

UNIVERSIDAD NACIONAL DE LA PLATA
FACULTAD DE PERIODISMO Y COMUNICACIÓN SOCIAL
SEDE: LA PLATA

DATOS DE LOS TESISISTAS:

Daniela Elsa Escribano

Correo electrónico: da_escribano@yahoo.com.ar

Fernanda García Germanier

Correo electrónico: fernandagarciagermanier@hotmail.com

Carlos Alfredo Vázquez

Correo electrónico: carlosalfredovazquez@gmail.com

TESIS DE PRODUCCIÓN:**SOY POR EL TREN
(O NO SOY)**

*Un documental sobre las historias olvidadas en los andenes del Sud
(ramal La Plata-Pipinas)*

PROGRAMA DE INVESTIGACIÓN

Comunicación, Prácticas Socioculturales y Subjetividad

DIRECTORA DE TESIS

Ileana Mattiassich

ASESORA

Leticia Katzer

FECHA DE PRESENTACIÓN

Octubre de 2008

RESUMEN Y CONCEPTOS CLAVES

Documental audiovisual basado en el desarrollo de relatos acerca de la vida cotidiana llevada a cabo en **once pueblos bonaerenses** que, durante fines del siglo XIX y principios del XX, se fundaron a la vera del **ramal La Plata-Pipinas del Ferrocarril del Sud**.

Tras los primeros embates contra el **servicio ferroviario** y su **interrupción definitiva** -ocurrida en el año 1978-, sus habitantes quedaron estigmatizados por la condición de pertenecer a un conjunto de **pueblos en riesgo de desaparición**, con características similares. Entre ellas, se destacan el **desempleo**, el descenso abrupto de sus demografías, la **emigración** de las nuevas generaciones, el **aislamiento**, la **infraestructura precaria**, el **deterioro** edilicio, y la **ausencia** de los servicios básicos (salud y educación, entre otros).

Las problemáticas planteadas se abordan siguiendo los lineamientos del **trabajo etnográfico**. Así, se recogen **testimonios** –obtenidos mediante la técnica de la **entrevista**- de los lugareños de Rufino de Elizalde, Arana, Ignacio Correas, Bartolomé Bavio, Roberto Payró, Vieytes, Álvarez Jonte, Las Tahonas, Verónica, Monte Veloz y Pipinas, con el objetivo de **representar el proceso de reconstrucción identitaria** de esta zona atravesada por la **presencia/ausencia del tren**.

PRÓLOGO
Y EN LAS ESTACIONES, UN GRAFITTI DICE:

“HAY UN FUSILADO QUE VIVE”

Con esta frase, tan sencilla como contundente, se inició la que aún hoy es la investigación de mayor jerarquía periodística de la historia argentina. Y aunque difícilmente lo hayan pensado, aquellos jóvenes que una tarde de fines de 1956 charlaban en su mesa del club de ajedrez platense, estaban marcando el umbral de un futuro perverso.

Tal vez el fusilado no era Roberto Payró. Quizá no fuera Álvarez Jonte, ni Rufino de Elizalde, Ignacio Correas, Arana, Vieytes o Bartolomé Bavio; tal vez no fuesen Verónica, Las Pipinas o Las Tahonas. Ni siquiera habrá sido un Monte Veloz. Sin embargo, los ajedrecistas podrían haber utilizado las mismas palabras para referirse a ellos, porque estos once pueblos son la fiel muestra de que *hay un fusilado que vive... y vive en el orgullo de pertenecer a su tierra*, a pesar de los disparos del destino.

Cuando Rodolfo Walsh inició la búsqueda de su fusilado, tenía siete personas por delante y una dictadura a la que denunciar. En el caso de estos pueblos, los pocos que sobrevivieron al fusil fueron once... once que también quedaron maltrechos tras los embates de otra dictadura exterminadora. Aún así, estos once pueblos que nacieron junto a las vías del Ferrocarril del Sud **VIVEN** y poseen una historia que merece ser contada.

Pero claro... para poder hacerlo, necesitaban que alguien amplificara sus longevas voces, que alguien se acercara hasta los sitios donde se guardaban los secretos que un día el tren abandonó en los andenes.

Walsh buscó arduamente a su fusilado y marcó un rumbo indeleble para los periodistas investigadores argentinos; este precepto guió nuestro rumbo, comprendiendo siempre que el periodismo social debe hurgar en el barro para encontrar sus diamantes. Y así, siguiendo el ejemplo de Truman Capote, nos sentamos en los bares, los burdeles, las estaciones, los almacenes, las escuelas, los bancos de las plazas, los hoteles que albergan a sus turistas... y las casas de los habitantes de cada uno de estos once pueblos, para percibir con cada sentido cómo es vivir allí.

Así nació este documental: “Soy por el tren (o no soy)”.

ABONO PARA LEER Y ENTENDER

Nos atrevemos a decir que los viajes son como la vida, por lo que entonces, nosotros, los humanos, no somos más que una parva de viajeros eternos dando vueltas por los vericuetos del destino.

Ciertos humanos o ciertos viajeros creen que es necesario programar (ambas cosas, la vida y el viaje) para lograr resultados satisfactorios. Pero también hay quienes creen que tanto los viajes como la vida pueden llevarse a cabo de manera improvisada.

La pregunta es sencilla y previsible: ¿Qué es mejor? ¿Un viaje organizado o un viaje espontáneo? ¿Qué es mejor? ¿Una vida establecida o una vida fundada en el día a día? Como cada casa es un mundo y sobre gustos no hay nada escrito, la respuesta queda en la libre elección de cada sujeto. Nosotros también como sujetos y viajeros podemos elegir de qué manera viajar y de qué manera vivir.

Cuando uno se vuelca a la tarea de *confeccionar una tesis de producción audiovisual*, necesariamente se está exponiendo a diferentes debates existenciales que del mismo quehacer decantan. Es así que, como tantas otras disyuntivas que surgen en las mesas de producción, la paradoja que enfrenta el viaje programado con la vida “a los ponchazos”, también tuvo su momento de gloria en alguna parte de esta historia. Al abordar la tarea de escribir un documento gráfico que pudiese dar cuenta del proceso cumplimentado en estos largos meses de trabajo, nos preguntábamos cuál sería la forma más rica de comunicar lo vivido, de qué modo podíamos transmitir “un mundo de sensaciones”.

Cómo explicar que mucho de lo transitado -tal vez lo mejor- había surgido sorpresivamente. Cómo hacerlo sin mostrarnos improvisados. Cómo hacer entender que habíamos edificado un pequeño mundo en el que había razón y corazón. Éstos eran cuestionamientos que nos hacíamos y que en algún momento tuvimos que resolver. Por suerte la respuesta no estaba tan lejos. Comprendimos que lo más sencillo era ser fieles con nuestro proceso de aprendizaje y formación; construir nuestro documental en una constante interacción entre quienes emprendimos este viaje y quienes nos esperaban en los pueblos.

Entendimos que habíamos andado un camino y que, cuando uno lo hace, necesariamente transita un viaje. Fue por eso que decidimos que la mejor manera de contarlo, consistía en hacerlo desde la perspectiva de un traslado en tren que estuviese

condimentado por estas aristas: la razón y el impulso, la programación y la espontaneidad, la organización y la improvisación. A decir verdad, así se gestó, se llevó a cabo y se finiquitó esta tesis: con estudios previos, y con pruebas y ensayos.

Haciendo valer nuestra sinceridad e intentando volcar nuestra creatividad al servicio del trabajo, escribimos la memoria de nuestra tesis a la manera de un viaje en ferrocarril colmado de miedos, sueños, expectativas y sorpresas.

Ostensiblemente, tal vez causalmente, nos embarcamos en una especie de culebrón de amores, litigios, abandonos y soledad donde había un protagonista exclusivo: el ferrocarril. Pero también, actores de reparto, que eran -ni más ni menos- los que lo amaban, vivían por él, morían con él, sufrían por su partida, luchaban por su retorno y añoraban su presencia. Y sin querer queriendo, terminamos por subirnos en un vagón que nos llevó a ser parte de esos antiguos recorridos que cumplía el ramal La Plata-Pipinas.

Como todo viaje en tren, el trayecto se iniciará en una estación (La Plata), en el preciso momento de la compra del boleto, graficará la espera en la sala cuya función era albergar a los pasajeros, continuará en el andén, se colará por los pasillos de la formación, se sentará en los estribos, espíará el sector de locomotoras, hará parada en las distintas estaciones que lo requieran, recibirá nuevos pasajeros, esperará al tambero encajado con su carro, llevará maestras a sus respectivas escuelas, guardará las palabras que aquel muchacho le dijo a su novia adolescente en un paseo de domingo, se peleará con el guardián serio que pide boletos en momentos inoportunos, no se perderá de gozar los paisajes de la Región Pampeana, escuchará el ruido de la campana furiosa, se encandilará con la luz del farol que brilla ferozmente, saludará a los Jefes, y hará punta en una estación que recibe el nombre de dos hermanas, de pelos largos y recogidos en dos colas, apodadas “Las Pipinas”.

La memoria de nuestro trabajo será la memoria de un viaje en ferrocarril en donde daremos cuenta de todas las etapas atravesadas durante su producción. Un viaje largo (aunque el trayecto sea corto), ciertas veces muy frío, otras muy caluroso, gratificante, agotador, experimental, duro y feliz. Un viaje con todos los colores, todos los olores y todos los sabores. Un viaje vivido, hecho y compartido que trajo consigo otras dificultades. Ejemplos sobran, pero vamos con uno.

Al inicio, habíamos ideado este viaje (nuestro documental) bajo la premisa “una estación, una historia”, pues al momento de programar -en este caso éramos guiados por

procesos pensados y analizados con anterioridad- teníamos en cuenta el encuentro con una zona en la cual se ubicaban once localidades que suponíamos distintas, con historias, caminos y gente diferente.

Sin embargo, al momento de bajarnos del vagón, y contactar con la propia esencia del trabajo (es decir, con el capital humano) nos topamos con una realidad contraria a la edificada mentalmente. Nos enteramos entonces que eran once localidades que llevaban nombres de pila diferentes, pero compartían el nombre de su historia, la historia de su fundación, la fundación de sus lugares, los lugares de su gente, su gente y sus relatos, los relatos de su zona, su zona y sus problemas, sus problemas y su tierra, su tierra y su sentido de pertenencia, su sentido de pertenencia y su identidad, su identidad y su memoria hecha en colectivo. No eran once sino una. Una zona, una vida, una fundación, un camino, una historia, un inicio, un tren y un permanente final. Eran todas para una y una para todas. Son todas para una y una para todas. Como nosotros, los realizadores de este documental que habla de ellos; todos para uno y uno para todos.

De esta manera, escribimos el viaje. Somos tres personas distintas. Somos Daniela. Somos Fernanda. Somos Carlos. Escribimos distinto, pensamos distinto y tal vez soñemos distinto. Pero tenemos algo en común: nuestro trabajo, nuestra tesis, nuestro viaje. Como viajeros (y también personas) poseemos distintas percepciones de lo que vemos, sentimos y escuchamos, pero a la vez estamos mancomunados por una tarea.

Así será nuestra memoria de viaje. Escrita por distintas plumas, distintos registros, distintas letras; paseando en ferrocarril con ánimos diferentes, observando cosas desiguales y teniendo apreciaciones desparejas, pero conservando el conjunto de lo vivido, lo querido, lo charlado, lo debatido y lo analizado.

Como en la zona elegida -las estaciones del ramal- sostendremos una identidad colectiva, que se hará visible en nuestra forma de consignar el camino recorrido. Como en la vida, en este viaje en tren, pasaremos por regiones áridas, nos confrontaremos con raíces oscuras, respiraremos aire puro, escucharemos historias; empezaremos un viaje y lo culminaremos.

SALA DE ESPERA

Al llegar a la estación, lo primero que nos llamó la atención fue la quietud en la que permanecía todo en el andén. Cuatro parantes verticales sostenían las maderas oscuras que servían de soporte a la chapa acanalada del techo de la plataforma. Caminamos lentamente sobre la piedra lisa del suelo y, ya con los pasajes guardados en nuestras mochilas, nos asomamos por la ventana de una de las puertas de madera.

Continuamos con el recorrido inicial. Observamos entonces que encima de las puertas, unos carteles medianos con amplias letras blancas sobre fondo negro, indicaban la función que cumplía cada habitación.

-*Sala de señoritas*- leyó Daniela-. Nosotras debemos esperar aquí.

Carlos asintió comprensivamente con su cabeza, mientras Fernanda bajaba lentamente el pesado picaporte con su mano envuelta en un pañuelo. Un haz de luz solar indicó el ingreso a las dos mujeres que, de inmediato, desaparecieron del andén.

El letrero que estaba al otro extremo señalaba que allí funcionaba la *Sala de espera general*. Carlos pasó bajo la campana y junto a la puerta del *Jefe*, y luego ingresó al recinto en el que debía aguardar la llegada del tren.

Largos bancos de madera se encontraban dentro de la polvorienta *Sala de señoritas*. Hacía apenas unos segundos que nos habíamos separado, pero el polvo y el silencio parecían expulsarnos de aquél húmedo salón. Fernanda se aproximó hasta un revistero de madera que estaba frente a la única ventana de la sala. Nuevamente se valió del pañuelo para tomar una de las publicaciones que había allí. Era la más reluciente de la oscura habitación. Parecía como si alguien recién la hubiera dejado.

-*Guía turística*- murmuró Fernanda y abrió al azar la revista.

Una foto enorme de una montaña de cal aún más grande y aparentemente sin uso, apareció frente a sus ojos.

-Fer, ¿qué te parece si nos la llevamos y la leemos en el andén? -sugirió Daniela.

-Tres estudiantes... una cámara... un unicornio...

-¡Basta Fer! ¡Vamos! -exigió Daniela, ante la risa sonora de Fernanda que, finalmente, accedió a salir.

El andén estaba desierto. Sólo el viento soplaba fuertemente, agitando la campana de bronce con la inscripción "*FCS*". Un rayo surcó el cielo dando paso a un estruendoso

trueno que cubrió cada rincón del edificio. Fue en ese preciso instante cuando Carlos reapareció en el umbral de la puerta de la *Sala de espera*. Tenía un libro cubierto de polvo entre sus manos.

Las gotas de la lluvia comenzaron a deslizarse por nuestros rostros.

-¡Vengan! ¡Encontré un libro interesante acá dentro! De última ya vendrán a sacarlas y les diremos que creímos que *general* incluía a las mujeres –propuso Carlos.

-Nosotras también encontramos una revista que parece interesante –aseguró Daniela, al tiempo que apresuraba el paso para evitar mojarse.

Entramos en la *Sala de espera general*. Era más amplia y luminosa que la de *señoritas*, aunque largas telas de araña poblaban los rincones. El sonido de nuestros pasos sobre el parquet flotante acalló por unos segundos el golpeteo de las gotas en el vidrioso ventanal de la pared derecha.

-¿Con cuál empezamos? –quiso saber Fernanda.

-No sé. Éste dice *Historia del ferrocarril argentino* –respondió Carlos-. ¿Ésa de qué trata?

-Es una *guía turística*. Leamos un poco de historia –propuso Daniela.

-Muy bien –dijo Carlos, despegando las húmedas hojas llenas de hongos negros y telas de araña -. ¿Quién lee?

-Si quieren, leo yo –se ofreció Fernanda.

-Adelante –alentó Carlos pasándole el libro-, no en vano sos la locutora del grupo...

Fernanda sonrió, tomó el libro entre sus manos y comenzó a leer.

-Tres estudiantes... un rayo... una cámara... -Fernanda le daba un tono lúgubre a su lectura.

-¡Basta Fer! ¡Empezá en serio! –protestó Daniela.

-Está bien -dijo Fernanda riendo- ¡Ahí va!

“Muchas veces, quienes hemos vivido siempre en ciudades, tardamos en comprender los factores que influyen en la creación, el progreso, el retroceso y la desaparición de los pueblos, entre otras alteraciones de la vida cotidiana de sus habitantes. En tal sentido, la extensión de las vías férreas durante fines del siglo XIX y principios del siglo XX fue uno de los motores del crecimiento regional en diversas zonas del país.

“El tendido ferroviario fue, en gran parte, ordenado en torno a dos tópicos: el enlace entre los fuertes que 'alejaban al indio' de las ciudades principales del país; y el de establecer un nexo entre los centros productivos más importantes de la Nación y los puertos comerciales de mayor trabajo agroexportador.

“Ya a mediados del siglo XIX, en pleno auge de la Revolución Industrial, los británicos habían descubierto la ventaja que el ferrocarril representaba para el transporte de mercaderías. Ese conocimiento había recibido un importante aporte francés, cuando en 1843 utilizaron este medio para transportar personas desde París hasta Orleáns. Luego los estadounidenses harían lo propio desde Nueva York hasta el lago Erie.

“Ese adelanto tecnológico tardaría casi un decenio en llegar hasta Argentina. Hasta 1854 debió esperar el país para que el conservadurismo que regía los hilos de la Nación tomara iniciativas vinculadas a la construcción de ramales férreos. La primera licitación fue ganada por cuatro capitalistas locales (Balbín, Miró, Lavallol, Rams) que debían construir un ferrocarril que, mediante rieles de hierro, facilitara a los caballos arrastrar vagones desde Buenos Aires hasta el oeste.

“En tres años, el Ferrocarril del Oeste había construido diez kilómetros de vías, pero para 1860 ya eran 36. Seis años más tarde, el ramal ya llegaba hasta Chivilcoy (a 159 kilómetros de Buenos Aires). A este progreso infraestructural se había sumado desde 1858 otro: la primera locomotora.

“La famosa ‘Porteñita’ había llegado al país desde Inglaterra, luego de servir a las tropas aliadas contra los rusos en la guerra de Crimea entre 1853 y 1856. Con el tiempo, el país comenzaría a crear la industria ferroviaria más fuerte de Sudamérica, con excelentes técnicos, maquinistas y reparadores de locomotoras.

“Pero en la etapa de incubación ferroviaria, uno de los principales referentes fue el entonces gobernador de Buenos Aires, el general Mitre. En 1861 el futuro presidente concedió al británico Edward Lumb una línea ferroviaria que debía unir Buenos Aires con Chascomús. El proyecto, conocido como Ferrocarril Gran Sud, incluía la garantía del gobierno de Buenos Aires de que la empresa constructora obtendría un 7 por ciento de ganancia sobre el capital invertido

(que era, ni más ni menos, que el doble de lo empleado hasta 1860 por el Ferrocarril del Oeste; que era, ni más ni menos, que el comienzo del subsidio estatal a las empresas privadas ferroviarias). El resguardo mitrista fue imponer a Lumb la construcción de un ramal de trocha angosta, dado que si no, no podría emplearse la 'Porteñita' en el Gran Sud.

“Este faraónico emprendimiento para la época, requirió que se solicitara financiación a las principales casas prestamistas inglesas. La Baring Brothers, el Banco Wanklyn & compañía, entre otros, se sumaron a los capitalistas que comenzaron a invertir en los ramales que luego usarían para transportar ‘sus’ materias primas.

“Para la construcción del Ferrocarril Gran Sud, el aporte de Sir Samuel Morton Peto y de Wheelwright fue fundamental. A su vez, la inauguración en 1862 de la estación de Plaza Constitución, fue un pilar para el ramal que, con el tiempo, se complementaría con otros menores.

“El tercer gran ramal de los conservadores fue el Central Argentino, que comenzó a construirse en Rosario en 1866 y un año después ya había llegado hasta Villa María. El proyecto era el más ambicioso, puesto que implicaba unir los dos océanos atravesando los principales puertos del país. Sin embargo, en 1870 sólo había llegado a unir Rosario y Córdoba.

“Tal vez por ello, ya en 1864 sus mentores habían comenzado a construir un ramal menor que luego empalmarían con el Central Argentino. Este proyecto era conocido como Ferrocarril de Buenos Aires al puerto de la Ensenada y partía del cruce de las calles Paseo Colón y Venezuela, en el viejo puerto de Buenos Aires. No obstante, recién en 1872 llegaron hasta el punto final, uniéndolo al de la Ensenada de Barragán.

“Para entonces, ya hacía dos años que en Buenos Aires se había creado la Estación Central en Mitre y Alem, a una cuadra de la Casa Rosada. La idea era que todos los ramales confluyeran allí, proyecto al que se plegaron los recorridos existentes, a excepción del Ferrocarril del Oeste.

“Como el Central Argentino aún estaba lejos de arribar a la nueva Estación Central, el Ferrocarril de Buenos Aires al puerto de la Ensenada empalmó con el Gran Sud, mientras en el norte proyectaban extenderse desde Rosario hasta

Tucumán y llegar por allí a Chile, al tiempo que construirían desde Córdoba los kilómetros que faltaban hasta la Estación Central. Pasaron varias décadas hasta que se concretó, en parte, aquel anhelo de Wheelwright y, para entonces, la situación económica mundial estaría cambiando.

“Por su parte, el país afrontaba cambios estructurales de relevancia en la columna conservadora de su Gobierno. Con el tendido férreo en pleno apogeo, los viejos caudillos iban cediendo terreno al cada vez más influyente General Roca. Cuando éste arribó a la presidencia, el proyecto de llevar la Capital Federal a Rosario y devolver la ciudad de Buenos Aires a la provincia fue desterrado para siempre. A cambio, se mandó a construir una ciudad nueva que sería diseñada exclusivamente con el fin de ser capital de la provincia de Buenos Aires.

“La historia de la fundación de La Plata es demasiado extensa para los fines de este libro, pero bastará con decir que un año después de aquel acontecimiento, el tren comenzó a funcionar en la flamante capital provincial, por medio de una extensión del ramal del Ferrocarril de Buenos Aires al puerto de la Ensenada que atravesó Tolosa. De todos modos, no fue hasta el 30 de agosto de 1887, cuando la ‘Porteñita’ llegó hasta la estación de 7 y 50 (actual Pasaje Dardo Rocha), que el tren empezó a circular con frecuencia uniendo ambas capitales: la nacional y la provincial.

“Ya con la ‘cuestión capital’ resuelta, Roca llevó su precepto comunicacional al desierto. El entonces presidente ya había dicho que ‘el Estado debe limitarse a establecer las vías de comunicación, a ligar las capitales por medio de ferrocarriles, a fomentar la navegación de las grandes vías fluviales, tales como el río Negro, el Neuquén, el Bermejo, el Pilcomayo, el Santa Cruz, el Limay’¹, pero para ello era necesario ‘sacar al indio’ del desierto, porque ahuyentaba de ‘nuestros’ campos la inversión del capital extranjero. Después de todo, ya lo había dicho Mitre durante la inauguración de la estación Plaza Constitución: ‘¿Cuál es la fuerza que impulsa este progreso? Señores, es el capital inglés’².

¹ SAÍTTA, Sylvia; ROMERO, Luis Alberto. “Grandes entrevistas de la Historia Argentina (1879-1988)”. Ed. Punto de Lectura, Buenos Aires, 2002. P. 28.

² JOSÉ, María Rosa. Historia Argentina. Buenos Aires, 1977. Editorial Oriente. Tomo 9.

“Ahora bien, en esos territorios que el conservadurismo roquista decía haber ‘ganado al indio’, era necesario establecer un poblado que se dedicara a producir bienes de cambio y consumo que ‘alimentaran’ a las milicias que seguían desarrollando su ‘campana al desierto’, estableciendo fronteras más alejadas y ‘resguardando’ a la sociedad de los malones.

“A tal fin, el congreso nacional fue sancionando variadas leyes que intentaban atraer inmigrantes europeos para poblar el ‘desierto ganado’, a cambio de múltiples beneficios originados en la radicación (que se pretendía definitiva) en esos terrenos. Época de latifundistas, el ferrocarril (que continuaba en manos de los británicos) desempeñó un rol fundamental, al permitir que los inmigrantes llegaran hasta las diferentes zonas del país (separadas por kilómetros y kilómetros descampados), se radicaran allí, comenzarán a producir y luego, incluso, incorporaran tecnologías novedosas cargándolas en sus vagones.

“Este proceso, sencillo de narrar pero que tuvo una muy compleja implementación, dio origen a muchos pueblos en el país. Las estaciones de tren se erigían en piedras basales de la vida del pueblo debido a que, en la gran mayoría de los casos, precedían incluso a las primeras casas de la región.

“Esta dinámica originó dos particularidades que pueden constatarse en el ramal que luego uniría a La Plata con los pueblos del interior provincial. La primera está vinculada al origen de los nombres de aquellos pueblos. Muchas veces el tren unía entre sí a diversas estancias de gran productividad. Entonces, los dueños de las fincas solían donar parte de su latifundio a las empresas de ferrocarril para la construcción de estaciones y la extensión férrea. Más tarde esas estaciones recibían el nombre de los latifundistas. Tal es el caso, por ejemplo, de Bartolomé Bavio.

“La otra peculiaridad surgida de la radicación de estaciones que precedían a los pueblos está vinculada a la geografía de esas localidades. Recorrer los pueblos que constituyeron cualquier ramal del ferrocarril argentino deja al descubierto que, generalmente, la estación funciona como la puerta de una casa. Hay un antes y un después de la estación; un ‘de este lado’ y un ‘de aquél’. Esto responde a que, en su mayoría, de un lado de la estación se volcaron los comercios (e incluso en las ciudades, los hoteles y restaurants) que permitían a

los viajeros abastecerse, descansar o simplemente divertirse un rato; mientras que del otro lado fueron asentándose las casa de los pobladores.

“En este marco ya habían nacido algunas localidades que servían para el transporte de alimentos desde Magdalena hasta Tolosa. La vía férrea que las unía, ya había sido construida por el gobierno provincial, aunque como no era redituable y el Gobierno necesitaba fondos, resolvió vender el tramo que abarcaba desde Rufino de Elizalde hasta Magdalena.

“Así, el 25 de febrero de 1888 se promulgó la ley que autorizaba al Poder Ejecutivo a enajenar la línea a Magdalena, mediante el aporte de Wilkynson y compañía. En septiembre de 1888 se presentaron los adjudicatarios y solicitaron la aprobación de una línea que, arrancando del kilómetro 42, llegaba casi hasta Punta Piedras. En 1889 Juana Hamilton de Groizard vendió a la compañía del Ferrocarril Costa Sud (tal la denominación que había adquirido el proyecto de Wilkynson) 208.750 metros cuadrados de sus terrenos, permitiendo la construcción de ese ramal que luego constituiría el trayecto que unió por más de sesenta años la estación de Las Pipinas con La Plata y, mediante esta capital, con Plaza Constitución (...)”³.

-Luego pasarían varias décadas hasta que en el primer peronismo se expropiaran los ramales –dijo Fernanda, alzando la vista ante un nuevo trueno estremecedor.

-“Para lograr el alto grado de madurez nacional que la nacionalización de los ferrocarriles significa –comenzó a reflexionar Daniela-, ha sido indispensable que se movilizaran las energías de reserva del país: que tenaces denunciadorez ilustraran a la opinión sobre las nocivas influencias del ferrocarril extranjero y que el pueblo en masa se alzara para reivindicar sus derechos a la libre conducción de su destino”⁴.

³ Texto exclusivo de los tesisistas generado a partir de la consulta de las siguientes fuentes históricas:

BOTANA, Natalio. El orden conservador. Hyspamérica. 1986.

ROSA, José María. Historia Argentina. Buenos Aires, 1977. Editorial Oriente. Tomos 7, 9 y 10.

ROMERO, Juan Carlos. Breve Historia de la Argentina.

ROMERO, Luis Alberto. Breve Historia Contemporánea de la Argentina. Fondo de Cultura Económica. 1994.

SAÍTTA, Sylvia; ROMERO, Luis Alberto. “Grandes entrevistas de la Historia Argentina (1879-1988)”. Ed. Punto de Lectura, Buenos Aires, 2002.

SCALABRINI ORTIZ, Raúl. “Historia de los Ferrocarriles argentinos”. Ed. Lancelot, Morón, septiembre de 2006.

⁴SCALABRINI ORTIZ, Raúl. “Historia de los Ferrocarriles argentinos”. Ed. Lancelot, Morón, septiembre de 2006. P. 23.

-¡Epa! ¡Qué definición, Da! ¿Cómo se te ocurrió? –celebró Carlos, alejando su vista del vetusto libro.

-Simplemente la leí -se sonrojó Daniela-. Está escrita en este banco.

-Ah... sí, sí. La escribí hace un rato, apenas entramos en este salón -dijo Fernanda, entre risas.

-¿De memoria?! -inquirió Daniela, visiblemente asombrada.

-Je, je, je. No. Se la dictó un unicornio -contestó con su socarronería habitual Carlos.

-¡Che! ¡No seas malo! -lo retó Fernanda con gesto hosco y luego se dirigió a Daniela-. No Da, lo saqué de unas hojas que tenía en la mochila. Ahí leí también que:

“El ferrocarril fue el arma primordial de que se valieron los extranjeros para sofocar todo progreso que de alguna manera pudiera hacer vacilar su hegemonía. Fueron, los nuestros, ferrocarriles coloniales destinados a mantenernos en la rutina sin salida del primitivismo agropecuario. Tal es la triste consecuencia que se deduce de nuestra historia ferroviaria, y tal fue la misión para la cual fueron construidos”⁵.

-Es una mirada, por lo menos, interesante -opinó Daniela.

-Es verdad... -corroboró Fernanda al tiempo que leía- ¡Y mirá lo que dice más abajo!:

“Casi diría que el ferrocarril nacional deberá combatir, ante todo, contra sí mismo, contra su propia política. En busca de la ganancia el ferrocarril aniquiló a las industrias del interior. Así tenía carga de ida, con los artículos manufacturados que el interior necesita, y carga de vuelta con los productos agropecuarios que el interior produce. Ésa será una política ferroviaria que debe ser abonada, aun con daño de los ingresos del ferrocarril, en mérito a la tonificación y fortalecimiento que recibiría el cuerpo nacional. Los puertos del litoral, fluvial y marítimo, han sido aislados (por el trazado de las líneas privadas extranjeras) para que la carga recorra la mayor distancia posible. El ferrocarril nacional, contrariando su conveniencia egoísta, deberá llevar a puerto la carga de exportación por el camino más breve. Puede decirse que el ferrocarril nacionalizado deberá operar, para bien del país, en un sentido diametralmente opuesto al que caracteriza a los ferrocarriles privados y extranjeros. Para que el ferrocarril nacionalizado pueda orientarse en el

⁵SCALABRINI ORTIZ, Raúl. “Historia de los Ferrocarriles argentinos”. Ed. Lancelot, Morón, septiembre de 2006. P. 24.

exclusivo servicio del país, es indispensable liberarlo de la tiranía del interés. El costo de la expropiación y de la renovación de materiales, no debe erigirse en una tara de los ferrocarriles nacionalizados, porque entonces su política no podría diferir en mucho de la vieja y perniciosa política ferroviaria de las compañías particulares”⁶.

-Realmente todo lo que se plantea en esa hoja es muy interesante -certificó Carlos-, pero algo me induce a pensar que los militares que gobernaron del ‘76 al ‘83 no leyeron esto, ¿no? ¿Tenés idea de quién lo escribió?

-Acá abajo dice algo, pero no entiendo bien la letra. El año sí... 1947 -aseguró Fernanda.

-A ver -pidió permiso Daniela mientras tomaba el papel para descifrar la firma al pie de página-. *“Raúl Scalabrini Ortiz”*. Creo que Carlos tiene razón... los Gobiernos Militares posteriores a este texto no deben haberlo leído, ¿no?

-Con ellos siempre es difícil saberlo. Tal vez podamos averiguar algo en los pueblos -sugirió Fernanda.

Durante casi media hora habíamos estado desandando la historia de ese ferrocarril que esperábamos, absortos y ajenos a todo lo que nos rodeaba.

-¿Saben? Repasar un poco toda esta historia me sirvió para entender muchos nombres... incluso los que el peronismo puso a las líneas que expropiaba -aportó Daniela con sonrisa satisfecha-, como el Roca y el Mitre, homenaje a los personajes históricos que más tuvieron que ver con la historia del nacimiento del ferrocarril.

-Escuché que ahora quedan sólo 7000 kilómetros de vías en uso... ¿Qué habrá sido de todos esos pueblos que surgieron junto al tren? -se inquietó Carlos.

-Tal vez esto diga algo, ¿no? -dijo Daniela tomando la guía turística⁷.

Esta vez abrimos la revista por la primera hoja. Un mapa ferroviario ilustraba el recorrido que el tren hacía desde La Plata hasta Pipinas. Una leyenda bajo la ilustración indicaba una frase de Marcelo Torcuato de Alvear: *“El destino de los pueblos puede ser interrumpido o detenido en su evolución, pero nunca anulado; y la Argentina tiene un*

⁶SCALABRINI ORTIZ, Raúl. “Historia de los Ferrocarriles argentinos”. Ed. Lancelot, Morón, septiembre de 2006. P. 403.

⁷ La guía turística es una elaboración exclusiva de los tesisistas para “Soy por el tren (o no soy)”.

gran destino que llenar, al que llegará tanto más pronto cuanto mayor sea el esfuerzo que realicemos por el bien común, por el progreso y la civilización argentina”⁸.

Las siguientes páginas tenían fotografías y una breve descripción de cada uno de los once pueblos que constituían el ramal. Daniela leyó con voz firme y pausada.

- **“Rufino de Elizalde**

“Entre las riquezas culinarias de la zona pueden apreciarse los sabrosos choripanes, servidos por agradables familias lugareñas.

“Arana

“Entre las variadas atracciones, en Arana se puede encontrar un club privado que, frente a la estación, conserva reliquias de la vida nocturna de antaño. Botellas, vasos, ceniceros y hasta un amplio sótano y un calabozo en desuso son conservados en el antiguo Club Cardaci.

“Ignacio Correas

“Última estación perteneciente al partido de La Plata, en Ignacio Correas podrá hallar dos perros cruza de rottweiler y pequinés, una verdadera excentricidad capaz de aterrar a los corazones nobles.

“Bartolomé Bavio

“En el pueblo de los dos nombres hallará tamberos que llegaron a construir botones con derivados de la leche, maestras que viajaban en tren junto a simpáticos guardas y aviadores, e incluso ¡políticos de prestigio y amplio cariño popular!

“Roberto Payró

“Un surtidor privado en la puerta de la casa de su dueño, varias plantaciones de kiwi y una familia preocupada por la historia de su pueblo, atracciones de una localidad literaria.

“Vieytes

“Cuando llegue hasta Vieytes, no deje de ingresar al cofre de los recuerdos. Una pulpería que conserva el olor original que albergaron estos emblemas del siglo XIX, se mezclan en el paisaje vieytense con ciclistas indicadores y parejas de muchos años compartidos que conservan viejas mañas.

⁸ SAÍTTA, Sylvia; ROMERO, Luis Alberto. “Grandes entrevistas de la Historia Argentina (1879-1988)”. Ed. Punto de Lectura, Buenos Aires, 2002. P. 172.

“Álvarez Jonte

“Los habitantes de pueblos cercanos dirán que es ‘una tapera’ y evocarán al mismísimo Gary Cooper para graficar lo que puede encontrarse allí. Sin embargo, Álvarez Jonte conserva un bar con palenques y parrilla techada, algunas instituciones menores y acaudaladas familias habitando los campos de la zona.

“Las Tahonas

“Manzanos y alemanes marcaron el ritmo de vida de Las Tahonas, pero actualmente podrá encontrar verdaderos íconos de la resistencia pueblerina al olvido. Le aconsejamos llevar buen abrigo y un impermeable. La combinación de lluvia y viento puede ocasionarle serios trastornos.

“Verónica

“Desde la separación del partido de Magdalena, la localidad se ha convertido en un polo de atracción para los residentes en pueblos aledaños. Sin embargo, el tradicional bar El Vasco aún conserva clientes de otros pueblos y la calidez de los ex-ferroviarios devenidos en directores del Centro de Jubilados de Verónica que los colmarán de anécdotas.

“Monte Veloz

“La estación es custodiada por un dogo argentino y la vieja campana hace las veces de timbre en la finca expropiada. Además de los recuerdos de la viuda del Jefe de Estación, en Monte Veloz podrá encontrar la vieja escuela del pueblo, mucho campo... y un aficionado a la caza (de turistas).

“Las Pipinas

“Una vieja cementera, luego calera, luego símbolo del abandono noventista. Un hotel puesto en valor por hombres y mujeres con iniciativa y decencia a toneles para regalar. Un poeta payador. Cuarenta y siete casas abandonadas y la vieja estación que marca el final del recorrido; estandartes que, junto a las viejas ‘cabinas’ de teléfono de ENTEL, podrá visitar al llegar a Las Pipinas”.

-Atractivo –concluyó Daniela.

SENTADOS EN UN BANCO DEL ANDÉN

A menudo, las estaciones ferroviarias son un lugar de espera. Hay bancos, andenes, y caras, muchas caras. La espera puede ser utilizada para pensar y para ponerle nombre a los pensamientos perdidos. Antes de subirnos al tren que nos llevaría al destino elegido, utilizamos la espera para pensar y para darle nombre a lo que iríamos a buscar. Buscamos un papel, un lápiz y escribimos un pensamiento cocinado en la espera del tren. Lo doblamos y lo metimos dentro de la valija que, por cierto, pesaba mucho. El peso tenía su explicación. Se trataba de una valija con gran cantidad de equipaje: muchas inquietudes, mucha intriga, muchas ganas, mucho de todo.

Todavía estábamos en La Plata. Nos conducíamos a Pipinas y sólo teníamos un mapa, que no era un mapa geográfico, pero sí un mapa al fin: ¡nuestro mapa! No era un plano de los conocidos, sino una carta de recomendación que nosotros mismos habíamos redactado con la intención de no perder nuestro norte.

Si nuestro trabajo cuadrara en la nómina de “Investigaciones Científicas” llamaríamos a esta guía, columna vertebral o apunte: tema (una suerte de señuelo para no perdernos, una brújula para no correr del camino). Igual así lo haremos; y claro, cuando uno empieza a soñar con un proyecto, lo primero que debe plantearse es de qué va la cosa. Es como cuando se determina a dónde se va a viajar y se establece de qué manera llegar a los puntos geográficos que se desea visitar.

Vale decir que generalmente los temas que funcionan como guía de apoyo o carta de presentación de los proyectos, surgen en las primeras reuniones de equipo, sin embargo, puede que se modifiquen con el correr del trabajo. De algún modo es necesario plantear una forma de llamarlo; algo así como seleccionar palabras cortas que puedan decir simplemente de qué se trata la propuesta; un título que sintetice el proceso. Pues si uno no lo hace a tiempo, probablemente no pueda contarles a los otros de qué va el proyecto, y en ese caso terminar auto-cuestionándose el quehacer.

Es preciso entender que, seguramente, en cada lugar, cada espacio y con cada una de las personas, uno tendrá que darse a conocer por medio del nombre de su proyecto y su explicación. Seguramente no habrá individuo que no pregunte qué estamos haciendo y por qué lo estamos haciendo; pues entonces debemos ser los primeros en tener claro de dónde venimos y hacia dónde vamos: desde La Plata hacia Pipinas.

No obstante, no es tarea fácil ponerle un nombre sencillo y entendible a lo que maceramos en las cocinas de producción o, mejor dicho, en las estaciones de tren. Y teniendo en cuenta que la capacidad de nuestra maleta exigía que aquel papel fuese chico, la frase, nombre o título, también debería serlo.

Habíamos acertado; en la tarea de producción vale más una oración corta que pueda explicar un proceso largo, que un testamento extenso que maree al interesado. Es por eso que, en pocas líneas, tuvimos que condensar un trabajo de días, meses e incluso años.

En ficción, el tema es el argumento. Nuestro proceso y nuestro viaje tienen mucho de ficción, porque vivimos nuestro trabajo como un cuento y lo contamos como una historia. Ese argumento -que debe tener la ficción y también tiene nuestro documental- está relacionado con poder decir en pocas palabras de qué trata lo que uno va a ver.

En las historias ficcionalizadas, los guionistas escriben el repertorio principal de sus novelas o unitarios basándose en sus story lines, que no son más que tres líneas en donde describen las 5W periodísticas: ¿qué?, ¿quién?, ¿cómo?, ¿cuándo?, ¿dónde?, ¿por qué?, con el agregado de tres preguntas al margen, que son: ¿para qué?, ¿cómo lo van a conseguir? y ¿quiénes se les van a oponer? El story line les sirve a los guionistas para no aislarse del argumento básico de la historia; es un documento que deben revisar a menudo para evitar descarrilar.

En las producciones documentales sucede lo mismo; si uno no establece el tema de su proyecto desde el vamos, puede que la cosa tienda a correrse del carril. Sucede que cuando uno encara una producción de este tipo, parte con poca idea y termina convertido en un cuasi erudito de la materia. En esta ocasión, el tema base nos permite volver siempre al punto de inicio. Porque es así; los procesos de este tipo son como los viajes, a medida que se avanza, uno puede tomar otros rumbos, abrirse a otros caminos, cruzar fronteras, cambiar de transporte o de compañeros de viaje. Pero estas decisiones imprevistas no siempre resultan buenas, por lo que es aconsejable llevar un mapa que permita volver al punto de partida. Los temas, al igual que esos mapas, sirven para seguir indicaciones; son un parámetro, una guía.

Luego de haber emitido una explicación ardua que justifica la necesidad de tener un tema, procederemos a dar cuenta del porqué de la elección del nuestro. Se trata de una historia larga, pero un día descubrimos que sería interesante poder adentrarnos en el mundo del ferrocarril, sus estaciones y su gente. Alguien nos dijo por ahí que alrededor

de las estaciones ferroviarias se concentran las historias más ricas y pintorescas, también las más sensibles. El ferrocarril tiene una presencia fuerte en nuestro suelo, una presencia que no es comparable con la de otros suelos, quizás porque aquí ya no es lo que supo ser. Un ex ferroviario escribió un libro llamado “El Ferrocidio”⁹. El título lo dice todo. No está equivocado quien ose pensar que el término emana de genocidio; quizás esa muerte masiva de ramales es la única manera de entender el abandono de tantas zonas, tantos pueblos, tantos lugares.

