

DÍA 1: En el principio fue Bavio.

La mañana despertó soleada. El cielo se cubrió de celeste para alumbrar nuestro primer acercamiento al campo. Los tres partimos de nuestros respectivos hogares, dirigiéndonos a un mismo punto de encuentro: 17 y 71, la Vieja Estación Provincial de La Plata. Allí aguardaban dos combis con pasajeros ansiosos por llegar a Bartolomé Bavio; en su mayoría eran mujeres de mediana edad, que anticipadas, habían arribado a la parada mucho antes de las 10 AM, el horario convenido.

Fernanda fue la primera en llegar. Luego hizo lo propio Daniela, pero faltaba lo principal, la cámara, que estaba en poder de Carlos, quien todavía no había aparecido. Pasaron las 10, y las "y cuarto", hasta que decidimos rastrearlo vía telefónica; la voz que no hubiésemos querido que atendiera, lo hizo, era Carlos que del otro lado avisaba que se había quedado dormido. La desesperación empañó la ansiedad de esta primera salida. En otra esfera las mujeres con sus canastas repletas, repetían insistentemente: "Y Juancito, ¿qué esperamos?". Juancito, es Juan Montiel, un joven platense que trabaja en la Estación Provincial y es cabeza del grupo que allí se junta y colabora con "la movida" baviense por la recuperación del ramal.

Casi 10:20 arribó Carlos, llevando consigo una cámara Panasonic digital, prestada amablemente por Juliana, y un trípode para el uso de la misma. Enseguida debimos subir al transporte y partir para la gran fiesta de Bavio que nos esperaba con los brazos abiertos.

Ya en la camioneta conocimos a Walter, un fotógrafo experimentado. Nos contó su idea: trabajar con la historia de los ferrocarriles en la provincia de Buenos Aires, fotografiando las distintas estaciones abandonadas.

Walter es un baviense puro; vivió allí durante aproximadamente veinte años, sus hijos nacieron en ese lugar, y parte de su vida se hizo y deshizo allí. Nos cuenta que vivir en un pueblo tiene sus pro y sus contra "como todo", pero que él necesitó huir; "uno se va encerrando cada vez más, vive de las boludeces, del chusmerío, etc. Respirás aire puro, pero dejás de hacer otras cosas que antes hacías, como leer, escuchar radio, mirar los diarios". Una depresión muy grande llegó a su vida, y en el momento de contactar a una psicóloga, ésta le dijo: "Se tiene que ir de acá. En tres meses se suicidaron diez pibes de entre 18 y 25 años, váyase a la ciudad". Y así fue. Armó sus valijas, y dejó su casa ubicada frente a la Estación de Bavio.

Hoy, al llegar a la localidad, Walter nos muestra esa edificación. Es un sitio algo abandonado, a pesar de que está habitada por un primo del fotógrafo. Su fachada permanece vieja, algo descuidada. Posee una ventana grande, y una entrada en el costado, Walter toma una fotografía y mira, algo nostálgico.

En Bavio se festejan los 120 años del primer arribo del ferrocarril a la localidad: algo paradójico si se tiene en cuenta que hace casi treinta años, los habitantes dejaron de ver la locomotora y su furgón. Pero es así, se trata de una modalidad de protesta en forma de festejo, de reunión. Hasta llegar allí, no habíamos podido imaginar con qué nos íbamos a encontrar.

Entendimos que simplemente no entendíamos de qué iba la cosa, porque nunca habíamos vivido algo semejante en nuestros lugares de residencia.

En torno a la estación que ya no se usa como tal, pero no se encuentra abandonada, se alistaban puestos de toda especie; venta de artesanías, expendio de comidas y bebidas (pastelitos, torta fritas, empanadas, locro, asado, gaseosa, vino, etc.). Aquel predio permanece cuidado pues existe una asociación dedicada a preservar la historia de los trenes en la provincia, y se encarga del mantenimiento de las instalaciones: cortan el césped, colocan vías cuando éstas son robadas, conservan la arquitectura de las estaciones y más. En el medio de los diferentes puestos armados y atendidos por pobladores del lugar, un grupo de mesas albergaban a la mayoría de la gente, dispuesta a sacar sus termos para iniciar la primera ronda de mate del día. En las afueras del lugar, en la calle principal llamada Almafuerte, donde se encuentra la que fuera la casa de Walter, los altoparlantes anunciaban el inicio de la carrera de ciclismo profesional. Aproximadamente cien ciclistas de distintos lugares participaban del evento. Más tarde una entrega de premios, condecoraría a los más destacados.

En primera instancia, nos dedicamos a hacer una gran vista del lugar. Tomamos mate, comimos pastelitos, y conversamos acerca de las bondades del día y del gran evento del que éramos partícipes. La gente se mostraba contenta, de buen humor; todo Bartolomé Bavio, y muchos ciudadanos de La Plata.

La expectativa mayor se centraba en un único lugar, mejor dicho en la novedad, la esperanza: el denominado microtren;

una formación de color verde del tamaño de un colectivo, pero realizada para ser trasladada mediante rieles. Una empresa constructora de Capital Federal es la promotora de tal emprendimiento. El vagón se creó a los fines de generar un modelo nuevo de tren, propuesto para ser probado en las vías correspondientes al ramal del Ferrocarril del Sud.

La campana, en versión bocina moderna, volvió a sonar durante el curso del día en los viajes de bautismo, que no alcanzaron más de mil metros, pero lograron la atracción de todos los concurrentes. El microtren se trasladaba por las vías, a pesar de que están consideradas -dentro de la Secretaría de Transporte- rieles muertos, por lo que allí no debería circular ningún medio. Sin embargo, ante la vista gorda del Intendente y del Secretario de Cultura de Magdalena, Roberto Zungri, partió reiteradas veces llevando consigo las ilusiones y sonrisas de decenas de habitantes.

Ya entrada la tarde, Zungri se subió al estrado principal, montado sobre un viejo camión de carga, para hablar del aniversario de la llegada del primer tren, de la vida en los poblados cuando todavía circulaba, del pleno empleo, y de la tristeza que significó la muerte del Tren Lechero. A su vez, agradeció a la gente presente, mencionó el esfuerzo de la agrupación "Por nosotros", creada en torno a la ilusión de una posible vuelta del ferrocarril, y destacó la esperanza que auguraba la creación del microtren. Recalcó que el pedido se hacía desde la unión y la legitimidad, con una fiesta, con gente cálida, con cosas ricas para comer, y con linda música para escuchar.

Terminadas sus palabras, el sector que conserva la fachada antigua de la estación, con sus olores y elementos vigentes (oficinas, baños, carteles, campana), se vistió de escenario para recibir a varios ballets de folclore que desgastaron zapatos en el suelo de Bavio. El último número fue la exposición de una obra de teatro, donde se mostraba la historia de epopeya y posterior deceso del tren, al ritmo de canciones alusivas, que manifestaron críticas a los odiados de siempre, y compromiso y confianza en la gente que gritaba "Sí al tren".

Nosotros, siempre juntos, y Walter, haciendo un trabajo solitario, nos dedicamos a almacenar imágenes de todo aquello que parecía interesante, lindo, suficiente. Miramos, observamos, preguntamos, y nos encontramos. Encontramos a Magdalena Curone, por ejemplo, una maestra de aproximadamente 90 años, que dice que en Bavio "se vive mucho por el aire". En tan sólo segundos nos habló del sentido lúdico del ferrocarril, sus anécdotas, la risa en los vagones, la tristeza por la partida. Concordamos encontrarnos nuevamente con cámaras incluidas. Es así que, no mucho tiempo después, iríamos a la casa de Magdalena para hablar de una vida teñida por la presencia/ausencia del tren.

Conversamos con mucha gente más. Es cierto que en un pueblo chico, la gente es más amable. Todos se acercan, se ofrecen a ayudar.

Prácticamente habíamos cumplimentado nuestra jornada de trabajo, visitando los antiguos vagones hoy convertidos en galerías de exposición de obras plásticas realizadas por niños de la biblioteca, y muchos otros sectores del lugar.

Sentados nuevamente, tomando mate en el andén, hablando de periodismo, y de periodistas que admiramos, recibimos una noticia que nos dejó estupefactos; desde Quilmes y vía celular nos avisaron que Mario Mazzone había fallecido. Como si fuera un familiar muy cercano o un amigo entrañable, la pérdida nos llegó al cuerpo. Nos preguntábamos qué había pasado, especulábamos con la posibilidad de un accidente “porque el viernes estaba lo más bien”, y otras tantas conjeturas. Allí nos quedamos pensando en lo corta e impredecible que es la vida, y de cómo uno llega a querer sin conocer a seres que sólo ha visto o escuchado todos los días.

Volvimos a las combis para emprender el camino de regreso. Pensamos en lo lindo que lo habíamos pasado, en lo placentero de hacer una Tesis de este estilo: comiendo, tomando sol, disfrutando. Estábamos conformes con nuestra primera experiencia, confiábamos en que nuestro registro audiovisual fuera óptimo, y nos dedicamos a planear lo que seguía. Decidimos que en los próximos días nos encargaríamos de finiquitar el Plan de Tesis, y que antes, pero con más exclusividad durante las vacaciones de invierno, nos dedicaríamos a la concertación de entrevistas, cámara en mano en los lugares programados.

Llegamos a la Estación Provincial, nos despedimos con un “nos vemos el viernes”, y cada uno partió para su lado, eligiendo el punto cardinal correcto para arribar al hogar.

DÍA 2: "Soy por el cemento (o no soy)"

Amaneció frío, nublado, triste. La mañana nos deparaba una jornada de trabajo ardua, y el clima no era del todo propicio para llevar adelante una rutina de grabación de muchos exteriores. Sin embargo subimos al micro que nos depositaría en Pipinas, con alegría, ganas y entusiasmo. El viaje tuvo una duración aproximada de dos horas. En el mismo repasamos minuciosamente toda la escalada que debíamos cumplimentar.

Al llegar a destino, nos encontramos con un panorama de pueblo algo deshabitado, con poco movimiento, "desolador", en palabras de Fernanda. Algo nos sorprendió inmediatamente luego de nuestro arribo; en la vereda de la calle principal -dado que allí se alistan los pocos comercios de la localidad- descansaba un teléfono público, con cabina vieja, como aquellos que en nuestras zonas desaparecieron a principios de la década del noventa.

En ese mismo lugar un comerciante nos indicó el camino para llegar al hotel. Aunque no resultó tan evidente, nosotros entendimos, por las miradas incesantes de la gente que circulaba por allí, que nuestra llegada había revolucionado el pueblo.

Caminamos unas cuantas calles de tierra hasta dar con el albergue. El Hotel Pipinas se encuentra enfrente de la antigua fábrica cementera "Corcemar". No es casualidad, pues el recinto de hospedaje era propiedad de la empresa, y en él se alojaban los obreros del lugar. Tras el cierre de la fábrica, al unísono cerró el hotel, el club y el cine.

La historia de Corcemar camina a la par de la historia de Pipinas. El pueblo surgió como lugar en el mundo en el mismísimo momento en que la cementera empezó a andar su marcha. Así lo refleja el discurso uniforme de la gente.

Durante épocas largas, más del ochenta por ciento de los pipinenses se encontraron afectados laboralmente a este monstruo de fábrica que hoy descansa en el mismo lugar de siempre. Las voces de los pueblerinos hablan de que a ellos nada parecía importarles a excepción de los vaivenes de la empresa: "no nos interesaba qué gobierno estaba, si hacía o no hacía, total a nosotros nos daba de comer la fábrica". Pero como en muchos otros sitios, consecuentemente con las medidas de la fatal década del noventa en donde el proyecto industrial de país, macerado durante años, se echó por la borda a través de una propuesta política privatizadora, Corcemar cerró sus puertas. En realidad fue vendida a otra planta cementera, Loma Negra, pero para los habitantes de Pipinas todo culminó allí, en el momento en que "su" fábrica, pasó a manos de unos desconocidos. De hecho, a la hora de referirse al lugar, todos lo hacen usando el nombre "Corcemar", por más de que hoy día repose en la planta un letrero que dice: "Loma Negra, planta Pipinas".

