todavía en Brandsen niños y jóvenes juegan en las calles y los abuelos charlan en la vereda con los vecinos.

Como el colectivo termina su recorrido en la estación de trenes no fue difícil encontrarla, la misma conserva prácticamente la fachada original y se encuentra en buen estado. Sobre la calle Ferrari bajan todos aquellos que terminaron su recorrido y suben los que tienen que hacer algún viaje interno en un colectivo de línea.

Del otro lado, están las vías que sólo llevan a Constitución, y un par de perros que parecen ser los buenos amigos del lugar.



BOLETERIA



## **El entrevistado**

### **Carlos Ezcurra**

Vive con su mujer a cuatro cuadras de la estación, ferroviario de toda la vida, dedicó al tren 45 de sus 84 años y aún conserva con gran nitidez los recuerdos de lo que fue el mundo alrededor de este transporte, las estaciones, la gente, los sonidos y la comunicación.

Al cruzar las puertas de su casa se observa su gran pasión, las imágenes de trenes, pequeñas ilustraciones en madera con la misma figura, fotografías de viejas estaciones en donde aparece él de joven y múltiples recortes de diarios se despliegan en todo el lugar poniendo de manifiesto la importancia que tuvo y tiene el ferrocarril en su vida.

La entrevista se dividió en dos etapas: la primera fue más que nada para entablar confianza y la segunda se vinculó estrictamente con un análisis profundo de la vida ferroviaria de este interesante personaje.

A modo de introducción, Carlos mencionó que su ingreso se produjo el 21 de mayo de 1945 en la estación Coronel Brandsen, del ferrocarril Sud, en donde desempeñaba tareas generales por su condición de Peón Supernumerario, explicó que los trabajos que realizó por esos años eran de carga y descarga de bultos de encomienda y posteriormente fue designado a relevar licencias como guardabarreras en el paso nivel de, como él lo llamó, “la 44”.



Luego de estas tareas fue trasladado a Altamirano, conocida por tener un tráfico intenso de trenes de carga y pasajeros, y tiempo después trabajó en la Estación Jeppener, volviendo 8 meses más tarde a Altamirano a ocupar el puesto de Aspirante de Guarda, categoría en la cual comenzó a hacer carrera hasta llegar al máximo puesto de Inspector de trenes y boletos.

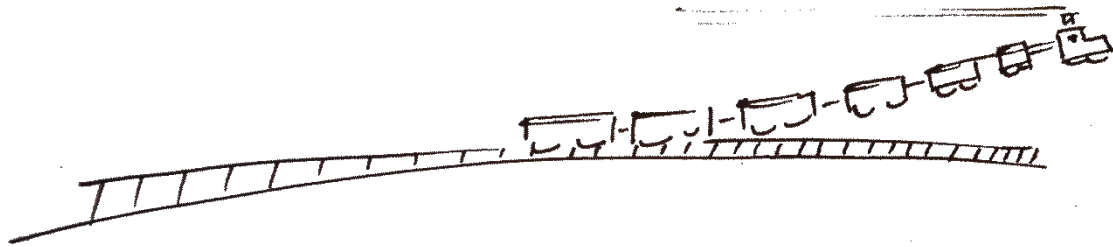
Comentó con gran entusiasmo acerca de la posibilidad que tuvo de trabajar en Ingeniero Jacobacci -Río Negro- a bordo del conocido tren “La Trochita” durante 15 años y lo llamativo de su testimonio fue que en ningún momento hizo hincapié en el desarraigo sufrido producto de las diferentes condiciones de vida, la lejanía de las relaciones familiares, las cuestiones climáticas y de costumbres de la zona, sino que habló alegremente sobre el funcionamiento del tren, las dificultades de la zona montañosa al andar sobre el riel lleno de nieve y los buenos recuerdos que le quedaron de esos años.

Durante toda su carrera fue fiel a su labor y su compromiso no se limitó sólo a las tareas que demandaba el activo funcionamiento del tren sino que además militó en la “Unión Ferroviaria”, organización política que fue cerrada durante los primeros años del proceso militar. Carlos no concebía que los compañeros estuvieran desamparados de representación gremial así que comenzó un trabajo de “hormiga” (como él lo llama) comunicándose personalmente con todos los empleados ferroviarios y haciendo eco de las diferentes inquietudes de los asociados.

Dicha ideología, firmemente sentada en ideales compartidos y sentidos resignificados, parecía no temerle a las botas que dejaron una huella siniestra en la historia Argentina.