Al ferrocarril lo mataron de a poco, que es muy distinto a morir de a poco. Pasó en muchos lugares; lejanos a nuestros sitios de residencia y cercanos también. Hubo lugares que nacieron a causa de la circulación del tren y terminaron muriéndose con su pérdida (cabe decir que cuando hablamos de muerte, en muchos de los casos, no nos estamos refiriendo a una desaparición absoluta, sino al menoscabo del estilo y calidad de vida que se solía tener).

Desde el primer momento nos intrigaba saber qué pasaba con la gente y con la vida de esa gente cuando el ferrocarril, que lo era (es) todo, deja de pasar. Para saberlo era preciso preguntarlo. Para preguntarlo había que ir a un sitio testigo de esa pérdida y hablar con sus protagonistas.

El no contar con un presupuesto abultado fue fundamental en la elección del ramal. Por eso nos pusimos en contacto con un sitio de la provincia de Buenos Aires que cubría una zona que se iniciaba en La Plata y culminaba en Pipinas. Por allí, hasta el año 1978, había circulado una formación ferroviaria, fundamental para los once pueblos abarcados en los 110 kilómetros de tendido férreo.

Nos propusimos recorrer la zona y ser recolectores de esas historias que habían quedado tras la partida del tren. Supusimos que en la recolección tomaríamos contacto con los rastros de presencia que ese tren seguramente había dejado en sus usuarios, sus pasajeros, sus admiradores, sus amigos. Era cosa de recorrer y escuchar.

¿Qué más entonces? En busca de un tema para guiar nuestro trabajo, sólo debimos pensar en la tarea que teníamos por delante. ¿Qué es lo que íbamos a hacer? Recorrer un lugar en búsqueda de historias que retrataran la antigua presencia del tren y la presente ausencia del mismo. Por tanto tematizamos nuestro trabajo y terminamos por escribir:

⁹ CENA, Juan Carlos. “El Ferrocidio”. Ed. Rosa Blindada, Buenos Aires, 2003.

“Soy por el tren (o no soy). Un documental sobre las historias olvidadas en los andenes del Sud (ramal La Plata-Pipinas)”.

Esperando a que llegue el primer tren...

Del tema fueron decantando las inquietudes que llevábamos con nosotros a la hora de encarar nuestra tarea y nuestro viaje. Cuando uno no es un erudito de lo que va a retratar, son varias las preguntas que suelen aparecer. Y ellas no nos asustaron; al contrario, resultaron ser ejes de grandes debates que culminaron en respuestas sólidas.

Teóricamente, en una investigación, las preguntas son fruto del tema. En una tarea de producción, sucede lo mismo: las preguntas también surgen desde la misma lectura del tema y sirven a los fines de conducir el trabajo hacia un objetivo claro.

Nos preguntábamos, entre otras cosas, si un ramal ferroviario podía signar la vida de un pueblo y de su gente; si un transporte (en este caso el ferrocarril) podía edificar figuras identitarias; qué era entonces el ferrocarril; en qué aspectos se podía ver la presencia de una identidad colectiva de zona; cuáles eran y adónde estaban las marcas de las crisis económicas y del desamparo; quiénes eran los que estaban y ya no están...

Para esas tantas preguntas que nos hacíamos, también osábamos de tener respuestas; respuestas que en el lenguaje científico se conocen bajo el nombre de hipótesis.

Todavía en el andén, esperando que la formación partiera, se suscitó un problema mecánico que intentamos descifrar a partir del esbozo de distintas teorías. Sin conocer demasiado de la materia, opinamos y apostamos a tener la razón sobre lo ocurrido. Es en estas ocasiones cuando se comprende que no está mal tratar de entender -mediante un proceso analítico y serio- por qué pasa lo que pasa, aún cuando uno no tome la vía correcta.

En la zona de nuestro interés, el tren fue y es el *motivo de vida* de sus estaciones. Sabíamos que sólo en Pipinas, donde la cementera Corcemar fue el motor de la existencia de sus habitantes, se lloraba la pérdida de una fábrica. En los demás sitios el ferrocarril era (y es) un fantasma. Pero un fantasma raro porque no asusta, sólo está presente... siempre. Aunque no circule, creíamos que su presencia se podría hallar en los relatos de sus antiguos pasajeros, sus viejos Jefes de Estación, sus añejos compra boletos...

Tomando esa presencia eterna de un estímulo/fuente/infraestructura/medio/empresa, acordamos plantear como hipótesis de trabajo que: “*El cierre del ramal La Plata-Pipinas*

significó una bisagra (un antes y un después) en la vida de sus once pueblos y de sus habitantes”.

Mientras practicábamos una respuesta para el estado de situación con el que iríamos a confrontar, una bocina nos devolvió a la realidad. Los tres nos arropamos fuertemente para evitar el frío del atardecer. El silbato del guarda nos ensordeció. Y luego fue el turno de la campana.

-¡Tren de plataforma 1 continúa a Pipinas, parando en todas! –anunció el altoparlante y resonó su eco en la estación vacía.

Después el silbato dio paso a la luz verde de un farol de mano que se agitaba hacia atrás y adelante. Una vez más, la bocina de la locomotora cortó el silencio y, en medio de esa breve sinfonía, la campana acompañó el ruido de las ruedas sobre los rieles.

El viaje había comenzado.

ESTACIÓN CONCEPTUAL

El correr de los vagones se detiene en la próxima estación: la de los conceptos que se pondrán en juego a lo largo del proceso de realización. Porque producir un documental audiovisual significa, para nosotros, mucho más que encender las luces rojas y echar a rodar... Producir un documental audiovisual significa educar, desde la teoría, nuestra mirada; significa aprender a observar con detenimiento las acciones y reacciones de los *personajes principales* del film; significa formarse previamente para escuchar aquellas historias que quedaron varadas en una parte fundamental de la memoria e identidad nacional.

Varado también ese Ferrocarril del Sud que unió a la ciudad capital de la provincia de Buenos Aires con Pipinas, y con otros tantos pueblos intermedios. Varado el latir de una locomotora que por 1978 se despidió de nuestro suelo pampeano, sin saber que, casi treinta años más tarde, tres estudiantes de la Universidad Nacional de La Plata volverían a andar su camino.

¿De qué tipo de documental nos serviríamos para materializar no sólo los sentimientos, apreciaciones y recuerdos de los protagonistas, sino también los nuestros, encargados de llevar las riendas del trabajo? ¿Cuál se adecuaría de la mejor manera a nuestras intenciones de registro? Preguntas, afirmaciones e inquietudes pronto sacaron sus boletos y se sumaron a nuestro viaje, y fue por eso tan necesario recurrir a material teórico que allanara el recorrido.

Oportuno, subió a la formación un hombre perteneciente a la corriente del pensamiento audiovisual. Entre sus manos sujetaba una maleta donde se leía el nombre del propietario; “Christian Doelker”, eso decía. De ella, se asomaba un texto: “*La realidad manipulada*”¹⁰. La inmovilidad de la máquina nos permitió tomarnos un tiempo para la lectura, y así fue como lo aprovechamos.

“*La realidad manipulada*” acercó un detalle de las características principales del soporte audiovisual. Reflejaban sus páginas que la técnica de ese tipo de registro consistía en “*ir hacia el mundo, captar su facticidad y respetarla. Si bien el proceder documental no es capaz de superar el acontecimiento, siempre queda conservada la*

¹⁰ DOELKER, Christian. “La realidad manipulada”. Editorial Gustavo Gili. Barcelona, 1982.

referencia a dicho hecho”¹¹. Entonces, si seguíamos al pie de la letra nuestros más profundos anhelos, pondríamos esta técnica “*al servicio de los afectados, prestándoles de esta forma una voz (...). Así, el film alcanzaría un alto grado de autenticidad*”¹².

-¿Y quiénes piensan que son los sujetos afectados?- curioseó una mujer que compartía aquel vagón con nosotros, desde un asiento ubicado justo a nuestras espaldas. -Perdón, me presento: Ileana. Escuché lo que discutían, me entusiasmé y quise ayudarlos...- sostuvo.

-Los habitantes de los pueblos que visitaremos- dijo Daniela más entusiasmada aún.

La rapidez de la respuesta no sólo fue signo de la ansiedad que circulaba por nuestras venas. También puso en evidencia la pronta aceptación de todas aquellas sugerencias constructivas, que se integraban como nuevos compañeros de travesía.

A continuación la mujer abrió su bolso de mano, y sacó de allí un libro de tapa blanda y de módico grosor.

-“*La representación de la realidad*”¹³, de Bill Nichols. Un material de apoyo, en donde suelo consultar acerca de nociones vinculadas al registro documental -explicó Ileana.

Efectivamente; era nuestro día de suerte. Había querido el destino que una docente, empaçada en la temática audiovisual, se dirigiera -al igual que nosotros- a los poblados del interior de la otra Buenos Aires.

Sirviéndonos de Doelker, ya nos habíamos aproximado a una definición del quehacer documental y a un modo de llevarlo a cabo, relacionado con la manera en que describiríamos a nuestro objeto de estudio. Ahora bien: ¿qué lugar ocuparíamos al momento de la grabación?

-¡Página 78!- exclamó Fernanda. La creación de Nichols comenzaba a dar sus frutos: -“*¿Y qué ocurre si el realizador interactúa? (...) El realizador ya no tenía por qué limitarse a ser un ojo de registro cinematográfico. Podía aproximarse más plenamente al sistema sensorial humano: mirando, oyendo y hablando a medida que percibía los acontecimientos y permitiendo que se ofreciera una respuesta. La voz del realizador podía oírse tanto como la de cualquier otro, no a posteriori, en un comentario*

¹¹ DOELKER, Christian. “La realidad manipulada”. Editorial Gustavo Gili. Barcelona, 1982. P. 82.

¹² DOELKER, Christian. “La realidad manipulada”. Editorial Gustavo Gili. Barcelona, 1982. P. 88.

¹³ NICHOLS, Bill. “La representación de la realidad. Cuestiones y conceptos sobre el documental”. Ediciones Paidós Ibérica, S.A., Buenos Aires, 1997.

organizado en voice-over, sino en el lugar de los hechos, en un encuentro cara a cara con otros”¹⁴.

Ese era el espacio exacto desde el que, como plenos realizadores, queríamos desarrollar nuestra labor. Estableciendo un afianzado ida y vuelta con las personas que pronto indagaríamos, acerca del antes y el después que el Ferrocarril del Sud había marcado en sus territorios.

-Entonces haremos lo que Bill Nichols llama documental interactivo -precisó Carlos, mientras su voz otorgaba vida sonora a las palabras impresas: *“El documental interactivo hace hincapié en las imágenes de testimonio o intercambio verbal y en las imágenes de demostración (imágenes que demuestran la validez, o quizá lo discutible, de lo que afirman los testigos). La autoridad textual se desplaza hacia los actores sociales reclutados: sus comentarios y respuestas ofrecen una parte esencial de la argumentación de la película. Esta modalidad introduce una sensación de parcialidad, de presencia situada y de conocimiento local que se deriva del encuentro real entre el realizador y otro”¹⁵.*

El gigante de hierro volvió a marchar, dibujando a su paso nubarrones de tierra. Avanzaba satisfecho de que le permitieran avanzar. Avanzaba del mismo modo que lo hacía nuestro pensamiento, al intentar enlazar las variadas conjeturas de quienes se estaban convirtiendo en los referentes teóricos del trabajo.

Hasta ese instante era claro que, en *“Soy por el tren (o no soy)”*, los entrevistados se convertirían en el sustento principal de las líneas de razonamiento del producto terminado. Sin embargo, a la oralidad de aquellos resultaba ineludible agregarle otro ingrediente: las imágenes por captar. Por lo tanto, unas y otras -palabras e imágenes- se erigirían como las *pruebas principales* a la hora de *denunciar* el estado de situación, manifiesto sobre los campos bonaerenses en los que *acamparíamos* durante meses.

Nuestras reflexiones continuaban desasnando el camino de Nichols. *“¿Hasta dónde puede ir la participación? (...) ¿Qué tácticas permite la <acusación> fuera de un sistema legal formal? La palabra <acusación> hace referencia al proceso de investigación social o histórica en que se interna el realizador en su diálogo con testigos*

¹⁴ NICHOLS, Bill. “La representación de la realidad. Cuestiones y conceptos sobre el documental”. Ediciones Paidós Ibérica, S.A., Buenos Aires, 1997. P. 78.

¹⁵ NICHOLS, Bill. “La representación de la realidad. Cuestiones y conceptos sobre el documental”. Ediciones Paidós Ibérica, S.A., Buenos Aires, 1997. P. 79.

con el objeto de desarrollar una argumentación. En realidad, la relación con los testigos puede estar más cerca de la de un defensor público que de la de un acusador: no es habitual que se establezca una relación de confrontación sino una relación en la que se busca información para un razonamiento”¹⁶.

Útiles eran tales consideraciones. Nosotros no pretendíamos metamorfosearnos en jueces poseedores de *La Verdad*. Por lo que si hablábamos de denuncia o acusación, lo hacíamos en los mismos términos que aquel teórico.

De pronto, por la puerta del vagón ingresó una joven y se acomodó en el pasillo. Una mochila grisácea colgaba de sus espaldas, recordándole -a cada instante- cuánto pesaba todo lo que había depositado allí dentro. Hasta ese momento, Daniela compartía el asiento con Fernanda, mientras que Carlos -enfrentado a ellas- ocupaba una butaca doble, aunque con un espacio reservado para su bolso matero. Y detrás lucía muy serena Ileana, como si la tranquilidad de los paisajes hubiera prendido en su cuerpo.

Pero la aparición de aquella extraña, detenida sobre el corredor, puso fin a la cómoda estadía del equipo de mate. Así, Carlos se hizo a un lado y la invitó a sentarse junto a él.

-Gracias, buenos días- expresó ella.

Y la conversación sobre nuestro trabajo fue creciendo, y el número de personas que hicieron sus aportes también. Ahora resultaba que *Extraña* ya no se llamaba extraña sino Leticia, y que su profesión, la Antropología, encuadraba perfectamente con la forma de abordaje que planteábamos para nuestro documental.

-Entonces, la forma en la que quieren proceder ustedes una vez llegados al campo, coincide con el quehacer del *trabajo etnográfico*, porque la interacción es un modo de recuperar la interpretación que realizan los actores de su realidad, de la problemática abordada, en el específico contexto escogido- observó Leticia una vez entrada en tema.

¿Pero a qué nos referíamos al decir “*trabajo etnográfico*”? Haciendo uso de la memoria, la mujer completó su primera apreciación:

-Una respetada antropóloga, Rosana Guber, afirmó en una de sus obras que quienes utilizan esta forma de abordar el trabajo de campo “*buscan establecer, desde un enfoque integral, la vida real de una cultura, lo cual incluye lo informal, lo intersticial, lo no documentado, más que lo establecido y lo formalizado*”¹⁷.

¹⁶ NICHOLS, Bill. “La representación de la realidad. Cuestiones y conceptos sobre el documental”. Ediciones Paidós Ibérica, S.A., Buenos Aires, 1997. P. 80.

¹⁷ GUBER, Rosana. “El salvaje metropolitano”. Editorial Legasa. Buenos Aires, 1991. P. 69.

-“La etnografía utiliza las acciones de uno para dar a entender las acciones de muchos (...); ofrece pruebas visibles de prácticas culturales, haciendo hincapié en las dimensiones más accesibles desde un punto de vista cinematográfico”¹⁸ - continuó Daniela tomando a Bill Nichols, a partir de las palabras manifiestas en “La representación de la realidad”.

Y para concretar una efectiva labor etnográfica, deberíamos poner en funcionamiento un concepto adquirido durante las cursadas de Antropología Social y Cultural de la Facultad de Periodismo: el de Perspectiva del Actor. Porque nosotros también habíamos oído hablar de Rosana Guber y, entre otras cosas, recordábamos que ella decía que “para no incurrir en profecías autocumplidas, con datos que sólo avalen sus presupuestos, el investigador no puede partir de un modelo teórico acabado, con categorías conceptuales preestablecidas para la obtención de información, porque esto sería desconocer las formas particulares en que la problemática de su interés se especifica y singulariza en el contexto elegido. Así, deberá contrastar y reformular sus sistemas explicativos y de clasificación, a partir de los sistemas observados, es decir de la Perspectiva del Actor. En esa confrontación, el investigador suspende el juicio momentáneamente no como concesión al empirismo sino como apertura al referente empírico y a la revisión de los conceptos sociocéntricos (vengan del marco teórico o del sentido común)”¹⁹.

Entonces, al tomar nuestras maletas y comenzar a andar por suelo firme, como estudiantes devenidos en investigadores, correspondería contrastar nuestros marcos de referencia con los de los protagonistas. Por lo tanto, cuando nos llegara el momento de descender del ferrocarril para instalarnos en el campo de trabajo, tendríamos que comprender que los actores escogidos (actores del proceso y, en definitiva, actores del film) poseerían su propia lógica. Y para dar cuenta de ella, sería necesario modificar y adaptar nuestras molduras.

-¿Qué quisieran rescatar de la lógica de sus sujetos-objeto de estudio? -indagó Leticia. A pesar de que durante el viaje se producían algunos *descarrilamientos* o *cambios de vía*, teníamos claro cuál era el motor de nuestro traslado. Volver, y no “con la frente marchita”, sino con el espíritu ávido de conocer la *identidad* de aquellos pueblos, a partir

¹⁸ NICHOLS, Bill. “La representación de la realidad. Cuestiones y conceptos sobre el documental”. Ediciones Paidós Ibérica, S.A., Buenos Aires, 1997. Ps. 276-277.

¹⁹ GUBER, Rosana. “El salvaje metropolitano”. Editorial Legasa. Buenos Aires, 1991. P. 79.

de la presencia-ausencia del tren. Y considerando que los *voceros* de los poblados eran sus propios habitantes, hacia ellos orientaríamos la búsqueda.

Una nueva noción se mezclaba en nuestra charla. Hablábamos de *Documental*; hablábamos de *Interacción*; hablábamos de *Etnografía*; hablábamos de *Perspectiva del Actor*; y hablábamos de *Identidad*.

¿Y qué entendíamos por Identidad?: el significado que ofrecía Gilberto Giménez, a través de “*La identidad social o el retorno del sujeto en sociología*”²⁰. Entonces, al llegar al campo, ahondaríamos en la “*dimensión subjetiva de los actores sociales que en cuanto tales están situados entre el determinismo y la libertad. Se predica siempre como un atributo subjetivo de actores sociales relativamente autónomos, comprometidos en procesos de interacción o de comunicación*”²¹.

-¿Pero qué técnica van a implementar para *extraer* las figuras identitarias? -inquirió Leticia al mismo tiempo que un vendedor de diarios y revistas detuvo su oído entre los asientos que ocupábamos. Rápidamente Daniela manifestó la respuesta. Era ni más ni menos que una conclusión a la que habíamos arribado hacía pocas horas, tras un largo debate en la sala de espera de la estación: -pensamos trabajar valiéndonos del *testimonio*, como herramienta que encastra coherentemente con la labor del etnógrafo.

-Como sostuvo Margaret Randall -agregó Fernanda- en su obra “*¿Qué es y cómo se hace un testimonio?*”²², para efectuarlo va a ser preciso “*cultivar la profundización de la ideología del proletariado, el conocimiento del tema a tratar, la sensibilidad humana, el respeto hacia el informante y su vida, la disciplina y la organización en el trabajo, la persistencia y el oficio de escribir*”²³.

En tanto, Carlos husmeaba las hojas de un libro que había depositado dentro de su valija, antes de salir de casa. Se trataba de una creación adquirida para la cursada de Metodología de la Investigación Social, dictada en la facultad a la que los tres

²⁰ GIMÉNEZ, Gilberto. “La identidad social o el retorno del sujeto en sociología”. Universidad Nacional Autónoma de Méjico. Instituto de Investigaciones Antropológicas. Dirección General de Asuntos del Personal Académico, abril de 1992.

²¹ GIMÉNEZ, Gilberto. “La identidad social o el retorno del sujeto en sociología”. Universidad Nacional Autónoma de Méjico. Instituto de Investigaciones Antropológicas. Dirección General de Asuntos del Personal Académico, abril de 1992. P. 187.

²² RANDALL, Margaret. “¿Qué es y cómo se hace un testimonio?”. TESTIMONIOS. Centro de Estudios Alforja. San José, Costa Rica, 1983.

²³ RANDALL, Margaret. “¿Qué es y cómo se hace un testimonio?”. TESTIMONIOS. Centro de Estudios Alforja. San José, Costa Rica, 1983. P. 26.

pertenecíamos. Como resultado, entonces, Carlos Sabino también sacó pasaje junto a “*El proceso de investigación*”²⁴.

-Dentro del testimonio, la práctica de la *entrevista* resulta de suma utilidad -opinó Carlos mientras recorría con su vista aquellas páginas. Enseguida repasó en voz alta: -“*la entrevista, desde el punto de vista del método, es una forma específica de interacción social que tiene por objeto recolectar datos para una indagación. El investigador formula preguntas a las personas capaces de aportarles datos de interés, estableciendo un diálogo peculiar, asimétrico, donde una de las partes busca recoger informaciones y la otra es la fuente de esas informaciones (...). La ventaja esencial de la entrevista es que son los mismos actores sociales quienes proporcionan los datos relativos a su conducta, opiniones, deseos, actitudes y expectativas, cosa que por su misma naturaleza es casi imposible de observar desde fuera*”²⁵.

El enlace de los conceptos se deslizaba con la misma fluidez que lo hacían los vagones, al acariciar las vías. La entrevista, entendida como la definía Sabino, era el modo más adecuado para nuestro trabajo etnográfico.

Entre las posibilidades que acercaba tal instrumento de recolección de datos, existía una variante que se erigía como la más pertinente para acceder a la palabra de los actores implicados: la *entrevista por pautas o guías*. Carlos prosiguió con la lectura:

-“*Es aquella que se guía por una lista de puntos de interés que se van explorando en el curso de la entrevista. Los temas deben guardar una cierta relación entre sí. El entrevistador, en este caso, hace muy pocas preguntas directas, y deja hablar al respondente siempre que vaya tocando alguno de los temas señalados en la pauta o guía*”²⁶.

-Disculpen la interrupción, pero estuve escuchando la charla y no puedo evitar hacerles un aviso- expresó quien había subido al vagón hacía ya bastante tiempo, cargando una maleta con la inscripción “Christian Doelker”.

²⁴ SABINO, Carlos. “El proceso de investigación”. Editorial Lumen-HVMANITAS. Buenos Aires, 1996.

²⁵ SABINO, Carlos. “El proceso de investigación”. Editorial Lumen-HVMANITAS. Buenos Aires, 1996. P. 167.

²⁶ SABINO, Carlos. “El proceso de investigación”. Editorial Lumen-HVMANITAS. Buenos Aires, 1996. P. 171.

-Una vez, un amigo me dijo que *“en manos del hombre el film puede convertirse en una herramienta en la lucha por una vida mejor”*²⁷ -sostuvo e inmediatamente se esfumó.

Su participación, breve pero profunda, nos dejaba reflexivos; sabia era aquella frase. Estos tres estudiantes de Periodismo y Comunicación Social, nosotros tres, nos habíamos *embarcado* (y no en un barco, sino en un tren) en un viaje que nos llevaría a confeccionar *una herramienta en la lucha por una vida mejor*. Una herramienta que aportaríamos a tanto pueblo desperdigado por la provincia de Buenos Aires, y a tanta gente desperdigada en tanto pueblo desperdigado.

-*“El documentalista local se vuelca más a un registro social o a investigar la historia. Hay una gran tradición que empieza con la escuela documentalista de Santa Fe de Fernando Birri desde la década del 50 hasta la del 70, en la que el género era herramienta del activismo político (...). El pasaje que hubo de aquel documental político al social de estos tiempos se encuentra en las últimas películas de Pino Solanas y en la enorme producción alrededor de la crisis del 2001. Podría pensarse que este auge es una especie de revancha del género, porque el cine nació documental hasta que en algún momento decidió que lo suyo era la ficción narrativa”*²⁸-, ¿que quién hacía ese nuevo aporte?: el vendedor de diarios y revistas detenido allí hacía unos instantes.

-Y no lo digo yo, sino la profesora de Análisis y Crítica Cinematográfica de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Buenos Aires, Ana Amado. Suplemento Zona del diario Clarín. Encantado, mucho gusto, estoy para servirles- se presentó el canillita mientras nos alcanzaba las hojas de papel prensa.

-Faltaba más... ¡Qué mejor momento para colaborar con esta producción!- Fernanda alegó.

Nuestro film, si bien hasta ahora sólo tenía entidad en el pensamiento, se insertaría dentro de la corriente de documentales políticos devenidos en documentales sociales. Se trataba de una aspiración compartida, que deberíamos tener muy en cuenta al momento de bajarnos de la sólida máquina.

²⁷ CASSIRER, Henry. Citado en DOELKER, Christian. “La realidad manipulada.”. Editorial Gustavo Gili. Barcelona, 1982. P. 88.

²⁸ AMADO, Ana. “La revancha del documental”. Clarín. Buenos Aires, 30 de abril de 2006. Suplemento Zona.

-Lo que Ana Amado escribe en Clarín coincide con la visión de la publicación digital ‘Miradas de Cine’, que en su sección ‘El túnel’ hace hincapié en el desarrollo de la cinematografía latinoamericana -completó Ileana disponiéndose a leer un fragmento de ese texto, anotado en su cuadernillo de apuntes-. “*En los años ochenta y hasta mediados de los noventa, encontramos un lento regreso hacia el género documental social y político. Es entonces en la segunda mitad de la década del noventa y principios del 2000, el momento en el que situamos la revitalización del género documental, que coincide con la formación de grupos que utilizan al cine como herramienta militante, de difusión contrainformativa*”²⁹ - remató.

Documental político y documental social, dos conceptos difíciles de ubicar en universos separados. Porque si bien se los podía consignar con nombres distintos, ambos aparecían fraternalmente ligados.

-“*El documental político inquieta, desconcierta, conmueve. Se ha constituido en una forma de resistencia, de decir lo que nadie dice y de contar lo que muchos callan. En el campo de las artes audiovisuales, se ganó el derecho a ser considerado no sólo una herramienta de expresión de ideas sino, también, a posicionarse como un documento vivo de la historia, que propone -a través de nuevas miradas- mantener viva la memoria*”³⁰ - se oyó decir a Carlos citando las reflexiones de dos periodistas pertenecientes al Observatorio de Medios de la Unión de Trabajadores de Prensa de Buenos Aires.

Y con la finalidad de demostrar la similitud del alcance de los términos, Fernanda evocó las valoraciones que Fernando Birri hacía del documental social: -“*su función en Latinoamérica es testimoniar cómo es la realidad de los países subdesarrollados: la denuncia, la enjuicia, la crítica, la desmonta; muestra las cosas como son irrefutablemente y no como queríamos que fueran*”³¹.

A representar *las cosas como son* (“varado el latir de una locomotora que por 1978 se despidió de nuestro suelo pampeano”) nos encaminábamos. Y para presentar *las cosas como queríamos que fueran* (“el gigante de hierro volvió a marchar, dibujando a su paso

²⁹ DE LA PUENTE, Maximiliano; RUSSO, Pablo. “El compañero que lleva la cámara (I)”. Miradas de cine. Edición digital n° 41. Agosto de 2005. Sección “El túnel”.

³⁰ AMATO, Leticia; PELLEGRINI, Fernando. “El documental político”. Edición digital del Observatorio de Medios de la Unión de Trabajadores de Prensa Buenos Aires. Buenos Aires, Argentina. Diciembre de 2004.

³¹ BIRRI, Fernando. “La Escuela Documental de Santa Fe”. Instituto de Cinematografía de la Universidad del Litoral, Argentina, 1964. Fragmento extraído de observatorio.org.ar/rev3/r3_documental.htm

nubarrones de tierra”), reservaríamos ese lugar del cuerpo humano donde se alojan las expresiones de deseo.

-¡Próxima estación!- se escuchó gritar a un guarda. Daniela tomó su mochila y desocupó el asiento. Fernanda hizo lo mismo, levantando también del suelo el maletín con la cámara y el micrófono. Y Carlos sujetó las dos baterías y controló que su equipo de mate estuviese completo.

El ferrocarril aminoró la velocidad. Ileana y Leticia se acomodaron en una misma butaca, pues aún faltaban siete kilómetros para que su recorrido finalice. ¿Y qué fue del vendedor de diarios y revistas? Continuó ofreciendo sus mercaderías, a lo largo y ancho de los corredores.

Ahora nos apartábamos del vagón con la intención de recorrer los que se ubicaban a continuación. Y no lo hacíamos solos; junto a nosotros, numerosos conocimientos teóricos pisaban aquellos compartimentos.

TODAS LAS VOCES, TODAS

(“Para la cartera de la dama y el bolsillo del caballero”)

Si uno se tomara el trabajo de subirse a un vagón todos los días de su vida, descubriría que, en general, los pasajeros son siempre los mismos. Claro que pueden viajar usuarios de ocasión pero, la mayoría, cae en la nómina de usuarios cautivos.

Como ciertas veces los viajes se vuelven más largos de lo habitual, el ferrocarril suele ser un grato lugar para practicar distintas actividades: hacer sociales, dormir una siesta inolvidable, leer un libro en forma apasionada, comprar todo lo que se ofrece, escuchar la música de algún cantante ambulante, aprender los cánticos de colección de los cientos de vendedores, tomar un mate amargo, encontrar el amor, hablar por teléfono, conocer a un amigo de toda la vida, estudiar, conversar, mirar y escuchar.

En nuestro viaje en tren desde La Plata hacia Pipinas hicimos uso y abuso de todas o casi todas estas tareas a las que uno se puede dedicar mientras viaja. Sin embargo, vale decir que, como ocurre a menudo, hubo algunas que privilegiamos en desmedro de otras.

No queremos ser catalogados como gente chusma, pero, a decir verdad, la mayor parte del tiempo estuvimos volcados a la tarea de escuchar historias ajenas; ¿Qué quieren? Es imposible no oír lo que se conversa en el asiento de adelante, de atrás, de enfrente, del costado, o del otro vagón. No obstante, hubo algunas conversaciones que fueron más interesantes que otras.

Es raro el ser humano, ya que hasta para escuchar genera un proceso de selección. En nuestro caso, nos subimos en un tren y encaramos un viaje a los fines de encontrar historias. Ya en los vagones perdidos activamos nuestro sistema de audición, y contemplamos los testimonios más ricos, los cuentos más jugosos. No es algo paranormal pues, si buceáramos en nuestras propias historias, nos daríamos cuenta de que a todos, desde pequeños, nos gusta que otros nos cuenten historias.

Nos gustaba el cuento nocturno narrado en voz dulce por nuestras madres, nos entretienen las historias graciosas repetidas hasta el cansancio, y hasta a veces nos gusta que nos hagan el cuento. Lo que está claro es que, para que una historia acapare atención, debe ser atrapante desde su comienzo y hasta su final. Nos pasamos la vida escuchando historias ajenas; escuchando, queriendo, llorando y defendiendo. Seguramente todos soñamos -por lo menos interiormente- con traspasar esa historia y que sean los otros quienes cuenten nuestra hazaña.

En este recorrido por los vagones, no todas las historias de las que fuimos oyentes privilegiados contagiaron nuestras ansias periodísticas. Sólo algunas. Sólo las que buscamos entre los pasillos. Sólo las que no teníamos en cuenta y encontramos en algún estribo perdido.

Pero las historias no se cuentan solas. Los portavoces son los principales protagonistas de lo que expresan. Los cuenta cuentos son quienes le ponen el cuerpo a los relatos y hacia ellos fuimos, en busca de la esencia de sus palabras; nos sentamos a su lado y compartimos un asiento y una historia.

Estos pasajeros buscados, narradores de historias de vida y estación, son quienes le dieron voz a nuestro documental; los protagonistas exclusivos de esta historia: los entrevistados.

Entonces, si tuviéramos que definir una característica común a todos los personajes que llevarán adelante el relato del documental, diremos que es gente vinculada al ferrocarril en distintos estados, por distintas circunstancias, en diferentes ocasiones y bajo condiciones dispares. Gente que lo ama, lo recuerda, lo estudia, lo defiende o lucha por él.

Los entrevistados de nuestro video documental son pasajeros del mismo tren que tomamos nosotros de La Plata hacia Pipinas. Son nuestros compañeros de travesía y nos participaron de sus historias a través del recuerdo, la nostalgia, la alegría y la tristeza.

Sentados en los vagones, escuchamos de refilón que había gente que vivía y resistía en una zona perdida de Buenos Aires. Gente que tenía mucho que decir. Gente vieja de edad y joven de espíritu. Gente que vivió y disfrutó el paso del tren, se quedó callada cuando se lo sacaron, y hoy, en algunos casos tímidamente, brega por su recuperación.

Al momento de seleccionar historias decidimos cuáles queríamos escuchar. Nos quedamos con las más frescas, las más representativas, las que cuentan los viejos ilustres de los pueblos, los habitantes más antiguos, los más memoriosos, los más interiorizados, los más sensibles a la temática; todos los que querían hablar y nosotros queríamos escuchar.

Nos quedamos escuchando atentos en los asientos de tapizado rústico lo que tenían para contar Quicho Peralta, el poeta de Pipinas; Luís Corvalán, el alma viva de la Cooperativa “Pipinas Viva”; Coco De María, el viejo ferroviario de Verónica; el Vasco, y Hugo y Mario, sus clientes del bar; Angélica, una mujer de Monte Veloz que decía

haberse casado con el tren; Dodi Remorini, el antiguo bailanero de Payró; Rubén y Miguel, los amigos de Las Tahonas: el que se fue y el que se quedó; Tina de Álvarez Jonte, quien recordaba que le dieron la luz cuando le sacaron el tren; Catalina Rettiger y sus sueños de niña amasados en la panadería alemana de sus padres en Las Tahonas; Chacho Marbán, el adinerado oriundo de Jonte; Magdalena Curone, la maestra de Bavio; Enrique y Felisa, los abuelos de Vieytes; Iraúl, el dueño de ese lugar fantástico que se hace llamar almacén de ramos generales; Carlos Cardaci, propietario del bar nocturno de Arana; Juan Montiel, el joven que trabaja por la recuperación del ramal; Mario Ferrín, el maquinista de aquel último tren que pasó y no volvió; Juan Carlos Cena, un ferroviario que usa su palabra para acabar con el ferrocidio; Marcela Benítez, la madre de los pueblos en riesgo de desaparición; Fay Luna, un enamorado del tren; Roberto Zungri, el vecino más famoso de Bavio; Eulogio Mendieta, el maratonista entrerriano devenido en baviense; Mauricia, una amante de su Correas natal; Irene, una coqueta de Elizalde; y Domingo Amondarain, el tambero de Bavio.

Todos y cada uno de ellos se subieron a este tren y nos brindaron sus historias. Historias que, casi sin notarlo, se convirtieron en *La Historia* de este viaje.

VÍA CIRCUITO

Mientras Carlos le prestaba su oído a un viejo tambero que estaba sentado en la segunda butaca del vagón, Fernanda y Daniela se afirmaban en sus asientos, producto de un mareo repentino a causa del ir y venir de la locomotora. Porque al desplazarse sobre las vías, la formación ferroviaria oscilaba entre dos sentidos: uno que la corría hacia la derecha del camino, y otro que -de manera paralela- la arrastraba hacia la izquierda. Sin embargo, a pesar de que parecía descarrilar, el trayecto en los rieles seguía su curso rumbo a Pipinas.

La confusión en nuestros cuerpos se originaba al desconocer dónde estábamos ubicados. Mirábamos por las ventanas y todo el paisaje nos saludaba uniforme. Notábamos que las identificaciones de los carteles de las estaciones se iban metamorfoseando, dando paso -sobre la misma estructura de cemento- al nombre de la siguiente estación/pueblo, y así sucesivamente. Es decir que, a medida que íbamos desandando ese camino, Elizalde se convertía en Álvarez Jonte, Las Tahonas en Verónica y luego en Monte Veloz, y así para terminar en Pipinas. Poco a poco -y en definitiva, gracias al brusco movimiento de la máquina- fuimos comprendiendo que *la identidad en aquellos campos era una sola*. Los matices regionales constituían parte de un relato conjunto, que se consolidaba desde las distintas voces protagonistas de nuestro documental.

Esta identidad, que podría catalogarse de *colectiva* (debido a la existencia de un recuerdo compartido sobre la vida con y sin el tren; carencias/ausencias similares; aislamiento; una interacción social profunda entre los vecinos de todos los pueblos, entre aquellos que se quedaron y aquellos que se fueron; un sentido cariño por su suelo; una esperanza/desesperanza-interés/desinterés puesto en la recuperación de un medio de transporte que vuelva a unirlos), nos permitió aunar los testimonios de los viajeros en un solo argumento, como si se tratara de un cuento leído a varias voces. Nació, para nosotros, lo que de aquí en más llamaríamos *relato interno*.

No obstante, al existir un relato interno, también debía darse vida a su correlativo: *el externo*. Allí creíamos importante desarrollar cinco aspectos: el surgimiento y la importancia del tren en el mundo (con el consecuente arribo a la Argentina), el nacimiento del ramal La Plata-Pipinas, el cierre de este recorrido ferroviario tomado

como un caso testigo de los muchos ramales clausurados en el país, un racconto sobre la situación general en la que quedaron todos aquellos pueblos argentinos luego del cierre de los ramales (pueblos que hoy están en riesgo de desaparición), y la lucha de algunos organismos por la reactivación de un medio de transporte, que supla tales carencias.

Estas dos estructuras, que marchaban por vías paralelas, pronto iban a encauzarse. Por lo tanto, al distinguir entre el relato interno y el externo, la categorización no derivaba en temas diferentes, sino que se insertaba en un metadiscurso, substancia última del film.

Al momento de consignar perfiles para los entrevistados del relato interno (*en el documental: pasajeros con carnet de abono*), acordamos orientar la búsqueda hacia aquellos habitantes de la zona que habían sido testigos presenciales de la circulación del tren y su cierre posterior.

Nuestro rastreo estaba restringido, pues para escuchar historias que hablaran de la vida con el tren -del pueblo y de la gente-, de las ausencias que promovió, de la presencia y de la memoria viva (entre otras cosas), necesitábamos habitantes actuales de las once localidades, pero que también hubieran vivido allí durante la epopeya del ferrocarril.

El tren dejó de circular, y su partida significó más de lo pensado para estos pueblos. Preciso es decir que una de las principales consecuencias que ocasiona el cierre de un ramal ferroviario, es la deserción demográfica. La gente suele partir a la par del tren en busca de una salida. Ahí es cuando se observa que es más que un medio de transporte, ya que quienes deciden huir lo hacen, no sólo por la incomunicación, sino también por las complicaciones para trasladar sus cosechas o sus productos, por las dificultades para concurrir a un centro de salud, porque desean estudiar y no pueden llegar a sus escuelas o universidades, o porque buscan una oportunidad de trabajo que el pueblo chico ya no puede ofrecer.

Es por ello que en este caso, como en tantos otros, el cierre del ferrocarril, los obstáculos, la desocupación y la deserción demográfica van de la mano. Como estado consecuente hoy día, la mayoría de los habitantes de estos lugares son quienes, al momento de estallar la crisis, tienen sus vidas ya resueltas: comerciantes, empleados públicos, jubilados, etc. Son los mismos que aún hoy siguen con sus comercios o perciben una jubilación mensual que les alcanza para vivir.

En ese sentido, el perfil de nuestros entrevistados estaba circunscrito a un rango etéreo que superaba los cincuenta años. Quienes fueron testigos del paso del tren y vieron con

sus propios ojos su última partida. Quienes fueron pasajeros diarios. Quienes se acercaban a la estación a verlo pasar. Quienes se acercan a la estación a esperarlo llegar. Son hombres y mujeres nostálgicos que lloran un tren y un pueblo que fue otra cosa en otro tiempo; quizás con más vida, más movimiento, más actividad, más presencia, más de pié.

Ellos son y hacia ellos íbamos. Sus historias nos hablaban de un tren en mano de los ingleses que era puntual y con reglas estrictas, con vagones de primera y segunda, en donde los guardas multaban severamente al que transitaba sin boleto o apoyaba las piernas sobre los asientos; una locomotora y unos cuantos vagones que le daban entidad de estación a sus lugares, y les permitían ser alguien para los otros.

Sus historias nos hablaban de esa ausencia con presencia. Nos hablaban del cariño por el suelo, por el aire puro, por el silencio que se escucha, por la tranquilidad y la solidaridad. Nos hablaban de la esperanza puesta en la vuelta del tren, aunque también nos permitían ver un dejo de desinterés en ese retorno “que si ya no ocurrió, no ocurre más”.

En cuanto a los dueños de la palabra en el relato externo (*en el documental: pasajeros de ocasión*), la exploración apuntaba a encontrar personas con conocimientos específicos vinculados con la significancia política, económica, social y cultural que tiene el ferrocarril en nuestra Nación (lo que se llama, en lenguaje periodístico, fuentes técnicas). Al mismo tiempo buscábamos voces que hablaran del ferrocarril como modelador de identidad colectiva, del ferrocarril como constructor de la familia ferroviaria, del ferrocarril como servicio ineludible para la comunidad; en síntesis: del ferrocarril.

Todas las historias hablaban. Nos hablaban de la gente y del pueblo. Del pueblo de la gente y de la gente del pueblo. De la vida con el tren y de la vida sin el tren. Esas mismas historias que, además de habladas, luego serían relatadas -en las imágenes- mediante letras impresas (*en el documental: subtítulos*), a los fines de que se comprenda más claramente el relato y su ensamble. De que se comprenda la experiencia de los pasajeros con abono -nombrados en el centro de una vía abandonada (*en el documental: videograph vía*)-; y de que se comprenda el mensaje de los pasajeros de ocasión -identificados a través de boletos (*en el documental: videograph boleto*)-.

FURGÓN AUDIO/VISUAL

Entonces las vías vuelven a unirse y la marcha del ferrocarril se congela. Todo queda estático. Los rayos de sol que se asoman por las ventanillas, estáticos. Estático el viento que ya no sopla. También estático el pastar de las vacas y el masivo aleteo de las *cotorras invasoras*.