La identidad de Pipinas se construye diariamente en torno a las historias conectadas con la fábrica, los recuerdos de las jornadas de trabajo, los sueldos abultados, el orgullo de ser sede de una industria de semejante magnitud, las indemnizaciones a largo plazo, la tristeza de su cierre, y el museo de hoy en el que reposan restos de manufactura.

Al entrar a esa fábrica, la que todos nombran, y nosotros no conocíamos, sentimos una sensación muy extraña. Tal vez soledad, tal vez desasosiego. Se nos hizo cuesta arriba entender el abandono en el que se encuentra sumido un lugar que funcionó como fuente laboral exclusiva de tantos hombres de la zona.

Era una mañana fría. Y este clima sumado al otro, al desolador panorama, hicieron que no permaneciéramos demasiado tiempo allí. Pero hubo algo que nos llamó la atención y no podremos reflejar en nuestro video, debido a que no pudo ser captado: el sonido. Al ingresar a uno de los galpones de la fábrica creímos oír voces que se amplificaban en el ambiente: voces, susurros, conversaciones bajitas, como si todavía hubiese presencia, alguien, obreros trabajando. No podemos manifestarlo a través de imágenes, sólo lo contamos con palabras.

Esa tarde debimos presentarnos en una vivienda situada en el costado céntrico de Pipinas (pues allí se encuentra la dependencia municipal, la comisaría, la escuela, la salita, la iglesia y la plaza). Allí nos esperaba Quicho Peralta, un hombre de más de setenta años, reconocido por sus vecinos como el ciudadano más idóneo para conversar con nosotros. Su esposa, una señora muy amable, nos ofreció torta y mate, y nosotros accedimos gustosamente; sucede que era un día "helado" y tanto tiempo grabando a la intemperie nos había transformado el cuerpo en cubito.

Enseguida Quicho, que en realidad se llama Arnolfo, se prestó a hablar sinceramente de su historia, de Pipinas, del amor por el folclore y la tierra, y de los versos de su libro

“Retazos de mi suelo”. Allí nos quedamos aproximadamente dos horas, disfrutando de nuestra primera entrevista registrada, y de las palabras que Quicho no escatimó en ofrendar. Nos despidió emocionado, dirigiéndose a nosotros con una payada espontánea que también nos emocionó.

Ya de vuelta en el hotel, nos encaminamos a reposar unos momentos en el comedor esperando la hora de la cena. La gente de Pipinas Viva, la cooperativa dueña del hotel, es amable, conversadora, y se desvive por atender a sus huéspedes. Y eso a nosotros, que conocíamos su historia de lucha, nos apenaba un poco, ya que casi éramos los únicos hospedados en la morada; es decir que no es mucho el turismo que se acerca al lugar, por más de que ellos se ufanen de las bondades de Pipinas, “un lugar tranquilo, donde escuchás a los pajaritos, que lo mejor que tiene es la gente que lo habita”.

Comimos cosas ricas en el comedor que nos fueron servidas con sonrisas y dedicación, y ya terminada la sobremesa, decidimos partir nuevamente al exterior para grabar algunas tomas a la luz de la luna: ¿Locura? ¿Entusiasmo? Ambas cosas. Nada para argumentar.

En una noche helada, de un par de grados bajo cero, partimos con bufandas, gorros, guantes, y frazadas al hombro, a hacer un registro en un lugar en donde no había una sola luz prendida. Lo único que pudimos divisar a la inmediata salida del hotel, fue el hotel. A lo lejos nada se veía. Sin embargo decidimos embarcarnos en dicha aventura, teniendo en cuenta la seguridad que enmarca este pueblo en donde son pocos los casos de delincuencia. Y fuimos, grabamos, y regresamos al hotel, tiritando, temblando, con los labios morados, y las

manos y pies que no sentíamos, pero contentos, siempre contentos.

DÍA 3: "Instrucciones para dar cuerda a un..." **telégrafo**

Luego de tomar el rico desayuno que se nos ofreció en el Hotel, partimos a grabar algunos recintos que se nos habían sumado al plan. Terminado este paso, nos dirigimos nuevamente al hospedaje para entrevistar a Luis, uno de los miembros de la cooperativa, nacido en Pipinas y quien tenía mucho para decirnos.

Su cara, sus ojos y su voz pausada, nos habían transmitido una endeble ternura y, luego de escuchar su historia, entendimos por qué. Luis es pipinense desde el día de su nacimiento y aguanta allí desde ese día; aunque en varias oportunidades se fue a vivir a otros lugares, siempre volvió. Dejó una vida armada en Liniers para hacerse cargo de sus padres y su sobrino, y desde ese momento boyó por tener una vida digna, y lo hace con dignidad. Se calza el delantal de cocina, y cocina. Se calza el atuendo de mozo, y sirve. Se calza sus ropas, y atiende la recepción. Defiende el proyecto de la cooperativa a capa y espada, y espera tiempos mejores con optimismo y sonrisas francas a borbotones. Llegado el mediodía, nos despedimos de él y de todo Pipinas.

Tarde pero seguro, llegamos a tomar el micro que nos trasladaría a Verónica. El cielo ya estaba lloviendo, así que, además del frío intenso, ahora nos mojábamos. El recorrido tenía como parada la estación.

Apenas unos minutos después estábamos en Verónica, bajándonos en el que había sido el antiguo andén por el que había circulado el ferrocarril, impulsor de los pueblos de aquella zona. La compungida tarde seguía llorando sus emotivas gotas cuando nuestros seis pies se posaron por primera vez en aquel suelo. La estación, a diferencia de la que habíamos dejado atrás el día anterior, estaba muy bien cuidada.

Todavía faltaba bastante para que se hiciera la hora acordada con Coco De María para realizar la entrevista. Decidimos que, aunque lloviera, lo ideal sería aprovechar ese tiempo para registrar con la cámara la vida en Verónica.

Recién había culminado el mediodía y, aunque muchos ya dormían la siesta, no eran menos los que estaban recorriendo el pueblo en auto o bicicleta. ¡Incluso había comercios abiertos! Tal era el caso de la agencia de lotería del Vasco Tellechea.

Hacia allí fuimos, siguiendo la indicación de un empleado de la Secretaría de Turismo y Deporte llamado Pablo Laiolo, un joven nacido y criado en Verónica, que no llegó a ver los tiempos en los que el tren pasaba justo frente a la puerta que hoy divide su oficina del exterior.

Laiolo nos sugirió que viéramos a Tellechea porque creía que el agenciero había pasado gran parte de su vida en Las Tahonas; pero el Vasco dijo que se trataba de una confusión. De todos modos, se ofreció gentilmente a llevarnos en su auto hasta la casa de Coco.

Fervoroso militante radical, el Vasco Tellechea recorrió un historial de anécdotas de la zona con su histrionismo irónico.

Él, que supo ser supervisor en Corcemar, nos dijo que Pipinas había “muerto porque los propios pipinenses la dejaron caer. No comprendieron que, muerto el tren, pronto moriría la fábrica... Agarraron los subsidios por el cierre y ahora quedan sólo los viejos”, dijo con su tonada campestre, mientras un hombre de edad avanzada, algo pelado, se asomaba desde la puerta de su casa a ver quién había estacionado allí. En la ventana, una bandera de Boca Juniors indicaba a los lugareños que se trataba de la casa de Coco De María.

De modo que nos despedimos del Vasco y comenzamos a bajar toda nuestra carga. Bolsos de viaje, cámara, trípode, luz, dos baterías y un micrófono en la vereda de Coco no dejaban de asombrar a los habitantes de Verónica.

Una vez dentro de la casa, comprobamos que el fanatismo por Boca Juniors no quedaba en la ventana. Osos de peluche, certificados, fotos, vinos... todo lo que había en la pared de Coco tenía los colores azul y oro; todo, excepto el mapa de España.

La esposa de Coco se acercó a la mesa apenas minutos después de iniciada la entrevista, trayéndonos galletitas de agua y una sabrosa mermelada casera junto a tazones de café y té para todos. Mientras tanto, su esposo nos contaba los avatares de una vida junto al tren en la que había recorrido cada una de las estaciones que aún quedaban en nuestro camino; nos mostraba cómo usar un telégrafo, ese *aparato* que constituyó la herramienta fundamental para la comunicación entre las estaciones. De María repasaba una y otra vez el desguace que, según su criterio, los militares habían

realizado a drede desde la administración de Ferrocarriles Argentinos.

Coco nos ponía a prueba a cada instante, desafiando los límites de nuestro (hasta entonces) escaso conocimiento ferroviario, repasando cada segundo de su vida junto al tren, incapaz de apartarse de su pasión por este medio de transporte. "¿Ustedes saben lo que es dar *'vía libre'*? No, ¡qué van a saber! ¡Si yo tendría que tener un ferroviario ahí sentado!", repetía Coco con muy buen humor, mientras nos explicaba con actitud docente cada término, cada una de sus vinculaciones con el tren. Apenas se alejaba dos metros del carril por el que viajaba la charla, él solo se encarrilaba nuevamente al expresar: "Bueno... pero eso no importa. ¡Hablemos del tren!"

La cordialidad con la que nos trataron en la casa de Coco hizo que cuando la batería, exhausta de tantos viajes y horas de trabajo, se dio por vencida y cerró sus ojos, nosotros decidiéramos quedarnos unos minutos más a disfrutar de la charla que Coco seguía sosteniendo con fervor. Su esposa no dejaba de alcanzarnos aperitivos y bocados, una copa de café al coñac, caramelos y demás.

Cuando salimos de la vivienda, faltaba apenas una hora para volver a nuestros hogares. Debimos pedirle un último favor: que nos indicara cómo regresar hasta la vieja estación de Verónica... aquella en la que ahora hay que esperar el colectivo que les permite a los viajeros llegar hasta La Plata. Ya no llovía, pero el frío calaba los huesos mientras el sol se ocultaba lentamente en el horizonte. Terminaba así la primera Jornadas

Intensivas de Trabajo, lo que más adelante llamaríamos las "J.I.T."

Luego de lograr que nos adelantaran el pasaje, pues habíamos sacado boleto de ida y vuelta y teníamos uno para volver en el último servicio a la capital provincial, nos subimos al pequeño ómnibus del Expreso La Plata y volvimos a nuestras casas. Nos íbamos de Verónica, cansados... pero volveríamos.

DÍA 4: "Angélica, cuando te nombro..."

Madrugamos con la energía repuesta y partimos, ya en auto, otra vez hacia Verónica, cabecera del partido de Punta Indio, una escisión del *viejo partido de Magdalena*. Este cambio político se entremezcló con otros factores sociales y culturales, tales como el asentamiento de la base naval o el crecimiento de los lugares de dispersión que surgieron en el pueblo a partir de la radicación municipal. Todos estos aspectos se conjugaron para que, una vez asestado el golpe final contra el ramal La Plata-Pipinas, los pocos habitantes de los pueblos aledaños se mudasen a Verónica.

Esa fue, en parte, la historia de Angélica Villarreal de López. Sólo que en el caso de esta mujer, la mudanza a la vieja estación de ferrocarril se efectuó mucho antes de que la Municipalidad de Punta Indio comenzará a utilizar las instalaciones para algunas de sus oficinas y departamentos.

Hacia allí fuimos dos días después de nuestro primer viaje, para empezar a conocer la historia de Angélica. Nuestro arribo se dio poco antes del mediodía, gracias a la independencia que nos facilitó el que en adelante sería nuestro medio de

transporte: el auto de Fernanda. Una vez más estábamos parados en el andén en el que, casi tres décadas antes, los sueños se habían apagado dando paso a la melancolía.