Carlos Ezcurra no paró su militancia al jubilarse y actualmente sigue escribiendo notas para el diario local cuando tiene oportunidad, sobre todo para cada 30 de agosto, fecha en que se celebra el día del ferroviario.

El activismo de Carlos se construye con sus historias pasadas en relación al presente para ampliar y colaborar con el desarrollo de un futuro. En cada oportunidad se pone en la tarea de contar a todo aquel que se interese en escuchar o leer cómo fueron los años dorados del ferrocarril y qué sería de nuestro país si este medio funcionara y resalta siempre en sus testimonios cuál fue el desencadenante final del cierre del tren y de qué forma las políticas de turno buscaron sabotearlo dejándolo totalmente en la ruina.



## **Reflexiones finales**



La experiencia compartida entre entrevistados y entrevistadores resultó ampliamente gratificante por los caminos que fueron transitándose en cada testimonio. Como un doble juego entre ellos, las historias iban surgiendo y complejizándose entre emociones y silencios, y cada anécdota o recuerdo se convirtió en un capítulo innovador en cuanto a la historia del tren y de los pueblos en los que se trabajó.

Si bien el motor principal de este libro fue la reivindicación social y cultural del adulto mayor como fuente de conocimiento, a la vez que la posibilidad de generar una nueva visión sobre la historia del ferrocarril, los sucesos que tuvieron lugar en cada viaje y en cada entrevista fueron enriqueciendo el trabajo desde un lugar inesperado.

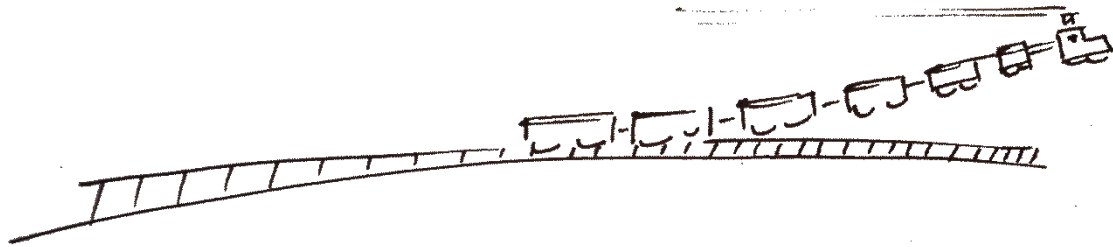
La interrelación que se pretendió en una primera instancia se llevó a cabo desde sus propios autores, cuando en cada entrevista se hizo evidente la brecha generacional y la importancia de aprender a escuchar desde otra perspectiva. Los propios entrevistadores fueron los primeros en sentir lo fructífero del intercambio generacional para la revisión del pasado, el análisis del presente y proyección de un futuro.











## **Referencias Bibliográficas**



---

<sup>1</sup> Carretero M. (Cap. 2, P. 175) “DOCUMENTOS DE IDENTIDAD. La construcción de la memoria histórica en un mundo global”. Ed. Paidós SAICF. Defensa 599, Buenos Aires. 1º Edición. 2007

<sup>2</sup> Carretero M. (Cap. 1, P. 58) “DOCUMENTOS DE IDENTIDAD. La construcción de la memoria histórica en un mundo global”. Ed. Paidós SAICF. Defensa 599, Buenos Aires. 1º Edición. 2007

<sup>3</sup> Carretero M. (Cap. 2, P. 171) “DOCUMENTOS DE IDENTIDAD. La construcción de la memoria histórica en un mundo global”. Ed. Paidós SAICF. Defensa 599, Buenos Aires. 1º Edición. 2007

<sup>4</sup> Hesse, H. (Cap. Juventud y vejez p.132) *Lecturas para minutos*. Ed. Alianza. Milán 38, Madrid. 4º edición. 1978

<sup>5</sup> Ferro, M. (1981, p. 9 de la trad. cast.): *comment on raconte l’Histoire aux enfants à travers le monde entier*, París, Payot (ed. Francesa actualizada:2004). [Ed. Cast.: *Cómo se cuenta la historia a los niños del mundo entero*, Buenos Aires FCE, 1993.]

<sup>6</sup> Barbero, J. M. (Intr, P.37). *De los medios a las mediaciones: Comunicación, cultura y hegemonía*. Ed.: Anthropos, Rubí, Barcelona. México: Universidad Autónoma Metropolitana. Azcapotzalco. 6º Edición 2010.