Desde arriba del vagón, Daniela gatilla, una vez más, su cámara de fotos último modelo. Lo mismo hace Carlos, aunque con una analógica. ¿Para qué eternizar tanto paisaje en unas imágenes? Nuestras mentes ya tenían la respuesta, hacía tiempo... Las habían formulado justo en aquella sala de espera, mientras recorríamos tanta tela de araña escondida entre los viejos revisteros.

Queríamos que nuestro documental no sólo viviera a través de imágenes en movimiento, sino también mediante las que se detienen en el tiempo, por el poder del dedo humano. Porque aquellos terrenos que, solitariamente, aparecían; aquellas tantas estaciones esperando al costado de las vías; aquellos rostros de quienes junto a ellas esperaban; y aquellos tantos viajeros compinches; exigían que nuestros relojes se pararan, para acompañarlos durante un momento.

Y cómo negarnos, si ese estado de situación era el que queríamos poner en evidencia. Difícil, para nosotros, representar la identidad de esos poblados bonaerenses sin valernos de imágenes que mostrasen el reiterado *no-movimiento*. Necesitábamos imágenes que, sin hacer uso del registro de sonido, transmitieran el más absoluto silencio.

Y fue por eso que, tanto analógica como digitalmente, las tomamos. Para luego incluirlas en el producto audiovisual, gracias a la posibilidad que nos daría la edición del material. En esa instancia, para la que aún restaban varios kilómetros, montaríamos las fotografías, generando un espacio donde se enlazarían unas con otras (*en el documental: videoclip "Sueños de tren"*).

No obstante, los tres sabíamos que la continuidad lograda por *pegar* una imagen con otra, era lo que había posibilitado al espectador -hacía un siglo atrás-, la percepción del movimiento. Si alguna vez el galope de un caballo se había descompuesto en una determinada cantidad de fotogramas, que luego se sucederían mostrando al animal corriendo, por qué no darnos la posibilidad -también nosotros- de *jugar* con la ilusión de movimiento. ¿Y de qué manera hacerlo?

El andar del ferrocarril se reanuda, pero el anegamiento de la vía lo obliga a retroceder algunos metros. Los vagones ya no corren hacia adelante; ahora lo hacen en sentido contrario. Por lo tanto, *no hacia adelante sino hacia atrás* (un atrás entendido como estancamiento en un antes histórico). Y de la misma forma (no hacia adelante, sino hacia atrás) es como queremos manejar la ilusión del movimiento. No en todas las imágenes; sólo en algunas particulares, que no han sido tomadas con una máquina de fotos, sino con la cámara filmadora (*en el documental: introducción*).

Mientras sobre la sólida máquina nos desplazábamos para atrás, el fluir de las ideas avanzaba. Deseábamos que en las imágenes captadas a lo largo del viaje -las que teníamos hasta el momento y las que estaban por venir-, los pueblerinos caminaran hacia atrás; que los autos y bicicletas retrocedieran sobre el asfalto; que el viento soplara al revés; que las palabras brotaran del aire para morir en las gargantas; que todo sentido se invirtiera, olvidando su sentido último. Y en ese punto también sería imprescindible la labor en edición, la tecnología puesta al servicio del hombre.

Para atrás también nos movíamos nosotros dentro de aquellos largos pasillos de los compartimentos. Íbamos caminando desde el sector del maquinista hacia el furgón. Tal sensación de atraso en el tiempo, plasmada -además- en esos mundos del exterior que, paradójicamente, no eran otra cosa que *mundos del interior*, no podíamos dejar de incluirla en el film.

Todas las percepciones tenían que depositarse en el documental, las nuestras y las de los actores implicados. Si en aquel paisaje, el mensaje era que *“todo tiempo pasado fue mejor”*; si aquellas voces nos decían que *“lo teníamos todo pero lo dejamos morir”*; ¿cómo esquivar esa mirada?

Nos resultaba imposible hacer la vista gorda. Casi tan imposible como plasmar, visualmente, la mismísima época en la que se decretó el cierre del ramal, sin acudir a la *reconstrucción* de tales instancias.

Pronto habíamos llegado al último vagón, donde un actor se encontraba sentado. Pero... ¿qué ocurría?, ¿qué había en el lugar? En realidad, ese vagón no lucía como cualquier vagón; su escenografía era la redacción de un diario. Allí, un periodista apretaba los botones de una Remington, mientras oía un partido de fútbol (*en el documental: teatralización aviso periodístico del cierre*). Las agujas se habían clavado en el año 1978, entre los meses de mayo y junio, exactamente donde se ponía en

conocimiento público la clausura del ramal La Plata-Pipinas. Exactamente cuando la selección argentina salía a la cancha a patear la pelota mundialista.

Además, en aquel furgón donde la teatralización ganaba terreno, dos niñas de cabellos amarillos se entretenían con un tren de juguete. Iban y venían junto a la gran máquina, que arrojaba una tenue humareda por la chimenea (*en el documental: apertura*). Hacían de cuenta que eran las maquinistas de la formación y que regresaban en busca de sus pasajeros olvidados en Rufino de Elizalde, Arana, Ignacio Correas, Bartolomé Bavio, Roberto Payró, Vieytes, Álvarez Jonte, Las Tahonas, Verónica, Monte Veloz, y Las Pipinas.

Y en un rincón, una mujer adulta sentada frente a una mesa de madera, armando palabras sobre un tablero de cartón (*en el documental: pasaje al título*). La rodeaba una inmensa *escenografía*, cuya ambientación era una estación de ferrocarril y sus alrededores. Los andenes estaban vacíos. Todo allí estaba vacío. Excepto los casilleros del juego, cubiertos por pequeñas fichas de madera, con letras impresas en el centro (*en el documental: título digital*).

En nuestras retinas, todas esas escenas quedaban grabadas, con la finalidad de -posteriormente- introducirlas en “Soy por el tren (o no soy)”. Por lo tanto: el periodista recreando una época oscura, las dos niñas disfrutando del andar de la locomotora, y la mujer y su Scrabel, se sumaban al desarrollo de nuestro documental, incluso ocupando un lugar planificado con anticipación.

Del extremo final de la carrocería asomaba una puerta. En ella había una ventana circular a través de la que podíamos observar un mapa, donde una línea punteada roja marcaba todo el recorrido que habíamos hecho (*en el documental: mapa digital donde se identifica al ramal*). El punto de partida, la estación de La Plata; el punto final, Pipinas, a escasos kilómetros de nuestra ubicación, a la que habíamos llegado gracias a otro largo viaje del Tren, cuesta abajo desde el viejo continente hasta Argentina (*en el documental: globo terráqueo digital*).

-No sé si se dieron cuenta, pero el viaje está por terminar y todavía no conocimos el vagón de carga- advirtió Carlos. Lo que decía era cierto. No podíamos descender de la formación sin hacer escala en ese recoveco. Y hacia allí nos dirigimos.

De vecinos teníamos vagones lecheros, cuyos tarros de color partían para ser recibidos en distintos pueblos. Del otro lado, quedaban los vagones de pasajeros, con los

personajes que, sobre el andar del tren, compartían el relato que habíamos ido a buscar (*en el documental: presentación del ramal La Plata-Pipinas*).

Pronto comprendimos que nuestra presencia entre tanta carga no era necesaria. Las jaulas de pollos y gallinas, los cajones de manzanas y duraznos, los botellones de leche, los cartones de huevos, nos impedían estar cómodos. Así, decidimos regresar al sector de pasajeros. Volvíamos a ellos y al recuerdo de cada uno de sus lugares: una cara por estación, una estación con una historia (*en el documental: presentación de los entrevistados*).

Algunos le hablaban a su suelo desde la rima, otros desde la palabra. Pero, ¿cómo explicar ese sentimiento? Afortunadamente, allí estaba Carlos Bernasconi, un *pasajero pintor*, que nos regaló su obra para describirlo. Desde el oscuro al color, la imagen de una estación *repleta* por cuatro hombres solos, nos respondía aquella pregunta (*en el documental: pintura animada digitalmente*). Parte de su obsequio, además, eran otros dos cuadros que nos cedió antes de abandonar el compartimento: el atardecer cayendo sobre un camino rutero, y unos vascos que, entre copas, disputaban una partida de truco.

Y con las pinturas ya dentro de las valijas, nos dispusimos a escuchar a un guitarrista que -hasta ese momento- había pasado desapercibido. Durante unos minutos oímos un repertorio que nos entretuvo y distendió. Porque escuchar música es una de las tantas cosas que pueden hacerse durante el curso de un viaje en tren. La música es compañía. La música es descanso. La música es satisfacción. La música es vida también.

Escuchamos música cuando queremos divertirnos y festejar. Escuchamos música triste cuando estamos tristes y queremos entristecernos más. Escuchamos música cuando estamos llorando y queremos prolongar la angustia. Escuchamos música cuando nos enamoramos y queremos tener siempre en presencia a aquel amor, y nos sensibilizamos cuando escuchamos música que nos habla. Porque la música no es sólo una melodía armónica y afinada, la música es también palabra. Habla de amor, de amistad, de política, de esperanza, de soledad, de lo que pasa y de lo que puede pasar. La música es un compuesto de buena instrumentación y buena letra. Para que una canción genere amores u odios debe estar condimentada por ambas especias: un buen sonar y un buen decir.

Si nos tomáramos el trabajo de despojar de música a ciertas escenas de ficción o películas de culto, nos daríamos cuenta de que poco emocionan, poco conmueven, poco llegan al alma. Y esto sucede porque la música es mucho más que un elemento

decorativo; la música compone escenarios, los dibuja, los pinta y los escribe. En nuestro viaje, decidimos que la música viniera a cumplir una función de tipo emotiva y ambiental; es decir que sea un acompañamiento para generar climas, integrar y conmover a los espectadores. Así, utilizaríamos la melodía para acompañar la palabra, y la palabra cantada para resignificar la imagen.

El guitarrista terminó su última canción y aprovechamos la oportunidad para dialogar con él. Su nombre era Alberto D'alexandro y acababa de interpretar "El último canto". La tristeza de sus notas resultaba precisa para musicalizar el inicio de nuestro documental, y fue por ese motivo que se la pedimos prestada. Y D'alexandro accedió.

Nuestra solicitud tenía una razón: los altos costos que la Sociedad Argentina de Autores y Compositores de Música (SADAIC) exige por los derechos de reproducción de las piezas registradas. Válido es apuntar que, para esta instancia del viaje, ya habíamos acordado darle rienda suelta a nuestro futuro documental, dejarlo andar -como alguna vez lo había hecho el ferrocarril- por cada uno de los suelos que ahora atravesábamos. Y por tener en mente su trascendencia, y ansiarla, y depositar nuestras expectativas más allá del ámbito académico, también debíamos hacer frente a los marcos legales/económicos.

Así, cuando el dinero no alcanza, la musa inspiradora puede resultar una buena alternativa. Por lo menos, eso ocurrió en nuestro caso. ¿Por qué pagar SADAIC si entre nosotros había una persona que acababa de *descubrir* su veta musical? Sí, tantos pasillos caminados, tantos vagones de pasajeros varados, y tanto paisaje asomando por las ventanillas, habían entusiasmado a Daniela. El resultado: la letra de "Canción de los pueblos" y de "Sueños de tren".

Sin embargo, ambas no se convertirían en canciones hasta no encontrar a quien las ejecutara y les prestara su voz. Otra vez la suerte estaba de nuestro lado, encarnada en un joven pasajero que, en medio del compartimento, desenfundó sus instrumentos musicales, como si fuera a ofrecer un improvisado concierto. Emanuel Wysocki se llamaba y pronto quiso colaborar con nosotros.

Teniendo en cuenta que la protagonista del video era una zona de la Buenos Aires pampeana, rápidamente coincidimos en que la música debía ser congruente con los orígenes de esa región. De manera que Emanuel optó por imprimirle, a aquellas letras, dos ritmos bien nuestros (por nacimiento y por adopción): la chacarera y el candombe.

Dijo sentir que ambas habían nacido para ser chacarera y candombe, respectivamente. Y Daniela agregó que había escrito con el corazón, sin saber en qué culminaría la historia.

“Canción de los pueblos” fue la chacarera y, como toda chacarera, se ejecutó según su guía de tradición: con guitarra y bombo. Y el candombe “Sueños de tren” agitó la marcha con sonido de tambor y barriada, y nos regaló una composición musical auténtica. Así, el ritmo que originalmente practicaban los negros y que llegó a Montevideo en algún tiempo de la historia, y que llegó a San Telmo y a La Plata en otro tiempo, también se subió a nuestra locomotora, para entremezclarse con el rechinar de los aceros calientes.

“Vía muerta, andén vacío/ balbucearon un destino/ más de pronto se esfumó/ Arrancaron ciegamente/ la esperanza que la gente/ con tu marcha cosechó”, se oyó tararear a otro joven. Nuestras miradas pronto siguieron el camino de esa melodía y encontraron a un tanguero, apoyado en una de las puertas del vagón. En una pequeña hoja, Matías Miranda había delineado algunas estrofas que retrataban lo vivido hasta el momento. Entusiasmadas, Daniela y Fernanda se sumaron a su composición, y al ritmo del dos por cuatro nacieron las dos versiones del tango “Soy por el tren (o no soy)”. Una instrumental, sólo de piano; la otra cantada a capela, y con el efecto que recuerda el sonar del disco de pasta, colocado sobre la voz de Miranda.

Y cuando nos dispusimos a guardar aquel cancionero en una de nuestras valijas, Fernanda se sorprendió por haber encontrado en su interior, un CD que contenía diferentes obras. “*Música de dominio público*” leyó en su tapa, y recordó... Recordó que tiempo atrás, cuando aún trazábamos el recorrido, habíamos grabado piezas musicales cuyos derechos de autor estaban caducos, a causa del paso del tiempo. Piezas que, por ende, se encontraban exentas del listado de SADAIC. Piezas que, por ende, podíamos incluir en nuestro documental sin pagar dinero alguno.

Así, de aquel disco escogimos dos obras: un compuesto de bombos que nos proponía un encuentro sesgado por la tensión, el suspenso y la desolación (Suite Española Op. 47. Isaac Albéniz); y una melodía de piano (Scenes from Childhood, Op. 15. Robert Schumann), útil para sostener y acentuar los momentos tristes y reflexivos recogidos a lo largo de nuestro viaje.

No obstante, desde uno de los asientos una pasajera alzó su voz, entonando un fragmento de la canción de Eduardo Falú y Marta Mendicute, “A qué volver”. Notable fue cómo sus ojos transmitieron la misma nostalgia que la letra de aquel tema. Dijo

llamarse Angélica; dijo ser *una vecina de Monte Veloz que -al casarse con un ferroviario- se casó con el tren*; y también dijo sentirse ansiosa, aguardando que finalmente la máquina la depositara en aquella tierra, testigo de los momentos más felices junto a su ahora fallecido esposo.

Su cantar nos había conmovido, y por ello sentimos la necesidad de incluirlo en nuestro documental, acompañándolo con el tema original de aquel reconocido artista. Este anhelo nos llevó a buscar papel y lápiz, y a escribir una carta³² a SADAIC para solicitar la autorización de su reproducción, sin deber abonar los casi 3 mil pesos en concepto de “*uso privado*”. De regreso a nuestros hogares, nos encargáramos de hacerla llegar a destino.

Y como en nuestras mochilas, papel y lápiz había de sobra, decidimos confeccionar un cancionero, donde incluimos los cuatro temas -chacarera, candombe, tango y zamba-, que luego serían parte del producto terminado:

CANCIÓN DE LOS PUEBLOS

Letra: Daniela Escribano.

Música y voz: Emanuel Wysocki.

Si en La Plata no hago plata
me voy para más allá
andando por los caminos
alguien me voy a encontrar.

Tal vez sea un muchachote de tendencia a engordar,
más yo lo veo algo flaco
Elizalde lo han de llamar.
Me presenta a Don Ignacio
de Correas coleccionar
qué tiene a su novia Arana
niña dura de amarrar.

Siguiendo por los caminos
de busca gente me han de acusar,
me encuentro muy solo en Bavio
y a Payró me haré cruzar.

Este tal hombre Roberto
a patadas me corrió,
y allá donde vive Jonte
de colado me iré yo.

Son hermanos,

³² Ver Anexo (página 286).

*son vecinos,
amigos y muchos más,
los pueblos de los caminos
refugio para visitar.
Son del hola y el buen día,
de las leguas caminar,
son amantes de la vida
y del suelo cosechar.*

Ya viviendo con Don Jonte
aburrido me sentí,
y rumbeando otros caminos
en Tahonas me perdí.

Allí me sentí muy solo
y en busca de alguna sola
con Verónica me fui,
un gran chasco yo me di.

Como soy soltero innato
hacia el Monte yo me fui
y allá entre pastizales,
a Pipinas conocí.

*Son hermanos,
son vecinos
amigos y muchos más,
los pueblos de los caminos
refugio para visitar.
Son del hola y el buen día,
de las leguas caminar,
son amantes de la vida
y del suelo cosechar.*

SUEÑOS DE TREN

*Letra: Daniela Escribano.
Música y voz: Emanuel Wysocki.*

Andando por los senderos
y los caminos ruteros,
Me encontré un espacio en el tiempo
Tal vez un patio trasero
unos cuantos hijos adoptivos,
unas cuantas hijas no reconocidas,
unos tantos pueblos desiertos,
hijos de la inmensa Buenos Aires,
la madre que los esquivaba.

Los llaman pueblos fantasmas,
 será porque asustan quietos.
 Pero como silencio también se encuentra paz.
 Son de los que dicen que todo tiempo pasado fue mejor,
 porque el pasado ya no existe, ni siquiera el hoy.
 Y la nostalgia es enemiga
 de los que sufren en silencio
 por lo que una vez pasó...

*Pa' adelante,
 pa' atrás
 como María La Paz.
 Tenerlo todo
 para no tener nada,
 un paso pa' adelante
 y tres pasitos pa' atrás.
 Caminar para retroceder,
 escalar para bajar,
 subir para descender,
 manejar para ir a pié.
 Hablar para callar,
 viajar para quedarse,
 estar para no estar,
 recibir para no tener.
 Y mucho ruido y también pocas nueces,
 quedarse por no querer irse,
 sueños de tren.
 Pa' adelante, pa' atrás,
 como María, como María,
 como María La Paz.*

El tren es para ellos
 la ambulancia, el transporte,
 el correo y mucho más...
 Llegando pitaba un sonido de triunfo,
 vagones llenos de vida,
 ansias de comunicación,
 huída por achicar gastos,
 muerte para los poblados.

*Pa' adelante,
 pa' atrás,
 como María La Paz.
 Tenerlo todo
 para no tener nada,
 un paso adelante
 y tres pasitos pa' atrás.
 Caminar para retroceder,*

*escalar para bajar,
subir para descender,
manejar para ir a pié.
Hablar para callar,
viajar para quedarse,
estar para no estar,
recibir para no tener.
Y mucho ruido y también pocas nueces.
Un paso pa' adelante
y tres pasitos pa' atrás.*

Se dice por ahí
que uno no debe volver
a los lugares en los que fue feliz,
y también que las segundas partes
nunca fueron buenas,
porque recordar es solamente hablar de penas.
Hasta que uno cae en la cuenta
que sólo se vive un momento,
aunque se desee, quiera y sueñe volver atrás.

*Pa' adelante,
pa' atrás,
como María La Paz.
Tenerlo todo
para no tener nada,
un paso adelante,
tres pasos hacia atrás.
Caminar para retroceder,
escalar para bajar,
subir para descender,
manejar para ir a pié.
Hablar para callar,
viajar para quedarse,
estar para no estar,
recibir para no tener nada.
Mucho ruido y pocas nueces,
un paso pa' adelante
y tres pasitos pa' atrás.*

SOY POR EL TREN (O NO SOY)

Letra: Daniela Escribano - Fernanda García Germanier - Matías Miranda.

Música y voz: Matías Miranda.

Vía muerta, andén vacío
balbucearon un destino
más de pronto se esfumó.

Arrancaron ciegamente
la esperanza que la gente
con tu marcha cosechó.

Tren repleto de ambiciones
escuchaste las canciones
de un obrero al madrugar.
Hoy sólo abundan tristezas,
poca la delicadeza
que arrebató mi soñar.

*Está largo el pastizal
oxidado este andén,
mientras tanto, sigo aquí
aguardando...
tu bocina, tu voz
removían la emoción
y hoy se rompe y se desgarró
el corazón.*

Nacer y morir contigo
tren de sueños y el silbido
que del guarda se escapó.
Fue de carga, fue lechero,
primera clase, pasajeros
daban vida a tu vagón.

*Nacer por vos, morir con vos
añorando, siempre añorando.
Oxidado en este andén
gris el humo, aguardaré
quizás vuelva a ser por vos
quizás, mi tren.*

¿A QUÉ VOLVER?

*Letra: Marta Mendicute.
Música y voz: Eduardo Falú.*

La casa, ya es otra casa
el árbol ya no es aquel
Han volteado hasta el recuerdo
entonces ¿a qué volver?

Mi perro, allá arriba inmóvil
viendo la tarde crecer
y ese vacío de ahora
entonces ¿a qué volver?

*Volver ¿para qué?
para sentir otra vez
que se desboca tu ausencia
dormida en mis venas
borrada en mi piel
para que duela tu ausencia
entonces ¿a qué volver?*

Mi puente, mi viejo puente
¿que río verá correr ?
si lo han llevao de Tilcara
entonces ¿a qué volver?

La magia que se ha perdido
¿quién la pudiera encender!
si la tierra ya es de tierra
entonces ¿a qué volver?

La casa, ya es otra casa
el árbol ya no es aquel
Han volteao hasta el recuerdo
entonces ¿a qué volver?

Mi perro, allá arriba inmóvil
viendo la tarde crecer
y ese vacío de ahora
entonces ¿a qué volver?

*Volver ¿para qué?
para sentir otra vez
que se desboca tu ausencia
dormida en mis venas
borrada en mi piel
para que duela tu ausencia
entonces ¿a qué volver?*

Mi puente, mi viejo puente
¿que río verá correr ?
si lo han llevao de Tilcara
entonces ¿a qué volver?

La magia que se ha perdido
¿quién la pudiera encender!
si la tierra ya es de tierra
entonces ¿a qué volver?

De pronto, la música se perdió entre las palabras de Fernanda (*en el documental: voz en off*). Su voz se amplificó en el ambiente, e inmediatamente se transformó en eco de las voces de los pasajeros de aquellos vagones. Ya no melodías, ya no ruido de tren... Aquel eco, ahora, expresaba nuestra mirada, nuestra visión acerca de todo lo recopilado en los compartimentos de la formación.

Así, la palabra no sólo se manifestaba en las esferas musicales, o en los testimonios de los entrevistados, sino que también aparecía como hilo conductor del relato o como narrador omnisciente de la historia. Contaba nuestra propia experiencia en el campo: el contacto con los protagonistas; las ideas y percepciones surgidas de esos encuentros; los viajes ruteros, con nuestras idas, con nuestras vueltas, con nuestros regresos...; con el vaivén que significó recorrer una y otra vez el antiguo ramal y sus inmediaciones. Entendíamos que nuestra presencia debía explicitarse a lo largo de todo el recorrido. Pues despojar al documental de esa mirada, quitaría una herramienta significativa para la decodificación/interpretación del mensaje.

Entonces un nuevo pasajero se sumó al vagón, cargando en su maleta los postulados de la escritura radiofónica (ya que si bien estábamos insertos en el campo audiovisual, la presencia de la voz en off obligaba a tener en cuenta los preceptos de aquel lenguaje). El resultado: oraciones cortas y concisas, preparadas para ser oídas -y no leídas- por nuestro futuro público espectador.

Y enseguida el aviso de un guarda advirtió la llegada a destino, y el tren comenzó a deshabitarse. Tomamos nuestras valijas, los boletos para picar, y nos preparamos para pisar el suelo firme de Pipinas. Había concluido el viaje.

EPÍLOGO

ENTRE HANGARES Y DURMIENTES

Si no se detiene demasiado en cada estación, el ferrocarril es uno de los transportes más rápidos para llegar a destino. Sin embargo, el nuestro fue un caso particular; sacamos boleto para un trayecto corto que podía hacerse en poco tiempo, y terminamos viajando durante un lapso larguísimo.

El traslado nos llevó a entender que los pueblos del ramal que recorrimos y que se encuentran en riesgo de desaparición, tienen rasgos comunes que los conducen a ese estado. Esto quiere decir que el número de lugares que cargan esta condición han sido víctimas de movimientos extremos que los dejaron vírgenes e indefensos. Movimientos extremos que se manifiestan contundentemente al ser los poblados unidependientes, es decir, que dependen exclusivamente de una fuente laboral que alimenta al pueblo, un transporte que efectiviza el trabajo y los comunica con el resto del mundo, o una persona que les facilita las condiciones de existencia.

Los estudios realizados por ReSPoNDe³³ arrojan que, tanto el cierre de una fábrica como el de un ramal ferroviario, pueden ser mortales para el presente y el futuro de pueblos determinados. Las consecuencias suelen ser la desocupación masiva, la incomunicación, el abandono y tantas más. Estos lugares quedan condensados en el ayer, en lo que supieron ser y en muchos casos no vuelven a reactivarse.

En ellos impera el recuerdo, la añoranza, la parsimonia, el esperar siempre del otro. Como dependientes que son, esperan la mano de un tercero; la reapertura de la fábrica y la vuelta del ferrocarril, esperanzas que no se concretan. No les es fácil reactivarse ni autogestionarse. Quedan marcados por el pasado y amortizados por la pérdida. Sus historias y las de sus lugares caminan junto a las historias de su fábrica y de su tren. Las fotos de sus vidas se velan en el mismo instante en que desaparecen estas fuentes. Y así viven, estando y esperando. Es tan sólida y tan fresca la presencia que no hay historia sino pasa el tren, y no hay cuento sino sale humo de la fábrica.

En el caso del ferrocarril, poco a poco fuimos entendiendo que había sido -en todo el país- un catalizador de grupos y de zonas, y que su presencia era tan sólida que los

³³ Recuperación Social de Poblados Nacionales que Desaparecen (ReSPoNDe) es una ONG a cargo de la Doctora Marcela Benítez.

pueblos no eran pueblos, sino estaciones, que los habitantes más importantes no eran los profesionales sino los Jefes de Estación, y que las identidades no eran de los pueblos sino de las zonas. Hallamos una identidad colectiva zonal; aquellos pueblos fortificados por la presencia del ferrocarril llevan la carga de su tren y son un conjunto por su pasado y su presente.

El estar durante mucho tiempo sentados en los incómodos asientos de un vagón, nos enseñó a mirar y a escuchar con más atención que la habitual. Porque hay viajes placenteros y otros que no. Éste resultó ser un viaje de estudio hecho con placer. Además de parar en todas las estaciones del trayecto, nos acostumbramos a observar mucho por las ventanillas del tren.

Al principio hubo una mirada diferente para cada lugar, cada sitio, cada pasto, cada estación, cada cara y cada historia. Luego esa mirada se fue afianzando y unificando, hasta convertirse en la perspectiva de nuestro trabajo de campo. Acordamos que, al momento de mirar, grabar y contar, estábamos dando cuenta de un estado de situación en un lugar, en un momento y en palabras de un grupo de gente.

Asimismo entendimos que nos hallábamos sumergidos en el racconto de un proceso histórico iniciado a principios del siglo XIX -con la implementación del ferrocarril-, entrado en crisis en 1978 -con el cierre del ramal-, conservado por el relato de sus lugares testigo y su gente, y puesto en consideración por nosotros, realizadores, tesistas, futuros periodistas.

Estábamos siendo partícipes de un recorrido por la historia más cruda y menos linda de nuestro país y, sin querer queriendo, repasábamos los pormenores del modelo agro exportador; la llegada de corrientes inmigratorias para poblar el suelo; las numerosas crisis políticas, sociales y económicas; la riqueza de una tierra grande y fresca; la conformación de una identidad nacional multicultural (por la mezcla de razas, nacionalidades y etnias); los procesos de nacionalización; el modelo desarrollista; los reiterados golpes de estado; la era privatizadora y la historia de hoy, que nos tiene como protagonistas. Asistimos, a través de un recorrido efímero por una parte de la zona pampeana de nuestra Buenos Aires, al cuento de una historia golpeada, diezmada, resistida. Recorrimos juntos la historia y fuimos testigos de los golpes que recibió esta zona de la provincia.

Poco a poco, entendimos que conceder la palabra a individuos testigos y acompañar esa palabra con versos de la propia, era una manera de *denunciar* el estado en el que permanece esta zona. No obstante, como quedó explícito en la Estación Conceptual, tomamos al término *denuncia* como una forma de dar cuenta de un estado de situación, desde la única mirada que un ser humano puede tener de las cosas: subjetivamente.

Sin embargo, ser subjetivos, en este caso, no significó crear una versión libre y sin fundamento de lo que uno observó, escuchó y compartió. Dimos cuenta del deterioro de la zona que antiguamente albergaba el ferrocarril La Plata-Pipinas, y señalamos - basándonos en fuentes fidedignas- a los responsables del ostensible descenso en la calidad de vida de los pueblerinos.

En ese sentido, creímos que el término “denuncia” era representativo de la forma adoptada para contar. ¿Qué quisimos decir? Quisimos contarle al mundo, o a la porción de mundo que verá nuestro documental, que el tren era casi todo para esta zona; no sólo un medio de transporte, sino también de comunicación, de unión, fortificador de las fuentes laborales, un nexo entre los pueblos vecinos, una conexión con las grandes ciudades, un medio de vida para todos; que un determinado día dejó de circular por las localidades linderas a causa de una determinación autoritaria, y que ya nada volvió a ser igual.

Ahora bien: ¿por qué si como país supimos obtener logros durante aquel lejano pasado, un pasado aún presente, no podemos intentar retomarlos? La situación no es sencilla, es cierto. Pero tampoco imposible. Hoy esos miles y miles de kilómetros de rieles que atraviesan nuestra Argentina duermen en silencio. Vías muertas que alguna vez fueron las protagonistas del progreso, y que ahora están obligadas a seguir teniendo el papel principal, aunque encarnando el abandono.

¿Hasta cuándo avanzará *la muerte* en nuestro país? Un ramal, un pueblo, otro ramal, otro pueblo, y así sucesivamente... Aquella gente que hoy *pelea* quedándose en su hogar perdido en medio del desierto pampeano, es algo más que un ejemplo. Su resistencia colectiva a la desaparición definitiva abre el camino de una lucha posible.

Argentinas no son sólo las grandes ciudades capitales. Argentina es también cada uno de estos pueblos que resisten, y que se niegan a ser borrados del mapa. Ni el desempleo, ni el aislamiento, ni la infraestructura precaria, ni la ausencia de los servicios básicos pudieron hasta el momento. Entonces, ¿por qué no estirar nuestras manos hacia ellos?

Estirarlas cargadas de políticas efectivas y de ninguna manera cortoplacistas; estirarlas fomentando la educación y el desarrollo cultural y social; estirarlas llevándoles herramientas.

Ya les quitaron demasiado, es hora de comenzar a devolverlo.

BIBLIOGRAFÍA

AMADO, Ana. “La revancha del documental”. Clarín. Buenos Aires, 30 de abril de 2006. Suplemento Zona.

AMATO, Leticia; PELLEGRINI, Fernando. “El documental político”. Edición digital del Observatorio de Medios de la Unión de Trabajadores de Prensa Buenos Aires. Buenos Aires, Argentina. Diciembre de 2004.

BIRRI, Fernando. “La Escuela Documental de Santa Fe”. Instituto de Cinematografía de la Universidad del Litoral, Argentina, 1964. Fragmento extraído de observatorio.org.ar/rev3/r3_documental.htm.

BOTANA, Natalio. El orden conservador. Hyspamérica. 1986.

CASSIRER, Henry. Citado en DOELKER, Christian. “La realidad manipulada.”. Editorial Gustavo Gili. Barcelona, 1982. P. 88.

CENA, Juan Carlos. “El Ferrocidio”. Ed. Rosa Blindada, Buenos Aires, 2003.

DE LA PUENTE, Maximiliano; RUSSO, Pablo. “El compañero que lleva la cámara (I)”. Miradas de cine. Edición digital nº 41. Agosto de 2005. Sección “El túnel”.

DOELKER, Christian. “La realidad manipulada”. Editorial Gustavo Gili. Barcelona, 1982. Págs. 82, 88.

GIMÉNEZ, Gilberto. “La identidad social o el retorno del sujeto en sociología”. Universidad Nacional Autónoma de Méjico. Instituto de Investigaciones Antropológicas. Dirección General de Asuntos del Personal Académico, abril de 1992. P. 187.

GUBER, Rosana. “El salvaje metropolitano”. Editorial Legasa. Buenos Aires, 1991. Págs. 69, 79.

JOSÉ, María Rosa. Historia Argentina. Buenos Aires, 1977. Editorial Oriente. Tomo 9.

NICHOLS, Bill. “La representación de la realidad. Cuestiones y conceptos sobre el documental”. Ediciones Paidós Ibérica, S.A., Buenos Aires, 1997. Págs. 78, 79, 80, 276-277.

RANDALL, Margaret. “¿Qué es y cómo se hace un testimonio?”. TESTIMONIOS. Centro de Estudios Alforja. San José, Costa Rica, 1983. P. 26.

ROMERO, Juan Carlos. Breve Historia de la Argentina.

ROMERO, Luis Alberto. Breve Historia Contemporánea de la Argentina. Fondo de Cultura Económica. 1994.

ROSA, José María. Historia Argentina. Buenos Aires, 1977. Editorial Oriente. Tomos 7, 9 y 10.

SABINO, Carlos. “El proceso de investigación”. Editorial Lumen-HVMANITAS. Buenos Aires, 1996. Págs. 167, 171.

SAÍTTA, Sylvia; ROMERO, Luis Alberto. “Grandes entrevistas de la Historia Argentina (1879-1988)”. Ed. Punto de Lectura, Buenos Aires, 2002. Págs. 28, 172.

SCALABRINI ORTIZ, Raúl. “Historia de los Ferrocarriles argentinos”. Ed. Lancelot, Morón, septiembre de 2006. Págs. 23, 24, 403.

ANEXO

VISIONADO³⁴

CANTIDAD DE MATERIAL VISIONADO	
Cassettes: 10	DVD: 2

CASSETTE 1

SÍNTESIS DEL MATERIAL	
LUGARES VISIBLES	PERSONAS ENTREVISTADAS
Pipinas	Quicho Peralta

a) RELATO INTERNO: La vida con el tren (del pueblo y la personal de cada entrevistado)

TIEMPO	IMAGEN	SONIDO
00:27:14	Quicho Peralta.	“El 20 de marzo del 61 entré a trabajar a Corcemar”.
00:28:59	Quicho Peralta.	“Le daba vida a todo Corcemar y el tren que llegaba, no había caminos”.
00:29:22	Quicho Peralta.	“El ferrocarril llegó el 13 de diciembre de 1913”.
00:30:06	Quicho Peralta.	“Se hizo una vía que llegaba hasta la fábrica”.
00:30:58	Quicho Peralta.	“Trabajaba mucho porque no sólo había trenes de pasajeros, sino también de carga”.
00:37:13	Quicho Peralta.	“Venía el tren de pasajeros de La Plata”.
00:48:34	Quicho Peralta.	“Había de todo, la gente cada 15 días cobraba”.
01:08:21	Quicho Peralta.	“El día que llegó el tren se fundó Pipinas”.

b) RELATO INTERNO: Las ausencias (físicas y materiales)

TIEMPO	IMAGEN	SONIDO
00:30:35	Quicho Peralta.	“Después de tantos años que se terminara el tren”.
00:30:48	Quicho Peralta.	“Ya había caminos, venía el micro pero fue total el cambio”.

³⁴ Los relatos de los entrevistados han sido transcritos respetando, en su totalidad, las formas de expresión de cada uno de ellos. De esta manera, la aparición de ciertos vocablos y el modo en que se estructuran determinadas oraciones obedecen a tal decisión.

00:31:44	Quicho Peralta.	“Quedó todo aislado, se terminó todo”.
d. 00:32:18 h. 00:32:24	Quicho Peralta.	“Quedó todo aislado, se terminó todo”.
00:33:18	Quicho Peralta.	“No hubo reacción, la gente ya sabía”.
d. 00:33:33 h. 00:33:38	Quicho Peralta.	“Igual que el cierre de la fábrica, o la Base Naval de Punta Indio, todos los días se está comentando eso, ojalá que no”.
00:36:36	Quicho Peralta.	“Se quedó sin nada, se empezó a ir la gente”.
00:36:53	Quicho Peralta.	“Quedarse sin trabajo era terrible”.
00:37:50	Quicho Peralta.	“Los que tenían que ir a La Plata no tendrían otro medio”.
00:38:58	Quicho Peralta.	“Como ocurrió acá, ocurrió en muchos ramales” (para ingresar al relato externo).
d. 00:42:06 h. 00:42:20	Quicho Peralta.	“No hay nada, nada en Pipinas”.
00:44:11	Quicho Peralta.	“La crisis de más alto impacto no hay otra, es la fábrica”.
d. 00:45:56 h. 00:46:00	Quicho Peralta.	“Ellos se encargaron de levantar el pueblo y también de enterrarlo”.
00:46:56	Quicho Peralta.	“No viene más nadie porque no tiene vida, hoy la inversión es muy grande”.
00:52:36	Quicho Peralta.	“Es corto y es triste, pero no queda nada”.
01:01:44	Quicho Peralta.	“Pipinas tuvo casi mil habitantes y hoy no sé, si nos ponemos a contar tiene 40 casas vacías”.

c) RELATO INTERNO: ¿Quiénes se quedaron allí?

TIEMPO	IMAGEN	SONIDO
00:36:46	Quicho Peralta.	“Y los que se quedaron hacían changas, así por cuenta de ellos”.
d. 00:41:25 h. 00:41:35	Quicho Peralta.	“Eso hasta ahora no camina porque no aparece una industria nueva”.
00:43:38	Quicho Peralta.	“La gente no podía quedarse como viven”.
01:03:00	Quicho Peralta.	“Los jóvenes, la mayoría están en La Plata estudiando”.
01:04:22	Quicho Peralta.	“Hay mucha gente jubilada acá en Pipinas”.

d) RELATO INTERNO: El cariño por el suelo

TIEMPO	IMAGEN	SONIDO
00:50:08	Quicho Peralta.	“Es hermoso Pipinas”.
01:01:00	Quicho Peralta.	“Es un lugar lindo, tranquilo, para vivir, no para trabajar”.
01:36:12	Quicho Peralta.	Explicación de la canción Pipinas.
01:39:44	Quicho Peralta.	Poesía Pipinas (dice lo que era antes el lugar, con futuro).

e) RELATO INTERNO: El interés/desinterés – esperanza/desesperanza puesta en la reactivación de un medio de transporte que una los pueblos

TIEMPO	IMAGEN	SONIDO
d. 00:42:31 h. 00:43:03	Quicho Peralta.	La vuelta del tren.

f) Imágenes varias

TIEMPO	IMAGEN	SONIDO
00:05:52	Panorama del cielo de Pipinas.	Ambiente.
00:07:54	Cartel de la estación de Pipinas.	Ambiente.
00:08:46	Cartel de la estación de Pipinas.	Ambiente.
00:08:50	Cartel de la estación de Pipinas.	Ambiente.
d. 00:11:08 h. 00:11:21	Imagen del cielo de Pipinas, en sepia.	Ambiente.
01:07:45	Quicho Peralta.	“Creo que fue Benjamín Barrero quien propuso el nombre Las Pipinas”.
d. 02:09:34 h. 02:10:28	Banco de plaza de Pipinas.	Ambiente.
d. 02:13:30 h. 02:13:37	Teléfono antiguo de Pipinas.	Ambiente.
d. 02:13:54 h. 02:14:16	Teléfono antiguo de Pipinas.	Ambiente.
02:31:42	Cine del Hotel Corcemar.	Ambiente.
02:40:15	Plaza y juegos del Hotel Corcemar.	Ambiente.
02:42:30	Torre de la fábrica Corcemar.	Ambiente.
02:43:51	Símbolo de Loma Negra, frente a la fábrica.	Ambiente.

02:46:27	Frente de la cementera.	Ambiente.
02:47:29	Corcemar vista desde lo alto.	Ambiente.
02:51:41	Interior de la fábrica Corcemar.	Ambiente.

CASSETTE 2

SÍNTESIS DEL MATERIAL	
LUGARES VISIBLES	PERSONAS ENTREVISTADAS
Pipinas/ Verónica	Luís Corvalán

a) RELATO INTERNO: La vida con el tren (del pueblo y la personal de cada entrevistado)

TIEMPO	IMAGEN	SONIDO
d. 01:00:03 h. 01:00:47	Luís Corvalán, integrante de la Cooperativa Pipinas Viva (Hotel Corcemar).	“El recuerdo del tren es cuando yo iba a Verónica (...) Viajaba toda la gente, cuando era más grande íbamos a ver las chicas pasar”.
01:08:43	Luís Corvalán, integrante de la Cooperativa Pipinas Viva (Hotel Corcemar).	“Es difícil porque es un pueblo que estaba acostumbrado a vivir de un sueldo, de la fábrica”.
01:19:26	Luís Corvalán, integrante de la Cooperativa Pipinas Viva (Hotel Corcemar).	“Porque cuando estaba la fábrica, la gente estaba bien, salía de vacaciones, clase media”.

b) RELATO INTERNO: Las ausencias (físicas y materiales)

TIEMPO	IMAGEN	SONIDO
d. 01:01:00 h. 01:01:20	Luís Corvalán, integrante de la Cooperativa Pipinas Viva (Hotel Corcemar).	“Eso fue en el 78, no nos dimos cuenta porque había una empresa, Río... sacaron el tren y reforzaron, nosotros pensamos, vamos a modernizarnos”.
d. 01:01:58 h. 01:02:09	Luís Corvalán, integrante de la Cooperativa Pipinas Viva (Hotel Corcemar).	“No hubo explicación del cierre, pensábamos que era mejor, ni nos dimos cuenta, como el pueblo con la cementera estaba bien, no le dimos importancia, no nos dimos cuenta”.
01:06:20	Luís Corvalán, integrante de la Cooperativa Pipinas Viva (Hotel Corcemar).	“No hay trabajo, no hubo”.
01:06:41	Luís Corvalán, integrante de la Cooperativa Pipinas Viva (Hotel Corcemar).	“Al cerrar la fábrica, ni changas había, nos afectó a todos”.