Ni bien llegamos, nos dirigimos hasta la pequeña puerta de alambre cocido que separa los jardines públicos de la estación, de la vieja casa del Jefe. Luego de hacer palmas en aquella verja, Angélica salió y caminó lentamente hasta donde estábamos parados. Allí coordinamos la entrevista para después de las 14. Teníamos tiempo, entonces, para filmar algunos registros que luego pudieran servir como tomas de seguridad para el material final. Mientras tanto, Daniela intentó que la mujer que trabajaba en la Secretaría de Turismo municipal se prestara a la grabación de una entrevista sobre la vida en Verónica durante y después del tren.

Esta señora se había ido desde la cabecera del Partido de Punta Indio a Méjico cuando todavía el pueblo pertenecía a Magdalena y el tren circulaba. Como además había vuelto hacía pocos años, su testimonio nos resultaba de interés. Pero aún cuando *off the record* nos había comentado que el levantamiento del ramal le había producido mucha tristeza, añadiendo incluso que “el impacto al volver fue muy fuerte”; ahora que Daniela le proponía la grabación de una entrevista corta, sólo la retuvo durante una hora para terminar excusándose al aducir que había sido una persona pública en sus años en Méjico y que ahora quería “una vida más tranquila”.

De modo que buscamos otro entrevistado y, así, caímos en el bar *El vasco*, una típica whiskería de antaño en la que alguna vez *Los auténticos decadentes* decidieron filmar el videoclip de

El gran señor. Con el consentimiento del viejo cantinero, el Vasco en persona, montamos la cámara en el trípode e intentamos iniciar una entrevista en el bar que siempre estuvo allí, frente a la estación, dando a cada habitante su aperitivo favorito.

El Vasco conoció con los años los gustos de cada uno de sus clientes. Cuando entró al bar Hugo Olaiz (vecino de Jonte), el dueño del bar le sirvió *lo de siempre* y se lo dejó sobre la extensa barra. Y así, a cada pregunta, los hábitos del boliche se sumaban a las reflexiones sobre el pueblo, el ferrocarril, el mundo, la vida social actual, la influencia de la plaga de cotorras en las cosechas y el fenómeno de la globalización.

Tras varios minutos de filosofía y criticismo de diversa graduación, salimos del bar algo mareados, pensando en la influencia de las cotorras globalizadas en el cierre del ramal... y en cómo habíamos llegado a discutir estos temas si tan sólo queríamos saber cuál había sido el cambio en Verónica cuando dejó de pasar el tren.

Entonces, para aclarar nuestras mentes, cruzamos nuevamente a la estación y pasamos a buscar a Angélica que, no bien oyó las palmas, salió vestida para la ocasión diciendo: "Nos vamos pa' los montes veloces".

Subimos al auto con ella como acompañante, dado que era quien mejor conocía el camino de tierra que debíamos desandar. Hicimos el trayecto oyendo las historias que había vivido sobre la misma vía que ahora teníamos a nuestra izquierda. Iba recordando sus días junto al tren, los viajes, la entrañable historia que la llevó hasta Monte Veloz.

Angélica repetía una frase identitaria, con la mirada perdida en el horizonte: “cuando me casé con mi marido, me casé con el tren”. Su marido era su anterior cuñado, un hombre que dedicó su vida enteramente al ferrocarril. Juntos habían conocido varios lugares del país, hasta que un día llegaron a Monte Veloz. Allí Angélica detuvo su periplo y permanecieron hasta el último segundo en el que circuló el tren.

Aquella tarde de mayo de 1978, Angélica se paró en un borde del andén desde el que ahora evocaba el pasado, y se subió al último viaje desde Monte Veloz hasta Verónica. Durante los dos años posteriores debieron continuar limpiando la estación, con la promesa estatal de que la medida era temporaria. “Igual sabíamos que no volvería más. Por eso había decidido hacer aquel viaje”, narró Angélica.

En poco tiempo, Angélica había enviudado dos veces: primero el tren; luego su marido. Allí fue cuando prefirió irse a vivir a la estación de Verónica, más precisamente a la casa del Jefe, incluso antes de que Magdalena se separara y las instalaciones fueran usadas por la nueva Municipalidad de Punta Indio.

“No debe volverse nunca a los lugares en los que has sido feliz”, sentenció Angélica evocando una frase popularmente divulgada. Todos sus recuerdos de andén habían desaparecido junto al tren que se perdió en la noche triste del Proceso. Parada al frente de la escuela en la que había pasado muchas tardes de amistad, nos cantó su tristeza y comprendimos que era tiempo de llevarla nuevamente hasta su casa.

Antes de despedirse, Angélica nos hizo pasar a la casa del Jefe, lugar que conserva “como cuando era de los ingleses”,

para mostrarnos los cuadros de la vieja estación de Monte Veloz, entremezclados con todo el material ferroviario que había usado junto a su esposo. Después sí nos despedimos con la certeza de que ya no volveríamos allí.

Quizá podamos reencontrarnos con Angélica, pero la felicidad... no volverá a ser la que tuvimos aquella tarde de recuerdos.

DÍA 5: Consagración de las J.I.T.

El de hoy sería un viaje extenuante. Nos esperaban cuatro entrevistados en distintos puntos de la provincia de Buenos Aires, citados -cada uno de ellos- con una diferencia de dos horas.

Así, primero visitaríamos a un tal Dodi Remorini, vecino de Roberto Payró, que nos esperaría en su casa a las 10 de la mañana, hora del desayuno. El almuerzo, sin embargo, sería bienvenido en Verónica, más precisamente en el hogar de Catalina Rettinger, la segunda entrevistada de nuestra lista. Los cafecitos de la siesta también tendrían su espacio, aunque ya no en la morada de la familia Rettinger, sino en la de Tina, otra habitante de Verónica y tercera en el *cronograma*. Y para finalizar el movilizadísimo día, recibiríamos la merienda en Álvarez Jonte, dentro de la estancia de un señor apodado Chacho y de apellido Marbán.

Pasando en limpio todas estas *estaciones* culinarias: a las 10 con Dodi, a las 12 en la de Catalina, a las 14 nos aguardaba Tina, y a las 16 Chacho Marbán. Por lo tanto, tendríamos que ir de La Plata a Roberto Payró, de allí a Verónica, y de éste

último pueblo a Álvarez Jonte. Estábamos ante la consagración de las J.I.T.

¿Cómo recorrer los kilómetros que separaban a un pueblo de otro con los minutos contados? ¿De qué manera atravesar tanto camino de tierra, de agua, de barro, de pozos, de caballos, de vacas, de terneros, de más vacas y más terneros? Teníamos el auto, teníamos la cámara, teníamos el micrófono... Teníamos las ganas. Sólo faltaba un objeto conocido popularmente con el nombre de *brújula* (ya se imaginarán por qué), y esa cuota del instinto que cargan en sus valijas tantos viajeros al zarpar.

No obstante, estos tres futuros periodistas, que estaban a punto de iniciar su marcha, pondrían en juego una inevitable herramienta del oficio: la improvisación. “¿Derecha o izquierda?”; “izquierda”. “¿Seguimos o doblamos?”; “isigamos!”. “¿Y ahora por dónde agarramos?”... (Silencio).

¡Ahora por dónde agarramos?! Y si recién están asomándose los primeros rayos de luz, *agarremos* por el principio de toda esta historia. Es decir: vayamos hacia Roberto Payró.

“De Bavio, tiene camino directo a Payró por la orilla de la vía. Cuando llega al pueblito -va, pueblito... es una estación, ¿se entiende?- toma la derecha y está la escuela, está el club y ahí estamos nosotros”, indicó por teléfono Dodi Remorini.

Sencillo, pensamos... Debíamos guiarnos por las vías, bien paralelos a ellas, y en algún momento llegaríamos al pueblo. Pero resulta que a Sencillo se lo llevaron preso junto a Segura y, a nosotros tres, el Volkswagen Gol modelo 1999 *nos* llevó a perdernos quién sabe en qué punto del trayecto.

Eran las 9:45 AM. Contábamos con quince minutos para reorientarnos y llegar a las puertas del hogar de Dodi. El auto seguía su marcha casi por inercia, mientras que nuestra vista recorría minuciosamente cada pedacito de suelo, en busca de los rieles perdidos.

Quizás, si aún pasara el tren, todo resultaría más fácil. No sólo porque dispondríamos de este medio de transporte para llegar a destino, sino porque -además- el trazado de hierro dejaría de ocultarse entre los crecidos pastizales.

Y ya que no se visualizaba riel alguno, debimos conformarnos con la aparición de una casita de chapa, entremezclada con el verde de los campos bonaerenses. Poseía en su fachada unas tranqueras abiertas de lado a lado y, sobre su costado, un tanque australiano colmado de líquido inmóvil, casi tan inmóvil como el resto del paisaje que lo rodeaba.

Ninguno de nosotros dudó en ingresar en aquel terreno, con la intención de solicitar ayuda. No obstante, todo lo que pudimos obtener a cambio fue más y más silencio, que se rompía -solamente- por el golpear de nuestras palmas.

Fue así como comprendimos que esperábamos en vano. De haber sucedido lo contrario, se hubiese evitado que -de forma errónea- continuáramos el recorrido y culmináramos, aún más extraviados, en un pueblo lindero, de nombre Arditi.

10:15 de la mañana. El paso de los minutos comenzaba a preocuparnos y la soledad emanada de las cinco únicas casas del lugar, enfatizaba nuestra angustia. ¿Acaso era ese pesado vacío el que anudaba nuestras gargantas? Seguramente en algo se emparentaban, pero no estábamos ante el momento oportuno para discutirlo: una curiosa mirada femenina se

asomó de entre aquellas edificaciones, y nosotros, en conjunto, indagamos acerca de cómo encaminarnos hacia Roberto Payró.

Las palabras de la mujer se constituyeron en un perfecto mapa imaginario que nos permitió dar con la familia Remorini. Vivían en una casa ubicada a pocos metros de la estación del tren, y en la misma manzana que el histórico club. A decir verdad, todo en este sitio quedaba cerca. El payrense era vecino de la escuela del pueblo, de otras instituciones sociales, de los galpones ferroviarios, del almacén, y de otros payrenses en iguales condiciones...

Ya desde el frente, el hogar de Dodi evidenciaba el estancamiento del tiempo: un surtidor de nafta con sus chapas carcomidas y su pintura desgastada venía a suplir los números con que se individualizan las casas en las ciudades.

Las agujas marcaban las 10:30 AM justo en el mismo momento en que Dodi percibía el sonido del motor de nuestro auto. Detuvimos la marcha, tomamos los elementos necesarios para realizar la entrevista, y enseguida bajamos del vehículo.

Acompañado por su esposa y su nieta, Remorini nos invitó a entrar en su vivienda. Nos ofrecieron café calentito para contrarrestar la fría mañana de invierno, y unas masitas con dulce de membrillo. Mientras tanto, nosotros montábamos el trípode y preparábamos el resto de los materiales. Como si se tratara de la filmación de una película, había llegado el momento oportuno para decir "luz, cámara, acción".

El día que pactamos la entrevista, Dodi había expresado contar con una acotada media hora para llevarla a cabo, por lo que teníamos pensado ser precisos con nuestras preguntas. Sin embargo, al pronunciar las palabras "ferrocarril" y "Roberto

Payró”, el corazón del hombre pudo más que su razón, y finalizó concediéndonos una charla de casi dos horas de duración.

El ir y venir de los recuerdos acompañaban la ronda de café, que ya no se cargaban con cucharadas de azúcar, sino de anécdotas. Era como que el andar de la pesada máquina volvía a desatarse, haciendo temblequear los ahora estáticos cimientos payrenses.