	Corcemar).	
d. 01:10:20 h. 01:11:18	Luis Corvalán, integrante de la Cooperativa Pipinas Viva (Hotel Corcemar).	“Igual que cuando entraba el micro y veía la chimenea estaba todo bien, y ahora entra y no se ve el humo y está todo quieto, porque no se mueve nada, parece sí, un pueblo fantasma”.
01:17:30	Luis Corvalán, integrante de la Cooperativa Pipinas Viva (Hotel Corcemar).	“Lo que hizo Corcemar en 62 años que hizo todo el pueblo, Loma Negra en menos de 10 años lo destruyó”.
01:17:54	Luis Corvalán, integrante de la Cooperativa Pipinas Viva (Hotel Corcemar).	“En 2006 hicimos una especie de censo y había más de 50 casas deshabitadas y se fueron como 14, 13 familias”.

c) RELATO INTERNO: ¿Quiénes se quedaron allí?

TIEMPO	IMAGEN	SONIDO
01:06:56	Luis Corvalán, integrante de la Cooperativa Pipinas Viva (Hotel Corcemar).	“A mí me surgió lo de la cooperativa de trabajo... estaba el hotel abandonado y dijimos vamos a hacer algo de turismo rural... como en España”.
01:20:40	Luis Corvalán, integrante de la Cooperativa Pipinas Viva (Hotel Corcemar).	“(N.D.R. Los que están acá) hacen changas, se han ido, trabajan para el Estado, policía comunal... hay poquito trabajo”.

d) RELATO INTERNO: El cariño por el suelo

TIEMPO	IMAGEN	SONIDO
01:13:14	Luis Corvalán, integrante de la Cooperativa Pipinas Viva (Hotel Corcemar).	“Tenemos para ofrecer la tranquilidad del pueblo, la paz”.
d. 01:13:49 h. 01:14:40	Luis Corvalán, integrante de la Cooperativa Pipinas Viva (Hotel Corcemar).	“¿Qué es Pipinas en tu vida?” “Mi hábitat, mi lugar... sos alguien... no sos nadie en otros lugares... acá sos... es lindo que pases y te digan tu nombre”
01:23:45	Luis Corvalán, integrante de la Cooperativa Pipinas Viva (Hotel Corcemar).	“Vimos el hotel, hicimos un proyecto... encontramos todo roto... Ni venía para acá porque me daba angustia de ver todo esto roto”.

e) **RELATO INTERNO: El interés/desinterés – esperanza/desesperanza puesta en la reactivación de un medio de transporte que una los pueblos**

TIEMPO	IMAGEN	SONIDO

f) **Imágenes varias**

TIEMPO	IMAGEN	SONIDO
d. 00:38:50 h. 00:39:02	Camino de tierra y árboles en Pipinas (postal representativa del lugar).	Ambiente.
00:41:35	Hotel Corcemar.	Ambiente.
00:41:52	Bicicleta sin candado en el frente del Hotel Corcemar.	Ambiente.
d. 01:08:43 h. 01:09:50	Luis Corvalán, integrante de la Cooperativa Pipinas Viva (Hotel Corcemar).	Diálogo sobre la Cooperativa Pipinas Viva.
d. 01:11:18 h. 01:11:26	Luis Corvalán, integrante de la Cooperativa Pipinas Viva (Hotel Corcemar).	“Yo a veces pienso qué pensará la gente que va por las playas al ver Pipinas porque no se mueve nada”. (Puede utilizarse para la presentación).
01:11:50	Luis Corvalán, integrante de la Cooperativa Pipinas Viva (Hotel Corcemar).	“Lo que nosotros decimos es que lo que le podemos dar al turista es la parte humana”.
01:40:49	Estación Verónica.	Ambiente.
d. 01:41:27 h. 01:42:17	Cartel de la estación Verónica.	Ambiente.
d. 01:42:50 h. 01:44:50	Estación Verónica y vista de la parada de micro Expreso La Plata.	Ambiente.

CASSETTE 3

SÍNTESIS DEL MATERIAL	
LUGARES VISIBLES	PERSONAS ENTREVISTADAS
Monte Veloz/ Verónica	Angélica/ Coco de María/ Hugo Olaiz

a) **RELATO INTERNO: La vida con el tren (del pueblo y la personal de cada entrevistado)**

TIEMPO	IMAGEN	SONIDO

d. 01:44:03 h. 01:44:26	Angélica dentro del auto.	“Yo me fui en el 53 a Monte Veloz. Del 53 al 64 me fui a Las Tahonas. En el año 72 volví a Monte Veloz, y en el 82 después vine a Verónica”.
d. 01:46:00 h. 01:46:15	Angélica dentro del auto.	“Ya cuando nosotros volvimos (N.D.R. a Monte Veloz) ya estaba muy, muy triste. La gente busca otros horizontes, otras cosas”.
d. 01:47:49 h. 01:48:40	Angélica dentro del auto.	“¿Para Monte Veloz qué significaba el tren?” “Lo que significaba para los pueblos chicos. Traía mercadería... tal es así que había estafeta en la estación. Imaginate... es un cambio”.
d. 01:48:58 h. 01:49:20	Angélica dentro del auto.	“Todos los días teníamos tren. De ida, de vuelta, de ida, de vuelta...”.
d. 01:50:48 h. 01:51:20	Angélica dentro del auto.	“En Las Tahonas había más gente que en Monte Veloz. Se despachaba leche, maza de queso...”
d. 01:52:01 h. 01:52:15	Angélica dentro del auto.	Retoma el relato sobre Las Tahonas. Cuenta cómo era la estación, la casa...
d. 01:52:39	Angélica dentro del auto.	Cuenta cómo llega a Verónica: “como la nena se venía grande (...) decidimos venirnos. Ya había terminado el FFCC”.
d. 01:52:50 h. 01:54:38	Angélica dentro del auto.	“El último viaje tomé el tren a propósito (...). Sacaron fotos en Verónica... La nostalgia siempre la tengo, pero trato de acallarla porque es una cosa que no puedo solucionar”.
d. 01:58:13 h. 01:58:35	Angélica dentro del auto.	“El FFCC era un progreso. Lo tiene Europa, Estados Unidos, nosotros no (...). Nos regalan un autito y lo desarmamos para ver cómo es. Después no lo sabemos armar”.
d. 02:12:31 h. 02:13:28		“Cuando había almacén, había mucho más movimiento. Cuando yo recién me casé, había más puesteros. Pero después todo se fue achicando...” “Al mermar el FFCC, empezaron a mermar los puestos. Vivía gente que trabajaba para el ferrocarril y el resto, gente de campo”.
d. 02:14:10 h. 02:14:28	Panorama de la estación de Monte Veloz.	“Allá era el embarcadero” (dice Angélica).

d. 02:14:38 h. 02:15:00	Angélica y Daniela sentadas en el andén de la estación Monte Veloz.	“¿Cómo era la vida en Monte Veloz?” “Rutinaria... Teníamos vacas, ovejas, en fin...”
d. 02:15:02 h. 02:15:47	Angélica y Daniela sentadas en el andén de la estación Monte Veloz.	“¿Y acá qué circulaba?” “El tren de carga, el tren lechero también (...). El lechero iba a Magdalena, a Nestlé”. “Y después todo fue para atrás” (02:15:19) “Y en el de carga se cargaba mucha conchilla (...) Traían la conchilla de la cantera por una máquina de vapor. Y de acá se mandaba a muchas estaciones”.
d. 02:16:14 h. 02:17:14	Angélica y Daniela sentadas en el andén de la estación Monte Veloz.	Narra cómo viajaba la gente en el tren. El tren de primera clase, el de segunda. El monto de los boletos. Quiénes viajaban en primera, quiénes en segunda y en qué viajaba la entrevistada, Angélica.
02:17:20	Angélica y Daniela sentadas en el andén de la estación Monte Veloz.	“¿Qué clase viajaba en el FFCC?” “De todo”. “Ya después se cambió todo por las rutas, el poder adquisitivo, la modernidad, porque la gente antiguamente tenía un auto y era para el día domingo (...). Ahora van hasta comprar pan con el auto. Y bueno, son otras épocas, otra mentalidad”.
d. 02:18:06 h. 02:18:36	Angélica y Daniela sentadas en el andén de la estación Monte Veloz.	“Al dejarlo se deterioró mucho (N.D.R. el ferrocarril). Entonces la gente protestaba y tenía razón. Primero protestaban y después todo el mundo quería el FFCC”.
d. 02:19:13 h. 02:20:50	Daniela se levanta del andén y cambia de espacio. Sólo queda frente a cámara Angélica, con su mirada hacia la derecha de la pantalla.	Relato del último viaje en el tren. “Era el último viaje, triste, triste (...) Cómo sacaron las cosas... Ese día mi marido lloraba ahí y yo lloraba allá”. (Sugerencia: este relato puede enlazarse con la entrevista de quien fue el maquinista de ese último viaje).
d. 02:23:55 h. 02:26:17	Angélica tomada de frente.	“¿Su hija iba a la escuela de allá?” “Sí... hasta 4to grado. Y yo iba todas las tardes, limpiaba la cocina y me iba a la escuela (...). Llevaba

		leche... Había 7 u 8 alumnos. Hasta el himno le hice a la escuela”. Canta un fragmento del himno (02:25:48).
d. 02:27:03 h. 02:27:59	Angélica tomada de frente.	“Era todo una algarabía. Un lugar de reunión”. Habla de la poesía llamada “Estación de vía muerta”. Recita un fragmento y se emociona.
d. 02:32:24 h. 02:33:06	Angélica tomada de frente.	“Muy raro acá las diversiones. Por ahí hacían un baile en el galpón a beneficio de la escuela”. Relata cómo eran esos bailes.
d. 02:34:30 h. 02:35:00	Angélica tomada de frente.	Habla sobre la familia ferroviaria. “La familia ferroviaria era otra cosa (...). Tenés un problema y vamo’ a la estación”.
02:43:00	Regreso al auto estacionado frente a la escuela de Monte Veloz. Imágenes de la estación, del cartel que indica el nombre del pueblo al costado de las vías, los juegos de los niños que ahora habitan el lugar, etc.	Angélica compara lo que había antes en ese lugar con lo que existe ahora.

b) RELATO INTERNO: Las ausencias (físicas y materiales)

TIEMPO	IMAGEN	SONIDO
d. 00:27:00	Coco de María.	“Son pueblos chiquitos. No hay nada. Son pueblos muy chiquitos, no tienen gente”.
d. 01:22:08 h. 01:23:01	Plano frontal del hombre de Jonte (Hugo Olaiz) que se encuentra en el bar “El Vasco”.	“No existe más nada (N.D.R. en Álvarez Jonte). Ayer yo fui con el auto (...), me da una pena enorme. Quedan 1, 2 personas cruzadas de brazos. No podemos hacer quinta, nada... Lo que pasó en Jonte va a pasar acá (N.D.R. en Verónica) si cierra la base. Hay 700 pueblos que han desaparecido en la provincia de Buenos Aires y en todo el país van a ser 1200”. (Muy buen puente para enlazar la entrevista con la directora de la ONG RESPONDE, Marcela Benítez).
d. 01:33:11	Cara del hombre de Jonte (Hugo	“Vivo de la primera entrada para La

h. 01:33:35	Olaiz) que se encuentra en el bar "El Vasco".	Plata, hay una garita, te metés, seguís la línea trifásica 4500 metros, La Fortuna. Nosotros estamos haciendo un proyecto agroecológico (...) Vayan que en cualquier momento estamos".
d. 01:33:41 h. 01:34:05	Los 2 hombres que se encuentran en el bar "El Vasco", charlando frente a cámara.	"Che Hugo (N.D.R. le dice Mario Rei a Hugo Olaiz), yo le digo a las chicas que vayan a Jonte. Falta Gary Cooper con el revolver. Ves 2 gallinas, todo cerrado las puertas... ¿es así o no? Cuando van los muchachos nos llevamos Bermú porque no tienen nada (...). Y vamos y estamos un rato, los viejos".
d. 01:45:16 h. 01:45:50	Angélica en el auto, plano $\frac{3}{4}$ perfil.	"¿Por qué se fueron a Verónica?" "Y porque nuestra hija venía más grandecita. Aparte otras comodidades. Allá se había ido mucha gente (N.D.R. de Monte Veloz), no teníamos vecinos, el camino malo, un montón de problemas. Mi esposo era grande también...".
d. 01:47:18 h. 01:47:47	Angélica dentro del auto.	"Después de que terminó de pasar el FFCC, los pueblos fueron a menos. Principalmente los chiquitos. La gente se va del lugar. No tenés medios, porque imaginate, esto así como lo ves no podíamos ni pasar".
01:59:39	Se observa a Angélica sentada dentro del auto y la estación de Monte Veloz por delante del camino.	Palabras de Angélica apreciando la zona y marcando las diferencias del antes y el después.
d. 02:18:41 h. 02:18:55	Angélica y Daniela sentadas en el andén de la estación Monte Veloz.	"¿Qué hacían del 78 al 82?" "Cuidábamos nuestros animales, tratábamos de tener todo en orden...".
d. 02:21:46 h. 02:22:19	Angélica sentada en el andén de la estación de Monte Veloz. Por momentos, también se la observa a Daniela.	"Dicen que no se debe volver al lugar que uno habitó (...) porque es triste. Hoy vuelvo por ustedes. No da alegría volver porque ya no es lo mismo que vos viviste, es muy distinto".
02:43:00	Regreso al auto estacionado frente a la escuela de Monte	Angélica compara lo que había antes en ese lugar con lo que existe

	Veloz. Imágenes de la estación, del cartel que indica el nombre del pueblo al costado de las vías, los juegos de los niños que ahora habitan el lugar, etc.	ahora.
--	---	--------

c) RELATO INTERNO: ¿Quiénes se quedaron allí?

TIEMPO	IMAGEN	SONIDO

d) RELATO INTERNO: El cariño por el suelo

TIEMPO	IMAGEN	SONIDO
d. 02:21:00 h. 02:21:30	Angélica sentada en el andén de la estación de Monte Veloz. Por momentos, también se la observa a Daniela.	Narra la ligazón de su marido con la estación de Monte Veloz, quien toda su vida había querido ser jefe en la estación de este pueblo. “Era como un deseo cumplido (...). Yo no tenía ganas de moverme de allá, pero bueno... vamo’ y vamo’”.
d. 02:21:46 h. 02:22:19	Angélica sentada en el andén de la estación de Monte Veloz. Por momentos, también se la observa a Daniela.	“Dicen que no se debe volver al lugar que uno habitó (...) porque es triste. Hoy vuelvo por ustedes. No da alegría volver porque ya no es lo mismo que vos viviste, es muy distinto”.
d. 02:45:17 h. 02:45:41	Angélica observa los alrededores de la estación de Monte Veloz. Las vías muertas se ven de fondo.	“Esto era rutinario. Capaz nos juntábamos en la escuela para las fiestas... Pero bueno, para mí era un lugar hermoso”.

e) RELATO INTERNO: El interés/desinterés – esperanza/desesperanza puesta en la reactivación de un medio de transporte que una los pueblos

TIEMPO	IMAGEN	SONIDO
d. 00:25:14 h. 00:26:40	Coco de María.	“Mirá yo te voy a explicar lo que pienso... Vamos a suponer que el FFCC vuelva... ¿cómo se va a implementar el sistema ferroviario? ¿Empresarial o de fomento?” “Si va a ser empresarial, va a ser un fracaso total” (00:25:44). “Si va a ser de fomento, subvencionado por el estado, y dale que va...” (00:25:53).

		Luego comienza a reflexionar sobre las pérdidas que daría la implementación.
d. 00:27:00	Coco de María.	“Son pueblos chiquitos. No hay nada. Son pueblos muy chiquitos, no tienen gente. Y el FFCC se maneja con el transporte de pasajeros...”.
d. 00:27:48	Coco de María.	“Mover un tren no es charla de mamados. Cuesta mucha plata”. (Puede usarse como puente para enlazar con la conversación en el bar “El Vasco”).
d. 00:28:... h. 00:29:10	Coco de María.	Sigue reflexionando sobre la vuelta del tren. El tema del dinero a aportar, las estaciones destruidas, la gente que se necesita para trabajar...
d. 00:30:36	Coco de María.	“El ramal tiene aproximadamente 15 mil personas que pueden usar el FFCC. Yo tengo una estadística hecha (...)”. (Repasa datos que tiene –primer y último jefe de la estación, etc.-, yéndose un poco de tema).
d. 00:32:30 h. 00:32:38	Coco de María.	“¿Esto sabés lo que fueron chicas? Expresiones de deseo. Nunca se llevó a cabo nada de esto”.
d. 00:32:40 h. 00:33: 20	Coco de María	“El FFCC para que funcione tiene que tener una bajada y subida fluida de pasajeros. Sólo hay 15 mil personas, son pueblitos chicos (N.D.R. nombra algunos). ¿Quién va a joder con eso?”
d. 00:33:25 h. 00:34:20	Coco de María.	Repasa censos (poco crecimiento de habitantes en esos pueblos). “Para que eso funcione tenemos que tener 3 veces más gente que pueda tener acceso a los ferrocarriles”.
d. 00:37:39 h. 00:37:55	Coco de María.	“Si el estado subvenciona y se hace cargo de todos los gastos, bienvenido sea. Ahí puede ser que funcione. Pero si lo van a hacer a nivel empresarial, pensando que eso va a ganar, que ni se pongan porque van a perder como en la guerra”.
d. 00:39:00	Coco de María. (A partir de acá la imagen de este entrevistado aparece quemada).	Habla del microtren de Bavio: “No sirve para nada eso, es muy chiquito”.
d. 00:41:21 h. 00:42:13	Coco de María (imagen quemada).	“La gente que tenemos acá en los distritos no alcanza para que un

		servicio ferroviario sea redituable. Seguro estoy. (...) Aparte te voy a decir más: con la ausencia del FFCC se crearon otros servicios... Combis... te dejan en la puerta de tu casa y te cobran lo que te cobra el tren, por ahí \$1 más. ¿Y cómo competís con eso?”.
d. 02:18:58 h. 02:19:06	Angélica y Daniela sentadas en el andén de la estación Monte Veloz.	“¿Tenían la esperanza de que el FFCC vuelva a pasar?” “No, como estaban las cosas, no. Y hoy no creo que vuelva a pasar, no creo”.

f) Imágenes varias

TIEMPO	IMAGEN	SONIDO
d. 00:00:00 h. 00:25:14	Coco de María. Distintos planos de su rostro.	No tiene.
d. 00:45:15	Estación de Verónica. Toma del Expreso La Plata.	Ambiente.
d. 00:45:55 h. 00:46:09	Toma del micro Expreso La Plata, que se va de la estación de Verónica. Se observan las letras del vehículo que indican el recorrido hacia La Plata.	Ambiente.
d. 00:46:10	Imágenes del frente de la estación de Verónica.	Ambiente.
00:47:30	Hombre que lleva su bicicleta. Movimiento.	Ambiente.
00:48:03	Pasa una bicicleta y un perro mientras las vías del FFCC se toman de frente. La cámara apunta hacia el otro lado de la estación Verónica.	Ambiente.
00:49:01	Pasa un hombre en bicicleta.	Ambiente.
00:49:08	Se cruzan 2 autos frente a las vías de la estación Verónica (buena toma).	Ambiente.
00:49:35	Toma de las vías de la estación Verónica, apuntando hacia esta edificación.	No tiene.
00:50:07	Se ve pasar una bici a lo lejos de la estación Verónica.	No tiene.
00:50:25	Zoom a la estación Verónica, con cartel incluido y el micro Expreso La Plata estacionado.	No tiene.

00:50:58	Pasa cerca de la estación Verónica un Renault.	No tiene.
d. 00:51:03 h. 00:51:53	Pasa, cerca de la estación Verónica, un auto nuevo, un Peugeot destrozado, una bici, y hombres caminando, mientras la cámara se aleja (buena toma).	No tiene.
d. 00:52:40	Cartel de la estación Verónica y gente en movimiento. Se observan muchas bicicletas. Pasa también un 206 y un camión.	No tiene.
d. 00:53:41 h. 00:54:10	Toma del puesto que está detrás de la estación Verónica. Pasa un Falcon destrozado.	No tiene.
d. 00:54:14 h. 00:55:50	Paneo que comienza en el puesto trasero de la estación Verónica, pasa por el costado de la plaza principal del pueblo, gira hacia atrás de la estación y finaliza en la casa de Angélica. (Sugerencia: acelerar este paneo y detenerlo abruptamente en la casa de Angélica para que, mientras tanto la voz en off diga algo como “en ese portón vive una de nuestras entrevistadas...”. De tal forma, se crea la presentación de Angélica).	Ambiente.
d. 00:58:10	Cámara en la plaza de Verónica. Se observa la Iglesia del pueblo, un paneo general de la plaza, y la vuelta a la imagen de la Iglesia.	Ambiente.
d. 00:59:55 h. 01:00:06	Banco de la plaza de Verónica.	Ambiente.
d. 01:01:34 h. 01:01:43	Paneo que comienza en el banco de la plaza de Verónica y vuelve sobre él.	Ambiente.
d. 01:01:46 h. 01:02:58	Imagen de la Delegación Municipal Verónica, más otras de la plaza.	Ambiente.
d. 01:03:00 h. 01:03:56	Comienza a transitar, por la plaza de Verónica, un hombre grande caminando. La cámara lo sigue. Desaparece detrás de un arbusto.	Ambiente.
d. 01:05:23	Bar “El Vasco” por dentro. Se observan 2 hombres apoyados en la barra.	Charla de los hombres (el sonido es confuso. Sugerencia: subtítulos).
01:09:03	Imagen del dueño del bar “El	Charla que no llega a comprenderse

	Vasco”, apoyado en la barra.	por la suciedad del sonido.
d. 01:11:46 h. 01:11:52	Bar “El Vasco”. Un hombre toma el vaso y lo lleva a su boca. (Esta imagen se puede utilizar para enlazar la frase de Coco de María “esto no es una charla de mamados”).	Bullicio.
d. 01:20:26	Aparece en escena otro hombre, del pueblo de Álvarez Jonte.	Bullicio.
d. 01:38:23 h. 01:39:30	Bar “El Vasco”, letrero del frente de la edificación. Más fachada completa.	Ambiente.
d. 01:40:30 h. 01:41:19	Paneo realizado en la vereda del bar “El Vasco”.	Ambiente.
d. 01:41:43 h. 01:42:45	Puerta de la casa de Angélica, en Verónica. Ella sale a recibirnos. Camino hacia el auto que está estacionado frente a la estación del pueblo.	Saludos. Diálogo como al pasar.
d. 01:55:13 h. 01:56:57	Angélica dentro del auto.	Explica porqué se llama el pueblo Monte Veloz. Después narra el porqué de Pipinas, de las Tahonas y de Verónica.
02:01:05	Camino hacia la estación de Monte Veloz. Se observa un hombre a caballo en las inmediaciones de la estación.	Pedido de permiso para pasar al terreno de la estación. Autorización.
d. 02:03:20 h. 02:04:30	Frente de la estación Monte Veloz. Zoom al cartel de la estación. Panorama del lugar y muestra del viejo espacio que ocupaba el almacén del pueblo.	Diálogo sobre la situación.
02:38:25	Panorama de la estación de Monte Veloz y alrededores.	Ambiente y charla superficial con Angélica.
02:39:37	Escuela de Monte Veloz tomada desde la estación.	Charla superficial con Angélica.
02:47:08	Imagen de un niño jugando en la hamaca que posee en los terrenos de la estación de Monte Veloz.	Ambiente y ruido de la hamaca.
d. 02:52:08 h. fin cassette	Cámara en el piso de la estación de Monte Veloz, enfoca las vías muertas y el cartel de la estación.	Ambiente.

CASSETTE 4

SÍNTESIS DEL MATERIAL	
LUGARES VISIBLES	PERSONAS ENTREVISTADAS
Monte Veloz/ Las Tahonas/ Verónica/ Ruta/ Roberto Payró	Angélica/ Dodi Remorini/ Rubén de Las Tahonas/ Miguel de Las Tahonas/ Tina/ Catalina Rettinger

a) RELATO INTERNO: La vida con el tren (del pueblo y la personal de cada entrevistado)

TIEMPO	IMAGEN	SONIDO
d. 00:06:08 h. 00:06:45	Vista de la casa de Doña Juana Cuervo, la esposa del dueño del supermercado. Más vista del lugar donde estaba el mercado (en Monte Veloz).	Angélica explicando qué había en el lugar indicado.
d. 00:15:55 h. 00:18:26	Farol del marido de Angélica (se va de foco pero vuelve).	Narración de Angélica explicando cómo funcionaba el farol.
d. 00:18:40 h. 00:19:25	Cuadro de la casa de Monte Veloz, pintado por una amiga de Angélica.	Angélica hablando sobre la casa y el cuadro.
d. 00:41:50 h. 00:43:08	Dodi Remorini sentado a la mesa.	“Nací en Arditi, después pasé a Payró”. Describe la actividad a la que se dedicaba toda esa zona: chacra y tambo. Breve relato sobre los inmigrantes que llegaron y habitaron el lugar (sobre todo vascos e italianos).
d. 00:43:21 h. 00:43:47	Dodi Remorini sentado a la mesa.	“Me instalé acá en el 60 y tanto...” Cuenta que viajaba en tren para ir al colegio en Vieytes. Tomaba las clases y se volvía 16:20 hs.
d. 00:43:53 h. 00:45:15	Dodi Remorini sentado a la mesa.	“Payró (N.D.R. con el tren) era más importante en esa época. Payró tenía aproximadamente 540 y tantos habitantes. El pueblo tenía más desarrollo. Acá funcionaban herrerías, almacenes... Y hoy no hay nada. A partir del año 45 –Perón- acá se fueron gente. Y quedó despoblado el campo” (primera fuga de gente).
d. 00:45:20 h. 00:45:53	Dodi Remorini sentado a la mesa.	“El tren dejó de circular tal vez por lo mismo. Al perder población, el FFCC pasó a ser menos importante

		porque es menos la carga que iba. En aquel entonces se llevaba hacienda, cereales...”
d. 00:46:08 h. 00:47:50	Dodi Remorini sentado a la mesa.	<p>“La gente viajaba a la ciudad casi toda en tren antes. La Plata, Buenos Aires, Constitución. Hacía todas sus cosas y en el tren de la noche venía”.</p> <p>“Había un tren a la noche, a la mañana...” (explica los horarios del tren).</p> <p>“Tenía 4 trenes, 2 iban para adentro y 2 que iban a Pipinas. El tren dormía en Pipinas”.</p> <p>“Se llevaba pasajeros, leche... A La Plata, Bernal, Berazategui, Sarandí”.</p>
d. 00:50:23 h. 00:51:20	Dodi Remorini sentado a la mesa.	<p>(Comunicación entre pueblos)</p> <p>“La comunicación se hacía por medio del tren y sino en aquella época, cuando yo era chico, autos había pocos. Había sulky, el carrito, el caballo... La gente iba a los bailes en sulky... de pueblo a pueblo. Con una alegría de ir al baile. Y bueno eran otros tiempos... la gente se divertía de otra manera”.</p>
d. 00:51:26 h. 00:51:46	Dodi Remorini sentado a la mesa.	“Antes venías cuando no sabías qué hacer, a la nohecita, venías un rato al boliche, lo llamábamos nosotros al almacén, y bueno, siempre había conversaciones, un chiste, alguien que inventaba algo, siempre había un motivo para reírse. Se divertía de otra manera”.
d. 00:52:55 h. 00:56:37	Dodi Remorini (cambian los planos. Diferentes enfoques de su cara).	<p>“Yo me quedo con lo de antes. Me quedo con lo de antes porque ya te digo. Había 3 almacenes, había un montón de cosas, era lindo, había... ahora no. Teníamos el Club Roberto Payró, que antes primeramente cuando fue iniciado por el pueblo hubo un almacén, después hubo un salón por allá por el otro lado. Después en el año 49 se fundó el Club Social y Deportivo Roberto Payró, se inauguró el 24 de mayo del año 53 a fuerza de pulmón (todo aquel que pudiera hacer algo) y</p>

		<p>bueno y se hacían grandes bailes y llegó un momento que era muy favorecido por las circunstancias, o sea la situación económica, o llámele cualquier manera de gobierno. Pero en un momento dado era fácil, era fácil hacerlo. La gente venía cualquier día, tal es así que acá se hicieron carnavales en día jueves y se llenaba. Y a partir de ahí la comisión que estaba en aquel entonces, que integraba yo, traíamos figuras importantes como Alberto Castillo, como que sé yo cuántos cantores, Zapata, y era todo importante, todo lindo. Y se llenaba. Después hubo una caída pero el club siempre siguió ya te digo se inauguró en el 53, después bailes y eso siguieron. Después allá por el año 64 surgió la idea de hacer el baile de Reina de Reinas acá en el Club Payró. Ustedes habrán visto que en cada pueblo eligen la reina de determinado club (ya sea Bavio, Vieytes, Magdalena, Atalaya). Entonces acá surgió la idea de hacer la Reina de Reinas, o sea que entre todas las reinas elegir una, la reina del partido de Magdalena, de todo el partido. Y bueno surgió la idea y después de ahí vienen 43 años ininterrumpidos que venimos haciendo el certamen, con mucho éxito; tuvo un poquitito de bajada en una época y ahora hace unos cuantos años que venimos haciendo un record. Tal es así que el último baile que tuvimos en abril se eligieron... El año pasado hubo 13 aspirantes, este año 12, y el público calculale 700-800 personas acá en el club este. Y vos ves un pueblito y no hay gente, pero la gente viene de cualquier parte porque le llama la atención, por eso que fue una cosa... están esperando el baile ese”.</p>
--	--	---

d. 01:03:26 h. 01:03:59	Dodi Remorini, plano pecho.	<p>“¿Y la gente estaba expectante de la llegada y salida del tren?”</p> <p>“Sí... No sabés de una milonga campera que dice `donde iban las chicas bonitas a esperar el tren, a la hora del tren´, sí, acá ocurría. En el tren de la noche en época de verano que a las 7 y media, 8 todavía estaba de día, venían a esperar el tren y a veces pasaba alguien que a lo mejor le hacía una guiñada, como toda juventud”.</p>
d. 01:04:16 h. 01:06:03	Dodi Remorini, plano pecho.	<p>“Había una educación. Nosotros, venía el tren por allá, tal vez cuando estaba a 500 metros, 300 metros antes de llegar a la estación, a veces solíamos sentarnos en las escalinatas de la sala de espera, cuando estaba por el tren, el jefe de aquella época, mientras era de los ingleses, porque el tren sabés que fue de los ingleses hasta que Perón lo nacionalizó. Ahí perdimos, ahí el tren acá se terminó. ¿Por qué? Porque mientras el tren era de los ingleses llegaba, por ejemplo, el tren por allá, el jefe decía, estábamos sentados arriba, decía `no había que dar la imagen de estar sentados ahí, para eso están sus bancos en las plataformas´. Ahí tenías que ir, pero sentado ahí ni uno. La salivadera con acaroína, decía `prohibido salivar en el suelo´ y para eso estaba la salivadera y le renovaban la acaroína cada día o cada dos o tres días. Por eso es que estábamos... y ahora... a lo último... bue... no te quiero contar lo que pasaba a la noche cuando llegaba el tren porque ahí iban algunos vagos, cualquier cosa... Tiraban un rebencazo al que iba con la mano afuera, de noche... No... se terminó”.</p>
d. 01:07:47 h. 01:07:54	Dodi Remorini, plano pecho.	<p>“Pero sin duda tenía mucho más en todo. Porque la gente venía por</p>

		diversos motivos. El correo, por ejemplo”.
d. 01:09:58 h. 01:10:47	Dodi Remorini, plano pecho.	<p>“Después que dejó de pasar el ferrocarril, claro, ya no valía la pena un correo porque al no tener... El correo venía todo en el tren de 9 y media, 10 menos 20 porque traía todos los diarios. Acá, el hombre que tenía el almacén allá era agente de La Prensa y La Nación. Montones de diarios Prensa... y los chacareros, y todo eso, para saber los precios, la gente de tambo, la ganadera, todos se guiaban por los precios que sacaban en el diario. Entonces eran casi incriptos. Lo recibían diariamente. Y la bolsa de correspondencia, cartas, todo”.</p>
d. 01:25:25 h. 01:26:50	Dodi Remorini sentado a la mesa.	<p>“Tal es así que cuando pasaba el tren mucha gente traía jaulas de pollos, de gallinas, mandaba huevos por el ferrocarril. Ahora qué va a traer... ahora no queda nada. Aparte que no te conviene. Empezaron a venir esos que compran huevos de La Plata, venían 1, venían 2, venían 3. Mientras venían era porque era negocio, todavía te daba un poco. Cuando ya no era más negocio, ya dejaron de venir, ya había que llevarlos a vender. Cuando había que llevarlos a vender ya no cambiabas ni la plata por la comida que te estaban dando. Entonces toda esa gente que vivía en pequeñas propiedades (...) no podía vivir más ya. Entonces qué optaba: vendía, compraba uno cualquiera y bien, pero compra quién. Acá últimamente también está ocurriendo, se está haciendo difícil para trabajar porque estamos cerca de La Plata, estamos cerca del Gran Buenos Aires. A medida que vienen los medios para venir más rápido (autopista), una persona de Buenos Aires con un coche de estos en una hora, una hora y monedas, está de</p>

		allá está acá. Entonces lo compran”.
d. 02:12:52 h. 02:13:49	Plano pecho de Rubén, el hombre entrevistado en la estación de Las Tahonas. Señala diferentes puntos de la zona, mientras explica qué había antes en esos lugares.	<p>“Estaba la estación, el almacén, había un almacén por allá que no quedó nada, allá otro almacén también era una herrería, había fábrica de quesos, criaban pollos, manzanas, de todo, vivían de eso”.</p> <p><i>“¿Y qué, dejó de circular el tren y se fue toda la gente?”</i></p> <p>“No, no, no. El tren dejó de circular en el año 78, junio, julio del 78. Después la gente se empezó a ir, es decir, los hijos nosotros todos (...), acá no había nada. Acá cuando estaba la gente, es decir toda esta gente alemana, todo, ellos vivían de las cosas... después no. El gobierno no los ayudó tampoco, las cosas salían muy caro para mantener las plantas de manzanas. Y todo es así y todo se fue perdiendo. Ahora compra gente para el turismo viene. Hay muchas casas para adentro que vienen gente el fin de semana”.</p>
d. 02:14:47 h. 02:16:01	Rubén camina por los alrededores de la estación de Las Tahonas mientras la cámara lo sigue. Por momentos se detiene y es enfocado en plano pecho de $\frac{3}{4}$ perfil y de frente.	<p>“Era lindo, había tambos, todo. Todo se mandaba a Plaza. Todo a Buenos Aires (...). Todo por tren (...). Los caminos, no había estos caminos que hay ahora, ni la ruta (...). En el tren se manejaba todo, todo, todo, todo. Huevos, pollos, gallinas, la leche, todo lo que se producía acá se mandaba, pero se fue perdiendo... como todo. ¿Qué es lo que no perdimos en Argentina? Todo... no nos queda nada ya casi acá (...). Todo para atrás. Nada. Los políticos no se preocupan por esto, se preocupan por otras cosas más importantes para ellos, acá no le dan bolilla a nada (...). Acá podríamos estar mucho mejor, pero no quieren poner nada, no quieren fábricas (...), el problema es los políticos, no te dan nada”.</p>
d. 02:22:09 h. 02:22:40	Plano pecho de Miguel, conocido de Rubén de Las Tahonas. De fondo se observa el galpón de la	“Yo me crié en la estafeta. El que venía a buscar la correspondencia al tren, cuando venía a las 11 de la

	estación. Luego camina y señala dónde estaba la estafeta. (Esto puede enlazarse con la foto recientemente sacada a la estafeta).	mañana, 11 y media (...) y a las 4 de la tarde volvía para La Plata, para la ciudad (...). Y la estafeta estaba allí enfrente donde es mi casa ahora. Allí”.
d. 02:35:06 h. 02:35:47	Plano pecho de Tina.	“En ese tiempo que yo me casé, en el año 55, el tren venía, estaba el tren, y venía el tren lechero que venía a buscar leche para la Nestlé, entonces la estación siempre estaba con gente. Había mucho tambo, porque en ese tiempo había gente que alquilaba pedazos de la estancia, y en cada pedazo que alquilaban, hacían un ranchito, una casita, y estaban los que hacían el tambo. Entonces se pobló de gente. Mi hija fue a la escuela y había 30 y pico de chicos en el grado, pero ahora no sé si habrá 2 o 3”.
d. 02:37:17 h. 02:37:26	Plano pecho de Tina.	“Había 2 o 3 almacenes (N.D.R. en Jonte), había 2 carnicerías, había una tienda, un peluquero y ahora no hay nada”.
d. 02:39:39 h. 02:41:00	Primer plano de Tina.	“Era una fiesta cuando estaba el ferrocarril. Porque por ejemplo los domingos estaba la base de los chicos que hacían la conscripción, entonces se iban con licencia los viernes. Los viernes era una glomería (¿) Verónica y todas las estaciones. Venía un tren para ellos. Un tren de esos que le dicen lechero (...). Venía el tren para ellos, el tren para los militares. Y toda la gente iba a la estación. Las chicas iban a saludar a los marineros y después se volvían los domingos. Había trenes 2 veces por día, los viernes venía 3 veces el tren porque venía el de ellos. Siempre había movimiento. Los que hacían tambo algunos vendían queso, hacían queso. Otros sacaban la crema de la leche (...). Y cuando desapareció el tren se fue a menos todo. Los almacenes, los negocios, van pasando los años, la gente viene vieja y así se termina

		(...). Y los jóvenes se venían a trabajar a la base, se iban. Otros se iban a estudiar a La Plata”.
d. 02:50:06 h. 02:50:45	Plano pecho de Tina.	“Mirá, el tren en ese tiempo cuando yo me casé salía de Constitución y paraba en La Plata. Va, paraba en todas las estaciones, en Quilmes... en casi todas. Y después llegaba a La Plata. En La Plata estaba 20 minutos (...) que a veces era media hora o más. Ahí llevábamos para tomar mate. Y después salía otra vez el mismo tren salía para acá (N.D.R. para Verónica). Y acá otra vez paraba en todas las estaciones, bajaban los tachos de leche, subían la leche, se descarrilaba, y bueno, de esas penurias hemos pasado muchas”.

b) RELATO INTERNO: Las ausencias (físicas y materiales)

TIEMPO	IMAGEN	SONIDO
d. 00:43:53 h. 00:45:15	Dodi Remorini sentado a la mesa.	“Payró (N.D.R. con el tren) era más importante en esa época”. (Editar fragmento). Y hoy no hay nada. A partir del año 45 –Perón- acá se fueron gente. Y quedó despoblado el campo”
d. 00:47:51 h. 00:48:53	Dodi Remorini sentado a la mesa.	“¿Qué hicieron esos tamberos después?” “Después fue terminando. Surgió Nestlé, entonces mandaba un tren expreso. Y el camino Costa Sud (ruta 36) se empezó a llevar leche por allá, por acá Nestlé, entonces empezó a quitar la entrada de leche a los tamberos de acá”.
d. 00:51:54 h. 00:52:08	Dodi Remorini sentado a la mesa (con plano que va desde su mano, pasa por el brazo –lo recorre- y llega a la cara).	“Acá hay poco. Acá en Payró en este momento no hay un almacén para ir una noche a jugar un partido al truco. En otros pueblos hay sí, pero esto acá ha quedado como para... así”.
d. 00:56:45 h. 00:57:00	Dodi Remorini (cambian los planos. Diferentes enfoques de su cara).	“Usted hoy decía que todos estos lugares no son pueblos sino estaciones” “Y estaciones, no se le puede ya

		pueblos. Porque es una estación que alrededor de la estación se fue haciendo un asentamiento”.
d. 01:09:58 h. 01:10:47	Dodi Remorini, plano pecho.	“Después que dejó de pasar el ferrocarril, claro, ya no valía la pena un correo porque al no tener... El correo venía todo en el tren de 9 y media, 10 menos 20 porque traía todos los diarios. Acá, el hombre que tenía el almacén allá era agente de La Prensa y La Nación. Montones de diarios Prensa... y los chacareros, y todo eso, para saber los precios, la gente de tambo, la ganadera, todos se guiaban por los precios que sacaban en el diario. Entonces eran casi incriptos. Lo recibían diariamente. Y la bolsa de correspondencia, cartas, todo”.
d. 01:11:47 h. 01:12:33	Dodi Remorini tomando café.	“Yo pienso que acá hemos retrocedido, sin duda. No lo sentimos por la movilidad y por ciertas cosas que juegan a favor, vamos a suponer los teléfonos. Hasta hace 10 años atrás era un problema tener un teléfono. Hoy ya cualquier chico anda en la calle con un celular, aunque sea para jugar, ¿o no? El teléfono, el automóvil, bueno, regular, más o menos, todos casi, muchísima gente tiene auto. Entonces se trasladan”.
d. 01:13:48 h. 01:14:19	Dodi Remorini.	“Eso hoy día. Y en el año 78, la gente se empezó a enterar `no va a pasar más el tren (...)`. ¿Cómo fue la reacción?” “Y sí, nadie le gustó pero es como que se fueron pueblo a pueblo, porque la gente de Payró podría haber reaccionado pero también pudo haber reaccionado los de Verónica, Pipinas, y todo es como que se fue conformando con lo que quedaba nomás”.
d. 01:21:10 h. 01:21:59	Dodi Remorini, con carpetas sobre la mesa.	“Yo decía porqué era perjudicado Payró. Porque al quitarle el tren éste, la comunicación ésta, Payró, Bavio, Vieytes, no, Bavio, Payró,

		Vieytes, al quitarle la comunicación por medio del ferrocarril, no tuvo otra alternativa. ¿Por qué? Porque... de salida. Nosotros viste que salimos acá, después hay que salir a la 36, allá, tenemos 12 kms de la ruta, 12, y si querés agarramos la 11 a Magdalena, tenemos 18 kms. Entonces estamos lejos. Arditi también está aislado. Si no te arreglan el camino, no tenés tren y llueve, ¿cómo salís?”
d. 01:25:25 h. 01:26:50	Dodi Remorini sentado a la mesa.	“Tal es así que cuando pasaba el tren mucha gente traía jaulas de pollos, de gallinas, mandaba huevos por el ferrocarril. Ahora qué va a traer... ahora no queda nada. Aparte que no te conviene. Empezaron a venir esos que compran huevos de La Plata, venían 1, venían 2, venían 3. Mientras venían era porque era negocio, todavía te daba un poco. Cuando ya no era más negocio, ya dejaron de venir, ya había que llevarlos a vender. Cuando había que llevarlos a vender ya no cambiabas ni la plata por la comida que te estaban dando. Entonces toda esa gente que vivía en pequeñas propiedades (...) no podía vivir más ya. Entonces qué optaba: vendía, compraba uno cualquiera y bien, pero compra quién. Acá últimamente también está ocurriendo, se está haciendo difícil para trabajar porque estamos cerca de La Plata, estamos cerca del Gran Buenos Aires. A medida que vienen los medios para venir más rápido (autopista), una persona de Buenos Aires con un coche de estos en una hora, una hora y monedas, está de allá está acá. Entonces lo compran”.
d. 01:26:51 h. 01:28:06	Dodi Remorini sentado a la mesa.	“¿Quién te compra los campos? Vamos a decir... te lo compra, empezando, los políticos, son los que lo compran con más facilidad. Segundo, hoy un jugador de fútbol,

		tengo datos de algunos jugadores, el jugador de fútbol que tiene la suerte de pegarla, hoy hace dinero en un año, que no lo hacés vos en tu vida con el mejor equipo que tengas trabajando en el campo. Entonces se va tornando así. Viene compra aquel que pone una persona, que a lo mejor los medios de vida los gana por medio de otra cosa, un gran industrial, un profesional, gana la plata. Entonces ponen acá una persona, tienen lugar, lo usan como para venir de fin de semana a pasar, y entonces no interesa si rinde o no rinde. Esa gente son los que tienen los campos, pero el que está acá adentro, yo por ejemplo yo sé, yo tengo vaca, tengo chacra, pero está difícil para ganarla en el circuito, para vivir está bravísimo”.
d. 01:42:42 h. 01:43:04	Dodi Remorini sentado a la mesa.	“Cuando un pueblo no tiene una entrada de una industria, una fuente de ingreso, qué vive... el verdulero, el carnicero le vende la carne al verdulero, el verdulero le vende la verdura, y el panadero hace para el panadero, y el otro así, y están en ese comercio chiquito. Entonces no hay vida, esto es lo que tienen los pueblos...”
d. 02:12:52 h. 02:13:49	Plano pecho de Rubén, el hombre entrevistado en la estación de Las Tahonas. Señala diferentes puntos de la zona, mientras explica qué había antes en esos lugares.	“Estaba la estación, el almacén, había un almacén por allá que no quedó nada, allá otro almacén también era una herrería, había fábrica de quesos, criaban pollos, manzanas, de todo, vivían de eso”. “¿Y qué, dejó de circular el tren y se fue toda la gente?” “No, no, no. El tren dejó de circular en el año 78, junio, julio del 78. Después la gente se empezó a ir, es decir, los hijos nosotros todos (...), acá no había nada. Acá cuando estaba la gente, es decir toda esta gente alemana, todo, ellos vivían de las cosas... después no. El gobierno no los ayudó tampoco, las cosas

		salían muy caro para mantener las plantas de manzanas. Y todo es así y todo se fue perdiendo. Ahora compra gente para el turismo viene. Hay muchas casas para adentro que vienen gente el fin de semana”.
d. 02:14:21 h. 02:14:27	Rubén en la estación de Las Tahonas. Toma $\frac{3}{4}$ perfil y frente, siempre manteniendo un plano pecho. Paisaje de fondo.	“Así estamos, acá quedamos. Algunos volvimos, otros no”. “¿Y de Las Tahonas queda la estación?” “La estación”.
d. 02:14:47 h. 02:16:01	Rubén camina por los alrededores de la estación de Las Tahonas mientras la cámara lo sigue. Por momentos se detiene y es enfocado en plano pecho de $\frac{3}{4}$ perfil y de frente.	“Era lindo, había tambos, todo. Todo se mandaba a Plaza. Todo a Buenos Aires (...). Todo por tren (...). Los caminos, no había estos caminos que hay ahora, ni la ruta (...). En el tren se manejaba todo, todo, todo, todo. Huevos, pollos, gallinas, la leche, todo lo que se producía acá se mandaba, pero se fue perdiendo... como todo. ¿Qué es lo que no perdimos en Argentina? Todo... no nos queda nada ya casi acá (...). Todo para atrás. Nada. Los políticos no se preocupan por esto, se preocupan por otras cosas más importantes para ellos, acá no le dan bolilla a nada (...). Acá podríamos estar mucho mejor, pero no quieren poner nada, no quieren fábricas (...), el problema es los políticos, no te dan nada”.
d. 02:36:26 h. 02:36:38	Plano pecho de Tina.	“Quedó poca gente (N.D.R. en Álvarez Jonte). Y cada vez queda menos porque los muchachos que quedaron chicos compañeros como mi hija, cuando vinieron a una edad de buscarse trabajo, si no se conseguían allá se venían a la base. Y quedaron en la base”.
d. 02:37:17 h. 02:37:26	Plano pecho de Tina.	“Había 2 o 3 almacenes (N.D.R. en Jonte), había 2 carnicerías, había una tienda, un peluquero y ahora no hay nada”.
d. 02:39:39 h. 02:41:00	Primer plano de Tina.	(Se ponen de manifiesto las ausencias en la última parte del relato).

		<p>“Era una fiesta cuando estaba el ferrocarril. Porque por ejemplo los domingos estaba la base de los chicos que hacían la conscripción, entonces se iban con licencia los viernes. Los viernes era una glomería (¿) Verónica y todas las estaciones. Venía un tren para ellos. Un tren de esos que le dicen lechero (...). Venía el tren para ellos, el tren para los militares. Y toda la gente iba a la estación. Las chicas iban a saludar a los marineros y después se volvían los domingos. Había trenes 2 veces por día, los viernes venía 3 veces el tren porque venía el de ellos. Siempre había movimiento. Los que hacían tambo algunos vendían queso, hacían queso. Otros sacaban la crema de la leche (...). Y cuando desapareció el tren se fue a menos todo. Los almacenes, los negocios, van pasando los años, la gente viene vieja y así se termina (...). Y los jóvenes se venían a trabajar a la base, se iban. Otros se iban a estudiar a La Plata”.</p>
<p>d. 02:41:12 h. 02:41:59</p>	<p>Primer plano de Tina.</p>	<p>“¿Cómo se comunicaban (N.D.R. entre los pueblos) cuando el tren deja de pasar?” “Cuando el tren deja de pasar a sudor y lágrimas. Porque empezaron a hacer la ruta, pero no estaba hecha. Entonces pasabas como pasabas, hasta que la hicieron. Después empezó a venir un micro. Pero el micro venía cuando quería y a las horas que quería. Y ahora no tiene ni colectivos tiene. Cuando yo vivía allá (N.D.R. en Jonte) logramos que uno entrara. Entra a Vieytes y no sé si ahora entra. Y en Jonte no quería entrar, pero qué eran 2 minutos entrar hasta Jonte y volver”. “¿Por qué no quería entrar?” “Porque decía que no había gente. Y en Vieytes yo venía a veces en el micro, él también entraba a Vieytes</p>

		y no bajaba y subía nadie, y siempre fue esa lucha”.
d. 02:46:00 h. 02:47:26	Plano pecho de Tina.	<p>“A mí no me costó dejarlo Jonte, porque ya vieja no podía hacer nada, y sola qué iba a hacer. Mi hija se querían venir a Jonte pero después pensaron en ponerse un negocio acá (N.D.R. en Verónica) así uno de nosotros estamos más cerca de mi mamá para así no dejarla sola de noche aunque sea. Y en ese interín murió mi marido, antes de que pongan el negocio, estaban en los trámites esos, de traer la mercadería (...). Y entonces seguimos haciendo eso, ellos venían acá, iban a comer al mediodía, sacaban al nene del colegio, venían a comer a las 2 volvían, a la noche iban, y esta vida no la podemos seguir así porque después viene el invierno y cómo hacemos, si había barro en Jonte, estaban feos los caminos. Habíamos tirado conchilla entre los vecinos para llegar a la ruta porque estaba feo. Y entonces después pensamos ‘bueno mirá, acá vivimos apretados como los chanchos, tenemos una regia casa en el campo, vos tenés la tuya en Buenos Aires, cagándose de risa y nosotros muriéndonos en este pedazo chiquito, dejame de jorobar, yo vendo el campo (...)’. Yo lo vendo, le digo, y nos compramos una casa en Verónica y listo. ¿Vos estás de acuerdo? Era la única hija, si vos estás de acuerdo todo el mundo está contento. Y bueno hicimos así (...). Y nos vinimos para acá”.</p>
d. 02:48:19 h. 02:48:49	Plano pecho de Tina.	<p>“A veces vamos (N.D.R. a Jonte) (...)” <i>“¿Y cómo lo vio al pueblo?”</i> “Abandonado, no hay nadie. No te cruzás con nadie en la calle. Hay muy poca gente. En el pueblo habrá quedado 4 o 5 personas. Porque hay muchos campitos pero todos de fin</p>

		de semana y hay algunos que no vienen todos los fines de semana”.
--	--	---

c) RELATO INTERNO: ¿Quiénes se quedaron allí?

TIEMPO	IMAGEN	SONIDO
d. 01:28:07 h. 01:28:56	Dodi Remorini sentado a la mesa.	“¿Y por qué se queda acá en Payró mientras la mayoría de la gente...?” “¿Y a dónde voy a ir? Porque me crié acá, hice un poco de todo, hasta músico fui también (...). Y bueno, y yo tuve con mi familia, con el hijo, todo, tenemos herramientas, edad, qué va a hacer... le pegamos. Pero los maestros que tenían 20, 30 hectáreas, esos se van, no querían irse, parecía que se iba y se moría. El que se iba a la ciudad, o a un pueblo a Magdalena pongámosle, a la gente que se fue y después le preguntás al tiempito... por qué no me habré ido 10 años antes”.
d. 02:14:21 h. 02:14:27	Rubén en la estación de Las Tahonas. Toma $\frac{3}{4}$ perfil y frente, siempre manteniendo un plano pecho. Paisaje de fondo.	“Así estamos, acá quedamos. Algunos volvimos, otros no”. “¿Y de Las Tahonas queda la estación?” “La estación”.

d) RELATO INTERNO: El cariño por el suelo

TIEMPO	IMAGEN	SONIDO
d. 00:52:55 h. 00:56:37	Dodi Remorini (cambian los planos. Diferentes enfoques de su cara).	(Focalizar en la última parte del relato) “Yo me quedo con lo de antes. Me quedo con lo de antes porque ya te digo. Había 3 almacenes, había un montón de cosas, era lindo, había... ahora no. Teníamos el Club Roberto Payró, que antes primeramente cuando fue iniciado por el pueblo hubo un almacén, después hubo un salón por allá por el otro lado. Después en el año 49 se fundó el Club Social y Deportivo Roberto Payró, se inauguró el 24 de mayo del año 53 a fuerza de pulmón (todo

		<p> aquel que pudiera hacer algo) y bueno y se hacían grandes bailes y llegó un momento que era muy favorecido por las circunstancias, o sea la situación económica, o llámele cualquier manera de gobierno. Pero en un momento dado era fácil, era fácil hacerlo. La gente venía cualquier día, tal es así que acá se hicieron carnavales en día jueves y se llenaba. Y a partir de ahí la comisión que estaba en aquel entonces, que integraba yo, traíamos figuras importantes como Alberto Castillo, como que sé yo cuántos cantores, Zapata, y era todo importante, todo lindo. Y se llenaba. Después hubo una caída pero el club siempre siguió ya te digo se inauguró en el 53, después bailes y eso siguieron. Después allá por el año 64 surgió la idea de hacer el baile de Reina de Reinas acá en el Club Payró. Ustedes habrán visto que en cada pueblo eligen la reina de determinado club (ya sea Bavio, Vieytes, Magdalena, Atalaya). Entonces acá surgió la idea de hacer la Reina de Reinas, o sea que entre todas las reinas elegir una, la reina del partido de Magdalena, de todo el partido. Y bueno surgió la idea y después de ahí vienen 43 años ininterrumpidos que venimos haciendo el certamen, con mucho éxito; tuvo un poquitito de bajada en una época y ahora hace unos cuantos años que venimos haciendo un record. Tal es así que el último baile que tuvimos en abril se eligieron... El año pasado hubo 13 aspirantes, este año 12, y el público calculale 700-800 personas acá en el club este. Y vos ves un pueblito y no hay gente, pero la gente viene de cualquier parte porque le llama la atención, por eso que fue una cosa... están esperando el baile ese". </p>
--	--	---

d. 01:32:51 h. 01:34:26	Dodi Remorini, primer plano.	“Ustedes saben que en Payró la gente le gusta venir por la tranquilidad que tiene también. Hoy no es fácil encontrar la tranquilidad, principalmente en las grandes ciudades. Ahí tenés el caso en una esquina, fijate y mirá para allá cuando salís, ahí vino un hombre. ¿Sabés dónde vive? En Caballito; un contador. Y vino acá en busca de algo más tranquilo. Para él esto es un paraíso dice. Allá no podía vivir. Entre que te roban, entre que mira al costado cuando llega a la casa, entre uno que un día va y tira la cadena y en vez de ir para adelante viene para atrás, todas esas cosas ocurren allá... Guarda que está medio saturada eh (...). Vos tenés que tener una estructura superior para llegar a cubrir todo eso, ¿o no? Porque si tenemos para 10 salidas y le ponemos 30, guarda. Y eso es lo que está ocurriendo. Esto de a poco va a ocurrir eso en las grandes ciudades. Hoy es fácil ir para arriba, pero hay que tener después todo cubierto”.
d. 01:36:14 h. 01:36:37	Dodi Remorini, primer plano.	“Cuando la gente era nativa del pueblo, entonces vos podías hacer algo, porque mañana hacías una rifa, es decir, `tenemos que necesitar tanta plata porque tenemos que pagar los referí, tenemos que gastar´, entonces uno ponía 10, el otro ponía 5, el que es nativo pero cuando a vos se te va la gente nativa y tenés gente de por ahí, sonaste, ya no tenés eso”.
d. 02:23:47 h. 02:24:01	Primer plano de la cara de Miguel, en la estación Las Tahonas.	“Yo me fui, volví y no me quiero ir más (...). Porque me gusta porque es tranquilo, porque es la paz, y aparte unos qué sé yo, se adapta”.
d. 02:24:58 h. 02:25:06	Rubén y Miguel tomados en plano pecho. De fondo, paisaje de la estación Las Tahonas.	“Y otra cosa no hay en las tahonas”. “Tranquilidad”. “Tranquilidad, eso es lindo”. “Eso es lo principal”.
d. 02:42:19 h. 02:42:38	Plano pecho de Tina.	“Y así nos quedamos ahí (N.D.R. en Jonte). Después se puso cada vez

		peor entonces mi hija dice, él (N.D.R. su marido) no se quería ir a Buenos Aires porque no quería dejar Jonte. Él vino de 6 años a Jonte y murió a los 78. Toda una vida ahí. Y amaba Jonte, sí. Amaba Jonte”.
--	--	--

e) RELATO INTERNO: El interés/desinterés – esperanza/desesperanza puesta en la reactivación de un medio de transporte que una los pueblos

TIEMPO	IMAGEN	SONIDO
d. 01:13:02 h. 01:13:46	Dodi Remorini	“Hay ahora desde que están haciendo desde Bavio, hay una inquietud por un tren. Eso no es un tren. Eso es un micro que en algo sería... no es la solución total... yo no creo... Y después tropieza con que si no es una cosa tomada en serio, no sé si... porque la gente para tomar un tren, hoy la que tiene auto se va en auto. Desde luego, el tren va a servir porque aquel que no lo tiene, a veces ir hasta Bavio es importante. Pero si es para acá nomás, tira cortito, algo es, pero sí... no deja de ser...”.
d. 01:30:53 h. 01:31:31	Dodi Remorini sentado a la mesa.	“Esto que quieren hacer esta gente de Bavio, el ingeniero Zungri anda, no me parece malo, pero yo lo veo como un parche. Es un parche. Pero yo diría que esto tendría que ser, si el gobierno quisiera un día (...), la gente lo ve como imposible pero cuando un gobierno quiere hacer obras, una obra, no le interesa cuánto vale. Pone arriba y se hace. Aunque lo veo difícil, por ahora”.
d. 02:49:02 h. 02:49:22	Plano pecho de Tina.	“Y la estación abandonada también, porque vive un hombre pero vive porque vive (...). Claro está ocupada. Yo no sé si va a pasar el tren algún día, porque acá se entusiasma mucho con el tren pero para eso tendrían que levantar toda la vía y hacerla de nuevo. Porque las vías están, en parte no hay, en parte se las han robado. Así que ¿qué tren va a pasar?”.

f) Imágenes varias

TIEMPO	IMAGEN	SONIDO
d. 00:00:00 h. 00:02:07	Escuela de Monte Veloz, de perfil (linda toma del comienzo, con la silla).	Ambiente.
00:02:08	Escuela de Monte Veloz, vista de la estación desde la vereda de la institución. Angélica mira hacia la estación.	Ambiente.
d. 00:02:44 h. 00:03:05	Angélica en el frente de la escuela de Monte Veloz.	Canción “Para qué volver”, cantada por Angélica.
d. 00:03:40 h. 00:04:18	Buena vista de la estación de Monte Veloz, desde la escuela.	Ambiente más charla superficial.
d. 00:04:55 h. 00:05:33	Plano pecho Angélica (bueno para usarlo en algún momento).	Ambiente.
d. 00:07:10 h. 00:07:20	Angélica y de fondo el letrero “Escuelo n°...”	Charla superficial.
d. 00:08:40 h. 00:09:25	Panorama de la vía muerta (Monte Veloz), tomado desde el auto (estático), con la señal del ferrocarril a un costado.	Ambiente.
d. 00:10:10 h. 00:15:37	Imágenes de las vías del FFCC, camino Monte Veloz-Verónica, tomadas desde el auto en movimiento	Ambiente.
d. 00:20:47 h. 00:22:19	Fábrica de velas de Verónica, vista de perfil. Más letrero “Seven”, de la fábrica.	Ambiente.
d. 00:22:25 h. 00:23:47	Base militar de Punta Indio, vista de frente (avión, garita de seguridad, letrero...)	Ambiente.
d. 00:24:14 h. 00:24:38	Banderas en la base militar de Punta Indio.	Ambiente.
d. 00:25:25 h. 00:26:17	Cartel de la base militar de Punta Indio, donde se lee “Comando... Punta Indio”. Más avión del frente de la base.	Ambiente.
d. 00:26:17 h. 00:26:55	Paneo en el frente de la base de Punta Indio, donde se observan las casitas del costado, luego el avión, y el cartel y letrero (bueno para ser utilizado).	Ambiente.
d. 00:27:08 h. 00:29:10	Ruta en el ingreso a Verónica. Cartel “Bienvenidos a Verónica” (00:28:07). Luego pasa por la ruta una moto, un fitito y otro auto.	Ambiente.

d. 00:29:30 h. 00:29:33	Cartel verde rutero que indica Vieytes, Roberto Payró, Don Cipriano.	Ambiente.
d. 00:30:50 h. 00:31:45	Cartel verde rutero que indica Verónica, Pipinas. Luego avanzamos con el auto hasta llegar a cartel Vieytes, Jonte, Payró.	Ambiente.
d. 00:32:10	Camino por la ruta. Atardecer.	Ambiente.
d. 00:33:10 h. 00:34:00	Letrero de cemento que indica la entrada a Vieytes (por momentos se va de foco).	Ambiente.
d. 00:34:30 h. 00:36:50	Camino en ruta (es bueno ya que se ve el espejo del costado del auto en la imagen, haciendo el plano más pintoresco).	Ambiente.
d. 00:37:41 h. 00:38:17	Imágenes desde el interior del auto, en Roberto Payró. Inmediatamente, una vecina del lugar se asoma a la puerta de su casa y se le pregunta por Dodi Remorini. Ella indica el camino.	“Hola, qué tal. Te hago una pregunta... ¿Dodi Remorini?” (puente de enlace). La vecina indica el camino, pero el sonido no está bien captado. Igual sirven los gestos.
d. 00:38:18 h. 00:39:10	Continúa el recorrido por Payró, en busca de Dodi Remorini. Imágenes de la casa de Dodi (en la fachada se aprecia un surtidor de nafta).	Ambiente.
d. 00:40:40 h. 00:40:58	PP a los ojos de Dodi Remorini. PP al rostro completo. Luego se abre el plano y se convierte en plano pecho.	Charla superflua.
d. 00:56:45 h. 00:57:00	Dodi Remorini (cambian los planos. Diferentes enfoques de su cara).	“Usted hoy decía que todos estos lugares no son pueblos sino estaciones” “Y estaciones, no se le puede ya pueblos. Porque es una estación que alrededor de la estación se fue haciendo un asentamiento”.
d. 00:57:26 h. 00:58:31	Dodi Remorini sosteniendo una carpeta.	“Yo vivo hace 74 años que vivo acá, en Payró. ¿Por qué se llama Roberto Payró? (...)” –Explica el porqué (antes km 99, después Francisco J. Mec, luego muere el escritor Roberto Payró)-.
d. 00:59:54 h. 01:00:28	Dodi Remorini (Primer plano de su cara).	“Roberto Payró se fundó en el año 1917. Se fundó en el año 17 el pueblo. El doctor Pedro Gonaga, que aquella casa que ustedes si

		quieren ver, un boliche viejo que hay allá, que ahora está cerrado, esa era la casa y el boliche de Gonaga, que es el fundador. Tenía unos campitos que sé yo ahí, hizo un loteo y ahí en el loteo nació el grupito de gente de pueblo”.
d. 01:07:36 h. 01:07:43	Dodi Remorini, plano pecho.	“Era pueblo. Payró era pueblo. Pero nunca dejó de ser la estación Payró uno dice”.
d. 01:15:50 h. 01:17:14	Dodi Remorini.	“ <i>Recién nos decía que Payró y Arditi fueron los más perjudicados</i> ” “Los más perjudicados, ¿por qué? Fijate el partido de Magdalena nace en Correas (...). Hay 12 km hasta Bavio y de Bavio a Payró hay 15. ¿Cuántos hay? 27 km. De Payró a Vieytes tenemos 15 km, al deslinde con esquina negra donde ya ahora está cortado por el partido que es Punta Indio hay 8. ¿Cuántos kms tenemos? 23. Y acá tenemos 27. ¿Cuántos son? 50 kms. Eso es el ancho del nuevo partido de Magdalena (...). 27 y 23. ¿Payró dónde está? En el medio. Por eso es que yo le digo al intendente mantenelo bien a Payró porque Payró es el centro del nuevo partido de Magdalena”.
d. 01:29:47 h. 01:30:42	Dodi Remorini sentado a la mesa.	“Y ahora va a haber trabajo. Sabés por qué. Porque hicieron 2 kiwis, 25 hectáreas de kiwis acá a la derecha, acá nomás. Después aparte estaba el kiwi que tiene este hombre Bisandi que hace años que lo tiene acá en el pueblo, y hay otras 23 o 25 ahí en la esquina. Así que eso va a dar trabajo, está trabajando mucha gente, no son la gente de antes (...) porque viene gente de afuera: bolivianos, paraguayos, hay de todo que sé yo, otra gente... Pero sin duda va a haber movimiento, sí, puede ser que eso le de otra vez la vida, no va a ser como antes pero...”.
d. 01:56:36	Dodi Remorini leyendo una	“Censo de la localidad de Payró.

h. 01:57:24	carpeta.	Eso fue un censo del año 89. Total de habitantes en el año 1998, esto es de ahora, 141, eso en un circuito de 5 kms, es un radio, 5 kms. Total 79 mujeres, eso se había hecho como un censo. Total que estudian, de habitantes que estudian, 28. Que trabajan, 63 (...). Comparado con el año 1950 (...). Pero en el 50 ya se habían ido unos cuantos, si está esto... Total de habitantes: 564, mirá si se le fue gente...”.
d. 01:59:36 h. 02:00:00	Dodi Remorini abriendo la puerta de rejas del frente de su casa (desde el lado de adentro), para que los entrevistadores se retiren. Junto a él se ve a Carlos. Dodi camina por el frente de su casa e indica diferentes puntos de la zona (cable de teléfono, plantaciones de kiwis, etc.).	Ocasional.
d. 02:02:20 h. 02:02:50	Cámara avanza en el frente de la casa de Dodi Remorini, hacia el surtidor de nafta. Luego llega a él y se detiene unos segundos.	Ocasional.
d. 02:07:08 h. 02:07:20	Fernanda ingresa al patio delantero de la casa de Catalina Rettinger. Recorrido desde el portón hasta la puerta de entrada. Golpea la puerta del hogar. (Puede utilizarse en la presentación de la entrevistada).	Ocasional. (Debería sólo escucharse el golpe en la puerta de la casa).
d. 02:16:13 h. 02:16:59	Rubén camina al lado de las casillas de chapa de la estación Las Tahonas, indicando quiénes las habitaban. A su vez se observa el desolado paisaje de fondo. (Válido para usar como imágenes ilustrativas).	“Acá vivía el jefe de la estación con la familia (...)” (Indica también dónde estaba el colegio. Pero por momentos el viento tapa el audio).
d. 02:17:23 h. 02:17:56	Cámara enfoca otras casillas y de allí se dirige hacia el cartel de la estación “Las Tahonas”. (Por momentos se va de foco, pero puede editarse y utilizarse).	Ocasional.
d. 02:18:03 h. 02:18:19	Imagen del galpón de la estación Las Tahonas. También se observa un tractor y chatarra de fondo.	Ocasional.

d. 02:18:45 h. 02:18:56	Cartel de la estación Las Tahonas (en foco).	Ocasional.
d. 02:22:50 h. 02:23:05	Miguel y Rubén se observan juntos en un plano pecho. Miguel enciende un cigarrillo, Rubén mira el paisaje.	Ocasional.
d. 02:33:31 h. 02:33:50	Fernanda en la puerta de la casa de Tina, en Verónica. Plano general. Toca timbre y pregunta por la entrevistada.	“¿Tina?” (Presentación en la puerta de la casa. Hasta 02:33:41 es válido el sonido).
d. 02:34:05 h. 02:34:20	Plano pecho de Tina.	“Yo era de Quilmes. Me casé y me fui a vivir a Álvarez Jonte. Mi marido era de Álvarez Jonte (...). Estuve ahí 50 años, faltaban poquitos meses para los 50 años. Después falleció mi marido entonces nos vinimos para acá (N.D.R. a Verónica)”.

CASSETTE 5

SÍNTESIS DEL MATERIAL	
LUGARES VISIBLES	PERSONAS ENTREVISTADAS
Ruta	Tina/ Catalina Rettinger/ Chacho Marbán/ Magdalena Curone

a) RELATO INTERNO: La vida con el tren (del pueblo y la personal de cada entrevistado)

TIEMPO	IMAGEN	SONIDO
00:08:31	Tina, entrevistada representativa de Álvarez Jonte.	“En el 78 vino la luz a los campos, el 1º de junio y dejó de pasar el tren”.
00:13:26	Tina, entrevistada representativa de Álvarez Jonte.	“En Jonte no teníamos un teléfono solo”.
00:25:15	Catalina Rettinger, representativa de Las Tahonas.	“Vivía en Buenos Aires y me trajeron a los 3 años a Las Tahonas... y a los 20 me habré venido para acá (N.D.R. a Verónica)”.
00:26:10	Catalina Rettinger, representativa de Las Tahonas (no se observa completamente su imagen).	“Estaba la estación... era una zona de alemanes... una zona de manzanas... teníamos panadería y todo el pan amasado a mano”.

00:29:15	Catalina Rettinger, representativa de Las Tahonas.	“Me venía en el ferrocarril a la escuela a Verónica”.
00:30:15	Catalina Rettinger, representativa de Las Tahonas.	“Allá venía el tren a las 4:30, llevaban, cargaban pollo, jaulas de pollo, gallinas, gallos, lechones”.
00:31:24	Catalina Rettinger, representativa de Las Tahonas.	“Y el lechero... todos los tamberos mandaban la leche por el tren”.
00:31:50	Catalina Rettinger, representativa de Las Tahonas.	“El tren era todo, faltó en tren y se murió todo”.
00:32:43	Catalina Rettinger, representativa de Las Tahonas.	“Mis padres tenían tambos y mandaban la leche a la Nestlé de Magdalena”.
00:38:35	Catalina Rettinger, representativa de Las Tahonas.	“Mientras existió el ferrocarril tenía mucha actividad”.
00:39:53	Catalina Rettinger, representativa de Las Tahonas.	“Por el ferrocarril se recibía todo, ahora no sé cómo hacen”.
00:40:00	Catalina Rettinger, representativa de Las Tahonas.	“Era muy linda Las Tahonas, muchos manzanos, muchos frutales”.
00:44:33	Catalina Rettinger, representativa de Las Tahonas.	“En Las Tahonas fue el lugar donde hubo más alemanes”.
00:44:54	Catalina Rettinger, representativa de Las Tahonas.	“En el tiempo que yo me crié había carnicería, 3 almacenes, como vivía”.
00:46:50	Catalina Rettinger, representativa de Las Tahonas.	“Cuando estaba el tren, estaba todo lindo”.
00:50:10	Catalina Rettinger, representativa de Las Tahonas.	“Antes era muy estricto, cuando era de los ingleses era un flor de tren”.
01:12:32	Chacho Marbán, habitante de Álvarez Jonte.	“El pueblo se forma cuando llega el ferrocarril, como todo pueblo”.
01:17:47	Chacho Marbán, habitante de Álvarez Jonte.	“El ferrocarril era lo más puntual que había en la época de los ingleses. Salía de Buenos Aires a las 7 de la mañana y llegaba a las 11. Después regresaba a las 4 de la tarde y después salía otro de Buenos Aires y venía para Pipinas”.
01:18:40	Chacho Marbán, habitante de Álvarez Jonte.	“Los de Pipinas podían ir a Buenos Aires y regresar por la noche y viceversa”.
01:19:06	Chacho Marbán, habitante de	“Todas las comunicaciones eran por

	Álvarez Jonte.	telégrafo, se pedía a Buenos Aires un vagón para los enfermos”.
01:19:47	Chacho Marbán, habitante de Álvarez Jonte.	“El tren era todo, era la vida... venían los diarios, venía un comisionista con catálogos de Buenos Aires; vos elegías zapatos, anillos”.
01:20:53	Chacho Marbán, habitante de Álvarez Jonte.	“Después estaba el servicio para mandar la leche, las gallinas, se mandaba leche a Buenos Aires... De acá se solía mandar a La Plata y cuando llegaba a circunvalación estaban los lecheros que salían con los carritos”.
01:23:00	Chacho Marbán, habitante de Álvarez Jonte.	“El tren era la vida porque recién mi padre en el año 40 compró un coche”.
01:23:34	Chacho Marbán, habitante de Álvarez Jonte.	“Había 2 herrerías, 2 o 3 almacenes, carnicería, fábrica de sodas, peluquería, tiendas”.
01:24:24	Chacho Marbán, habitante de Álvarez Jonte.	“No había caminos, eran de tierra”.
01:24:37	Chacho Marbán, habitante de Álvarez Jonte.	“El tren era una maravilla, estaba el tren de primera y el tren de segunda. El tren de primera tenía asientos como éstos, y el de segunda, de madera”.
01:25:44	Chacho Marbán, habitante de Álvarez Jonte.	“Los primeros trenes eran a carbón”.
01:27:05	Chacho Marbán, habitante de Álvarez Jonte.	“Cuando fallecía una persona mandaban un telegrama a la estación y después mandaban a alguien a caballo para que avisara”.
01:27:34	Chacho Marbán, habitante de Álvarez Jonte.	“El ferrocarril trasladaba toda la correspondencia”.
01:38:45	Chacho Marbán, habitante de Álvarez Jonte.	“En Pipinas había una fábrica muy grande que se llamaba Corcemar”.
01:45:34	Chacho Marbán, habitante de Álvarez Jonte.	“Cuando éramos más jóvenes hicimos un club”.
01:46:06	Chacho Marbán, habitante de Álvarez Jonte.	“Nosotros hacíamos fiestas en Vieytes y Jonte”.
01:48:16	Chacho Marbán, habitante de Álvarez Jonte.	“Porque el transporte más barato que hay para los animales, para el cereal, para las cargas”.
d. 02:32:29 h. 02:32:49	Magdalena Curone, maestra de Bavio.	“A veces iba a Buenos Aires, a ver las vidrieras; a Harrod’s, a Gath &

		Chavez (...) Me animaba; preguntando llegaba a todos lados. Ahora no me animaría”.
d. 02:32:52 h. 02:33:22	Magdalena Curone, maestra de Bavio.	“Viajé hasta Monte Veloz dos años (...) Teníamos un coche que era el coche de las maestras; comíamos, tejíamos (...) Algunas iban tejiendo el ajuar. Éramos amigas de casi todos los guardas (...) Festejábamos el día de la primavera (...) hacíamos todas las cosas, porque hay que tener en cuenta que era una hora y pico hasta Monte Veloz (...) y las que seguían hasta Pipinas, más”.
d. 02:33:34 h. 02:23:43	Magdalena Curone, maestra de Bavio.	“Además había un tren que venía los domingos que le llamaban el tren de los novios (...). (N.D.R. El novio de una de las hijas venía en el tren de los novios)”.
d. 02:34:15 h. 02:34:36	Magdalena Curone, maestra de Bavio.	Cuenta la anécdota del marino que le rompió un termo y luego mandó los bombones.
d. 02:28:52 h. 02:29:14	Magdalena Curone, maestra de Bavio.	“La estación está linda porque la pintaron ahora... bueno, antes de clausurarla la habían pintado también. Pintaron todas las estaciones de la línea... y después las cerraron... en el 1978”.
d. 02:29:19 h. 02:29:36	Magdalena Curone, maestra de Bavio.	“Tal vez sí, fue una estrategia, porque estaba el gobierno militar y después empezaron a venir los colectivos Mercedes Benz a circular por toda esta zona... Clausuraron varios ramales, y eso le quitó vida a todos estos pueblos”.
d. 02:29:40 h. 02:30:16	Magdalena Curone, maestra de Bavio.	“Para empezar había dos tipos de trenes... las máquinas de vapor y las diesel. La máquina de vapor era el tren lechero que iba hasta Las Pipinas y después volvía... a la tarde... y viajaban para La Plata, por ejemplo, los estudiantes; y para Magdalena se usaba el tren diesel, que era más rápido”.
d. 02:34:46 h. 02:35:16	Magdalena Curone, maestra de Bavio.	Cuenta la relación que tenían con los guardas (por ejemplo, la torta que se le hacía al que cumplía años:

		“era una relación sólo de verse todos los días”; Babú, “negro malo”, que dijo “baja pata de ahí...”).
d. 02:35:22 h. 02:35:42	Magdalena Curone, maestra de Bavio.	“Para nosotros era más cómodo, era barato... era el único medio de transporte que teníamos entonces... No era como ahora, que todo el mundo está motorizado”.
d. 02:35:47 h. 02:36:16	Magdalena Curone, maestra de Bavio.	“Los últimos días fueron característicos: empezaron por descomponerse. Tres cuabras antes de la estación, por ejemplo. Yo creo que era una estrategia como para ir preparando a la gente... yendo de la estación”.
d. 02:36:28 h. 02:36:54	Magdalena Curone, maestra de Bavio.	“Se hicieron algunas Asambleas, para pedir que no lo cerraran, pero bueno... no se pudo hacer nada. Medidas efectivas, no se pudo tomar una medida efectiva... los colectivos entraron después de mucho tiempo y fue otro servicio... era más caro”.
d. 02:37:48 h. 02:37:52	Magdalena Curone, maestra de Bavio.	“Eran medidas que las tomaban los que tenían la sartén por el mango en aquella época”.
d. 02:39:02 h. 02:39:22	Magdalena Curone, maestra de Bavio.	“Fuimos quedando sin comunicación, porque antes venían de los pueblos vecinos a comprar acá...”.
d. 02:52:44 h. final de la cinta.	Magdalena Curone, maestra de Bavio.	Cuenta que volvió a vivir a Bavio porque, al morir su hermana que estaba en La Plata, no llegó a tiempo para verla en el hospital.

b) RELATO INTERNO: Las ausencias (físicas y materiales)

TIEMPO	IMAGEN	SONIDO
00:02:27	Tina, entrevistada representativa de Álvarez Jonte.	“Yo volvía en micro, ya el tren no venía más y ya no va a volver más”.
00:08:08	Tina, entrevistada representativa de Álvarez Jonte.	“En Jonte había un señor ferroviario que tenía acá que iba a venir el tren, pobre se murió y no lo vio”.
00:09:08	Tina, entrevistada representativa de Álvarez Jonte.	“Hice así y vino la luz pero me sacaron el tren”.
00:16:00	Tina, entrevistada representativa de Álvarez Jonte.	“Se hizo la luz y desapareció el tren”.

d. 00:31:50 h. 00:31:56	Catalina Rettinger, representativa de Las Tahonas.	“El tren era todo, faltó el tren y se murió todo”.
d. 00:32:57 h. 00:33:14	Catalina Rettinger, representativa de Las Tahonas.	“Se murieron porque al no pasar el tren” “¿Qué hizo la gente? En ese momento agarraron otro rumbo y se fueron”.
00:35:08	Catalina Rettinger, representativa de Las Tahonas.	“No, de repente no venía el tren y no venía y no vino más”.
00:46:39	Catalina Rettinger, representativa de Las Tahonas.	“Faltó el tren, faltó todo”.
01:29:41	Chacho Marbán, habitante de Álvarez Jonte.	“La gente de campo se fue yendo a los pueblos y se despoblaron los campos”.
01:34:12	Chacho Marbán, habitante de Álvarez Jonte.	“Cuando se terminó el ferrocarril; el ferrocarril era de los ingleses, lo compró el Peronismo y empezaron a andar mal, ya cuando empezábamos a mandar cosas te las robaban, no llegaba a horario. Se empezó a deteriorar todo, mal administrado, y empezaron a venir los autos, y en el 78 se hicieron las rutas y entonces se empezó a hacer un deterioro. El tren ya no venía, un cambio cultural, la gente se fue yendo para los pueblos, los hijos agarraron para el otro lado”.
01:37:30	Chacho Marbán, habitante de Álvarez Jonte.	“En la escuela de Jonte hay 5 o 6 chicos”.
01:47:36	Chacho Marbán, habitante de Álvarez Jonte.	“Se sabía que iba a dejar de circular”.
01:48:04	Chacho Marbán, habitante de Álvarez Jonte.	“Después de muchos años me di cuenta que el Estado hizo un desastre con sacar los ferrocarriles del país”.
01:48:40	Chacho Marbán, habitante de Álvarez Jonte.	“Después de muchos años uno se da cuenta que fue una barbaridad... las estaciones están conservadas, una calidad, una lástima haber sacado una línea”.
d. 02:31:44 h. 02:32:01	Magdalena Curone, maestra de Bavio.	“Había que ir hasta el pino a buscarlos (a los chicos del colegio)... Después por ahí iba algún padre a buscarlos a todos... Los micros no entraban y la escuela secundaria no estaba... A mi hija menor le tocó terminar los estudios

		así”.
d. 02:37:20 h. 02:37:24	Magdalena Curone, maestra de Bavio.	“Todos teníamos la pena de que dejó de circular el tren”.
d. 02:38:02 h. 02:38:22	Magdalena Curone, maestra de Bavio.	“Micros muchos menos los han ido sacando... por eso hay dos personas que han puesto un servicio de combis pero es muy precario... y peligroso”.
d. 02:46:44 h. 02:47:22	Magdalena Curone, maestra de Bavio.	“Jonte estaba desolado... vi dos personas nomás que salieron a ver que había en el auto... donde había una vecina y nada más”.
d. 02:48:02 h. 02:48:54	Magdalena Curone, maestra de Bavio.	“Yo le decía a la gente de Vergara que íbamos a tener que mandar palomas mensajeras, porque no había correo, nada... Creo que después empezó a pasar un cartero que venía desde Magdalena... pero no era un servicio diario, por ejemplo...” “¡O sea que si hacen 5 kilómetros más se la dan en la mano!” “Sí, sí... (ríe)”.

c) RELATO INTERNO: ¿Quiénes se quedaron allí?