Y los pocillos se vaciaron y la primera entrevista llegó a su fin. Habían pasado cuarenta y cinco minutos del mediodía, lo que nos recordaba que debíamos direccionarnos hacia la casa de Catalina, en Verónica. La familia Remorini nos acompañó hasta la puerta principal, e inmediatamente indicó cuál era el camino a nuestro próximo pueblo. Se trataba de una angosta y escondida carretera, rodeada de plantaciones de kiwis y animales sueltos.

Ahora ya faltaban escasos kilómetros para llegar a Verónica, pero eran muchas las vacas ancladas en medio del trecho. Al grito de “icucha!”, Fernanda intentó amedrentarlas, logrando -solamente- poner en evidencia lo poco que sabía de esta clase de vacunos.

De todos modos, las vacas se apartaron por motus propio, y nuestro recorrido pudo continuar. La ruta 36 nos protegía, solitaria, quieta, como si no quisiera quedar excluida del patrón común de todos aquellos campos.

Impregnados de tanta paz, pronto ingresamos en Verónica y nos orientamos hacia la morada de nuestra segunda entrevistada. Atrás dejábamos el silencio de Roberto Payró. Verónica lucía distinta; era un pueblo, sí, pero allí el paso de

sus habitantes podía oírse. Bicicletas, autos, puestos ambulantes, gente... Se veía gente.

Y una de esas personas nos aguardaba. Por eso, siendo casi la 1:00 PM, arribamos al hogar de los Rettinger, quienes -al igual que los Remorini- nos abrieron sus puertas.

Caímos como el postre inoportuno, que irrumpe cuando el mantel aún huele a la comida del almuerzo. Error, pensamos. No era un momento propicio para manifestar nuestras preguntas. Así, le ofrecimos a Catalina volver más tarde, una vez que su digestión ya estuviese realizada.

La mujer asintió con gusto, y con un gusto similar nos retiramos de la morada, conscientes de que había llegado la hora de los sándwiches de milanesa, elaborados por Carlos el día anterior. Un almuerzo improvisado en el auto fue el contexto en el que surgió la idea de irnos a Las Tahonas (a 7 kilómetros de allí), para aprovechar mejor la jornada.

Y eso fue lo que hicimos. Nuevamente los caminos de tierra, el verde del paisaje, y la vía muerta como compañera. Y nuevamente el panorama que se modificaba: Las Tahonas era sólo viento. No se observaban ni casas, ni habitantes, ni almacenes, ni vida. Únicamente la vieja estación del ferrocarril, rodeada por algunos coches venidos a menos.

Aún así, logramos encontrar a dos personas, perdidas entre aquellas chatarras. Eran Rubén y Miguel, el primero un militar retirado que ahora vivía en Verónica, y el segundo un mecánico solitario que, tras algunas idas y vueltas, se había asentado en Las Tahonas.

Cargando la cámara al hombro, nos acercamos a hablar con ellos. Dialogamos sobre el pueblo, sobre la huella que allí había

impreso el tren, sobre la nostalgia de épocas pasadas... Conversamos alrededor de cuarenta y cinco minutos, el tiempo suficiente que creyó darnos la lluvia, antes de empezar a manifestarse.

Nos despedimos con las primeras gotas, y regresamos a Verónica. Catalina ahora sí estaba lista, e incluso le había sugerido a su nieta que preparase unos mates para compartir con nosotros. La mujer era oriunda del pueblo que hacía segundos habíamos abandonado, una "colonia de alemanes con importantes plantaciones de manzanos", de acuerdo a su relato.

Con ella también hablamos del tren; él era el hilo conductor de todas estas historias, imposible resultaba hacerlo a un lado...

Y los mates se marearon de tantas rondas, y la memoria de Catalina quedó exhausta. Le habíamos hecho recordar casi el ochenta por ciento de sus años vividos. Era momento de dejarla descansar.

Además, en otro punto de Verónica, esperaba Tina, con quien -en un principio- tomaríamos el café de la siesta. Y teniendo en cuenta que el surgir de entrevistados inesperados había modificado nuestro itinerario, se hacía necesario partir.

Así, a las 4:30 PM marchamos al hogar de Tina. Junto a ella se hallaban su hija, su nieto y su yerno, quien nos había garantizado la presencia de nuestra entrevistada "cueste lo que cueste". "La ato a la silla si es necesario", comentó el hombre el día que convenimos la entrevista, a través de una comunicación telefónica.

En los ojos de Tina todavía se notaba la tristeza por la pérdida de su marido. Una y otra vez, su narración derivaba en aquel episodio, y traía consigo eternos segundos de ausencia. Difícil era continuar la charla, aunque de alguna forma -casi por instinto- aprendimos a sobrellevarla.

La vida y muerte del ferrocarril era otra de las marcas en el corazón de esta vecina, quien eligió Álvarez Jonte para transcurrir sus años más felices. Un antes y un después, una bisagra que hasta repercutió en las costumbres de sus habitantes a la hora de sacar las bolsas de residuos. Con la desaparición del tren, el camión recolector de la basura ya no pasaba por Jonte más de una vez por semana.

“Nos dieron la luz y al otro día nos sacaron el tren”, concluyó Tina tras beber el último sorbo de café; así terminó la entrevista. Había transcurrido una hora y media desde que se encendió la cámara, y aún restaba ir a Jonte, en busca de Chacho Marbán.

¿Que adónde quedaba su estancia? Girando hacia el lado izquierdo de la ruta. Entonces, cuando en el Gol titilaron las anaranjadas luces, pudimos sospechar que Álvarez Jonte estaba justo debajo de nuestros pies.

Y continuando un kilómetro tierra adentro, arribamos a los campos del señor Marbán. Allí, a diferencia de los sitios anteriores, seríamos recibidos por los hijos de Chacho, los nietos de Chacho, los hermanos de Chacho, los yernos de Chacho, y los animales de Chacho. Todos se aglutinaban en aquella estancia, aunque no por nuestra llegada, sino por el tradicional asado familiar.

En medio de tal amontonamiento, Marbán colocó un paréntesis en la reunión y se alejó de allí. Su intención era intercambiar palabras con nosotros, pero en un ambiente más cómodo. Además de Chacho, se acercó una de sus hermanas, ansiosa por recordar aquellas historias que, alguna vez, habían andado sobre rieles.

Nos sorprendió, en el encuentro, la distancia existente entre el relato de los Marbán y el de quienes, en otras oportunidades, nos habían comentado que "*Jonte era una tapera*". ¿Sucedería que las condiciones de vida de esta familia se distanciaban de las del resto del pueblo? La pregunta no podía ser resuelta aún; eso lo sabríamos cuando descubriésemos a Jonte en su integridad. En esta instancia, había que conformarse con el que se materializaba a través de las palabras de Chacho. El otro, tendríamos tiempo de conocerlo.

Pronto el cielo se tiñó de color atardecer, y comprendimos que era el instante de emprender el regreso. Saludamos a los hijos de Chacho, a los nietos de Chacho, a los hermanos de Chacho, a los yernos de Chacho, y a los animales de Chacho, y encendimos el motor del auto.

La ruta 36 se iluminó con las luces altas del vehículo, y nuestros rostros con la de algunos camiones que marchaban en sentido contrario. Los contagiosos bostezos y nuestros pies congelados evidenciaban cuán necesaria era una ducha caliente, en el baño de casa. Volvíamos a la ciudad enmudecidos, como si acarrearíamos una cuota de todo el silencio que habíamos respirado en aquellos poblados...

DÍA 6: "Y en sus ojos no ha parado de llover".

Una vez más, los despertadores domésticos comenzaron a sonar cuando ya estábamos en la ruta. Fernanda, nuestra productora especial y coordinadora de las entrevistas en cada pueblo, había dispuesto para esta nueva jornada la visita a dos localidades: Bartolomé Bavio y Vieytes. Al primero ya habíamos ido cuando la idea de producir un documental estaba en ciernes; por Vieytes, en cambio, sólo habíamos pasado una vez al recorrer los pueblos.

En nuestro viaje iniciático habíamos conocido a Magdalena Curone, una docente que había transcurrido sus años en Bavio. Durante la fiesta por el 120º aniversario del arribo del tren a la estación, y le habíamos prometido que regresaríamos con los equipos necesarios para entrevistarla. Y apenas Fernanda le comentó telefónicamente que volveríamos a Bavio para hacérsela, Magdalena recordó con precisión quiénes éramos y aceptó sin dudar. Pese a las varias indicaciones que nos había dado, al entrar al pueblo debimos consultar dónde vivía aquella entrañable baviense. Unos jóvenes que estaban en la estación de servicio ubicada frente a la *famosa* carreta de Bavio, nos indicaron cómo llegar.

Recorrimos el corto trecho, bajamos del auto, montamos la cámara, presionamos el botón de rec y... ¡nos equivocamos de casa! La vecina, no sin antes observar el despliegue que había llegado hasta su puerta cual publicidad de jabón en polvo, nos señaló la casa de la esquina. De modo que corregimos nuestro destino y llegamos hasta la casa de Magdalena Curone.

Junto a la mujer que se encarga de cuidarla, evocamos con Magdalena los tiempos en los que el tren fue el medio de transporte educativo más fuerte, llevando a la escuela a docentes, personal y alumnos. La relación estrecha que unía a docentes y guardas, los viajes que los novios hacían los domingos para ver a sus parejas pueblerinas, la historia de una triste pérdida que llevó a Magdalena a vivir nueva y definitivamente a Bavio, se fueron mezclando con los mates y la pastafrola preparados especialmente para la ocasión.

“¡Si hubiera sabido que venían con el chirimbolo ése, me producía un poco!”, coqueteó Magdalena mirando la cámara antes de despedirnos. Salimos con ella hasta la puerta y recién ahí notamos que nuevamente nos acompañaba la llovizna. Sin amedrentarnos, caminamos los cincuenta metros que nos separaban del auto sin desarmar el equipo y salimos a registrar la tranquila vida del pueblo, sus monumentos silenciosos y la pintoresca estación.

Tras filmar el abandono de aquellos pueblos, personificado en la calle Almafuerte, desembocamos nuevamente en la ruta. Nos esperaba Vieytes. Nos esperaba López Cañete...

¿Nos esperaba López Cañete? Tal vez el horario poco afortunado del mediodía lo había llevado a encontrarse en medio de una reunión familiar que no quisimos interrumpir. Pero López Cañete se mostró predispuesto a concertarnos una entrevista con sus vecinos.

Decidimos que lo más adecuado era recorrer las pocas cuadras del pueblo y comenzar a registrar algunas tomas bajo la llovizna intermitente, dando tiempo a los vieytenses para almorzar y organizarse. Una hora más tarde fuimos

nuevamente a lo de López Cañete, que esta vez nos enseñó la casa de su vecina que, según nos indicó, tendría mejor información sobre los años del ferrocarril y estaba dispuesta a albergarnos.

Enrique Iriquín nos recibió y nos condujo hasta la puerta de su casa, ubicada en la parte trasera de la finca. Aparentemente él sería el entrevistado y no su esposa ya que, al entrar, Felisa nos preparó mate para paliar el frío que penetraba por nuestras humedecidas ropas. Sin embargo, luego de los primeros minutos de diálogo, Felisa accedió a sentarse junto a su marido y completar los recuerdos de la vida que el tren había dado y quitado a Vieytes. Pero durante toda la entrevista, hubo un concepto que este tranquilo matrimonio repitió decenas de veces: "hay un *muchacho* muy memorioso y muy bueno que los puede ayudar mucho con eso del tren. Trabaja en el almacén de ramos generales que está frente a la estación".

De modo que, apenas nos despedimos tras una hora de charla, les solicitamos que nos señalasen bien a quién debíamos acudir en busca de recuerdos. Y como no podía ser de otro modo, se busque lo que se busque, podrá encontrárselo en un almacén de ramos generales. Así, sin perder un solo segundo, partimos bajo la llovizna hasta el local ubicado frente a la estación de Vieytes.

Una bicicleta sin candado reposaba apoyada sobre la vieja pared de ladrillo revocada. Dos amplias puertas de madera de estilo antiguo separaban la historia del siglo XIX y la actualidad barroca en que veníamos viajando. Estacionamos frente a la puerta del museo metamorfoseado en almacén e ingresamos,

no sin antes afirmar nuestros pies en el lodazal que hacía las veces de calle.

Detrás del mostrador, un anciano calvo, fuerte y de rostro caricaturesco, dialogaba con un viajante. Interrumpimos la conversación para constatar que estuvieran dispuestos a grabar una entrevista, pero el proveedor prefirió excusarse y continuar con su labor. En cambio, Iraúl aceptó con modestia hablar de los años en los que el tren había dado vida a aquella pulpería.

Cada rincón que observábamos evocaba un pedazo de la historia argentina, de ese devenir social que circuló en estos locales desde antes de la aparición de los folletines que, como el Martín Fierro, se vendieron por años en este tipo de almacenes. Si bien ellos ya no estaban, Iraúl nos fue guiando en un paseo melancólico por la memoria viva.

La angustia triste de la agonía se respiraba en las alacenas llenas por las mercaderías más variadas. El tono de Iraúl era suave, profundo, sentido. A cada segundo transmitía el dolor que para Vieytes y su almacén significó la clausura del ramal La Plata-Pipinas.

Ese viaje melancólico nos tenía guardada desde hacía treinta años una hermosa sorpresa, a la que Iraúl nos condujo con sapiencia. Tras una hora y media de una fructífera entrevista (en la que ningún cliente entró a cortar el clima), Iraúl nos invitó a pasar tras el mostrador y nos llevó hasta el elocuente testimonio de que el tren alguna vez supo circular por las vías muertas que estaban frente a aquel local.

Una caja polvorienta, apenas atada por hilo matambbrero blanco, permanecía cerrada y con la faja que el Ferrocarril del

Sud había puesto hacía ya 29 años: "*Plaza Constitución-Vieytes. FCS*". Única frase inscripta en el paquete que Iraúl jamás abrió y en el que, cree recordar, le habían mandado "unos tubos fluorescentes".

Nos despedimos de Iraúl para volver a casa. No sabíamos si el tiempo había transcurrido. Allí dentro, parecía haberse congelado para siempre.

DÍA 7: "Él vivía al 8.40".

No todos los días en que uno emprende una travesía son iguales. Algunos son mejores y otros son peores. Hubo días durante todo nuestro proceso en que salimos al campo con una agenda repleta de compromisos; entrevistas pactadas, encuentros a cumplimentar y más; y otros en que salimos a la ruta con un destino, pero con poca información sobre lo que iríamos a encontrar. Este día fue uno de esos días. Salimos al camino sabiendo a dónde ir pero sin pistas a perseguir.

Era sábado por la mañana y nos levantamos bien temprano con bastante pesar. Teníamos por delante los pueblos más cercanos a la ciudad de La Plata, que son ni más ni menos que Ignacio Correas, Arana y Rufino de Elizalde. Decidimos como en otras oportunidades empezar el raid de atrás para adelante, por lo que nuestro primer arribo sería en tierras del tal Ignacio Correas. A pesar de no tener pautas a cumplir en los lugares, nos encontrábamos ceñidos por las agujas del reloj; a más tardar a las cuatro de la tarde debíamos estar llegando a la Estación Provincial para concretar una entrevista con Juan Montiel, un joven que desde ese sitio está mancomunado con

la lucha que lleva adelante el grupo "Por Nosotros" de Bavio. Pero volviendo al caso, nos remitimos al primer trayecto que tuvimos que hacer aquella mañana que despertó altamente calurosa, luego se largó a llorar y más tarde nos regaló la presencia de un cálido sol.

Ya en Correas nos encontramos con una estación que estaba habitada por una familia. No fue el primer caso. Vale decir que en todas las situaciones en que hallamos estos predios ocupados, la tarea no fue sencilla. Sucede que la gente se muestra desconfiada ante nuestra presencia y más aún cuando petitionamos el ingreso al lugar. Se intimidan por la cámara y por todos los accesorios que para su uso se precisan. En todas y cada una de las ocasiones en que tuvimos que pedir permiso para grabar las instalaciones (fundamentales para el desarrollo del documental) obtuvimos respuestas positivas pero no amables.

En Correas sucedió así. El hombre que nos atendió se hizo llamar dueño de la propiedad -aclaramos que se hizo llamar, pues hasta el momento no logramos entender a quiénes pertenecen las antiguas estaciones abandonadas, si al Estado o a propietarios corrientes- y nos permitió entrar sin abrirnos la tranquera, por lo que tuvimos que caminar un trecho, pasar por debajo de un alambrado y bajar una barranquita para llegar.

La situación que vivimos en Correas no es comparable con la transitada en aquellos otros pueblos en donde cada visita resultó ser un derroche de amabilidad. No quisiéramos ser exagerados, pero fue así. Durante los minutos que pasamos adentro del predio de la estación fuimos observados con

recelo; nosotros, igualmente, seguimos adelante con nuestra tarea sin hacernos cargo de las miradas inquietantes.

Al salir del lugar, una grata por no decir horrible sorpresa nos estaba esperando en la puerta - tengamos en cuenta que se trata de un lugar al aire libre que se encuentra cercado por alambre y llamamos puerta a la tranquera o salida-: dos rottweilers nos aguardaban ansiosos para hacerse un banquete. A las mujeres de este equipo nos invadió el pánico, nos sentimos realmente desamparadas. Carlos, en cambio, se mostró sereno.

Tuvimos que encarar el regreso hacia fuera tomando un atajo, que más que atajo resultó ser la vuelta al mundo en ochenta días. Al fin logramos salir. Para todo esto, el "dueño" de la estación no tuvo en sus planes aparecer para calmar las aguas y rescatarnos de los caninos con fama de asesinos.

Ya en el exterior, decidimos grabar algunos puntos que nos parecían los más relevantes de la zona; en realidad eran los únicos sitios con asentamiento en el lugar: una escuela, un almacén y una parada de colectivo.

Correas venía a ser ejemplo de aquello que nos habían dicho en pueblos vecinos y había pronunciado con más énfasis Dodi Remorini: "Estos lugares no son pueblos sino estaciones". Tal cuál. Correas era eso: una estación. Una estación con varias casas enfrente, una escuela cuya matrícula proviene, en su mayoría, del campo, una despensa chica, y un colectivo que pasa para trasladar a su gente bien pronto a las calles platenses.

Debido a la cercanía que mantienen con la ciudad capital de la provincia, la huída organizada del tren no generó un gran

desorden en el lugar, más aún, pudimos percibir un gran desapego con el ferrocarril y su vida útil en ese pueblo. Así lo testimonió una mujer no tan mayor, ciudadana de Correas, que grabamos en la puerta de su casa. En sus palabras hallamos esa suerte de desinterés que es común encontrar en los pueblos que no se ubican a distancias considerables de un centro urbano.

Mauricia, tal era su nombre, dijo recordar el pasar del tren como un acto lúdico, entretenido. No lo rememoraba como un servicio necesario para la comunidad, ni como un generador de progreso, ni tampoco optó por referirse al cierre de una manera triste. Sólo se remitió a contar que se acordaba del andar del ferrocarril, que era usuaria del mismo, que su vida no se modificó con la partida, que a nadie había sorprendido la quita del ramal y que no creía en una posible vuelta.

Con este estado de situación en nuestras espaldas, y habiendo sido testigos de un panorama muy distinto al registrado hasta el momento, nos subimos al auto en el mismo momento en que una lluvia intermitente se transformaba en tormenta furiosa. Esperamos un rato a que cesara el agua y partimos hacia un nuevo punto, un nuevo pueblo, una nueva estación; íbamos de atrás para adelante, por lo que en nuestra próxima parada, un tal Arana debía hacernos dedo para indicarnos el camino.

Como ya dijimos en otras oportunidades existe un dicho que no es sólo aplicable a nuestro trabajo de tesis, sino también al curso de nuestras vidas. Dice algo así como que a los lugares los hace la gente. Algo similar a decir que no importa cuán lindo o feo, grande o chico pueda ser un sitio, sino que lo

importante es su relleno, quién está o bien quién permanece: la fiesta la hace la gente. El paso por Arana es un ejemplo básico de esta especie de refrán, moraleja, enseñanza, o dicho de calle.

Este día en el que fuimos a Correas y luego a Arana surgió y terminó de modo especial. Partimos con el objetivo de recorrer y hallar historias en los pueblos más cercanos a La Plata y lo hicimos. Como todo nuestro camino se había forjado de atrás para adelante, iniciándose, por ende, en Pipinas, debía también, por ende, culminar en La Plata. Pero para ello debíamos atravesar esta zona en la que no teníamos puntas por donde "atacar".

La escala en Arana fue tan rica como divertida. Tal vez no sea el mejor material para la construcción de nuestro documental, pero sin duda allí concretamos una de las entrevistas más entretenidas y extrañas de todo el trabajo. Una de color, como se dice en la jerga periodística.

Llegamos a Arana y estacionamos el auto a un costado de la estación. El mal tiempo parecía haber cambiado y la lluvia se había evaporado. Los horarios se habían disipado por lo que ya habíamos acordado abortar la visita a Elizalde, debido a que cerca de las cuatro debíamos presentarnos en la Estación Provincial.

La estación de Arana, como tantas otras... estaba ocupada. Sin embargo, su fachada era distinta a las demás. La estación fue convertida en una especie de casa de cuentos. En el resto de las estaciones ocupadas las casas se conservan tal cual fueron. En este caso no.

El frente estaba colmado de flores y canteros. El césped permanecía cortado al ras, y al borde del andén descansaban una serie de sillas y sillones preparadas para tomar un rico mate en una mañana o tarde de verano. Para llegar hasta allí había que atravesar un alambrado que en su haber cargaba con un timbre y un buzón, como cualquier casa ¿no?

Dado que no recibíamos respuesta a nuestro incansable llamado de timbre, decidimos escabullirnos debajo del alambrado con la premisa de que era imprescindible grabar todas las estaciones para el documental. Para no quedar como seres invasivos nos dirigimos hasta la estación golpeando las palmas incesantemente. En ese momento decidimos agilizar los tiempos, por lo que determinamos que mientras Fernanda y Carlos realizaban algunas tomas, Daniela iría en busca de algún vecino representativo para entrevistar; claro que siempre bajo la condición de que haya sido alguien que presencié la circulación del tren.

Tras varias consultas, Daniela fue enviada a preguntar por el dueño del bar. En estos casos uno no debe indagar sobre qué bar, ya que a las claras se reconoce el sitio por ser el único que se observa. Al llegar golpeó sus manos y enseguida salió a recibirla un hombre joven que resultó ser Carlos Cardaci. Enseguida se entusiasmó con la propuesta y se vendió al mejor postor como el ciudadano más viejo de Arana "no de edad sino de tiempo viviendo allí". Cabe destacar que fue una de las negociaciones -llamando negociación a la propuesta de entrevistarlo y capturar la charla con una cámara filmadora- más sencillas. Cardaci fue un predispuesto de primera.

Luego de que Fernanda y Carlos culminaron con las tomas en la estación, nos presentamos los tres en la puerta del bar para conversar con el dueño. El lugar tenía el aspecto de un típico bodegón de pueblo; oscuro, triste, viejo, algo sucio y con mucho olor a alcohol. Era mediodía y ya había algunos muchachos dispuestos al copeo largo. Cardaci entusiasmado se ofreció a colocar mesa, sillas y botellas de la época que intentamos rescatar en nuestro video: de treinta años para atrás. Bajó al sótano que estaba posicionado en la entrada -por lo que pidió a Daniela cuidar el sitio evitando que algún mareado cayera sin escala al hueco- y subió todos los accesorios que enriquecieron la escena de la entrevista.