TIEMPO	IMAGEN	SONIDO
00:33:25	Catalina Rettinger, representativa de Las Tahonas.	“Yo me quedé”.
d. 02:39:30 h. 02:40:04	Magdalena Curone, maestra de Bavio.	“Es un centro de gente que tiene su casa en otro lado, jubilados, gente que por ahí tiene campo, provincianos, bolivianos”.

d) RELATO INTERNO: El cariño por el suelo

TIEMPO	IMAGEN	SONIDO
d. 02:50:33 h. 02:50:52	Magdalena Curone, maestra de Bavio.	“Acá somos como una familia, nos conocemos todos. A veces nos criticamos, pero cuando a alguien le pasa algo nos ayudamos. Bavio es un pueblo solidario”.

e) RELATO INTERNO: El interés/desinterés – esperanza/desesperanza puesta en la reactivación de un medio de transporte que una los pueblos

TIEMPO	IMAGEN	SONIDO
00:02:27	Tina, entrevistada representativa de Álvarez Jonte.	“Yo volvía en micro, ya el tren no venía más y ya no va a volver más”.
d. 00:04:50 h. 00:05:14	Tina, entrevistada representativa de Álvarez Jonte.	“En este momento para que la gente tenga en qué moverse, ojalá vendría... en este momento a mí no me... si hubiese estado en el campo sí... yo no lo necesito”.
00:05:57	Tina, entrevistada representativa de Álvarez Jonte.	“Como están las vías no creo que vuelva”.
00:06:13	Tina, entrevistada representativa de Álvarez Jonte.	“Aparte no tienen suerte con los micros, no es un buen servicio”.
00:48:10	Catalina Rettinger, representativa de Las Tahonas.	“Dicen que va a pasar el tren pero yo no creo”.
00:48:30	Catalina Rettinger, representativa de Las Tahonas.	“Para mí sería una alegría, yo me lo tomo para Las Tahonas”.
00:52:31	Catalina Rettinger, representativa de Las Tahonas.	“Siempre digo que hay que volver a lo de antes, a lo de antes”.

f) Imágenes varias

TIEMPO	IMAGEN	SONIDO
00:41:13	Catalina Rettinger, representativa de Las Tahonas.	“Las Tahonas se llama por unos molinos que había y por eso le pusieron Las Tahonas”.
00:52:34	Catalina Rettinger, representativa de Las Tahonas.	“Siempre digo que hay que volver a lo de antes, a lo de antes”. (Puede utilizarse para la presentación).
d. 01:03:20 h. 01:04:50	Camino hacia la estancia de Chacho Marbán.	Ambiente.
01:06:03	Chacho Marbán, habitante de Álvarez Jonte.	“Yo soy Chacho” (en off).
01:07:56	Chacho Marbán, habitante de Álvarez Jonte.	“Así que han recorrido la provincia de Buenos Aires ustedes”.
01:08:00	Chacho Marbán, habitante de Álvarez Jonte.	“En Payró está Remorini”. (Puede ser utilizado como conexión entre uno y otro entrevistado).
01:50:25	Chacho Marbán, habitante de Álvarez Jonte.	“Yo pienso a veces que es muy poco el progreso”.
01:52:18	Chacho Marbán, habitante de Álvarez Jonte.	“Esto ha ido para atrás. Hubo muchas cosas. Esta zona fue para atrás”. (Puede utilizarse como

		presentación de Chacho).
d. 02:11:00 h. 02:13:00	Camino de regreso de la casa de Chacho Marbán. Se observa el auto, el limpia parabrisas, y la lluvia cayendo sobre la ruta.	Ambiente.

CASSETTE 6

SÍNTESIS DEL MATERIAL	
LUGARES VISIBLES	PERSONAS ENTREVISTADAS
Bavio/ Ruta 36/ Vieytes	Magdalena Curone/ Enrique Iriquín/ Felisa Mac Key/ Iraúl

a) RELATO INTERNO: La vida con el tren (del pueblo y la personal de cada entrevistado)

TIEMPO	IMAGEN	SONIDO
d. 01:35:30 h. 01:35:55	Plano Pecho de Enrique Iriquín echado hacia atrás con los brazos cruzados.	“Era muy lindo porque, este... en aquellos tiempos venían los carros de... de la leche, a traer la leche acá al tren. Así que... ¡había movimiento había!... y eso se terminó todo y... y hoy, hoy hay camiones y todas esas cosas, pero... había mucho movimiento”.
d. 01:36:30 h. 01:36:43	Plano Cintura Enrique Iriquín con su mano adelante, juega con los dedos.	“Viajaba, sí; porque cuando había que viajar a La Plata o a Magdalena, viajábamos porque se viajaba en el tren que iba de acá a Bavio. Y en Bavio se tomaba el que iba a Magdalena”.
d. 01:36:48 h. 01:36:55	Plano Cintura Enrique Iriquín con sus manos entrelazadas.	“Se viajaba bien, sí; Ahora se quejan todos de que es una fatalidad, pero no (...) antes se viajaba bien”.
d. 01:44:15 h. 01:44:53	Plano Pecho de Enrique Iriquín con el mate en su mano izquierda en ¾ perfil derecho con zoom de apertura.	“Vivían unidos vivían, sí. Se vivía muy unido. Había dos salones de baile que se juntaba la gente y todas las fiestas patrias y eso... Muy lindo... que hoy hay una Sociedad de Fomento nomás, al grado... porque después hay un salón de baile, pero no... Claro, como los chicos todos se van al pueblo a

		bailar, llega el sábado y todos para Magdalena (risas). Magdalena, Verónica y Magdalena, Verónica. Así que sí. Ha cambiado; eso ha cambiado”.
d. 01:45:10 h. 01:45:15	Plano Pecho de Felisa Mac Key en el que se ve sobre la mesa el termo y la frutera.	“A mí me parece que la gente era más unida, éramos más amigos”.
d. 01:47:12 h. 01:47:23	Plano General Corto de Enrique Iriquín y Felisa Mac Key (con el mate en sus manos), mirando a la entrevistadora. Hay un acomodo del plano inicial en dos golpes de zoom in y aparece la mano de Fernanda un segundo.	Felisa- “Mucho tiempo antes ya era como que ya había, viste... (Enrique- ya venía pidiendo avisado... iban avisando) (Fernanda- ¿Cómo les avisaba? ¿Quién les avisaba?) Sí. Que no iba a pasar más el tren, ¿no?”.
d. 01:51:00 h. 01:51:41	Enrique Iriquín y Felisa Mac Key, habitantes de Vieytes.	Cuenta que los traslados de encomiendas y hacienda y los viajes más baratos eran gracias al tren.
d. 02:20:39 h. 02:20:52	Plano Pecho de Iraúl recostado sobre su izquierda al apoyar su codo en el mostrador (fuera de campo).	“Antes, cuando estaba el ferrocarril, había un movimiento bárbaro en estas estaciones. Vos pensá que pasaban cuatro trenes por día. Y acá, como ser, salían hasta 15 mil litros de leche... todos los días (Daniela- ¿Solamente de Vieytes?) De Vieytes, sí, sí, sí, sí”.
d. 02:21:18 h. 02:21:45	Plano Pecho de Iraúl, que inicia un zoom in hasta Primer Plano.	“Pensá, acá a las 7 de la mañana, 7 y pico, había 50; 60 carros dando vuelta para llevar a la leche al pueblo (Daniela- ¿Y a usted también lo beneficiaba el movimiento, con su almacén?) ¡Pero cómo no me voy a beneficiar! Era muy serio esto. Porque de acá la leche iba a Magdalena, con lo... Cuando fabricaban productos lácteos, ¿viste?”.
d. 02:21:58 h. 02:22:10	Primer Plano de Iraúl, recostado sobre su izquierda (codo en mostrador fdc). Se ve marco derecho de la puerta.	“Almacenes de Ramos Generales así, había tres en el pueblo. Después se fueron cerrando y abrieron... otras cosas (Daniela- ¿Había tres y trabajaban los tres?) Pero... trabajaban a full los tres”.
d. 02:24:01 h. 02:24:17	Plano Cintura de Iraúl, recostado sobre su izquierda. Se ve el marco izquierdo de la puerta.	“(Carlos- Y en esa época, ¿se pensaba que Vieytes podía crecer mucho más o...?) Y, pero... y cómo no, si acá estamos en el cruce de la ruta 20 y la ruta 36. Estamos en el

		kilómetro ciento y pico... del... de la Capital”.
d. 02:24:32 h. 02:25:03	Plano Cintura de Iraúl apoyado en el mostrador con la puerta de fondo.	“No sí... el ferrocarril fue un servicio enteramente bueno que hubo. Después tenías la seguridad que... porque, como ser, si vos tenías que ir a la Capital o... donde fuera, a las 7 pasaba y a las 7... era el horario de llegada de ellos (Daniela- Y era muy estricto, digamos). Ah no, no, no. (Daniela murmura algo que no se distingue). El ferrocarril era estricto en todo. Después, como ser acá, para uno, para traer las cargas y todas esas cosas, sí... las tenía enfrente, imaginate vos”.
d. 02:25:57 h. 02:26:25	Plano Cintura de Iraúl, dueño del almacén de ramos generales de Vieytes. Hay algunos problemas de foco en el zoom de concentración hasta Primer Plano.	“(Fernanda- ¿Y se acuerda usted del último día que pasó el ferrocarril?) Lloramos... uno de los días más tristes fue ése... Para uno, el lugareño sí, sí. Fue... era, era un... como quien dice, una puñalada que te dieron”.
d. 02:26:34 h. 02:26:45	Primerísimo Primer Plano de Iraúl apoyado en la escalera.	“¿Qué te ibas a ir a despedir de eso sí era... era para tristeza? Viste pasar el tren y... se fue, se acabó”.
d. 02:28:08 h. 02:28:30	Plano Pecho de Iraúl apoyado en la escalera. Comienza a acomodarse y la cámara intenta seguirlo.	“Muy abandonados estamos (cambia el encuadre). No, no. Es muy serio esto para el lugareño, ¿viste? A los demás no les interesa nada... y uno, que nació y se crió acá... es muy triste”.
d. 02:29:51 h. 02:30:44	Plano Pecho de Iraúl con el marco derecho de la puerta de fondo.	“Pipinas era grande, era cabecera de part... de... donde llegaba el tren. Estaba la fábrica Corcemar y eso desapareció del todo (...) Jonte... Viniendo acá, Monte Veloz: no quedó nada. Verónica: más o me... también ha ido bajando. Después Monte Veloz... este... Tahonas: nada. Jonte: tampoco. Acá, nosotros, un poquito. Payró: igual. Bavio quedó bien... porque Bavio tiene vida propia, ¿viste?... Es distinto”.
d. 02:31:11 h. 02:31:29	Plano Pecho de Iraúl, con gesto pensativo y el marco derecho de	“Todo... toda la mercadería se transportaba por el ferrocarril.

	la puerta de fondo.	Todo, todo, todo. (Daniela- ¿Y ahora qué? ¿Llegan los proveedores acá?) Sí, sí... sí yo 'ora, como ser, compro todo acá. De otros negocios. El que salió de acá, como ser, era un viajante también de... de comercio".
d. 02:39:07 h. 02:39:23	Planos de interiores del almacén.	"Acá hacés un remate y vendés todo. (Fernanda- Pero, ¿usted piensa en eso, en...?) Ah, pero y qué... (ríe) ¡Se le va a acabar la cuerda también al viejo!".

b) RELATO INTERNO: Las ausencias (físicas y materiales)

TIEMPO	IMAGEN	SONIDO
d. 01:37:14 h. 01:37:26	Plano Pecho de Enrique Iriquín con sus manos cruzadas al pecho.	"Existía el correo... pero está, así, medio... Ad honorem trabaja la chica que trabaja ahí, en el correo... No es como antes".
d. 01:38:20 h. 01:38:55	Plano Pecho de Enrique Iriquín recostado con los brazos cruzados.	"Se notó la diferencia, sí... porque imaginate que no había micros, este... nada. No entra ninguno, hay que ir a tomarlo a la ruta... No es nada fácil, ¿eh? Entonces... Hasta que después empezaron a entrar sí, micros que iban a Verónica, alguno entra... Otros hay que ir a tomarlos a la 36 (Daniela- Pero acá no entra casi ninguno) (Felisa- En este momento, ninguno), Sí. Acá no entran, no. Así que hay que tomarlo allá a la ruta (Felisa- el primer tiempo entraron, sí. Pero después... ha quedado como... todo como... como... en un pueblo del oeste".
d. 01:48:10 h. 01:48:20	Plano General corto de Felisa Mac Key y Enrique Iriquín.	"Si vienen a Vieytes, no sé que van a encontrar... porque es ciert... (Daniela- ¿Por qué, che?) Porque hay menos movimiento ahora. Al no entrar micros, nada, ¿viste?... ¿cómo hace la gente? ¡No es fácil esto!".
d. 01:49:30 h. 01:50:14	Enrique Iriquín y Felisa Mac Key, habitantes de Vieytes.	"Hay un muchacho muy memorioso en el ARG... Errecarte...". (Describen el camino a Iraúl).
d. 01:52:00	Enrique Iriquín y Felisa Mac	"Hasta a La Plata dejamos de ir, si

h. 01:52:18	Key, habitantes de Vieytes.	no hay ni un refugio para el colectivo”.
d. 02:26:52 h. 02:27:12	Iraúl, dueño del almacén de ramos generales de Vieytes.	“Y bueno, desde ahí se empezó a retroceder, a llegar a dónde estamos ahora (Daniela ¿Y cómo están ahora?) De mal para abajo (ríe)... en una palabra. Sí, sí... El que estuvo acostumbrado a aquella época no puede creer lo que pasa hoy. El que estuvo acostumbrado a aquella época, no puede creer lo que pasa hoy”.
d. 02:27:35 h. 02:28:00	Plano Pecho de Iraúl apoyado en la escalera.	“Nada, no. En este momento no tenemos un micro al pueblo (Fernanda- Como si no existieran). Ah, no, no, no, no, no, no, no, no.... No, es triste la cosa. Tenés que hacerte mil metros caminando para ir a tomar el micro... en la ciudad hacen una cuadra y les parece una barbaridad”.

c) RELATO INTERNO: ¿Quiénes se quedaron allí?

TIEMPO	IMAGEN	SONIDO
d. 00:05:16 h. 00:05:28	Plano Pecho de Magdalena Curone.	“Como estación, estaba cerrada; se le dio a distintas personas. Por ejemplo, ahora está viviendo un matrimonio salteño”.
d. 00:05:42 h. 00:06:30	Plano Pecho de Magdalena Curone, en el que se observan un cuarto de la silla del fondo y la heladera.	“Porque la estación era del señor Bavio que la había dado para, bah... por cien años, mientras funcionara el ferrocarril... que ya se vencieron. Ahora no sé en que condición estarán... a cargo de quién. Pero ya... (Fernanda- Pero... ¿la tendrá el municipio?) (Mujer que cuida a Magdalena- Ahora creo que una fiesta, más o menos hace un mes, en una fiesta que hubo. Yo no me acuerdo. Sí, debe hacer...) Sí, vino Bavio que le querían que él diera la pincelada para pintar (MqcaM: -sí, y...) Creo que eso fue consignado por no sé cuántos años... no sé cómo fue. Me parece que sí, algo de eso sí. No me acuerdo muy bien. Pero algo de eso, sí”.

d. 00:06:30 h. 00:06:33	Magdalena Curone, maestra de Bavio.	“Ellos (N.D.R. el grupo Por Nosotros) tiene esperanza... mientras siguen pidiendo”.
d. 01:34:51 h. 0	Plano Pecho de Enrique Iriquín con las manos entrecruzadas y jugando con sus dedos.	“¿600 personas habrá? (Daniela- ¿en el pueblo o en el pueblo y en el campo?) Y, en el pueblo, sí, sí, sí... sí hay. Porque hay una fabriquita de Mozzarella y eso, que trabaja gente y, por ahí, hay otros que traban en el campo y así”.
d. 01:39:04 h. 01:39:14	Plano Cintura de Enrique Iriquín con las manos entrelazadas.	“Había tres almacenes de Ramos Generales (Daniela- ¿Cuándo venía el tren lechero?) Sí, cuando venía el tren lechero. (Daniela- Había más movimiento) Más movimiento, claro. Sí”.
d. 01:47:42 h. 01:47:48	Plano General Corto de Enrique Iriquín (jugando con un papelito) y Felisa Mac Key (con el mate en su mano derecha, el termo en la mesa y la mano izquierda debajo).	Felisa- “Acá en Vieytes todavía no, pero como ser Jonte... el pueblo de Jonte, no quedó nada, por ejemplo... ¿Fueron a Jonte?”.
d. 01:58:28 h. 01:58:43	Plano Pecho de Enrique Iriquín, que se inclina para adelante y cruza sus manos sobre la mesa. Corregimos el encuadre	“Sí hay,... una sala. Está muy bien la sala, muy buen puestita (Daniela- pero es solamente para primeros auxilios. Si hay que hacer algo más complicado...) (Felisa- Ah, no no... Te derivan) (Daniela- Te derivan) Ah, sí, sí, sí... te derivan enseguida (Felisa- Te derivan a Magdalena o a La Plata)”.
d. 01:58:50 h. 01:58:57	Plano Pecho de Enrique Iriquín jugando con sus manos sobre la mesa.	“¿La policía? Y, está ahí, este... en la rotonda. Hay un... este... destacamento”.
d. 02:00:47 h. 02:01:05	Plano General Corto de Enrique Iriquín (jugando con sus manos) y Felisa Mac Key (con el brazo detrás del termo en la mesa).	Felisa- “Hay jardín y hay escuela (Carlos- la escuela 11 está –no se entiende-). Y había hasta noveno grado. Y ahora no sé. Porque viste que ahora se cambia todo, así que... (Daniela- Y cuando tiene que hacer el Polimodal, ¿a dónde van?) A Magdalena. A Magdalena, sí. (Daniela- ¿Y cómo se trasladan?, ¿en auto?) La... los chicos que van de acá ahora, unos van en auto, sí. Y otros se quedan ya en Magdalena, porque viste que... como se pone el camino feo, se quedan en Magdalena... se quedan a vivir en

		Magdalena”.
d. 02:10:36 h. 02:11:05	Plano Cintura de Felisa Mac Key, mirando a la entrevistadora. Luego se pasa bruscamente a Iriquín.	“(Felisa- Y éste es un pueblo de jubilados, realmente.) Enrique- Sí, se vino a menos, si se quiere, porque como ser, había herrerías, y había... este... mecánicos para los molinos. Y ahora hay pocos... Hay uno que ya está viejo. Y viene de... este... el mecánico capaz que viene de Verónica, o viene de Jonte y así. Pero se aplacó”.
d. 02:22:57 h. 02:23:41	Plano Cintura de Iraúl apoyado en la escalera, acomodándose el pantalón con sus manos.	“Ahora son... se han ido vendiendo todo y vienen gente de la ciudad que ni la conocemos... los dueños. Mucha gente de las estancias, así que no... no se conoce. (Carlos- ¿Y gastan acá al almacén de ramos generales o traen todo...?) No, traen... casi todo traen. Ahora con los supermercados y eso, ¡qué miercole! (Fernanda- ¿Y qué hace la gente acá en este pueblo?) Acá... Acá –no se entiende-, jeje. (Fernanda- ¿Cómo se vive?) Y... se vive como se puede nomás. (Carlos- ¿A qué se dedican? ¿Son todos del campo la gente de Vieytes hoy?) Sí, sí... pero es que hay poca gente ahora... a lo que llegó a haber, hay muy poco”.
d. 02:25:19 h. 02:25:36	Plano Pecho de Iraúl apoyando el codo izquierdo en el mostrador (FdC).	“(Daniela- Después de ese momento no se pudieron recuperar, o sea, nunca pudieron volver a ser lo que en algún momento fueron). Ni volveremos tampoco a serlo, jejeje... No, no, no, no. Eso es... fue... terminante. Decí acá no murió del todo porque tenemos la ruta a un kilómetro, sino...”.
d. 02:25:38 h. 02:25:45	Plano Pecho de Iraúl con media escalera y media puerta de fondo.	“Hoy en día la gente va por la ruta y entra a estos pueblos a ver... los boliches así, viejos”.
d. 02:32:02 h. 02:32:45	Plano Pecho de Iraúl echado a la izquierda con el brazo derecho levantado sobre la cintura y el borde derecho de la puerta de fondo.	“No, no, no... La venta es... Vendés pesos, pero no baja la mercadería... ¡porque está todo tan caro hoy! Caja hacés. Pero... cuando te fijás las estanterías y todo... sí... sí... no bajan las

		mercaderías. (Daniela- Siempre están llenas) Viste... Acostumbrado a otras épocas, que venían de las estancias con las listas y eso... Ahora agarrar una lista es difícilísimo. Vienen por ocho o diez cosas y... ¡hasta luego!”.
--	--	---

d) RELATO INTERNO: El cariño por el suelo

TIEMPO	IMAGEN	SONIDO
d. 00:21:38 h. 00:21:41	Magdalena Curone, maestra de Bavio.	“Zungri me dijo que me quedara contenta, que ya habían determinado que se iba a llamar Bartolomé Bavio”.
d. 00:27:50 h. 00:27:52	Magdalena Curone (mate en mano), maestra de Bavio.	“Es que una extraña el lugar” (Buscar la frase que se enunció en el video 5, porque ella habla de algo dicho antes).
d. 00:28:48 h. 00:29:11	Magdalena Curone, maestra de Bavio.	“Una tiene sus amistades (...) uno nació acá, qué se yo...”.
d. 01:34:18 h. 01:34:27	Plano Cintura de Enrique Iriquín con las manos sobre la mesa y echado adelante.	“Es un pueblito muy tranquilo. Hasta ahora es muy tranquilo. No hay nada, no... gente... así no, y a no este...”.
d. 01:57:09 h. 01:57:36	Plano General Corto de Enrique Iriquín y Felisa Mac Key jugando con su anillo con las manos detrás del termo.	“Y, ¿sabés lo que pasa? El encanto que tiene es que uno nació acá... sino yo creo que deben ser otros lugares más lindos. Lo que pasa que, como sos nativa de acá, te gusta. Y conocés a todo el mundo acá, je...qué sé yo. (Enrique- Acá nos conocemos todos y...) Porque si preguntás que encanto tiene el campo, a nadie le gusta y (Enrique- ... y más que tenemos el campito ése, ya”...) Uno estaba tan... le gustaba tanto vivir en el campo, ¡qué se yo!”.
d. 01:57:54 h. 01:57:58	Plano Pecho de Enrique Iriquín con los brazos cruzados.	“Uno, que está acostumbrado a las vacas, se va a las ferias, cosas así... Y empiezan las ferias”.
d. 02:28:43 h. 02:29:11	Primerísimo Primer Plano de Iraúl, apoyado en el mostrador.	“¿Qué vas a hacer? A esta altura de la vida, ya uno está jugado... Hay que seguir en lo que tenés... porque con esto... uno, si tuviera que ir a la ciudad... a la semana no tiene

		nada... porque, este... Ya se sabe lo que son la gente en la ciudad. De vivos son al grado sumo (ríe)".
--	--	---

e) RELATO INTERNO: El interés/desinterés – esperanza/desesperanza puesta en la reactivación de un medio de transporte que una los pueblos

TIEMPO	IMAGEN	SONIDO
d. 01:39:54 h. 01:40:06	Plano Cintura con poco aire de Enrique Iriquín con su brazo derecho y las manos apoyadas sobre la mesa. Plano Cintura de Iriquín.	“Y... y se quedo, como quien dice, con las manos vacías. Pero ahora están queriendo impulsarlo otra vez. Yo no sé... (Fernanda- ¿Los habitantes de Vieytes?) Hay de Vieytes y hay de Bavio mucho. De Bavio hay mucho, sí. Esos son los que están haciendo más fuerza. Sí, sí. Como acá entra el micro, no tanto. Pero en Bavio ya tiene que venir el micro que viene de Magdalena a Bavio. Y en Bavio así ya... Los de Bavio quieren impulsarlo, pero no sé qué pasa”. (Felisa pisa la respuesta y se puede cortar antes del último “pero”).
d. 01:53:30 h. 01:54:03	Apertura desde Primer Plano a Plano Pecho de Enrique Iriquín.	“Porque costaría un gasto muy grande. Porque, como ser, hace tantos años... las vías (Felisa- ¿Cómo van a arreglar todo esto si...?) están derrumbadas (Felisa- ... si están todos derrumbados, todo caídos, todo... puentes caídos... yo no sé -entra en el encuadre-). Puentes caídos, hay partes que hasta faltan los durmientes del (Daniela- Claro, vos te ponés a pensar si estos lugares están tan abandonados y a nadie se le ha ocurrido invertir en los lugares, tampoco hay fuentes de comunicación...) Sí, sí... Sería un... Sería un beneficio muy grande, ¿no?... ¡Qué sé yo!”.
d. 01:54:49 h. 01:55:03	Plano General Corto de Enrique Iriquín (con las manos separadas está echado adelante) y Felisa Mac Key (con su mano izquierda sobre la mesa, junto al termo). Concentración hasta Plano Pecho de Enrique.	“Acá se hizo una reunión que querían que fuéramos... y bueno, y fuimos. Fuimos, pero habrían... los cinco dedos de la mano me parece que me sobran para los que fueron (Felisa- No, no)... No fue nadie”.

d. 01:56:24 h. 01:56:44	Plano General Corto de Enrique Iriquín (con las manos sobre la mesa) y Felisa Mac Key (con la izquierda sobre una mesa descubierta).	“Y hubo una chica que se... preocupó... que sacó firmas. Pero después no... no sé en qué quedó... Para mejor murió después la chica ésa en accidente de auto, murió. Que fue Viviana (Felisa- Viviana, sí). Ella sacó firmas (Felisa- acá firmas para ver si, si... podía llegar el tren)”.
----------------------------	--	---

f) Imágenes varias

TIEMPO	IMAGEN	SONIDO
d. 00:08:09 h. 00:08:37	Plano Pecho de Magdalena Curone, con un cuarto de la silla y la heladera de fondo.	“Era terreno de él y lo donó. Es decir, todo era terreno de él. Luego él dio una parte a dos españoles: a Adrián Hernández y a Julián Pallejá, que... este... que lo consiguieron la aprobación... Hicieron un loteo, y de ese loteo... pero ya había gente viviendo. Porque la escuela, por ejemplo, fue fundada dos años antes que... que el pueblo”.
d. 00:08:43 h. 00:09:11	Plano Cintura de Magdalena Curone, (con las manos entrelazadas) y la silla y parte del pasillo a la cocina de fondo	“Desde que venía el ferrocarril se llamaba Bartolomé Bavio, como el que había donado la tierra. El pueblo tenía Bavio. Luego, cuando esa gente hace el loteo, le pone General Mansilla. Porque uno de ellos era oriundo de Mansilla y acá había un General Mansilla. Pero no prosperó. Y ahora este año han resuelto, ¡por fin!, que la gente diga que vive en Bavio”.
d. 00:09:20 h. 00:09:29	Plano Pecho más cerrado de Magdalena Curone (no se ven ni el pasillo ni la mesa).	“No se puede ir contra la tradición... la gente sentía que vivía en Bavio. Toda la vida había vivido en Bavio”.
d. 00:16:57 h. 00:17:16	Magdalena Curone, maestra de Bavio.	Planos detalle de Magdalena con el mate y PPP de Magdalena.
d. 00:18:13 h. 00:18:24	Magdalena Curone, maestra de Bavio.	Plano detalle del mate en mano ascendente hasta PPP y fuera de foco en 00:18:50 (“los colectivos pasan menos”).
d. 00:19:54	Magdalena Curone, maestra de Bavio.	Plano detalle de los ojos y lentes.
d. 00:24:10	Movimiento muy brusco para	“El pueblo estaba. Lo que hicieron

h. 00:24:58	pasar del Primer Plano a Plano Pecho de Magdalena Curone.	fue un gran loteo. Y el 14 de agosto fue la aprobación de la fundación del pueblo y de este gran loteo que, por ley de fundación, tiene que dejar alrededor de la plaza lotes fiscales para la escuela, para la iglesia... y nada de eso se ha cumplido. Porque están todos ocupado por la comisaría. No han entregado los lotes nunca. Porque por ley de fundación hay que asignar a los pueblos que se fundan unos lotes para lo... las... lo de la Delegación, sí. Pero las instituciones, ahora fue la sala... Pero la iglesia y la escuela nunca recuperaron sus lotes”.
d. 00:25:09 h. 00:25:15	Plano Pecho de Magdalena Curone con tres cuartos de la silla de fondo.	“Las cosas son como son, no como a uno le gustaría que fueran a veces. Pero... hay que luchar (se pega con “¿Cuánto les falta a ustedes para recibirse?”).
d. 00:33:29 h. 00:37:47	Plano incierto de Magdalena Curone, tomado a la salida con muchos movimientos.	A la salida... “No vayan a mostrarlo... Si yo hubiera sabido que venían con ese chirimbolo...”.
d. 00:38:14 h. 00:39:53	Estación de Bavio vacía bajo la lluvia.	Ambiente.
d. 00:40:08 h. 00:40:23	Microtren en estación Bavio.	Ambiente.
d. 00:40:30 h. 00:40:33	Microtren en estación Bavio.	Ambiente.
d. 00:41:45 h. 00:43:15	Calle Almafuerte sobre los frentes en $\frac{3}{4}$ de las casas.	Ambiente.
d. 00:43:50 h. 00:44:47	Paneo a izquierda en los alrededores de la estación de Bavio.	Ambiente.
d. 00:45:24	Ciclista que saluda y luego se hace paneo a derecha en los alrededores de la estación de Bavio.	Ambiente.
d. 00:49:28 h. 00:49:57	Zoom de apertura para los frentes de la calle Almafuerte (foco crítico).	Ambiente.
d. 00:50:21 h. 00:55:48	Monumento a la carreta de Bavio, carteles, giro alrededor del monumento en foco crítico.	Ambiente.
d. 00:57:06	Placas y zoom out.	Ambiente.
d. 00:57:32	Camino de salida de Bavio.	Ambiente.

h. 01:01:34		
d. 01:01:57 h. 01:02:30	Vía muerta en Bavio.	Ambiente.
d. 01:04:10 h. 01:07:35	Placa histórica y calle Almafuerte (foco crítico).	Ambiente.
d. 01:07:56	Cartel en la ruta 36 de Vieytes.	Ambiente.
d. 01:08:19 h. 01:09:00	Ciclista en Vieytes.	Primera consulta por la casa de López Cañete.
d. 01:11:30	Habitante de Vieytes.	Segunda consulta por la casa de López Cañete.
d. 01:11:39 h. 01:13:09	Plaza de Vieytes.	Ambiente.
d. 01:13:36 h. 01:17:25	Cartel Vieytes paneo a derecha, zoom in, cartel de la estación, zoom out.	Ambiente.
d. 01:17:41 h. 01:18:06	Hamaca y galpón (Vieytes).	Ambiente.
d. 01:19:08 h. 01:20:27	Estación de Vieytes de frente, sillas en el andén y zoom de apertura.	Ambiente.
d. 01:20:54 h. 01:21:59	Banco en la plaza bajo la palmera de Vieytes.	Ambiente.
d. 01:23:11 h. 01:23:24	Cartel escuela 11 (Vieytes) al banco de la plaza (zoom out, paneo derecha, zoom in).	Ambiente.
d. 01:23:59 h. 01:26:01	Almacén de ramos generales, caber, correo con bancos y faroles, carnicería en un travelling desde el auto.	Ambiente.
d. 01:28:38	Llegada a la casa de Mac Key e Iriquín (Vieytes).	Ambiente.
d. 01:43:10 h. 01:43:44	Felisa Mac Key, habitante de Vieytes.	“Soy la chica que cuida” (Telefónica).
d. 02:07:30 h. 02:08:01	Lectura de las notas con Felisa Mac Key, habitante de Vieytes.	“Todos se van”.
d. 02:13:00 h. 0	Delegación municipal Vieytes.	Ambiente.
d. 02:14:05	Unidad sanitaria, caminos barrocos y sulkis.	Ambiente.
d. 02:14:49 h. 02:16:48	Llegada al almacén de ramos generales de Vieytes e ingreso en él.	Ambiente.
02:44:40	Caja registradora del almacén de Vieytes.	Ambiente.
d. 02:46:18 h. 02:49:17	Libro 1 (Apertura del almacén de Vieytes y acta de mayo de 1917,	Ambiente.

	firmado por el Juez de Paz de Magdalena).	
02:51:20	Lata de 5 kilos de yerba del almacén de ramos generales de Vieytes.	Ambiente.
02:52:04	Boleadoras y zoom out hasta la lata de yerba (almacén de Vieytes).	Ambiente.
02:52:48	Iraúl, dueño del almacén de ramos generales de Vieytes.	“No la cerrés todavía vos esa...”.

CASSETTE 7

SÍNTESIS DEL MATERIAL	
LUGARES VISIBLES	PERSONAS ENTREVISTADAS
Vieytes/ Álvarez Jonte/ Ignacio Correas/ Caminos intermedios/ Arana	Mauricia/ Carlos Cardaci/ Juan Montiel

a) RELATO INTERNO: La vida con el tren (del pueblo y la personal de cada entrevistado)

TIEMPO	IMAGEN	SONIDO
d. 02:02:35 h. 02:03:10	Carlos Cardaci, dueño de un boliche de Arana, sentado frente a una mesa con algunos vasos y bebidas. Plano pecho.	“Porque dentro de todo no estamos muy lejos de la civilización pero vivíamos medio como indiecitos, cuando te agarraban esos inviernos sin salir y qué lindo eran los boliches, no, porque toda la gente como por ejemplo el sábado llovía, adónde se reunía, en los boliches. Estábamos acá y en otro boliche de ahí enfrente. La gente venía, se reunía, todas esas cosas, una vida impagable, te das cuenta. No digo que la de hoy esté mal, pero... ha cambiado no sólo acá en Arana, sino ha cambiado en todos sus mundos, te das cuenta”.
d. 02:05:52 h. 02:06:26	Carlos Cardaci, dueño de un boliche de Arana, sentado frente a una mesa con algunos vasos y bebidas. Plano pecho.	“A mí de los años de gloria del 60 al 80. Fueron años de gloria, fueron años a lo mejor para mí, no. Era una cosa... vi unos años... del año 60 hasta el 80, vi años de gloria, algunos... pero no sólo yo, no, sino todo Arana, las quintas, fueron años

		para mí... yo no compré 20 casas en La Plata porque fui un vago. En vez de comprar la gastaba así en la joda, así de fácil te das cuenta, claro así de fácil”.
d. 02:06:34 h. 02:06:39	Carlos Cardaci, dueño de un boliche de Arana, sentado frente a una mesa con algunos vasos y bebidas. Plano pecho.	“Acá este boliche era una cosa, tenías que decirle a la gente que se vaya un rato para poder barrer te das cuenta”.
d. 02:06:44 h. 02:07:06	Carlos Cardaci, dueño de un boliche de Arana, sentado frente a una mesa con algunos vasos y bebidas. Plano pecho.	“Pero trabajaba el monte de frutas, trabajaban las estancias, la cabaña, adonde estaba el regimiento, te das cuenta, la fábrica, había cosechas, la gente tenía trabajo (...) Entonces toda esa gente o se va yendo o no tiene de qué vivir, te das cuenta”.

b) RELATO INTERNO: Las ausencias (físicas y materiales)

TIEMPO	IMAGEN	SONIDO
d. 02:00:50 h. 02:01:13	Carlos Cardaci, dueño de un boliche de Arana, sentado frente a una mesa con algunos vasos y bebidas. Plano pecho.	“¿Por qué actividad económica sobrevive el pueblo?” “Bueno, las quintas, hay mucha gente que están trabajando con los muebles de algarrobo, que están lustrando, pero ahora lo que más se mueve es las quintas. Te das cuenta, lo que más ocupa gente, gente que viene del interior, gente de Bolivia a trabajar. Y después la mayoría de la gente trabaja toda en La Plata”.
d. 02:03:29 h. 02:03:47	Carlos Cardaci, dueño de un boliche de Arana, sentado frente a una mesa con algunos vasos y bebidas. Plano pecho.	“Porque yo creo que todo está yendo un poco para atrás, porque las quintas no trabajan como... antes los quinteros eran... como los chacareros, los tamberos, eran... hoy las verduras se cosechan y se tiran, pobre gente invierten un montón de plata en fertilizantes, en todas esas cosas y no...”
d. 02:04:45 h. 02:05:00	Carlos Cardaci, dueño de un boliche de Arana, sentado frente a una mesa con algunos vasos y bebidas. Plano pecho.	“Pero si el pueblo no tiene plata, no digamos el pueblo interno éste, general, las cosas como que no... se mueven, digo yo, me parece, porque al no haber trabajo, no hay dinero”.
d. 02:06:44 h. 02:07:06	Carlos Cardaci, dueño de un boliche de Arana, sentado frente a	“Pero trabajaba el monte de frutas, trabajaban las estancias, la cabaña,

	una mesa con algunos vasos y bebidas. Plano pecho.	adonde estaba el regimiento, te das cuenta, la fábrica, había cosechas, la gente tenía trabajo (...) Entonces toda esa gente o se va yendo o no tiene de qué vivir, te das cuenta”.
--	--	---

c) RELATO INTERNO: ¿Quiénes se quedaron allí?