Sin haberlo planeado nos encontramos realizando un encuentro en un bar nocturno regentado por Cardaci, en donde nuestros espectadores fueron las "chicas" y los clientes de turno. El hombre resultó ser un personaje encantador que se pasó buena parte de la charla hablando de sus vicios y excesos y dando recetas para disfrutar de una buena vida. Cardaci es un tipo que no se arrepiente de nada, excepto "de haberse casado y haberse asociado a una AFJP".

Mientras participábamos de la charla, que terminó siendo una conferencia de prensa animada por Cardaci y que nos tuvo a nosotros como reidores de ocasión, afuera volvió a desatarse una tormenta. El clima era raro y cambiante, como nuestro recorrido.

Estábamos en un cabaret charlando sobre las bondades del tren, pero también del vino, la ginebra, el buen comer y el sexo. Cardaci nos invitó a almorzar y tuvimos que desistir de su propuesta pues, además del apuro, ya habíamos

permanecido mucho allí. Antes de partir nos llevó al patio a conocer una reliquia que conservaba desde aquellos años en que su padre era el dueño del bar: los calabozos. Eran unos rectángulos de material pequeños en que se encerraba a los "mamados" que solían sobrepasar los límites, y que hoy este hombre exhibe como piezas de museo.

Nos despedimos animadamente de Cardaci, de sus chicas y de los clientes. Dejamos "el paraíso" (como llamaba a su bar), subimos nuevamente al auto y rumbeamos hacia la Estación Provincial de La Plata. Para este entonces ya había reaparecido el sol.

El inestable tiempo con el que se había presentado el día había obligado a los integrantes del Centro Cultural de la Vieja Estación (17 y 71) a suspender una velada de choripanes organizada para ese día. No obstante, al arribar al lugar, el clima era festivo. Los jóvenes no habían asado los chorizos pero habían decidido permanecer en las instalaciones bailando murga al ritmo de una batucada que sonaba incansablemente. Allí debíamos encontrarnos con Juan Montiel, la voz cantante del centro, el alumno predilecto de Roberto Zungri en sus épocas en la Escuela Agraria de Bavio.

Montiel estaba algo ocupado y se mostró, en un principio, un poco reacio a concretar la entrevista. A nosotros nos interesaba su palabra pues queríamos tener la visión de algún integrante del grupo "Por Nosotros", un colectivo de personas con sede en Bavio que trabaja por la puesta en marcha del famoso microtren. Más tarde nos enteraríamos que Juan no pertenece directamente al grupo, sino que, junto a otra gente,

se encarga de apoyar el quehacer de los habitantes de Bavio y Payró.

Durante un largo rato nos habló de las cualidades oratorias y de las capacidades de gestión de Zungri y casi nos intimó a visitarlo -algo que nosotros ya teníamos en nuestros planes pues, además de ser vecino de Bavio, es el Secretario de Cultura de Magdalena y el promotor principal del grupo "Por Nosotros"-.

Nosotros habíamos decidido plantar la cámara sobre el andén de la estación a los fines de generar una escena más pintoresca. Montiel aceptó; apretamos el rec y empezó la charla formal. A diferencia del discurso emitido por los vecinos de las distintas locaciones, Juan se permitió referirse a la temática desde una visión más política que social. Hizo alusión a la serie de embates que sufrió el ferrocarril de esa zona y de otras, durante sus años de vida, y refrendó la teoría que asienta que existió un plan organizado para fulminar la red ferroviaria en el país. Juan, además, se refirió a las posibilidades reales de poner en marcha el microtren y a los tiempos y excusas burocráticas que atentan contra las necesidades de la gente.

La charla estuvo teñida de política y resultó fructífera ya que, hasta el momento, sólo habíamos sido partícipes de historias que explicaban el final del ferrocarril a través de las propias percepciones y del sentido común; esta vez, en cambio, Montiel invitó a pensar en otras causas para lograr entender el porqué de tanta desidia.

Nos despedimos de él y también de los bombos acalorados que no dejaban de agitar su marcha. Poco a poco el sonido de

murga desapareció. Empezaba el partido del seleccionado argentino por las eliminatorias y todavía quedaba Mario Ferrín, el maquinista del último viaje del Ferrocarril del Sud, ramal La Plata-Pipinas.

Por primera vez en el día nos permitimos mirarnos; y descubrimos que estábamos altamente embarrados. Los cambios climáticos habían dejado huellas en nuestros cuerpos.

Ahora debíamos ir hacia Villa Castells, donde vivía el entrevistado que daría fin a esta jornada. Si bien algunos kilómetros nos separaban de su hogar, contábamos con tiempo suficiente para tomarnos un té en la casa de Fernanda, ubicada justo a mitad de camino. Y así lo hicimos.

Luego de arribar, pusimos el agua en la pava, encendimos la hornalla y preparamos tres tazas. Necesitábamos reponer energías, al igual que nuestras dos baterías ya desgastadas de tanta vuelta de cinta. Y, como argentinos que somos, prendimos el televisor para seguir el partido de la selección; aunque sólo durante quince minutos... Eran las 18:30 horas y el maquinista nos aguardaba.

Tras algunas idas y vueltas de más, dimos con la vivienda de Mario Ferrín. Allí estaba parte de su familia, incluso hasta su canario amarillo y la vecina. El hombre de más de ochenta años caminaba a paso lento en dirección a un mullido sillón del living de su hogar. Lento, porque utilizaba un bastón para acompañar sus movimientos. Un bastón porque sus años de trabajo en el ferrocarril habían hecho mella en su cuerpo.

A Mario le costaba recordar; su memoria ya no era la misma de antes. Entonces no tenía precisión de cuál había sido el sentido del último viaje del transporte en cuestión, si de La

Plata a Pipinas o viceversa. No obstante, se trataba de un dato secundario. Teníamos frente a nosotros al maquinista del último viaje del Ferrocarril del Sud, ramal La Plata-Pipinas. Casi una reliquia; eso era lo provechoso del encuentro.

Y Don Ferrín nos contó acerca de esa fecha, acerca de la tristeza de esa fecha, y acerca de los lugareños que lloraban la tristeza de esa fecha. Todo triste, todo gris, todo injusto. Pero la entrevista también tuvo su parte pintoresca: una medalla de reconocimiento a su labor, otorgada por La Fraternidad; una locomotora de juguete, regalo de cumpleaños hecho por sus nietos; y la realización de un simulacro de su trabajo en la gran máquina, donde aquel bastón se transformó en una pala imaginaria que arrojaba carbón al fuego.

Con el cantar del canario, finalizó la reunión. El hijo de Mario se había retirado hacía apenas quince minutos y ahora nos tocaba a nosotros. Eran las 20:30 horas, momento en que la llegada de la cena comenzaba a anunciarse en el crujir de los estómagos.

Pronto desarmamos el trípode, colocamos la cámara en el maletín y enroscamos el largo cable del micrófono corbatero. De inmediato, Ferrín y su esposa nos acompañaron hasta la puerta principal de la morada.

Aquel elemento que había sido una pala imaginaria, volvía a transformarse en bastón. Y utilizándolo de apoyo, el maquinista levantó su mano libre para saludarnos, al tiempo que una sonrisa se escapó de su rostro. Dábamos fin a otro día de viaje a través de los vagones del tiempo. Vagones que, por momentos, lucían luminosos gracias a los rayos del hoy. Y

vagones que, por momentos, se quedaban completamente a oscuras, ennegrecidos de tanto pasado ciego.

DÍA 8: Una Cena con Benítez.

Esta vez cambiamos de dirección. En vez de rumboar hacia La Plata, Magdalena o Punta Indio, nos esperaba la Capital Federal en busca de nuevas entrevistas para concretar. Teníamos por delante dos personas que visitar: Marcela Benítez y Juan Carlos Cena. Dos historias diferentes nos habían conducido hacia ellos. Empezaremos por la primera.

Inmersos en el proceso de selección de información relacionada con la temática trabajada, nos empezó a marear la inquietud de querer conocer acerca de otros pueblos u otras zonas del país que se encontrasen en la misma situación que los "nuestros".

A menudo uno escucha de la existencia de pueblos fantasmas pero no siempre se está al tanto de su ubicación. Buscando material, Fernanda se topó con un artículo de la revista "Nueva" en la que se hablaba de una asociación llamada RESPONDE que tenía la misión de encarrilar o rescatar pueblos en riesgo de desaparición.

¿Cómo no pensar de inmediato la conexión que ese artículo y esa asociación tenía con nuestro trabajo? Rápidamente decidimos comunicarnos con el lugar y pactamos una entrevista informal (sin cámaras) para asesorarnos sobre las tareas que allí desarrollaban.

Uno de esos días, Fernanda y Daniela viajaron hacia la sede en Capital y charlaron amablemente con el agente de prensa

quien, con detalles, puso en conocimiento de la labor que allí se emprendía. Se trata de una asociación civil que trabaja con pueblos de todo el país que se encuentran próximos a desaparecer. Para que ostenten esa condición deben tener una población menor a ochenta habitantes, ya casi ni figurar en los mapas y no contar con fuentes laborales, medios de comunicación, ni condiciones de subsistencia mínimas. Hay muchos en ese estado, más de los que imaginamos.

La tarea de esta ONG no se basa en el asistencialismo, sino que augura el redesarrollo de los lugares a partir del trabajo de sus habitantes. RESPONDE se encarga de proveer las fuentes, el asesoramiento y el dinero para encaminar los diferentes proyectos. Entre las propuestas se hallan las referidas al turismo rural, a la construcción de nuevas alternativas de transporte, y a la gestación de nuevos enlaces de comunicación.

Luego de ese primer acercamiento pautamos volver para entrevistar a Marcela Benítez, promotora principal de la iniciativa. Es una socióloga que mientras pertenecía al CONICET se encontró con la incertidumbre de investigar por qué año tras año había pueblos que desaparecían de los censos: ¿Porque no existían más? ¿Porque cuando los censistas llegaban no encontraban a nadie? ¿O porque los censistas ya ni llegaban allí? Agarró sus valijas y se dedicó largos meses a viajar para encontrar respuestas a sus preguntas. Evidentemente hay muchos pueblos que existen y no figuran ni en mapas ni en censos, pero si en el proyecto de RESPONDE.

Esto y tantas otras cosas nos contó esta mujer elegante que nos recibió esa mañana en una oficina de la sede. La misma que las chicas habían visitado tiempo atrás. En la charla profundizó acerca de los proyectos, y nos habló de aquellos que se encuentran en marcha y... funcionan. Nos pidió que en nuestro video tratásemos de transmitir una visión esperanzadora y no pesimista de la realidad de los pueblos. Nos contó, entre otras cosas, que en muchos casos se resisten a creer que están desapareciendo y que les cuesta trabajar para su recuperación. La charla fue muy amena e interesante. RESPONDE es una asociación sin fines de lucro que trabaja por el renacimiento de una patria grande en donde su gente tenga la capacidad de autoabastecerse sin necesidad de esperar la fábrica que no va a llegar o el tren que no se va a recuperar. Antes de irnos, Marcela nos pidió que le sacásemos una foto; había sido distinguida con el premio al "Emprendedor Social del Año" y debía enviar un retrato para ser publicado. Nos despedimos y salimos.

Ya en la calle tomamos un colectivo que nos depositaría cerca de la casa de Cena. Antes pasamos por un café y nos hicimos un tiempito para almorzar y distendernos. La tarea de entrevistar suele ser muy grata, pero a veces resulta agotadora, más cuando uno lleva un largo tiempo trabajando. Cuando terminamos de comer, nos dirigimos a la casa del autor de "El Ferrocidio", un libro que no habíamos podido leer pero del que teníamos varias referencias. Conocíamos poco de este hombre con el que habíamos hablado sólo por teléfono. Creíamos que su palabra podía servirnos para la organización del relato externo - el que habla de la importancia del tren-.