TIEMPO	IMAGEN	SONIDO

d) RELATO INTERNO: El cariño por el suelo

TIEMPO	IMAGEN	SONIDO

e) RELATO INTERNO: El interés/desinterés – esperanza/desesperanza puesta en la reactivación de un medio de transporte que una los pueblos

TIEMPO	IMAGEN	SONIDO

f) Imágenes varias

TIEMPO	IMAGEN	SONIDO
d. 00:00:01 h. 00:01:10	Caja perteneciente al almacén de Ramos Generales de Vieytes, que formó parte de las últimas mercaderías enviadas en el FFCC del Sud.	Explicación sobre la historia de la caja por parte del dueño del almacén.
d. 00:01:11 h. 00:02:30	Paneo interior del almacén de Ramos Generales, de Vieytes. También se observa al dueño del local.	Ocasional. “Se fue el FFCC y nunca más” “Nunca más”
d. 00:03:18 h. 00:03:47	Cartel antiguo de Pepsi, colgado en el almacén de Vieytes.	Ocasional.
d. 00:05:20 h. 00:06:10	Partida del almacén de Ramos Generales de Vieytes. Se observa al dueño del local en el frente del mismo.	Ocasional.
d. 00:06:45 h. 00:06:50	Imagen de un cartel oxidado que indica “Las Tahonas”, perdido entre los árboles.	Ocasional.
d. 00:08:52 h. 00:10:00	Bar de una esquina de Álvarez Jonte y recorrido por el pueblo	Ocasional.

	durante un día de lluvia.	
d. 00:11:15 h. 00:12:58	Recorrido por Álvarez Jonte en un día lluvioso. Se observa la imagen del frente del Club del lugar y la escuela.	Ocasional.
d. 00:13:40 h. 00:14:20	Imagen de la estación de Álvarez Jonte, tomada desde la calle.	Ocasional.
d. 00:15:40 h. 00:17:00	Recorrido saliendo de la estación de Jonte. Se observan muchos pastizales y casas de chapa.	Ocasional.
d. 00:18:21 h. 00:18:53	Imagen del frente de la Unidad Sanitaria de Jonte. También se observa allí a un hombre caminando.	Ocasional.
d. 00:20:51 h. 00:21:17	Imagen del $\frac{3}{4}$ perfil de la estación de Jonte, donde no se lee el letrero que la identifica.	Ocasional.
d. 00:26:07 h. 00:26:57	Camino filmado desde dentro del auto, yendo hacia Ignacio Correas. Inmediatamente se detiene la marcha, y Fernanda le pregunta a una mujer por la ubicación de tal sitio.	Ocasional. “Hola qué tal, te hago una pregunta: ¿Ignacio Correas queda yendo para allá? ¿Derecho? Gracias”.
d. 00:27:36 h. 00:29:00	Camino a Ignacio Correas desde dentro del auto (imagen muy pintoresca).	No tiene.
d. 00:31:48 h. 00:33:57	Imagen de $\frac{3}{4}$ perfil de la estación de Correas. Paneo de sus alrededores. Se observan, a su vez, vagones abandonados y el galpón ubicado frente a la estación.	No tiene.
d. 00:34:09 h. 00:35:05	Primer plano del letrero pintado sobre la pared de la estación Correas, luego se abre el cuadro y se muestran los alrededores.	No tiene.
d. 00:35:20 h. 00:36:18	Letrero pintado sobre la pared de la estación, donde se lee “Correas”. Luego se abre el cuadro y se realiza un paneo de la estación, para el lado opuesto a la anterior toma.	No tiene.
d. 00:37:20 h. 00:38:24	Cartel de la estación “Ignacio Correas”.	No tiene.
d. 00:38:47 h. 00:39:40	Cartel “Ignacio Correas” tomado en sentido contrapicado (muy buena imagen ya que el cuadro se ilumina de repente).	Ambiente.

d. 00:40:41 h. 00:41:30	Vagones abandonados en la estación Correas (buena calidad de la imagen).	Ambiente.
d. 00:42:39 h. 00:43:36	Calle de Correas donde se observa un auto pasar e inmediatamente se toman los frentes de las casas y alrededores (escuela, etc.).	Ocasional.
d. 00:53:20 h. 00:53:43	Zoom out desde el escudo de la escuela de Correas hacia la vereda de la misma.	No tiene.
d. 00:55:53 h. 00:56:02	Zoom out desde el letrero de un almacén de Correas hacia la calle.	No tiene.
00:56:45	Imagen estática del almacén de Correas.	No tiene.
d. 00:57:04 h. 00:57:07	Niño andando en bicicleta por las calles de Correas. También se observa pasar a un auto.	No tiene.
01:00:41	Imagen estática del aljibe de la estación Correas (vista frontal).	No tiene.
01:04:30	Imagen estática del aljibe de la estación Correas (vista $\frac{3}{4}$ perfil).	No tiene.
d. 01:06:00 h. 01:07:13	Hombre al costado de una calle de Correas esperando el micro. Inmediatamente se lo toma y la cámara sigue el recorrido del vehículo hasta que éste desaparece de escena.	No tiene.
01:07:57	Imagen estática del cartel que indica “almacén, teléfono público”, ubicado al costado de una calle de Correas.	No tiene.
01:09:19	Imagen estática de una mesa de cemento y un banco con una pata rota que está suplida por algunos ladrillos huecos (Correas).	No tiene.
01:11:17	Imagen estática de un banco de plaza de Arana.	No tiene.
d. 01:13:26 h. 01:13:30	Zoom out del banco de plaza de Arana, integrando el resto del espacio.	No tiene.
d. 01:13:42 h. 01:14:58	Recorrido, desde dentro del auto, por las calles de Arana. También se observa a los vecinos del lugar, caminando.	No tiene.
d. 01:16:11 h. 01:16:39	Zoom in al cartel de la estación Arana.	Ambiente.

d. 01:17:17 h. 01:17:30	Zoom out desde el cartel de la estación Arana hasta los alrededores del mismo.	Ambiente.
d. 01:19:34 h. 01:19:46	Paneo de los alrededores de la estación Arana, focalizando en la edificación.	Ambiente.
d. 01:19:56 h. 01:20:45	Paneo de los alrededores de la estación Arana, más abarcativo que la toma anterior (se ven el galpón, las vías, el cartel, etc.).	Ambiente.
01:22:06	Imagen estática de las palancas ferroviarias enterradas en el parque de la estación Arana.	Ambiente.
d. 01:22:29 h. 01:22:58	Cartel de la estación Arana tomado en sentido contrapicado. Luego la cámara vuelve a enderezarse y se observa el resto del paisaje, por debajo del cartel.	Ambiente.
d. 01:23:47 h. 01:24:00	Zoom out realizado desde el buzón ubicado en el alambrado de la estación Arana. El cuadro se abre e integra al resto de los edificios de la estación.	Ocasional.
d. 02:09:03 h. 02:09:15	Carlos Cardaci, dueño de un boliche de Arana, sentado frente a una mesa con algunos vasos y bebidas. Plano pecho.	“Pero en mi vida haría 2 cosas que si volvería a nacer, no volvería a hacer 2 cosas en mi vida (...): la primera no casarme y la segunda no meterme en una AFJP”.

g) RELATO EXTERNO: Surgimiento e importancia del tren en el mundo y en Argentina

TIEMPO	IMAGEN	SONIDO
d. 02:29:56 h. 02:30:53	Juan Montiel sentado en el andén de la Estación Provincial de La Plata.	“Lo del microtren hay una prueba de que con una movida vecinal se puede llegar a ponerlo en funcionamiento y hacerlo andar, después el Estado pienso yo que tiene que intervenir y tener una política de sostener eso, porque además te da un rédito. Da un rédito en que la gente vuelva a mirar hacia el campo, vuelva a tener más vida

		<p>con el tema rural, desde lo ecológico, desde las condiciones de vida que tenemos en las ciudades. Vemos lo que es La Plata, la periferia de la ciudad de La Plata, las condiciones de vida que vive alguna gente, y que quizás esa misma gente estando en el campo, tendría un desarrollo, un nivel de vida diferente que acá. Hoy es imposible que en este país haya gente que no sepa hacer una huerta, una cosa ridícula, y lamentablemente es así porque ha habido una cultura que ha atentado contra este tipo de vida”.</p>
d. 02:34:44	Juan Montiel sentado en el andén de la Estación Provincial de La Plata.	<p>“La gente que vivió la época del FFCC en su esplendor, que no es lo que pasa hoy con los trenes que nosotros usamos, tenía una cuestión de ser ferroviario (...) no era un empleo más (...) Ser ferroviario era como recibirte, como decir hoy `soy abogado´. Era toda una institución para ellos ser ferroviario. Había toda una dinámica atrás del ferroviario, una metodología del trabajo, un código ferroviario. Y eso caló muy hondo en la cultura, por eso nosotros decimos que la estación, si bien no pasa más el tren, pero la estación sigue abierta. Nosotros la reabrimos por una cuestión cultural, pero el tren también movilizaba una cuestión muy profunda, el universo ferroviario era muy fuerte”.</p>
d. 02:37:39 h. 02:37:58	Juan Montiel sentado en el andén de la Estación Provincial de La Plata.	<p>“En Europa el FFCC no da un rédito 100 por 100, pero obviamente que si el Estado recauda dinero, la idea es que lo vuelque en distintos lugares estratégicos que le hagan bien a la gente, porque vos recaudás el dinero para eso, eso es lo público”.</p>

h) RELATO EXTERNO: Cierre del ramal La Plata-Magdalena/Pipinas, y por extensión del resto de los ramales del país

TIEMPO	IMAGEN	SONIDO
d. 02:43:03 h. 02:43:51	Juan Montiel sentado en el andén de la Estación Provincial de La Plata.	“El Plan Larkin fue, en su momento el presidente Arturo Frondizi, hace asesorar al ministro de Economía que era Alsogaray en su momento, lo asesora gente del Banco Mundial que era Thomas Larkin que era un general estadounidense que lo enviaron para hacer un plan que tenía que ver, que se llamaba ‘Desarrollo de caminos’, o sea como había un auge del petróleo a nivel... en el mundo, parece que ellos le proponían hacer una gran cantidad de caminos y carreteras en Argentina para... eso traía aparejado que a ellos les convenía el tema de la distribución y la conectividad con el tema del petróleo y de los autos, y o sea hicieron los caminos pero a su vez cerraron un montón de ramales”.

i) RELATO EXTERNO: Racconto sobre la situación en la que quedaron los poblados. Pueblos en riesgo de desaparición en la República Argentina

TIEMPO	IMAGEN	SONIDO

j) RELATO EXTERNO: Reactivación de un medio de transporte que una los pueblos

TIEMPO	IMAGEN	SONIDO
d. 02:21:30 h. 02:23:28	Juan Montiel sentado en el andén de la Estación Provincial de La Plata.	“Nosotros nos vinculamos con la gente de Bavio porque particularmente yo viví en Bavio 6 años, y fui a la escuela en Bavio, me quedaba pupilo en la escuela, y una de las personas, Roberto Zungri, que es uno de los impulsores del grupo Por Nosotros, cuando se habló de la vuelta del FFCC y esos temas, fue profesor mío, digamos, soy muy

		<p>amigo de él, entonces bueno ellos tenían un objetivo concreto que era la vuelta del tren, por un reclamo también concreto y un problema también concreto que era la falta de conectividad que tenía el pueblo con respecto al FFCC. Nosotros al trabajar en la Estación Provincial, un centro cultural que está en una estación de tren, al hacer actividades artísticas, el ramal que va de La Plata hacia Bavio, pasa por acá prácticamente, nosotros lo que planteamos es unirnos en la lucha de ellos, reclamar conjuntamente por ellos por un problema... nosotros, este barrio no tiene un problema de conectividad como sí o sí tiene Bavio, pero sí, no con lo urbano, pero sí tenemos un problema de conectividad con lo rural. Que tendríamos mucha más conectividad con una localidad rural si nosotros acá podríamos tomarnos un tren y ir a Bavio, ir a Pipinas, ir a cualquier pueblo, eso sería fabuloso para cualquier persona de La Plata. Lamentablemente, el tema del tren, lo cerraron y para mí la llama la encendió Bavio, y tienen un reclamo concreto y un trabajo concreto. Nosotros lo que hicimos fue para potenciar esa movida, llevar muchas veces las actividades artísticas, acompañar, ayudar en lo que sea, teniendo en cuenta que nosotros no tenemos ese problema de conectividad, porque realmente acá es diferente, pero sí sería buenísimo que ese ramal vuelva a funcionar”.</p>
<p>d. 02:24:40 h. 02:25:14</p>	<p>Juan Montiel sentado en el andén de la Estación Provincial de La Plata.</p>	<p>“En otros pueblos, lo que decíamos antes, no está tan arraigado el tema de la vuelta del tren. Ese es un motivo de también ver por qué se da eso, porque seguramente a ellos le sería mejor, pero también hay una cuestión pienso yo, psicológica en algún punto, de no perder el tiempo.</p>

		Nos han mentido a todos, no vincularse con cuestiones que no tengan una productividad demasiado concreta”.
d. 02:25:22 h. 02:25:54	Juan Montiel sentado en el andén de la Estación Provincial de La Plata.	“Pelear por el tema de la recuperación del tren a Bavio era cosa de locos, y al final no es tan así porque, más allá de la trascendencia que ha tenido el proyecto, la estación de Bavio ustedes vieron como está. Estaba totalmente abandonada, en desuso, caída y hoy es un lugar que está puesto en valor. La gente va, se hacen fiestas, quizás no llegaron todavía al reclamo total que es la vuelta del tren, tienen el FFCC ahí y no consiguen el permiso, tienen el microtren”.
d. 02:26:52 h. 02:27:11	Juan Montiel sentado en el andén de la Estación Provincial de La Plata.	“Y en Bavio yo pienso que es lo mismo. Hay una cultura también en contra del tren que se instaló en algún momento, y también hay una cultura de no participar en cosas que no dejen rédito. Yo pienso que si en algún momento lo pueden hacer funcionar, es como todo, después todos se suben al caballo ganador digamos”.
d. 02:27:19 h. 02:27:45	Juan Montiel sentado en el andén de la Estación Provincial de La Plata.	“Pero pienso que lo que ya hizo la gente de Bavio y el grupo Por Nosotros fue por lo menos poner la semilla y más allá de los pueblos concretos, de los del ramal sí o no, ha habido un montón de otros pueblos a nivel nacional que cuando... tuvo una trascendencia nacional, mandaron mails, llamaron, se sumaron a una movida que tuvo un eco, que mucha gente dice `no, por qué no recuperar el FFCC en Argentina”.
d. 02:28:24 h. 02:29:55	Juan Montiel sentado en el andén de la Estación Provincial de La Plata.	“Yo pienso que el problema de conectividad está, se podría pensar en un microtren, en alguna variante que te de la tecnología para eso, pero quizá con otro tipo de dinámica. Ese mismo FFCC, por las características que tenía, es muy difícil volverlo a

		<p>montar porque era una época del país donde montó todo un trazado de líneas, toda una cosa que era una cuestión inmensa que hoy en las condiciones que está nuestro país no puede hacerlas, digamos. Por eso, si planteamos eso, es una cosa utópica, pero si planteamos una conectividad entre Bavio y Payró por ejemplo ya no es tan utópico, porque yo hice el viaje, yo fui en el microtren. O sea, es posible, no es tan extraño. El tema es los que tienen que dar el permiso y ahí es donde yo pienso que quizás hay intereses, que pueden ser de distinta índole que uno a veces no conoce, porque cuando fue el tema de Bavio, también un montón de lugares prendió lamparitas, por qué no conectar esto, por qué no conectar eso, y el cierre de los FFCC también fueron intereses, también fueron empresas petroleras que presionaron. Del Plan Larkin para acá hubo una política sistemática que se vio en muchos factores, por algo la dictadura, fue un plan macabro, una herramienta más, y hoy cuesta, eso no se puede recuperar porque hay un problema técnico que es muy difícil recuperarlo, pero algunas cosas se pueden hacer”.</p>
<p>d. 02:29:56 h. 02:30:53</p>	<p>Juan Montiel sentado en el andén de la Estación Provincial de La Plata.</p>	<p>“Lo del microtren hay una prueba de que con una movida vecinal se puede llegar a ponerlo en funcionamiento y hacerlo andar, después el Estado pienso yo que tiene que intervenir y tener una política de sostener eso, porque además te da un rédito. Da un rédito en que la gente vuelva a mirar hacia el campo, vuelva a tener más vida con el tema rural, desde lo ecológico, desde las condiciones de vida que tenemos en las ciudades. Vemos lo que es La Plata, la periferia de la ciudad de La Plata, las</p>

		condiciones de vida que vive alguna gente, y que quizás esa misma gente estando en el campo, tendría un desarrollo, un nivel de vida diferente que acá. Hoy es imposible que en este país haya gente que no sepa hacer una huerta, una cosa ridícula, y lamentablemente es así porque ha habido una cultura que ha atentado contra este tipo de vida”.
d. 02:46:36 h. 02:47:06	Juan Montiel sentado en el andén de la Estación Provincial de La Plata.	“El grupo Por Nosotros reactivó un montón de cosas, que antes Bavio estaba medio muerto, era distinto, vivía gente, todo, pero tenía menos movida. El tema de la estación, era un lugar que estaba totalmente feo, abandonado, hoy está mucho más lindo. Uno a veces tiene la nostalgia pero no del lugar donde iba sino es como todo, los amigos, pero no, me gusta ir al pueblo. Me gusta, es una etapa de mi vida”.

CASSETTE 8

SÍNTESIS DEL MATERIAL	
LUGARES VISIBLES	PERSONAS ENTREVISTADAS
-----	Mario Ferrín/ Juan Carlos Cena/ Marcela Benítez

a) RELATO INTERNO: La vida con el tren (del pueblo y la personal de cada entrevistado)

TIEMPO	IMAGEN	SONIDO
d. 00:02:06 h. 00:04:11	Mario Ferrín, maquinista del último viaje del Ferrocarril del Sud, ramal La Plata-Magdalena/Pipinas. Plano pecho.	“Yo entré de aspirante (...) Y así empecé a ser maquinista”. (Relata su trayectoria en el FFCC – de aspirante a foguista, y de allí a maquinista-. Datos que pueden ser útiles para la voz en off).
d. 00:04:58 h. 00:05:07	Mario Ferrín, maquinista del último viaje del Ferrocarril del Sud, ramal La Plata-Magdalena/Pipinas. Plano pecho.	“Y después me jubilé en el año 80. 1980. Con 50 años de servicio”.
d. 00:05:23	Mario Ferrín, maquinista del	“Empecé de foguista del ramal de

h. 00:05:30	último viaje del Ferrocarril del Sud, ramal La Plata-Magdalena/Pipinas. Plano pecho.	La Plata-Pipinas”.
d. 00:06:39 h. 00:07:14	Mario Ferrín, maquinista del último viaje del Ferrocarril del Sud, ramal La Plata-Magdalena/Pipinas. Plano pecho.	“Bueno pasando varios años después se hizo cargo el gobierno de Perón, que fue cuando los nacionalizó a los FFCC, pero para estos tantos los ingleses ya estaban avivados de que no les iban a renovar el contrato, y dejaron venir abajo todas las máquinas, todos los galpones, lo dejaron medio desmantelado. Así que cuando lo agarró Perón tuvo que empezar otra vez de vuelta, a hacer todo de nuevo”.
d. 00:08:50 h. 00:10:15	Mario Ferrín se para y sujeta su bastón. Así representa cómo se trabajaba -siendo maquinista- con el carbón.	Representación del trabajo que se hacía con el carbón para poner en marcha la locomotora. “Esas se mantenían con agua y vapor” así finaliza la exposición del fragmento seleccionado).
d. 00:12:33 h. 00:13:14	Mario Ferrín, maquinista del último viaje del Ferrocarril del Sud, ramal La Plata-Magdalena/Pipinas. Plano pecho.	“Había de primera y de segunda. La primer clase vino cuando los FFCC pasaron a manos argentinas, Perón hizo la clase única, entonces hizo hacer todos los vagones de nuevo en Córdoba. Porque antes los pasajeros de segunda eran asientos de madera, los de primera eran de cuero, todos cómodos. Los baños eran distintos, todo. Perón sacó todo eso y puso los vagones nuevos”.
d. 00:15:02 h. 00:16:02	Mario Ferrín, maquinista del último viaje del Ferrocarril del Sud, ramal La Plata-Magdalena/Pipinas. Plano americano.	“¿Cómo se suprime la diferencia en el interior de los vagones?” “Y la diferencia fue del día a la noche. Porque fue todo de tapizado, ventilador en los techos, calefacción, baños de acero inoxidable con piletas, espejos, todo (...) Y después los inteligentes de este país, viste cómo es la política, para hacer mal, cortaban los asientos, estos respaldos los cortaban así, los ventiladores les rompían las paletas (...) Acá en la sección local”.

00:18:08	Mario Ferrín, maquinista del último viaje del Ferrocarril del Sud, ramal La Plata-Magdalena/Pipinas. Plano pecho.	“Y le llevábamos la carne a los de la marina que tenían la base en Verónica, una vez por semana no sé cuántos kilos de carne le llevaban”.
d. 00:19:13 h. 00:19:33	Mario Ferrín, maquinista del último viaje del Ferrocarril del Sud, ramal La Plata-Magdalena/Pipinas. Plano pecho.	“Después cuando llegaba a Pipinas no llevábamos vagones cargados para Corcemar. Ya iban vagones, o a lo mejor llevábamos alguno especial de coche vacío para que carguen allá, entonces lo cargaban de portland, todo portland”.
d. 00:19:44 h. 00:20:34	Mario Ferrín, maquinista del último viaje del Ferrocarril del Sud, ramal La Plata-Magdalena/Pipinas. Plano pecho.	(Tren lechero) “Era con trenes diesel era. Máquinas diesel con vagones. Y no llevaba pasajeros. Entonces salíamos de Bavio a Magdalena o empalme Magdalena mejor dicho, y de ahí veníamos a Bavio, y de Bavio íbamos hasta Pipinas (...) trasladando leche. Después veníamos de vuelta a empalme Magdalena que es donde estaba la fábrica Nestlé, ahí los dejábamos y después ellos se encargaban de descargar la leche. Y en todas las estaciones siempre estaban los lecheros ahí con la plataforma meta cargar tanques de leche”.
d. 00:21:24 h. 00:21:42	Mario Ferrín, maquinista del último viaje del Ferrocarril del Sud, ramal La Plata-Magdalena/Pipinas. Plano pecho.	(Frecuencia de los viajes) “Uno a la mañana salía después de las 8, cerca de las 9 de La Plata, de pasajeros, de pasajeros y también llevaban carga también. Había un vagón que iba con carga para intermedia viste. Después corrían los trenes de carga especiales”.
d. 00:22:11 h. 00:22:30	Mario Ferrín, maquinista del último viaje del Ferrocarril del Sud, ramal La Plata-Magdalena/Pipinas. Plano pecho.	“El tren de pasajeros salía y paraba en todas las estaciones. Todas las estaciones. Y más o menos tres horas eran... De las 8 y pico a las 11 y pico llegábamos allá. De La Plata hasta Pipinas”.
d. 00:22:31	Mario Ferrín, maquinista del	“¿Y se acuerda cuál era la estación

h. 00:22:44	último viaje del Ferrocarril del Sud, ramal La Plata-Magdalena/Pipinas. Plano pecho.	<i>en donde más gente se podía ver?”</i> “Y sí, en Bavio. Bavio. Y después en Verónica, porque Verónica ya era un pueblo bastante grande, como estaba la marina”.
d. 00:23:45 h. 00:23:54	Mario Ferrín, maquinista del último viaje del Ferrocarril del Sud, ramal La Plata-Magdalena/Pipinas. Plano pecho.	(Decadencia del FFCC) “Sí, sí, y claro. Porque la gente cada vez viajaba menos. Porque los trenes no llegaban a horario”.
d. 00:24:40 h. 00:25:03	Mario Ferrín, maquinista del último viaje del Ferrocarril del Sud, ramal La Plata-Magdalena/Pipinas. Plano pecho.	“Entonces cada vez la recaudación de la cosa daba pérdidas, los trenes daban pérdidas porque se descarrilaba Corcemar no le quería dar más vagones, entonces empezaron a venir con los camiones, los micros, entonces el FFCC cada vez se fundió”.
d. 00:26:29 h. 00:27:02	Mario Ferrín, maquinista del último viaje del Ferrocarril del Sud, ramal La Plata-Magdalena/Pipinas. Plano pecho.	(Último viaje del FFCC del Sud, ramal La Plata-Magdalena/Pipinas) “Fue normal. Lo único que nos dio lástima cuando... que éramos los últimos, qué va a hacer. Y la gente ya sabía, ya se había avisado que era el último (...) Y ya había salido en los diarios, todo, que se cancelaba el servicio ahí, a Pipinas porque daban pérdida dicen los trenes”.
d. 00:27:04 h. 00:27:48	Mario Ferrín, maquinista del último viaje del Ferrocarril del Sud, ramal La Plata-Magdalena/Pipinas. Plano pecho.	“Y de los trenes lecheros la Nestlé también echó casi todo el personal porque si ellos trabajaban todos con leche. Después como los vagones no iban todos los días, los camiones no sé cómo irían, entonces ya había un arreglo con alguna empresa o algo para mandar los camiones, para mandar los micros de La Plata a Verónica, a Verónica, otros entraban en Bavio, pero después la otra estación intermedia no tenía trenes. No sé si en Correas entraba algún micro una vez sola en el día y otra vez”.
d. 00:28:01 h. 00:28:19	Mario Ferrín, maquinista del último viaje del Ferrocarril del Sud, ramal La Plata-Magdalena/Pipinas. Plano pecho.	(Último viaje del FFCC del Sud, ramal La Plata-Magdalena/Pipinas) “Yo no me acuerdo si fue cuando

		fui para allá, después tuve que venir de vuelta yo de, pero ya de pasajeros, a cargo no... no me acuerdo cuándo fui a cargo, si fue cuando iba para allá o cuando vine para acá, pero yo sé que fue ese tren que fue para allá después volvió y ya no fue nunca más”.
d. 00:33:30 h. 00:34:20	Mario Ferrín, maquinista del último viaje del Ferrocarril del Sud, ramal La Plata-Magdalena/Pipinas. Plano pecho.	<p>“La presencia del FFCC, ¿incide en el progreso de un pueblo?”</p> <p>“Y cómo no, en esos pueblos es... quedaron pueblos fantasmas ahora. No vive más nadie ahora, donde todo había casa están las casas pero no... la gente no... si no tenían para viajar, no tenían nada, qué iba a hacer ahí. Antes siempre había gente en la estación, precisaban cualquier cosa, había comisionistas que venían de Pipinas, le encargaban remedios por ejemplo, o le encargaban un lente, no sé, un martillo, alguna cosa, entonces venían el viajante ese, pero no era del FFCC, personal particular, entonces le traía cosas”.</p>
d. 00:58:06 h. 00:59:30	Mario Ferrín sentado en un sillón, con la locomotora de juguete en sus manos.	<p>“Nosotros traíamos trenes de Pipinas con 120 toneladas, 1200 toneladas cargadas de bolsas de portland. Las traíamos de Pipinas con las máquinas a vapor de antes, todo. El FFCC andaba mal, pero andaba, y descarrilar no descarrilaba. Después empezó un tiempo que abandonaron las vías, los rieles, qué sé yo. Y ahí fue cuando se vino la hecatombe. Y los pasajeros era como te digo yo: si a la fábrica no le mandaba los vagones, traían un tren de carga, llegaba a Tolosa y en vez de descargarlo en un día le tardaban una semana, se llenaba de trenes de carga, y aparte había siempre alguno que robaba algo. Abrían no sé cómo se las ingeniaban para abrir, rapiñaban, y llegaba a otras estación y rapiñaban... y al final cuando</p>

		llegaban a destino, tenían la mitad de las cosas se las habían robado en el viaje. Y así se fue perdiendo la carga, se fue perdiendo todo”.
d. 02:07:40 h. 02:09:04	Juan Carlos Cena, autor de El Ferrocidio. Plano americano.	“Mi vinculación con el tren comienza cuando yo era niño. Porque yo soy hijo de ferroviarios y me di cuenta que el... en este mundo, es un pueblo que se llama Pie de Palos, que era un desvío, y yo nací en Santa Fe pero yo de Santa Fe no me acuerdo, pero sí me acuerdo de mis correrías en ese desvío que se llamaba Pie de Palos en la provincia de San Juan (...) Ese es mi primer contacto de vida, yo siempre estuve vinculado al FFCC. Y después bueno, a mi papá lo trasladaron y vamos a vivir a Chilecito bajo el cable carril. El FFCC estaba ahí, era el patio de mi casa. Yo me bañaba, no teníamos baño, y yo me bañaba en el tanque de agua gigantesco que hay en la estación (...) Y después me fui a vivir a San Cristóbal, provincia de Santa Fe al norte (...), yo abría el portón de mi casa al patio y pasaba a la playa del FFCC. Cruzaba todas las vías y entraba al taller”.
d. 02:09:06 h. 02:09:38	Juan Carlos Cena, autor de El Ferrocidio. Plano americano.	“El FFCC para mí fue una cosa muy familiar, toda mi vida, no tengo... Entro a trabajar al FFCC recién en el año 1950, cuando tenía... no sé iba a cumplir 13, ya entro a trabajar ya como dependía de mi padre me hace ingresar al FFCC porque se habían abierto las escuelas fábricas que correspondían al Primer Plan Quinquenal de Perón que tenía que ver con que Perón decía que precisaba un millón de técnicos anuales para que se cumpliera el Plan Quinquenal”.
d. 02:10:04 h. 02:10:30	Juan Carlos Cena, autor de El Ferrocidio. Plano americano.	“Mi padre me saca de la escuela industrial y sin consultarme me hace entrar al FFCC, pero por qué me hace entrar al FFCC si estaba ahí,

		andaba bien ahí, y él me dijo que no, que el general había pedido, mi papá era muy peronista, que el general había pedido un millón de técnicos, que el general me precisaba y me mandó a la escuela. Y yo qué a mí me va a precisar el general (...) y ahí empieza toda mi carrera ferroviaria”.
d. 02:12:19 h. 02:12:57	Juan Carlos Cena, autor de El Ferrocidio. Plano americano.	“En 1955 viene el Golpe de Estado. Viene el Golpe de Estado, yo tenía 18 años y ahí empieza otro tipo de militancia política de cada uno. Y yo pasé a militar en la Resistencia Peronista con mi padre, muy joven, y bueno empieza otro tipo de lucha. Ya empieza la defensa al FFCC, empieza con la derogación de la Constitución del 49 se empieza a derogar el artículo 40 de la Constitución donde eso era un impedimento para las privatizaciones”.
d. 02:13:22 h. 02:13:37	Juan Carlos Cena, autor de El Ferrocidio. Plano americano.	“Después viene la gran huelga de 1961, de la resistencia contra el Plan Larkin y empieza todo un proceso de lucha, vos te vas capacitando, vas madurando cada vez, y aprendés otras cosas que son las de la vida clandestina, no”.

b) RELATO INTERNO: Las ausencias (físicas y materiales)

TIEMPO	IMAGEN	SONIDO
d. 00:33:30 h. 00:34:20	Mario Ferrín, maquinista del último viaje del Ferrocarril del Sud, ramal La Plata-Magdalena/Pipinas. Plano pecho.	“La presencia del FFCC, ¿incide en el progreso de un pueblo?” “Y cómo no, en esos pueblos es... quedaron pueblos fantasmas ahora. No vive más nadie ahora, donde todo había casa están las casas pero no... la gente no... si no tenían para viajar, no tenían nada, qué iba a hacer ahí. Antes siempre había gente en la estación, precisaban cualquier cosa, había comisionistas que venían de Pipinas, le encargaban remedios por ejemplo, o le encargaban un lente, no sé, un

		martillo, alguna cosa, entonces venían el viajante ese, pero no era del FFCC, personal particular, entonces le traía cosas”.
--	--	--

c) RELATO INTERNO: ¿Quiénes se quedaron allí?

TIEMPO	IMAGEN	SONIDO

d) RELATO INTERNO: El cariño por el suelo

TIEMPO	IMAGEN	SONIDO

e) RELATO INTERNO: El interés/desinterés – esperanza/desesperanza puesta en la reactivación de un medio de transporte que una los pueblos

TIEMPO	IMAGEN	SONIDO

f) Imágenes varias

TIEMPO	IMAGEN	SONIDO
d. 00:36:14 h. 00:36:17	Mario Ferrín, maquinista del último viaje del Ferrocarril del Sud, ramal La Plata-Magdalena/Pipinas. Plano pecho.	(Sobre porqué cerró el ramal) “Si lo tiraron al bombo, fue al bombo”.
d. 00:41:47 h. 00:42:08	Mario Ferrín sentado en el sillón con una medalla.	Explica el significado de la medalla que le otorgó La Fraternidad.
d. 00:43:08 h. 00:49:16	Mario Ferrín con una locomotora de juguete entre sus manos.	Explicación del funcionamiento de la máquina. “Ahora andan así con un piolín” (Frase que esboza en medio del relato, que puede ser usada para aportar ironía a la narración).
d. 01:24:57 h. 01:25:03	Marcela Benítez, directora de Responde. Plano pecho.	“Marcela Benítez, soy fundadora y actualmente directora ejecutiva de Responde”.

g) RELATO EXTERNO: Surgimiento e importancia del tren en el mundo y en Argentina

TIEMPO	IMAGEN	SONIDO
d. 02:18:57 h. 02:19:54	Juan Carlos Cena, autor de El Ferrocidio. Plano americano.	“Fue cerrado el FFCC porque los ferroviarios no estuvieron unidos, porque el FFCC se transforma, se hace obsoleto y también los trabajadores ferroviarios se hacen obsoletos, porque todas las luchas pasadas son historias, pero vos las tenés que renovar, las luchas pasadas son luchas pasadas, y eso se llama memoria zanahoria, lo mejor está enterrado, y si vos querés revitalizar esas epopéyicas huelgas, vos tenés que volver a militar y tenés que hacer las cosas. Por eso yo reivindico mucho la huelga del 91, 92 de los jóvenes ferroviarios fuera de la burocracia cuando viene Menem, contra las privatizaciones (...) Ellos hicieron la huelga, pararon el FFCC 45 días, resistieron 45 días contra la burocracia de los hijos de Menem, todos con las marchas, mientras la sociedad les daba la espalda”.
d. 02:20:35 h. 02:22:13	Juan Carlos Cena, autor de El Ferrocidio. Plano pecho.	“A nivel mundial el FFCC surge en la época de la Revolución Industrial, es cuando aparece la termodinámica, es cuando aparece el vapor (...) La Revolución Industrial tiene que ver con el vapor, con la termodinámica. Al descubrir la fuerza del vapor, Stephenson descubre que esa fuerza de vapor le puede permitir mover una máquina. La primera locomotora, la máquina esa que hace Stephenson, es la primera locomotora de fábrica que anda por unos rieles, y a partir de ahí, de Stephenson y de otros, y de otros que las van perfeccionando es cuando descubren de que revolucionan también el transporte, es la revolución del transporte, el abaratamiento del flete, es la rapidez

		del flete, y no únicamente porque transporte sino porque integra regiones y pasa por lugares que no tiene nada que ver más con el tiempo, ni tiempo de lluvia, ni tiempo de nevada, ni de sequía, el tren anda siempre, entonces es la virtud del vapor, esa tecnología que se llamó termodinámica que todavía subsiste en muchos lugares del mundo”.
d. 02:22:21 h. 02:23:09	Juan Carlos Cena, autor de El Ferrocidio. Plano pecho.	“La importancia de que empiezan a surcar todo el territorio europeo, pero también es un arma de los ingleses para su expansión colonial. Cuando los ingleses descubren las virtudes del transporte lo utilizan de penetración colonial en los grandes países como Nueva Zelanda, Australia, nosotros, EEUU al principio, África, y se expande. Mientras algunos países tenían 100 mil kilómetros construidos afuera también como propiedad colonial, los ingleses tenían aproximadamente 400 mil kilómetros de vía que se expande como una herramienta colonial porque es la que le va a traer la materia prima al puerto”.
d. 02:23:30 h. 02:24:31	Juan Carlos Cena, autor de El Ferrocidio. Plano pecho.	“Los diseños de los países coloniales de la red ferroviaria son coniferales todos, todos van a parar a los grandes puertos como acá en Argentina y en los países subdesarrollados pasa eso. En los países centrales no. Los países centrales vos ves el diagrama, y es la expansión e integración territorial. Acá son de expansión, de sacar la materia prima (...) Pero acá tenemos 2 diagramas tenemos en Argentina, que es el de los FFCC ingleses coloniales y tenemos el FFCC del Estado que se empieza a desarrollar a partir del principio del siglo pasado con el auspicio de los conservadores, con Figueroa Alcorta. Figueroa Alcorta es el que transforma los

		FFCC de fomento primero, después en FFCC del Estado. Son de Córdoba para allá vos vas a ver que el diagrama de ese ramal que es el FFCC Belgrano, atraviesa 14 provincias y es de integración, no para sacar materia prima. Es otra cosa, ¿por qué? Porque los conservadores, me gustarán a mí o no me gustarán, pero tienen un proyecto de Nación. Hoy no hay proyecto de Nación”.
d. 02:24:34 h. 02:24:47	Juan Carlos Cena, autor de El Ferrocidio. Plano pecho.	“Por eso crean también a partir de Bahía Blanca para adelante, los FFCC Patagónicos (...) El FFCC se expande en el mundo y se expande de dos maneras: en Europa de una manera y en los países coloniales de otra manera”.
d. 02:26:24 h. 02:26:42	Juan Carlos Cena, autor de El Ferrocidio. Plano pecho.	“Todo producto manufacturado, producto de campo, todo lo que vos podés ver acá, acá, acá, no tiene valor si no interviene el transporte, sea terrestre, fluvial, o ferroviario o aéreo, sino es materia muerta”.
d. 02:27:17 h. 02:27:35	Juan Carlos Cena, autor de El Ferrocidio. Plano pecho.	“Entonces es obligación de todo Estado, de inmiscuirse como se inmiscuye en los países capitalistas centrales, el papel del transporte y de velar para tener un transporte eficiente, barato, y usar el que más le conviene al Estado”.
d. 02:28:04 h. 02:28:46	Juan Carlos Cena, autor de El Ferrocidio. Plano pecho.	“La otra cosa de la colateralidad que tiene el FFCC es la integración territorial. Independientemente de la voluntad de los ingleses, hayan venido con afán de lucro, independientemente de esa voluntad, ellos integraron grandes regiones del país. Las estaciones que instalaron para el acopio de cereales o ganado, alrededor se transformaron en ciudades, en población, independientemente de la voluntad de los ingleses. El FFCC no únicamente integró el país sino que llevó las comunicaciones, llevó agua y llevó muchas cosas más. Lo

		integró territorialmente el FFCC en el mundo integra territorialmente”.
d. 02:29:18 h. 02:29:28	Juan Carlos Cena, autor de El Ferrocidio. Plano pecho.	“Acá el FFCC cumple un papel fundamental, en este país, que es la integración territorial. Y lo cumple en parte fundamental después de la nacionalización con más razón”.
d. 02:31:38 h. 02:31:46	Juan Carlos Cena, autor de El Ferrocidio. Plano pecho.	“Entonces no se puede medir el FFCC como el debe y el haber. El FFCC es una obra de bien por el beneficio público que da a la sociedad”.
d. 02:33:34 h. 02:33:55	Juan Carlos Cena, autor de El Ferrocidio. Plano pecho.	“El FFCC es mucho más que si transportara. El FFCC es un servicio público que se debe llevar en tiempo, forma y horario, en un diagrama, carga desde toneladas hasta un chivo. Es un servicio público y se tiene que conectar con los trenes de pasajeros den o no den ganancia”.
d. 02:34:04 h. 02:34:13	Juan Carlos Cena, autor de El Ferrocidio. Plano pecho.	“Entonces ¿qué valor tiene algo cuando yo desconecté los pueblos? ¿qué valor tiene cuando no existen más esos trenes y todas las economías regionales se fundieron?”.
d. 02:37:11 h. 02:38:11	Juan Carlos Cena, autor de El Ferrocidio. Plano pecho.	<p>“<i>Si usted tiene que marcar una época en la cual empieza la degradación del sistema ferroviario argentino...</i>”</p> <p>“Del 55 en adelante. En el 55 acababan de llegar las últimas máquinas del convenio checo-polaco, de Checoslovaquia, de Hungría, las últimas... norteamericanas, y se paga eso. Y después hay una renovación de vías. Después viene una cosa de muy superior al FFCC, que es el cambio de política. El cambio de política ya empieza con Alsogaray, con Frondizi. Cuando empieza acá a pivotarse la pelea entre el capital financiero y el capital industrial (...) Hay un proceso de desindustrialización del país, hay un proceso de penetración del capital norteamericano, se corre el capital</p>

		inglés, se corre el capital francés, los norteamericanos terminaron de ocuparse de Europa y ahora se están ocupando de América Latina, y aparecen todos los golpes de estado que te podés imaginar”.
D. 02:42:18 h. 02:43:33	Juan Carlos Cena, autor de El Ferrocidio. Plano pecho.	(Hacer hincapié en la última parte del relato) “Vienen los cierres de Tafí Viejo, vienen los cierres de grandes talleres, el taller de Tafí Viejo tenía 5500 trabajadores. Entonces viene la dictadura militar y quién empieza a aplicar los planes que estaban quietos: Alfonsín con el Plan Terragno. Plan Terragno a los FFCC los quería descuartizar. Porque hay una cosa que yo no les he dicho: cuando se nacionaliza el FFCC, la importancia de la nacionalización, es que cuando el FFCC se nacionaliza, es que todas las empresas privadas se transforman en una sola. Son FFCC del Estado. Entonces a partir de la nacionalización, por la propia dinámica del FFCC, éste se transforma en un sistema de transporte ferroviario, un sistema integrado de transporte ferroviario de industrias y de comunicación. ¿Por qué de industria? Porque nosotros teníamos 37 talleres que tenían fabricación propia. Nosotros no dependíamos de fabricación de vagones y coches del exterior. Y de comunicación porque fuimos los primeros que llevamos la comunicación a todo el país. Porque los telégrafos, y las estaciones de las estafetas de correo, porque nosotros teníamos vagones postales, porque nosotros éramos el correo. Por ese subsistema integrado de industrias y de comunicación”.
d. 02:53:18 h. 02:53:35	Juan Carlos Cena, autor de El Ferrocidio. Plano pecho.	“El FFCC llevó vida, yo siempre digo que llevó agua, nosotros tenemos un trabajo con una

		antropóloga que se llama “Agua Privada” y demostramos en ese trabajo que el agua es vida, el agua es vida. Entonces adonde llegaba, instalaba un pozo y había un pueblo”.
d. 02:54:19 h. 02:54:46	Juan Carlos Cena, autor de El Ferrocidio. Plano pecho.	(¿Nacionalización ó capitales extranjeros?) “Yo no puedo pensar que un tren inglés, con fines de lucro, me están hablando por su viaje particular, pero no me están hablando por su sentido de Nación. Yo no puedo pensar como militante, o como estudiante, como investigador puedo pensar en un viaje particular de que yo viajando en el tren que va al Tigre que andan muy bien los FFCC porque tienen televisor y aire acondicionado. Yo tengo que viajar a La Plata”.

h) RELATO EXTERNO: Cierre del ramal La Plata-Magdalena/Pipinas, y por extensión del resto de los ramales del país

TIEMPO	IMAGEN	SONIDO
d. 02:35:13 h. 02:35:31	Juan Carlos Cena, autor de El Ferrocidio. Plano pecho.	(Los militares de la última dictadura y el FFCC) “Sí, yo creo que sí que lo dejaron morir. Lo dejaron morir porque era todo una política que ya se venía encargando el autotransporte automotor. El autotransporte automotor no se instala con los militares. Se instala con Frondizi, él es el que les da las prebendas a todas las fábricas... hay que derrotar al FFCC”.
d. 02:36:04 h. 02:36:34	Juan Carlos Cena, autor de El Ferrocidio. Plano pecho.	“¿Entonces por qué levantan en el 78 este ramal?” “Porque no lo consideraban estratégico, no les interesaba. Pero sí les interesaba el que iba a General Alvear, el que iba a San Rafael, el que iba a Mendoza, el que iba a San Juan porque tenía un valor

		estratégico de penetración al otro lado, porque los que mantenían la hipótesis del conflicto era Chile, y eso no lo tocaban... no sacamos el FFCC Urquiza porque nuestra otra hipótesis del conflicto era Brasil”.
d. 02:37:02 h. 02:37:09	Juan Carlos Cena, autor de El Ferrocidio. Plano pecho.	“El problema no viene con los militares únicamente. El problema viene de antes, se agudiza con los militares”.
d. 02:39:18 h. 02:39:56	Juan Carlos Cena, autor de El Ferrocidio. Plano pecho.	“Acá había 23 fábricas del transporte automotor. Es una vergüenza, y se empieza a cerrar y a boicotear el FFCC. Se lo trae a Larkin, ¿por qué se lo trae a Larkin? Porque Larkin era amigo de Eisenhower y porque Eisenhower cierra 200 mil kilómetros de vías férreas en Estados Unidos. Porque también la política del avance de la industria automotor era allá y porque Larkin era el comandante del transporte en la Segunda Guerra Mundial y lo manda acá bajo la hegemonía del Banco Mundial. Entonces vienen acá a cerrar los FFCC porque es un problema comercial, y para cerrar el FFCC también tienen que cerrar la industria”.
d. 02:40:16 h. 02:40:45	Juan Carlos Cena, autor de El Ferrocidio. Plano pecho.	“Se cierra con Menem el tren laminador de rieles de Somisa. Se para la fabricación de locomotoras diesel..., se para la fabricación de la locomotora a vapor de los coches, de los... de Tañi Viejo. Acá se para todo. Entonces cuando se para todo, como estos tipos tienen mucha paciencia les viene una política del vaciamiento del FFCC, no únicamente vaciamiento bajo el punto de vista técnico, sino vaciamiento desde el punto de vista del conocimiento”.
D. 02:42:18 h. 02:43:33	Juan Carlos Cena, autor de El Ferrocidio. Plano pecho.	“Vienen los cierres de Tañi Viejo, vienen los cierres de grandes talleres, el taller de Tañi Viejo tenía 5500 trabajadores. Entonces viene la

		<p>dictadura militar y quién empieza a aplicar los planes que estaban quietos: Alfonsín con el Plan Terragno. Plan Terragno a los FFCC los quería descuartizar. Porque hay una cosa que yo no les he dicho: cuando se nacionaliza el FFCC, la importancia de la nacionalización, es que cuando el FFCC se nacionaliza, es que todas las empresas privadas se transforman en una sola. Son FFCC del Estado. Entonces a partir de la nacionalización, por la propia dinámica del FFCC, éste se transforma en un sistema de transporte ferroviario, un sistema integrado de transporte ferroviario de industrias y de comunicación. ¿Por qué de industria? Porque nosotros teníamos 37 talleres que tenían fabricación propia. Nosotros no dependíamos de fabricación de vagones y coches del exterior. Y de comunicación porque fuimos los primeros que llevamos la comunicación a todo el país. Porque los telégrafos, y las estaciones de las estafetas de correo, porque nosotros teníamos vagones postales, porque nosotros éramos el correo. Por ese subsistema integrado de industrias y de comunicación”.</p>
d. 02:44:57 h. 02:45:31	Juan Carlos Cena, autor de El Ferrocidio. Plano pecho.	<p>“Era la resistencia nuestra, con todos los defectos que podremos tener, se paró. Pero viene Menem, con toda la iconografía peronista, con todas las banderas que se iban a reabrir y entrega todo, y la única resistencia, con una sociedad blanda que lo único que le interesaba era la estabilidad, el 1 a 1, que se acababa la hiperinflación, pero todo esto son de grandes políticas. Se cierra el tren almirador de rieles y se empieza a cerrar todo y nadie abre la boca”.</p>
d. 02:46:05 h. 02:46:48	Juan Carlos Cena, autor de El Ferrocidio. Plano pecho.	<p>“Acá no hay políticas, no hay políticas de la época de Menem para</p>