Llegamos al edificio en que vivía y tocamos el timbre. Nos abrió su hija. Cena había sido operado de cadera y se le dificultaba el traslado. Su casa era un mundo bastante particular. El espacio de su departamento está cubierto de libros cuyos títulos delatan un fuerte compromiso político. Tal cuál. Cena es un militante de los viejos. Uno de los pocos que asegura haber perdido una "guerra" porque en el camino se quedaron 30.000 compañeros. Es un ferroviario de los de antes -porque según él, aunque retirado, se sigue manteniendo esa condición-, comprometido con la lucha actual que emerge de la esperanza de recuperar el tren.

En medio de una ronda de mates cebados por su hija, Cena se ocupó de explicar con detalle quiénes, cuándo y cómo trabajaron para destrozarse el ferrocarril. Nos contó que el *genocidio* que sufrió el tren en la Argentina fue en buena parte maquinado por los empresarios automotores que no creyeron que autos y trenes podían llegar a convivir.

La entrevista con Cena fue de las más interesantes. Fue muy gustoso escuchar a un hombre de combate que también se sensibiliza al explicar el porqué del fervor de la familia ferroviaria. Nos despedimos de él y su hija con la promesa de recibir fotos de estaciones viejas que podrían servirnos para el trabajo. Al finalizar nos dejó un recado: no podíamos dejar de visitar a Fay Luna, un hombre de Tolosa que sabía mucho más que él de los ferrocarriles de la provincia.

DÍA 9: "Balada para un loco".

Luego de pasar a buscar la bendita cámara por la Facultad, el recado de Cena nos esperaba en Tolosa, que es lo mismo que decir que *Fay* Luna nos esperaba en su casa. Nos preguntábamos cuán importante sería su palabra, por qué Cena nos había insistido para que lo rastreáramos; ¿Quién era *Fay* y qué tenía para contar?

Su casa resultó ser muy linda. En realidad nos gustó la galería abierta que hay en la puerta y que posee un banco de plaza ávido por albergar visitantes cansados... como nosotros. Nos atendió su esposa con amabilidad; *Fay* esperaba adentro, elegante, perfumado, contento.

Luego de que, como siempre, desplegáramos nuestra carta de presentación (contar de qué iba la cosa), le transmitimos que habíamos llegado a él por expresa recomendación de Cena.

En ese instante, *Fay* nos dijo con una amplia sonrisa "no, por favor, el que sabe es él". Confesamos que nos sentimos algo perdidos, como inmersos en una calesita. Juan Montiel nos mandaba a hablar con Zungri, Cena con *Fay*, y *Fay* ahora nos decía que él no podía aportar nada más a lo dicho por Cena.

Pero la pregunta era: ¿Quién era este *Fay* Luna? ¿Un ferroviario? ¿Un vecino de Bavio, Verónica o Pipinas? Nada de eso, simplemente un fanático. Un fanático del tren. Como lo oyen.

Ante la pregunta inicial en la que indagamos acerca de su relación con el ferrocarril, *Fay* Luna se explayó largamente contando que era hijo de un ferroviario y una maestra ("la

pareja más codiciada de la época”) y que toda su vida -a pesar de la contra ejercida por su progenitor- había luchado por ingresar al gremio. Sin embargo, a pesar de los intentos recurrentes, nunca había llegado a cumplir con su objetivo. En un momento, ya resignado, determinó que el tren claramente era un amor imposible, pero prometió no abandonarlo jamás. Así se empezó a relacionar con él de otra manera.

¿Por qué para él era tan importante ser ferroviario? ¿Por qué era tan “distinto a ser colectivero, remisero, marino o piloto”? *Fay* Luna lo respondió diciendo: “el fuego”. ¿De qué hablaba *Fay* cuando decía “*el fuego*”? Ésa era otra pregunta para responder, otro problema para desterrar.

Parte de su fanatismo estriba en ir a verlo pasar todas las mañanas y en mantenerse informado sobre los logros de los ferroviarios, al mismo tiempo que conoce de los problemas de los distintos ramales.

Asimismo, durante sus vacaciones, disfruta de salir con un amigo a tomar trenes por ahí, para observar el estado en el que se encuentran. Al momento de realizarse la entrevista, los medios de comunicación invadían sus pantallas y portadas con la imagen de un tren que partía de la estación Querandí colmado de gente... hasta en los techos. *Fay* se refirió a la situación diciendo exaltado: “Estoy loco por ir para allá, eso debe ser un infierno”.

Entre otras cosas, sube a los vagones con hilo y aguja con la intención de coser los tapizados. Un loco querible dirían en el barrio.

En un modular reposaba una agenda en la que *Fay* agrupa los números de teléfono según el ramal al que pertenecen o

pertenecían los ferroviarios. Nos pasa algunos datos y nosotros se lo agradecemos.

Si tuviéramos que definir a este hombre, diríamos que es un apasionado de los que quedan pocos. Tal vez lo registrado en la entrevista no nos serviría de mucho en la edición final del documental, pero tengan por seguro que pasamos un grato momento, algo distinto, raro, bueno.

Nos despedimos saludando cordialmente al matrimonio. No podemos negar que al llegar al auto, los tres nos miramos extrañados. Algo nos llevamos: a partir de ese momento y hasta hoy podemos contar que existe un hombre de Tolosa que es un fanático acérrimo del tren.

DÍA 10: 1 pizca de Zungri, 1 bocado entrerriano y 3 choripanes.

Otro sábado de entrevistas nos quedaba por delante. Para ello debíamos llegarnos hasta Bavio. El tal Roberto Zungri, el ciudadano más famoso del pueblo, nos esperaba bien temprano por la mañana. El trío debía unirse por completo a las ocho en la Legislatura platense.

En la conversación previa al encuentro, Roberto, el Secretario de Cultura de Magdalena (y el profesor de Montiel en la Escuela Agraria), nos había pedido que la charla no fuera muy larga. Sin embargo terminó por retenernos en su casa algo así como tres horas.

Zungri no es un político como todos. O como casi todos. Por lo menos no coincide con el perfil que de un político nos hacemos en general. Trabaja por su gente y por su municipio;

es un hombre sencillo, sensible, familiar, austero y querido por sus vecinos. Su hobby principal es... hablar.

Llegar a su casa no nos fue fácil, no porque el camino fuese rebuscado sino porque, habitualmente, las indicaciones de la gente de pueblo terminan por no ser del todo exactas. Suelen apelar a frases del estilo "doblas por ahí, seguís derecho y allí vas a ver mi casa", como si las viviendas tuvieran los nombres impresos.

Sin embargo, a nuestro favor, hay algo que ellos tienen (la gente de pueblo) que escasea en los grandes centros urbanos: si uno pregunta por el paradero de alguna vivienda o persona, la respuesta será amable. Y más con la casa de Roberto Zungri que, como ya dijimos antes, es el vecino más famoso de Bavio. Naturalmente, utilizamos la técnica de la pregunta para dar con el hogar del veterinario.

Enorme fue nuestra sorpresa al arribar al lugar. No se trataba de una edificación de última tendencia, con una fachada minimalista; era, simplemente, una casita de dos plantas pintada de blanco y amarillo. Zungri vive allí con su mujer y sus dos hijas. Tanto la señora como las dos mujercitas no se sienten intimidadas por nuestra presencia; es una cuestión de costumbre. Su esposo, en un caso, y padre, en los otros dos, suele recibir gente a menudo... por no decir siempre. Como cabeza del grupo "Por Nosotros" pone su casa a disposición para la realización de las reuniones.

Nos hace pasar al patio y nos ofrece tomar un desayuno. Agradecemos, pero optamos por atender al desarrollo de la entrevista. Ya es media mañana y el sol quema demasiado. Zungri nos cuenta que su tarea política lo tiene algo agotado, y

que en sus momentos de "libertad" disfruta de una comida familiar o de cosechar plantines en su jardín. Es tanta la adoración que siente por el verde y la naturaleza que ha decidido colocar un alambre electrificado para que sus perros no osen entrar ahí. Se nota la dedicación. El sector se mantiene parquizado y repleto de flores de estación.

Dueño de un vocabulario muy rico -que acompaña con sus manos- el funcionario nos explica que esa tarde debería officiar de anfitrión en la ceremonia de conmemoración de los más de cien años de la parroquia de Bavio. Dice que no se siente tan cómodo en esa posición, pero es lo que eligió.

Entre otras cosas nos habla de la significancia que tuvo el tren para la zona y de la conformación del grupo "Por Nosotros". Se trata de una asociación en la que subyace la unión y la solidaridad. Solidaridad con ellos mismos. Tal el nombre que los identifica "Por/Nosotros". Lo hacen por ellos y por nadie más. ¿Qué hacen? Piden la reinstauración de un transporte de circulación férrea. ¿Cómo lo hacen? A través de fiestas y reuniones. Parece que los reiterados festejos lograron llamar la atención, y así fue como consiguieron el microtren, una formación que reposa en la estación de Bavio esperando ser puesta en marcha.

De tanto en tanto, Zungri nos indica "que es de mucho hablar", como si a esa altura no nos hubiésemos dado cuenta. En un momento se para y nos comunica que llamará a otro miembro del grupo para que converse con nosotros. Minutos más tarde tenemos enfrente a Eulogio, un maratonista entrerriano que de modo más básico (por no tener la oratoria exquisita de Zungri) nos interioriza sobre las futuras tareas del

grupo. Roberto invita a Eulogio a regalarnos una de las medallas que obtuvo en una competencia organizada en las inmediaciones de la estación. El hombre acepta gustoso. La medalla lleva tallado el logo del grupo; una locomotora a todo vapor y unas cuantas manos enlazadas que envuelven la simbología.

Luego de mucho hablar nos despedimos del veterinario, profesor, político y vecino que llama "peluca" a Juan Montiel, su ex alumno y actual amigo. Nos promete que nos ayudará en la difusión del material y se entusiasma con la idea de proyectarlo el 1º de junio en el 30º aniversario de la quita del ramal. Le decimos adiós a Eulogio y subimos al auto.

El camino rutero nos tenía preparada una programación vial. Derecho y sin escalas debíamos arribar a Rufino de Elizalde, la única localidad que había quedado sin visitar el día que grabamos en los pueblos más cercanos a La Plata. Hasta allí nos dirigimos. Llegamos cuando el horario del almuerzo pisaba su turno. Como tantas otras estaciones visitadas, la de Rufino de Elizalde estaba ocupada, y debimos pedir permiso para ingresar. Esta vez el "dueño" del predio se mostró gentil y enseguida nos abrió el alambre que oficiaba de puerta. Es más, hasta se ofreció a acompañarnos en la recorrida y terminó siendo nuestro asistente de cámara (cargando las baterías).

En Elizalde pusimos en juego el mismo plan de rodaje que en el resto de las estaciones; porque como nuestro documental las tiene como protagonistas, fue preciso hacer una captura eficiente de ellas. Es así como trabajamos en el registro de los andenes, de los galpones (cuando los hubo), de las boleterías, de los carteles indicadores, y de los usos que de las mismas se

hacen en la actualidad. Así procedimos también en este sitio, en donde esta parada de tren parece ser el único atractivo.

Salimos de allí con una indicación dada por el ocupante de la vivienda del antiguo Jefe: "En la casa de mitad de cuadra vive una señora mayor que seguro puede hablarles del tren". Esperanzados en lograr la atención de la vecina, fuimos a su hogar cargando la cámara y sus accesorios. Golpeamos las palmas al grito de ¡señora, señora! Terminó por salir una mujer que no era la "señora mayor", sino su hija.

Debimos explicarle para qué llamábamos a la puerta y nos dijo que iría a consultar la propuesta con su madre. Para ese entonces nuestros olfatos estaban absortos por el olor a asado "a punto" que provenía de la vivienda. Al tiempo, salió la mujer diciendo que su mamá no podía concedernos la entrevista en ese momento porque estaban por comer -cuestión que era de nuestro conocimiento por el aroma intenso que emanaba la parrilla-. Sin embargo, nos informó que iría a atendernos con gusto en tres días. Agradecemos y nos despedimos de la mujer.

No sabemos qué ocurrió pero, probablemente, la señora se compadeció con nuestras caras de arruinados, cansados y acabados, y nos pidió que la aguardáramos un momento.

Al rato, regresó a la puerta con tres choripanes que nos ofreció amablemente. Como nos sentimos avergonzados, al principio, rehusamos de aceptar la ofrenda gastronómica. Pero, ante la insistencia, debimos acceder y llevarnos a la boca ese manjar "bien argentino".

Cuando llegamos al auto, dispuestos a emprender el regreso, nos quedamos conversando largo rato sobre que "todavía queda gente buena en este mundo". Esta mujer, que ni nos

conocía y nos había convidado unos ricos sanguches en un mediodía de calor en Rufino de Elizalde, era una de ellas.

DÍA 11: Dígalo con mímica.

Esta vez no había choripanes.

Al llegar, Irene Lucía Pedemonte de Roso nos confundió con su nieto y la novia. Pero el maletín en el que transportábamos la cámara no se condecía con el recuerdo de su pariente. Con desconfianza, Irene nos hizo repetir varias veces quiénes éramos, hasta que comprendió que Daniela no había podido ir; eso explicaba porqué ahora nos hacíamos presentes, solamente, un varón y una mujer. Recién fue allí cuando pudimos atravesar la reja, cruzar el jardín, entrar a la casa y llegar hasta la última habitación.

La charla fue amena, pero con muchos *ruidos comunicacionales*. De por sí, la voz de Irene era muy baja. No obstante, a ello debía agregarse el sinfín de gesticulaciones, carteles y señas que hacía su hija, como en un dígalo con mímica ferroviario, intentando recordarle a Irene anécdotas de sus más de noventa años de vida. Intentamos que ambas se sentaran a la mesa, frente a la cámara, pero debimos aceptar la negativa de la más joven de las mujeres entrevistadas en Rufino de Elizalde.

Con el escaso material utilizable, partimos de la casa de nuestra anteúltima entrevistada. Nos quedaba tan sólo un último viaje.

DÍA 12: "Todo concluye al fin".

Y así, una vez más los tres juntos, subimos al auto de Fernanda cargados de energía. ¿El destino? Una vez más se trataba de Bartolomé Bavio, cuenca lechera que dio nombre al recorrido del tren diesel que llegó hasta Magdalena. No podíamos, entonces, obviar la voz de los que vivieron de un tambo. Fue así como, por recomendación del veterinario Zungri, fuimos a buscar a Domingo Amondarain.

No por tratarse del último viaje tesista a la zona íbamos a evitar terminar extraviados y preguntando a los lugareños por la casa del tambero. La referencia fue móvil: "es la casa que está frente a la estación de servicio", nos habían dicho; y hasta allí fuimos por la ruta 11. Pero al llegar, había dos esquinas para escoger. Nos bajamos en una de esas opciones, aunque como nuestro entrevistado no vivía allí, preguntamos a la dueña de casa por él. Nos indicó una esquina triple en la que vivía "toda la familia". En el camino encontramos a una pareja tomando mate que nos dio una nueva referencia; esta vez se trataba de una casa que efectivamente estaba frente a la estación de servicio que habíamos dejado atrás. Volvimos hasta allí y, finalmente, dimos con el tambero.

Durante una hora nos contó su historia y la de los demás tamberos de la región con y sin el tren, entre mates y visitas de vecinos. Luego de un rato, la única batería de la que disponíamos se gastó y Domingo, gentilmente, nos ofreció sus instalaciones para recargarla. Mientras se llevaba, la charla continuaba por otros rieles. Habíamos concluido con los

testimonios de "*Soy por el tren (o no soy)*"; no así con los viajes.

Una vez que la batería tuvo carga suficiente y el almuerzo se aproximaba en la casa de los Amondarain, partimos para grabar las últimas tomas con fines más artísticos, desandando los caminos emprendidos en mayo.

Cuando quisimos darnos cuenta, era diciembre y estábamos nuevamente enfrente de la Corcemar abandonada, el Hotel, la plaza central, la casa donde habían dormido Ferrín y sus compañeros, la estación...

Entonces detuvimos la locomotora en el andén, descendimos con cautela y nos sentamos en el largo banco de madera a esperar que nos vendieran el boleto de vuelta a la ilusión... a la resistencia de once pueblos contra los embates del tiempo.

POSDATA 1.

Los diarios de viaje son un lindo recuerdo para guardar. Conservan el itinerario de la vida, o mejor dicho, de esa vida que se recorrió en ese momento en que dejó asentado aquel pasar.

Pero como la memoria es engañosa, sucede siempre que ciertos fragmentos pasan y son olvidados en las largas páginas que almacenan los recuerdos del día. O más aún, suele ocurrir que, cuando se decide dar el punto final, buscar la llave y cerrar el candado para siempre, el hecho más trascendente aún está por desatarse.

Con este viaje pasó algo así. Un día, decidimos dar por terminada la travesía que nos llevó a recorrer durante largos

meses el antiguo ramal La Plata-Pipinas y, con ese fin, escribir la última página de nuestro diario.

Sin embargo, un tiempo después, Fernanda sugirió la idea de tomar fotografías con una cámara profesional, con el cometido de extraer imágenes de alta definición. Cuestión que el viaje volvió a retomarse, y fue la misma Fernanda quien viajó junto a su novio.

Nuevamente recorrió estación por estación, pueblo por pueblo, baldosa por baldosa, camino por camino, esas callecitas que ya habíamos dejado atrás. Nuevamente pidió permiso en cada escala, saludó en cada parada, y congeló en un instante el recorrido de toda una existencia.

Ya con nueve estaciones en el haber de la cámara fotográfica, llegaba a Monte Veloz, la localidad que le sigue a Verónica, y que antecede a Pipinas.

Tiempo atrás, habíamos estado los tres pisando esos mismos suelos con Angélica, la mujer que vivió allí junto al tren y a su marido ferroviario. En esa oportunidad, una familia que ocupaba la estación, nos había permitido -con mínimo recelo- grabar en las instalaciones. Sin embargo, cuando Fernanda regresó, el panorama fue diferente.

Ya no había una familia, sino un hombre solitario; un gaucho con camioneta 4x4. Fernanda pidió permiso para ingresar al predio. Permiso que le fue denegado rotundamente, al grito de *"estoy harto de que vengan a sacar fotos"*.

Fernanda intentó explicarle que nada de malo tenía permitirle el ingreso. Le aseguró que sólo le interesaba tomar la estación y sus alrededores, y no sus pertenencias desparramadas por el campo. Nada logró convencerlo. El hombre sólo accedió a que

hiciera el trabajo *"de la tranquera para atrás"*, y de inmediato entró a *su casa/estación*.

También ofendida, Fernanda osó caminar unos pasos más allá del alambrado, con el fin de obtener un retrato cercano de la fachada de la estación. Pero en ese instante, vio que en el lente no se reflejaba aquella construcción, sino un hombre que, a paso largo, avanzaba con una escopeta en sus manos. Sí: una escopeta.

Ahí mismo Fernanda y su novio, iniciaron un raid que los llevó primeramente a abordar el auto. Fernanda confiesa que sintió pánico, un pánico que *"ni siquiera podía embocar la llave para arrancar"*.

Lograron salir por una callecita interna que, luego se enterarían, jamás los conduciría a la ruta. La sensación de haber escapado de las garras de un loco les daba tranquilidad, pero lo peor estaba por suceder.

Al darse vuelta, el novio de Fernanda percibió que, entre el torbellino de tierra, una camioneta 4x4 roja los perseguía. Era la misma camioneta que estaba en la estación. Era el vehículo del hombre de la escopeta. Resultado de la ecuación: el hombre iba en busca de ellos, o bien deseaba amedrentarlos.

Fernanda dice no recordar la cantidad de kilómetros que recorrió intentando escapar de él. De todos modos, algunos minutos más tarde, debió detener su marcha, porque ya no había carretera hacia delante: habían ingresado en una propiedad privada. Callejón sin salida.

El hombre ya no los perseguía, pero ellos seguían muertos de miedo. El dueño de la propiedad en la que ahora estaban, se acercó a preguntar qué ocurría. Ellos le contaron lo sucedido, y

el anfitrión fue el portavoz de la mala nueva: para salir a la ruta, había que volver sí o sí a pasar por la estación; no existía otra posibilidad.

Otro hombre que por allí andaba, se ofreció a secundarlos hasta el lugar, pero ellos prefirieron acudir a la policía. Llamaron al 911 y un nuevo problema se hizo presente: ¿cómo dar cuenta de la ubicación en la que estaban?; un camino, dos vacas, varios pastizales, un manto de tierra, un lugar, algún lugar. Ninguna referencia podía funcionar como brújula de rescate.

La lamparita prendida llegó de la mano de quien sugirió pasar la llamada a la Delegación de Pipinas. De ese modo, fue más sencillo explicar lo sucedido, y dar las coordenadas para el encuentro. La policía quedó en esperarlos en la escuela que descansa frente a la estación de Monte Veloz. Hasta allí debían llegar Fernanda y su novio, con la esperanza de que, al arribar a ese punto, estarían esperándolos.

Durante el camino, la policía se comunicó con ellos para dar aviso de su paradero. Finalmente, los chicos fueron advertidos de que un carro policial ya los aguardaba en el sitio convenido.

Cuando por fin aterrizaron, aquel hombre que los había amenazado, apuntado y perseguido, se encontraba pastando sus vacas. Desentendido, ya se había encargado de negar todo lo sucedido. Era su palabra contra la de los chicos, que sólo querían salir de allí.

Los uniformados les ofrecieron realizar la denuncia, pero ellos prefirieron dejar todo en su lugar. No había testigo alguno o, por lo menos, las vacas no manejaban el lenguaje. Todo iría a quedar en la nada. Habían logrado, entonces, lo que

deseaban: ser *custodiados* hasta el camino rutero que los llevaría a Pipinas. Aún quedaba una localidad por retratar, y hacia allí se dirigían.

POSDATA 2 (sólo un comentario).

Un 20 de mayo de 2007 habíamos iniciado este recorrido. El primer acercamiento, la primera toma de imágenes, la primera fiesta en Bavio, la primera página de este diario. Este diario que retrata aquella jornada al aire libre, con todo su sol, todo su color, toda su emoción, y toda la expectativa reinante. Este diario que también retrata nuestras percepciones sobre aquel primer viaje. Y que recuerda que, en algún momento, los tres nos sentamos a tomar unos mates en el andén, y recibimos la noticia de que el periodista Mario Mazzone había fallecido.

En este mismo diario nos encargamos de contar que aquel mensaje nos había sorprendido, nos había atravesado, nos había dolido. Estábamos charlando de periodismo hecho por periodistas, y uno se estaba yendo. Era Mario, un desconocido conocido. Un periodista de TN; el columnista de *Mañanas Informales*.

Y alguien dijo que las casualidades no existen, pero causal o casual, iniciamos nuestro *primer viaje en tren* con la pérdida de un amigo. Y a pocos días de descender del *último vagón*, casi un año después, otro amigo también se iba para no volver. Vaya casualidad, otro integrante del programa matutino *Mañanas informales*, "el integrante". Jorge para todos. Jorge Ariel Guinzburg decía su documento.

De igual modo, esa noticia nos sorprendió, nos atravesó, nos dolió. Nos conmovía la idea de ya no verlo más, en el mismo momento en que todos los canales de televisión repetían su imagen. Y se iba, y se fue.

Eran dos pasajeros conocidos, dos compañeros de vagón que se marchaban antes de tiempo. Ambos, periodistas admirados por nosotros. Casualidad o causalidad, justo en el inicio y en el fin. Habíamos escrito en la primera página un adiós a Mazzone, y no debíamos olvidarnos de despedirnos, en esta última, de Guinzburg.