		<p>acá, es decir no hay política para tener un proyecto de país pero sí hay políticas para destruir el país, sí hay políticas. Que nos fue mal, no, no, les fue bien a ellos. Porque acá se instaló el autotransporte automotor, no hubo crisis nunca, si vos agarrás los diarios nunca hubo crisis en las fábricas del transporte automotor, al contrario. Acá las camioneras como la Ibeco, como Fiat, como Scania, como Mercedes Benz, como Ford trabajaron a full, no hubo crisis, no hubo crisis parcial de la industria y bueno se terminó todo”.</p>
<p>d. 02:47:59 h. 02:48:19</p>	<p>Juan Carlos Cena, autor de El Ferrocidio. Plano pecho.</p>	<p>“¿Cómo se puede entender entonces que el FFCC siendo un medio de progreso en todos lados, aquí haya desaparecido?” “Se comprende cuando vos tenés que primero que nada que nosotros somos un país colonial, vos sos una colonizada, yo también. Entonces somos un país colonial”.</p>

i) RELATO EXTERNO: Racconto sobre la situación en la que quedaron los poblados. Pueblos en riesgo de desaparición en la República Argentina

TIEMPO	IMAGEN	SONIDO
<p>d. 00:36:39 h. 00:37:05</p>	<p>Mario Ferrín, maquinista del último viaje del Ferrocarril del Sud, ramal La Plata-Magdalena/Pipinas. Plano pecho.</p>	<p>“¿Y cree que la misma situación se repitió en el resto del país con los trenes?” “Y yo creo que sí. Que por eso se fundieron todos. Habrán hecho el mismo sistema que acá. Habrán agarrado empresas de micros, empresas de camiones, empresas de esto, de lo otro, pero con gente... no era serio. Y a la gente de los gobiernos y eso, entre ellos se arreglaban”.</p>
<p>d. 01:25:06 h. 01:28:17</p>	<p>Marcela Benítez, directora de Responde. Plano pecho.</p>	<p>“Responde nació formalmente a fines del 99, en 1999, e informalmente antes, cuando yo me dedicaba a hacer investigación científica y estaba como becaria en el Conicet, como geógrafa, durante 7 años recorrí los pueblos porque</p>

		<p>investigaba los pueblos que estaban en vías de desaparición en la Argentina, entonces visité más de 100 pueblos, hice un trabajo de campo que me llevó más de 7 años, y creo que cuando visité el pueblo 20, ya empezó a nacer en el corazón Responde. Porque cuando te acercás a esos pueblos y te das cuenta de que hay comunidades que han quedado aisladas respondiendo tal vez a un modelo económico que les dio vida y que hoy como ya no están incluidas, es como que se las olvidó, y que lo que va a suceder en la línea de tiempo es que desaparezcan. Entonces cuando ves que la Argentina está llena de estos pueblos y que aparentemente no hay ninguna propuesta para su desarrollo y sino que mejor dicho la propuesta es no acordarse y tal vez que desaparezcan, desde ahí empezó a crecer una inquietud desde lo social donde yo empecé a preguntarme qué podía hacer por esto. De todas maneras me llevó mi tiempo (...) y bueno pasaba el tiempo y yo iba avanzando en la Argentina y con la problemática, y las propuestas, y el diagnóstico y no pasaba nada. Entonces en el 97, bueno el camino en el Conicet también me llevó a seguir estudiando, del 92 al 94 fui a la universidad de ustedes, en La Plata hice la Licenciatura en Geografía, yo tenía un profesorado en la Universidad Nacional de Catamarca y bueno, tenía que licenciarme, y luego no terminé de lograr la licenciatura que tenía que doctorarme porque el Conicet es un poco así, y entonces elegí Sociología para ampliar la mirada de la Geografía. Y bueno en el 98 escribí una tesis doctoral que se llama "La Argentina que</p>
--	--	---

		desaparece” y allí pensé que desde el lugar para hacer cosas o que pudiera haber una respuesta para estos pueblos, era el tercer sector, las Organizaciones No Gubernamentales. Alguna vez creí en esos años de que armando una relación entre las ONG y los pueblos, algo podía surgir y un día me di cuenta que la que se iba a tener que constituir como una organización era yo, porque cada organización estaba ya con sus temáticas, y justo esta no coincidía. Y bueno así que así nació Responde”.
d. 01:28:20 h. 01:29:17	Marcela Benítez, directora de Responde. Plano pecho.	“Responde significa Recuperación Social de Poblados Nacionales que Desaparecen. Es un nombre que quería que tuviera identidad en sí mismo por lo que significa ‘responde’, y también que estuviera atado a un significado mucho más largo y más profundo que era la temática de lo que nosotros estábamos queriendo solucionar. Así es que surge Responde a fines del 99 con una misión que es la de promover proyectos sociales y económicos en comunidades que estén en riesgo de desaparición o en grave crisis, porque muchas veces está ligado a la percepción de la gente, no al dato estadístico exacto, y que los involucrara a ellos y que les permitiera a ellos ser protagonistas de un cambio donde ellos tenían que decidir ser parte de su futuro, si esta actitud proactiva no está es muy difícil. Así que bueno, esa es la misión”.
d. 01:30:42 h. 01:33:19	Marcela Benítez, directora de Responde. Plano pecho.	“También desde ese momento hasta hoy hubo un larguísimo camino donde aprendí, digamos seguí la investigación hasta el pueblo 2, después dije ‘no, yo no puedo elegir los pueblos desde un escritorio’, porque trabajamos pero fue enorme

		<p>el esfuerzo. Enorme el esfuerzo de trabajar en una comunidad que no está muy convencida que quiere trabajar. Entonces los modos de acercamiento a los pueblos y de intervención han cambiado muchísimo en estos 7, 8 años de Responde. Ahora te diría que en el tercer, cuarto año de Responde dijimos `tres cosas para llegar a un pueblo: que la comunidad quiera, que la autoridad local se involucre o allane el camino y que haya alguien que financie´, porque ya en el año 3 o 4 estábamos con 2 o 3 pueblos y había como 600, no era sustentable pensar en estos términos. Y menos con tanto esfuerzo, tratando de convencerlos a ellos de que esto era para ellos, entonces dijimos `no, cambiemos en la forma´. Entonces allí avanzamos un poco más, por lo menos salimos de este grupo de pueblos donde estábamos trabajando, y después también nos dimos cuenta de que no era suficiente esas 3 condiciones. Porque la comunidad, habíamos trabajado en comunidades que parecía que querían pero después tampoco era tanto que querían, entonces dijimos `no, vamos a buscarlas mejor´. ¿Por qué esta necesidad de buscar mejor hacia dónde vamos? Porque los recursos son finitos, porque nosotros somos una asociación que trabaja con muchísimo esfuerzo donde tenés que conquistar a alguien para que financie los proyectos de los pueblos. Y para conquistar a ese alguien que financie los proyectos de los pueblos, ese pueblo tiene que estar comprometido y no cuando vos vas a trabajar con ellos, que justo tengan que ver a la tía Pancha y desaparecen, con el esfuerzo que nos costó a nosotros llegar.</p>
--	--	---

		Entonces dijimos bueno, y en diciembre del 2006 entonces planteamos una estrategia a través de una convocatoria para pueblos de difundirla y que los pueblos tenían que presentar determinadas... para participar cumplir determinados requisitos dentro de las bases. Entonces para nosotros, que ellos se presentaran, era la manera de saber de que allí había un pueblo que quería. Entonces ahí nos reordenamos”.
d. 01:35:33 h. 01:35:39	Marcela Benítez, directora de Responde. Plano pecho.	“Nuestra propuesta es `hagamos juntos, pero vos vas a tener que trabajar un montón””.
d. 01:36:29 h. 01:37:37	Marcela Benítez, directora de Responde. Plano pecho.	“Porque a veces en los pueblos, la gente muy sencilla, muy, muy, muy sencilla, que no ha tenido oportunidad de tener vuelo interior a través de su vida, tiene un esquema muy recortado, entonces no se imagina trascendiendo, y nosotros llegamos con una mirada superadora, donde `ustedes pueden`, capacitamos, organizamos, vos podés ser dueño de tu propio negocio, no esperes la fábrica que nunca va a llegar acá, el esquema de ellos es esperar que alguien traiga la fábrica que le de trabajo a todos, con eso se soluciona. Entonces lo nuestro es demasiado innovador, o movilizador donde queremos que ellos sean, en un proyecto de turismo, que ellos sean los alojadores, que ellos sean los que ofrezcan el servicio de gastronomía, las guías. O sea que sean ellos, y no todos están listos. Entonces bueno, es esto lo que pasa, es esto lo que para y por eso no todos responden, no todos se presentan”.
d. 01:39:02 h. 01:40:43	Marcela Benítez, directora de Responde. Plano pecho.	“Se contactó Bavio, antes de que ellos empezaran esta movida del FFCC y demás ya estaba esta inquietud en ellos. Ellos creo que terminaron poniendo algo sobre

		<p>vías. Nosotros tenemos un proyecto que es el del coletren y por eso es que ellos se contactaron con nosotros, porque les interesaba, y por una parte tenemos la restricción y el gran impedimento, bueno al ser una ONG, no podemos disponer sobre las vías sin tener la autorización del de más arriba. Tal vez una comunidad pueda, pero nosotros no podemos. Entonces nuestro proyecto está parado porque nadie firma. Nosotros tenemos el proyecto que lo pedimos para hacer la prueba piloto sobre los 9 kilómetros que unen el pueblo de Berdier con la ciudad de Salto (...) Con ellos empezamos a transitar el trámite, de inspección de vías, de limpieza, demostrar que todo estaba bien, bueno vamos absolutamente lento, casi te diría que parece no sé que podemos llegar más rápido de acá hasta Salto que hasta ese expediente consiga un OK”.</p>
<p>d. 01:41:07 h. 01:44:55</p>	<p>Marcela Benítez, directora de Responde. Plano pecho.</p>	<p>“En general la mayor parte de los pueblos nacieron o alrededor de una estación de FFCC, y convengamos que crecer alrededor de una estación de FFCC es porque hay una actividad en ese FFCC, donde el modo de producción está validado a la tierra, se subían al tren los frutos de la tierra, marchaban para el puerto de Buenos Aires. Ese fue todo el diseño de líneas ferroviarias (...) y así fueron naciendo los pueblos, pero estaban ligados a la actividad de siembra, producción y traslado de materia prima hacia el puerto. Todos nacieron por motivo económico. Hay otros pueblos que están ligados a la explotación forestal, otros a la actividad minera, otros a la cría de ovejas para la producción de lana, otros porque están en el cruce de caminos de importantes rutas económicas,</p>

		<p>digamos que ese es el panorama de por qué los pueblos. A lo largo de los años, cambian los modos de producción, donde se suma a las actividades en curso tecnológica, entonces esa tecnología al cambiar los modos de producción hace que el traslado ya no sea a través del FFCC, además porque el FFCC nunca mejoró, lo dejaron arruinar (...) Digamos que los trenes y su manejo también colaboró para que colapsaran, no era que teníamos los trenes europeos y un día alguien dijo 'los cerramos'. Eran un caos. Pero el esquema estaba en función de los FFCC. Entonces cambiaron los modos de producción y de repente el tren no más, y ahí tenemos una causa inicial. En los otros tipos de actividades, también cambiaron los modos de producción y esa actividad dejó de ser, entonces allí queda gente, y quedan recursos humanos, y quedan recursos naturales, otros o los mismos, pero hay recursos. Entonces no se invierte en tecnología ni en educación para reconvertir también los recursos humanos y los recursos que quedan en esos lugares. Solamente en los modos de producción, entonces, al no tener una visión superadora de cómo podemos reconvertir estos lugares, que ya tenemos una infraestructura básica y tenemos gente, y tenemos recursos, ¿qué hacemos con ellos? No hacemos nada, entonces dejamos que esas personas se vayan a las ciudades, con solamente saber leer y escribir, entonces ¿qué pueden conseguir? Nada, entonces te asentás marginalmente y vivías una vida de desarraigo y miseria, o la generación que te sigue empiezan los desvíos y dicen 'no, yo salgo a robar, yo me drogo, yo estoy</p>
--	--	---

		desesperada, yo soy violento, yo golpeo a mi familia, yo me volví loco'. Entonces nosotros creemos que en términos económicos es mucho más barato invertir en desarrollo local, con gente que está todavía bien, que apagar incendios en las grandes ciudades que no se apagan y que es una ola que crece. Esa es nuestra mirada”.
d. 01:45:15 h. 01:45:50	Marcela Benítez, directora de Responde. Plano pecho.	“El INDEC en el 91 decía que pueblos de menos de 2000 habitantes que estaban perdiendo población eran 430. En el 2001 los pueblos que pierden población son 600, más 128 que crecen menos del 10%, o sea que en 10 años están haciendo la plancha, y hay 90 que ya no están. Entonces sumá 90 más 128 más 600, y llegás a un montón de pueblos de la Argentina que están en esta situación”.
d. 01:47:20 h. 01:48:13	Marcela Benítez, directora de Responde. Plano pecho.	“También hay un grupo que tiene menos de 80 habitantes en el censo del 2001 y yo no sé si van a estar en el próximo censo, y son como 200. Entonces no es que el pueblo ¡pum, desaparece!, no, están en la esquina. Entonces yo sé que trabajamos ante una situación complicada, no nos vamos a abrumar porque sabemos que estamos haciendo un camino con una mirada más larga, entonces bueno sabemos que en el medio va a pasar de todo, pero, por suerte para algunos vamos a poder demostrarles que hay una alternativa posible, y la alternativa pasa por su propia decisión, yo creo que con eso tienen la mitad de la partida ganada, qué querés que diga”.
d. 01:48:25 h. 01:51:23	Marcela Benítez, directora de Responde. Plano pecho.	“Los programas son propuestas (...) de acuerdo a nuestras posibilidades de recursos y a nuestra mirada que creemos que puede ser soluciones para la gente que se va de los pueblos. Entonces, si el problema es

		<p>la falta de trabajo, nuestra propuesta es el programa de turismo en pueblos rurales porque es un programa que permite aprovechar los recursos que el lugar tenga, cuando no hay belleza natural, hay bellezas de personas entonces siempre hay cultura, siempre hay una historia para contar, hay un lugar para mostrar, el turismo se mueve donde vos le asegures cordialidad, una buena cama, comida rica y que te entretengan, eso es el turismo, entonces eso puede estar y nosotros ya lo hemos hecho en varios pueblos (...) Por supuesto que cuando tenemos fondos y conseguimos que alguna empresa se comprometa, es mucho más fácil porque entonces podés iniciar algunas obras de arreglo, pequeñas pero que estéticamente te ponen todo mejor, es mucho más lindo, pero digamos que aunque sea sin un peso lo mismo se puede. Ese es para la falta de trabajo. El aislamiento, porque hablamos del tren y de que con esto murió el mundo pero también hay caminos que corren paralelos a las vías del FFCC que nunca se asfaltaron, digamos que para la gente que vive en un pueblo, si tiene el colectivo en la esquina le da lo mismo subirse al tren o al colectivo, el tema es que no tiene colectivo tampoco porque durante todos estos años tampoco se invirtió en infraestructura de caminos. Entonces estamos con el tren bala pero tenemos un coletren parado. Y hay caminos que se podrían yo no digo asfaltar porque sé que es muy caro (...) pero también hay consolidados que es lo que permiten transitabilidad que es lo que la gente necesita. Entonces cuando vos tenés un camino transitable podés pensar que entre</p>
--	--	---

		<p>un transporte público. Y bueno, como nada de eso ocurre, la infraestructura se va perdiendo, la gente se va yendo y entonces el pueblo queda aislado. Entonces para el aislamiento, ya que nosotros no podemos hacer que mágicamente se firmen los del coletren y los fondos para que se pavimenten los caminos y para que se invierta en educación y tengamos colegios donde la gente siga estudiando, como lamentablemente esas cosas no podemos hacerlas, pensamos que la tecnología es una buena vuelta de tuerca para facilitar algunas cosas. Entonces mediante la tecnología se quiebra el aislamiento, nosotros tenemos dos experiencias, una en Río Negro cerca de El Bolsón y otra en Catamarca, donde a partir de la conectividad, están en contacto con el mundo”.</p>
d. 01:51:23 h. 01:55:34	Marcela Benítez, directora de Responde. Plano pecho.	Explicación del proyecto de Responde, ligado a la educación y al programa de pueblos autosustentables.
d. 02:50:53 h. 02:51:26	Juan Carlos Cena, autor de El Ferrocidio. Plano pecho.	<p>“Los pueblos nacieron todos a la vera de... a la vera de las estaciones. A la vera de las estaciones se fueron instalando en la medida, en algunos casos, de la productividad (...) Bueno acá vamos a hacer una estación, una gran concentración con silos para el grano, con corrales para el ganado, para transportarlo. Eso, más o menos, los FFCC ingleses y se fueron expandiendo. En otros lugares como el FFCC del Estado fue diferente, fueron anudando capitales”.</p>
d. 02:52:00 h. 02:53:31	Juan Carlos Cena, autor de El Ferrocidio. Plano pecho.	<p>“Y más o menos ahora hay 870 pueblos fantasma y algunos directamente han desaparecido, no únicamente... uno siempre cuando habla de pueblos fantasma piensa en el norte, no, en el norte están la mayoría, pero acá la provincia de</p>

		Buenos Aires tiene 236. Entonces que realmente han desaparecido, entonces la cosa es muy seria, son pueblos fantasma. Después tenés pueblos que prácticamente están en estado de agonía que no pasa nada, han decaído, no hay nada”.
d. 02:52:49 h. 02:52:56	Juan Carlos Cena, autor de El Ferrocidio. Plano pecho.	“Y si vos estás un tiempo ahí (N.D.R. en esos pueblos) te vas a dar cuenta que son todos ancianos, los jóvenes no están más”.

j) RELATO EXTERNO: Reactivación de un medio de transporte que una los pueblos

TIEMPO	IMAGEN	SONIDO
d. 01:39:02 h. 01:40:43	Marcela Benítez, directora de Responde. Plano pecho.	“Se contactó Bavio, antes de que ellos empezaran esta movida del FFCC y demás ya estaba esta inquietud en ellos. Ellos creo que terminaron poniendo algo sobre vías. Nosotros tenemos un proyecto que es el del coletren y por eso es que ellos se contactaron con nosotros, porque les interesaba, y por una parte tenemos la restricción y el gran impedimento, bueno al ser una ONG, no podemos disponer sobre las vías sin tener la autorización del de más arriba. Tal vez una comunidad pueda, pero nosotros no podemos. Entonces nuestro proyecto está parado porque nadie firma. Nosotros tenemos el proyecto que lo pedimos para hacer la prueba piloto sobre los 9 kilómetros que unen el pueblo de Berdier con la ciudad de Salto (...) Con ellos empezamos a transitar el trámite, de inspección de vías, de limpieza, demostrar que todo estaba bien, bueno vamos absolutamente lento, casi te diría que parece no sé que podemos llegar más rápido de acá hasta Salto que hasta ese expediente consiga un OK”.

CASSETTE 9

SÍNTESIS DEL MATERIAL	
LUGARES VISIBLES	PERSONAS ENTREVISTADAS
Departamento de Juan Carlos Cena/ Reconstrucción de la llegada de la luz a los pueblos el día que levantan el ramal/ Estación de Roberto Payró/ Estación de Rufino de Elizalde.	Juan Carlos Cena/ Carlos Fay Luna/ Roberto Zungri y Eulogio.

a) RELATO INTERNO: La vida con el tren (del pueblo y la personal de cada entrevistado)

TIEMPO	IMAGEN	SONIDO
d 01:26:24 h 01:28:41	Plano pecho de Carlos Luna en el que se pueden observar el tazón y el telégrafo sobre la mesa y la pava en la repisa del fondo.	“Ése es un ferrocarril este que... Los ingleses, ni bien organizaron el Ferrocarril del Sud, se lo sacaron a... eran ferrocarriles de la provincia. Con capitales de tipos que venían de allá, sí. Pero se llamaba... Ferrocarril del puerto (Fernanda- de la Ensenada... de la Ensenada y Tolosa) Sí, sí. E hicieron una prolongación que se llamó del puerto... (Carlos dice algo inaudible) No... ése es el otro. Se llamó... ya está, ya sale, ya sale; de Costa Sud, mmmm. Sí. No tuvo mucho, eh... No había ahí mucho que hacer. Ahí lo que perduró fue el tren de... el militar, el último que corría ahí, ¿no? Eso lo saben, más o menos; lo habrán leído. (Daniela- Llevaba la gente a la base de Punta Indio). Exactamente. Pero sino era una zona, una cuenca lechera, este. Algo... minerales, era calcáreo, eran las canteras de conchilla con la cual los trenes llevaban y después dejaban en cada estación para los andenes. Eso las pedí acá pero no me llevaron el apunte. Una queja era... “le tienen que poner conchilla a los andenes de Tolosa, porque sino nos embarramos. Ese ferrocarril... yo andaba mucho por ahí, me gustaba ir a las carreras cuadreras, a

		<p>las riñas de gallos en Vieytes, en Jonte, ¿no? Entonces, algunas veces, este... bueno no, para la riña de gallos no se podía ir en tren, porque eso está prohibido. Entonces había que seguir a determinados vehículos. Dejémoslo aparte lo de la riña de gallos (risas). El tren de los cazadores y de los pescadores, sí. Ese venía de Plaza Constitución, llegaba a La Plata y seguía viaje para allá, con cazadores... traían perros de caza... <i>cazadores</i> ¿no? Y los pescadores también tenían un furgón especial, ahí traían los perros, o si no traían los elementos de pesca. ¡Un lindo tren era ése!”.</p>
<p>d 01:35:23 h 01:38:18</p>	<p>Plano Cintura de Roberto Zungri.</p>	<p>“Si analizamos que el tren fue, eh... para esta zona, cuando ingresa el 18 de mayo la primera formación ferroviaria, se genera hasta Magdalena y después hasta Las Pipinas, pasando por todas las estaciones, todo una... una integración del territorio y desarrollo en los distintos pueblos (porque alrededor de cada estación se funda un pueblo y había pequeñas parcelas en una zona del, de lo que hoy es municipio de Punta Indio donde había pequeñas colonias de extranjeros que hacían dulces, bueno, que tenían pequeñas chacras que no eran... latifundios y que después, a partir del corte, todo eso se va desgranando, se va desmembrando y que, siguiendo el ramal suspendido, algunos pueblos empiezan a cobrar vida, por esto de las producciones intensivas (entonces en Payró hacen kivi y vienen de Corrientes, del interior, buscando una mejor condición de vida para sus hijos, para su dependencia y acá no más, a nueve, diez kilómetros, tenemos todo un polo de producción de cultivos bajo cubierta, de tomate, de pimientos en</p>

		<p>donde hay muchas familias, inclusive muchos ciudadanos extranjeros, boliviano, este... casados entre salteños, o salteños casados con bolivianos pero que están trabajando) y que... que vienen a trabajar acá y mantienen acá en condiciones de vida bastante, bastante no, terriblemente excluyentes y degradante. Y las aceptan porque, a pesar de todo, tienen la posibilidad de poder mandar su hijo a la escuela porque todavía cerca tienen una escuela. “Entonces, este... pensando que nosotros somos parte de Latinoamérica y que estos son nuestros pueblos hermanos tenemos que trabajar en construir, reconstruir, esto de... eh... de la trama social. Y ver de qué manera integramos, asimilamos y trabajamos promoviendo el desarrollo y la comunicación y que esos pueblos, bueno, si ya hay... No había casi nadie, y de golpe hay quince familias más que vinieron, están esas y mandan esos chicos a la escuela. Y ahí, ahí tenemos que buscar la forma de generar esa conexión, esa comunicación para que la gente pueda trasladarse más allá de que... porque un pueblo rural depende mucho del camino, y cuando los caminos no están bien mantenidos, cuando es... es un déficit que tenemos durante años, el tema de los caminos, bueno... el tren es la comunicación (01:38:12). Porque una persona podía venir a la farmacia, podía venir al médico de la Unidad Sanitaria”.</p>
d 02:41:15 h 02.42.26	Plano americano de Eulogio y Roberto Zungri con el celular y la medalla sobre la mesa. (Eulogio termina con las manos cruzadas al medio de su pecho).	<p>AUDIO SUCIO Y BAJO “Yo digo, yo irme a Entre Ríos, tengo todos mis familiares en Entre ríos. Pero irme... ya mis chicos son grandes y después empiezan los... y llevarlos no puedo arrancarlos de la</p>

		<p>cuenca de dónde ellos nacieron. Son de acá, ¿no? (Zungri: -¿sabés que el proyecto lo escribió él?) No puedo. Sé lo que es, este. Cuando habían en casa los ramales eran estaciones, cómo trabajaban me acuerdo. El viaje era a cien kilómetros. A Concordia, trabajaba. A Concordia en Pindapoy. Cuando cerraron los ferrocarriles, no había medio de transporte. Teníamos que ir a... entre ocho que trabajamos en Federal ahí, pedimos la nafta para los cien kilómetros y nos salía más caro que el tren. Cuando empezaron a comprar multimédios que vinieron de afuera la empresa, ya... nos empezaron a borrar. Y el tren no camina más. Ya no camina más. Y... y Federal no hay, se fueron la gente. Se fueron como yo”.</p>
--	--	---

b) RELATO INTERNO: Las ausencias (físicas y materiales)

TIEMPO	IMAGEN	SONIDO

c) RELATO INTERNO: ¿Quiénes se quedaron allí?

TIEMPO	IMAGEN	SONIDO

d) RELATO INTERNO: El cariño por el suelo

TIEMPO	IMAGEN	SONIDO

e) RELATO INTERNO: El interés/desinterés – esperanza/desesperanza puesta en la reactivación de un medio de transporte que una los pueblos

TIEMPO	IMAGEN	SONIDO
d 01:34:03 h 01:34:26	Plano pecho de Carlos Luna (con la mano en la barbilla) en el que se pueden observar el tazón y el telégrafo sobre la mesa y la pava	“Hay que ver dónde están los capitales, porque el capital es muy esquivo. Eh... por eso... Hay una marcha, que no sé si la habrán

	en la repisa del fondo.	escuchado alguna vez, que dice ‘combatiendo al capital’, ¿no? Eso se cambio ahora, porque el capital va a donde le conviene. Acá van e invierten en Punta del Este, nuestros... ¿cómo se llaman?... empresarios, ¿no? ¿y quién va a venir? ¿Van a venir de Bélgica a invertir acá? Yo no lo veo”.
d 01:55:55 h 01:56:47	Plano Cintura de Zungri mirando a la izquierda, con la zurda extendida al máximo.	“Imaginate. Un chico que nació en el año que se levantó el tren, hoy tiene 30 años y se crió sin el tren. Entonces ya no piensa en el tren como la alternativa. Nosotros, por ahí, lo vemos desde acá porque vemos que es una posibilidad de desarrollo, es esto es bueno. Pero, pero, por ahí va a estar resignado a que no. Y entonces, obviamente, se reclama por el camino y es legítimo el reclamo de tener un camino adecuado; porque la ambulancia, el médico tiene que llegar por el camino, a la escuela hay que salir por el camino (01:56:27: con la derecha arriba, la izquierda bajo y está echado atrás). Pero si estuviese esto, además de transportar a las personas, en la semana alas personas, a las pocas personas (baja mucho el audio) que hoy viven en estos pueblos permitiría pensar en un medio de transporte continuo. Y entonces al mejor otras personas puedan decir ‘bueno, yo me voy a radicar acá y me hago mi casa, porque ahí si puedo comprarme un terreno”.

f) Imágenes varias

TIEMPO	IMAGEN	SONIDO
d 00:33:43 h 00:34:16	Plano Cintura de Cena (con la mano izquierda en su pecho) en el que se ve la mitad del cuadro de JJ López, la locomotora y el teléfono de la repisa.	“El ferrocarril no es nuestro, es de todos. El ferrocarril fue un bien nacional. Es de todos. No es nuestro. Que nosotros tengamos más responsabilidad que ustedes para que esto ande, sí. Porque

		<p>nosotros también somos el ferrocarril.</p> <p>“Nosotros fuimos la carnadura del tren. Sin nosotros, el tren no marcha. Pero sin el fierro tampoco el tren anda. Sin nosotros hay una relación biunívoca, entre la carne y el fierro; entre el humo y el ruido.</p> <p>“Nosotros somos el ferrocarril. Y tenemos una responsabilidad mayor que cualquier ciudadano por eso. No todos somos ferroviarios; algunos laburaron nada más en el ferrocarril. Vos me dirás que es orgullo. Sí. Es orgullo”.</p>
00:42:50	Reproducción de una locomotora antigua en la biblioteca de Cena.	Ambiente.
d 00:43:48 h 00:44:12	Foto enmarcada de una locomotora antigua echando humo.	Ambiente.
00:44:30	Foto antigua de un obrero posando sobre una locomotora antigua.	Ambiente.
00:44:52	Farol utilizado por los guardas en la biblioteca de Cena.	Ambiente.
00:45:08	Telégrafo en la casa de Cena.	Ambiente.
00:46:00	Campana con la inscripción FCS.	Ambiente.
00:52:00	Comienzan las imágenes del tren nocturno con la llegada de la luz a los pueblos.	Ambiente.
d 01:03:00 h 01:04:00	Tren nocturno ingresa al túnel en Pipinas.	Ambiente.
02:39:33	Estación de Roberto Payró.	Ambiente.
d 02:44:12 h 02:44:34	Muy buen paneo desde el cartel de Payró hasta una carreta que se aproxima a la cámara.	Ambiente.
d 02:44:34 h 02:44:58	Carreta que avanza hacia la cámara.	Ambiente.
d 02:44:58 h 02:45:30	Paneo a derecha desde la carreta en primer plano saliendo de cuadro hasta el cartel pintado en los galpones de Payró.	Ambiente.
02:48:33	Cabina de teléfono y Delegación Municipal de Roberto Payró.	Ambiente.
d 02:49:03 h 02:45:00	Cartel pintado en la pared de Rufino de Elizalde.	Ambiente.

d 02:49:10 h 02:50:07	Cartel de cemento de Rufino de Elizalde.	Ambiente.
02:52:50	Vista de la estación ocupada de Rufino de Elizalde.	Ambiente.

g) RELATO EXTERNO: Surgimiento e importancia del tren en el mundo y en Argentina

TIEMPO	IMAGEN	SONIDO
d 00:09:09 h 00:10:10	Plano Cintura de Cena (con la mano izquierda en alto y en movimiento) en el que se ven la locomotora y la mitad del teléfono de la repisa.	“Nunca hubo una política de concientización de qué es realmente el ferrocarril bajo el punto de vista de integración nacional, regional, de vertebración de las regiones. Nunca lo hubo. Recién a partir de la desgracia, cuando viene Onganía, es que nosotros empezamos a estudiar seriamente. ¡Recién ahí! Porque la huelga del ’61 nosotros la ganamos, pero se nos fueron 60 mil compañeros, con la conca, con... la zanahoria de la indemnización. Pero nosotros no teníamos ningún proyecto; no hay ningún proyecto ferroviario que diga “en vez del Plan Larkin queremos esto”, “En vez del Plan Larkin queremos mejorar la productividad, queremos mejorar esto, queremos aumentar el presente, queremos mejorar, basta tanta”... ¡Yo lo viví. A mi no me lo va avenir a contar nadie! Basta del parte de enfermo, basta de esto... todo el prebendismo... porque la corrupción no llega únicamente cuando a vos te dan determinado <i>dinerillo</i> . La corrupción llega cuando el capataz o el juez que te permite le habla al “Negro” para que te de 15 días de vacaciones. La corrupción tiene hasta esos meandros”.
d 00:12:40 h 00:12:55	Plano Cintura de Cena (con las manos en la falda) en la que se ven la locomotora y el teléfono de la repisa completo.	“Entonces, no hay una política, no hubo políticas de Nación. No hubo políticas. Siempre hubo parches; si vos agarrás la historia, hubo parches de acá, de allá, de allá. No hubo un proyecto de Nación serio... que me guste o no me guste”.

d 00:14:32 h 00:15:27	Plano Cintura de Cena (recostado en la silla) en el que se ven la mitad del cartel de JJ López, la locomotora y la mitad del teléfono de la repisa	“5735 millones de pesos recibieron de subsidio con este Gobierno. ¿Qué han hecho con los ferrocarriles? ¿Sabés lo que podrían haber hecho con esa plata? Nada más que para esto, con la diferencia de que los trenes del interior no andan más. Se ha triplicado el déficit que llamaban ellos, con respecto al déficit anterior, con la diferencia de que había 85 mil trabajadores, andaban todos los talleres, los trenes llegaban a todos lados, los trenes a Buenos Aires andaban todos, no habían poblaciones despoblados, seguían andando trenes aguateros aunque sea rengueando, había trenes de la vacunación masiva para los niños del norte fundamentalmente, y andaban los trenes suburbanos. Con tres veces menos. Y ahora, tres veces más, anda sólo el suburbano... ¡y cómo! Tenés que sacarte un seguro de vida para andar. Ustedes que viven en La Plata lo deben saber mejor que yo”.
d 00:18:22 h 00:18:36	Plano Cintura de Cena (recostado en la silla) en el que se ven la mitad del cartel de JJ López, la locomotora y el teléfono de la repisa.	“¿Cuál es el papel que jugó el Estado? Desde el primer metro de riel que se coloca hasta el cierre, el Estado siempre intervino, siempre. Con subsidios, prebendas, préstamos, <i>emprestimos</i> ... Siempre. El Estado nunca fue neutral. Nunca”.

h) RELATO EXTERNO: Cierre del ramal La Plata-Magdalena/Pipinas, y por extensión del resto de los ramales del país

TIEMPO	IMAGEN	SONIDO
d 00:01:32 h 00:02:26	Plano americano de Cena echado hacia atrás y con las manos entrelazadas en su abdomen.	“Yo les digo que no, yo les digo que la época del Estado también era estricto. El horario es el horario. El ferrocarril no puede ser anarquía. Cuando me hablan del horario... El horario, cuando yo escribo mi libro, escribo en mi libro y digo ‘se acabó para mí el ferrocarril porque se acabó el horario. Nosotros tenemos un reloj. Si vos no diagramas el tren

		<p>no podés, sino es una anarquía. Hace pensar... En el ferrocarril tenés que pensar lógicamente. Vos no podés pensar que sale un tren o sale dos; no. Está todo diagramado. Es una lástima que no estén, pero la oficina de horarios que se hacía allá en la oficina cuando yo había llegado... ¿cómo se diagramaban? Con hilos de colores. Unas pizarras movibles, los trenes diagramados. Los compañeros de horario, hoy estaban ya diagramando el tren del invierno para el año que viene. Es una maravilla. Estaba todo sincronizado... todo, todo sincronizado. Y después llegó la informática. Pero la informática no pudo solucionar algunos problemas todavía”.</p>
<p>d 00:03:22 h 00:04:24</p>	<p>Plano Cintura de Cena (con la mano izquierda en el pecho) en el que se ven la locomotora y la mitad del teléfono de la repisa.</p>	<p>“Justo es el que crea Vialidad Nacional y se empiezan a crear las carreteras. Ahí empieza la competencia. Entonces los poderes, verdaderos poderes, le dicen a Justo que tiene que crear las carreteras y crea Vialidad Nacional y empiezan la construcción de las carreteras, paralelas a las vías de los ferrocarriles. Si vos agarrás la 188, vas entre el Sarmiento y el San Martín, al medio hasta Mendoza. Si vos agarrás la 7 va a Mendoza, la 8 va a Mendoza... va paralelo al tren. Va ahí ¡a veinte metros! Va la 8, va la 9, va al norte... va la 14 al to... Es decir, se diagrama porque hay un proyecto a largo plazo. Ellos trabajan a largo plazo. “Entonces, se empieza a instalar, ya en la propia época de Perón, continúa... Entonces ¿qué es? La construcción de carreteras es el subsidio encubierto que le da el Estado a la industria automotor, porque la industria del transporte automotor le pide mejores carreteras, porque le cobran un</p>

		miserio impuesto que hoy están pagando las carreteras”.
d 00:36:03 h 00:37:27	Plano Cintura de Cena (recostado en la silla con su mano en la cara) en el que se ve la mitad del cuadro de JJ López, la locomotora y el teléfono de la repisa.	<p>“Sí, sí, sí. Fue boicoteado. Siempre digo yo que hubo tres patas para boicotear y cerrar el ferrocarril: Los funcionarios, conversos y deshonestos... y ladrones; la industria del transporte automotor, encarnada en la Cámara de Industriales Ferroviarios (y mirá lo que te estoy hablando, ¿eh?... la sutileza); y los gorditos... los burócratas sindicales. Esos consintieron todo.</p> <p>“Antes, ya en la época del ’61, los dirigentes ferroviarios controlaban el ferrocarril a los funcionarios... Estos no eran socios. Acá se boicoteó al ferrocarril, allá... Hay nombre y apellido de los ladrones; de los que boicotearon el ferrocarril. Vos no te olvides nunca que acá el ferrocarril fueron poniéndose capas superpuestas de todos los el, la... la... prebenda de los... lo... los líderes políticos. Tanto de Frondizi como de Perón, cómo del segundo Perón, de Cámpora, que metían su gente ahí en el ferrocarril. Fueron quedando. Fueron capas corruptas que quedaron. Pero los núcleos corruptos del ferrocarril vienen de hace mucho. Y esas capas corruptas dependían de ellos, y hacían la vista gorda.</p> <p>“No, el ferrocarril fue boicoteado por adentro. ¡Por supuesto que fue boicoteado!: Con la clausura de trenes, no únicamente a Pipinas. Hay trenes a Rosario, trenes de larga distancia que dejaban a la gente varada... gente varada en las grandes estaciones. Pipinas y eso, es chiquito... y... y... y disimulable”.</p>
d 00:38:49 h 00:39:32	Imagen oscurecida por las nubes. Plano Cintura de Cena (con sus manos en la falda) en el que se ve la mitad del cuadro de JJ López,	“Acá nada ocurre por casualidad. Acá todo se planifica. Yo siempre he dicho, cuando me hablan del clasismo los compañeros de la

	la locomotora y el teléfono de la repisa.	<p>universidad, que yo siempre les dije: 'los verdaderos clasistas son los que están arriba'. Ellos se levantan a la mañana, le tocan pito a los trenes, le dicen 'tenemos que hacer tal cosa' y empiezan a verificar. Dicen 'bueno, el día que cerremos el ramal vamos a poner la luz. El día que cerremos esto, vamos a hacer esto. Pero hagamos todo. Entonces la gente... el daño es a medias'. Y la luz la iban a poner lo mismo.</p> <p>"Entonces, todo está programado. Acá nada ocurre por casualidad. En política, nada ocurre... nadie improvisa. Y menos la maldad. No estoy haciendo una moral. La maldad planifica todo.</p> <p>"¿Y por qué me pegaron?' 'No, que...' Y habían pensado hace mucho que te iban a pegar... hace mucho que te iban a pegar".</p>
--	---	--

j) RELATO EXTERNO: Reactivación de un medio de transporte que una los pueblos

TIEMPO	IMAGEN	SONIDO
d 00:15:38 h 00:16:28	Plano Cintura de Cena (recostado en la silla) en el que se ven la mitad del cartel de JJ López, la locomotora y la mitad del teléfono de la repisa.	<p>"Todo se puede recuperar. Son bienes materiales. Todo lo material se recupera. Todo... Todo... Recuperaron los ferrocarriles los franceses, los alemanes, los italianos después de la guerra, ¿por qué no los vamos a recuperar nosotros? ¿Quiénes somos nosotros? Lo que tenemos que apurarnos, que no se nos vayan, que no se sigan muriendo toda la cantidad de técnicos que tenemos todavía (16.04). Acá hay un Centro Nacional de Capacitación Ferroviaria, que es donde se capacitan todos los ferroviarios de América Latina. Está acá en... Temperley... Y todos los años hay colación de grado. Acá se vienen a capacitar los ferroviarios de América Latina. Y nosotros no tenemos... ¿Y saben quién son</p>

		nuestros familiares? Son nuestros maestros. Claro ¿cómo no vamos a recuperarlo? ¡Claro que lo podemos recuperar!”.
d 00:27:45 h 00:29:12	Imagen oscurecida por las nubes del exterior. Plano Cintura de Cena (echado hacia adelante) en el que se ven la mitad del cartel de JJ López, la locomotora y la mitad del teléfono de la repisa.	<p>“Yo creo que las estaciones deben dejar de ser lugares para hacer feria de platos. Yo creo que las estaciones tienen que ir un poco más allá, porque cada estación tiene su historia. Tampoco la descalificaría... Yo he tenido conversaciones con ellos. Nosotros lo vamos a apoyar. Nosotros lo apoyamos todo. Apoyamos mucho al provincial también. Nosotros hemos ido varias veces al provincial, a dar charlas... he llevado próceres allá, están chochos de la vida los pibes.</p> <p>“Entonces, todos esos emprendimientos nosotros los apoyamos. Nosotros no tenemos, no; rescatamos todo nosotros. Se están formando las galponías del Chaco. Ahora están transformando en grandes centros culturales las galponías del Chaco. Hay un amigo nuestro una... un geólogo que está trabajando ahí. Bueno, nosotros lo apoyamos al negro... Meta.</p> <p>“Ahora estuvo metido con los wichis y los tobas, dándoles de comer. Nosotros lo apoyamos ese emprendimiento. Nosotros estamos en contacto con los olivicultores de La Rioja. Pertenecen al Mo.Na.Re.F.A. Hay centros culturales, centros universitarios, hay un proyecto universitario que saca un libro ahora... se llama <i>Vías argentinas</i>, que lo comandaba el filósofo Rosichner, junto con Horacio González, el director de la biblioteca.</p> <p>“Nosotros nos hemos peleado mucho con ellos. Pero los apoyamos. Porque nosotros tenemos una mirada diferente. Nosotros</p>

		creemos que hay que luchar por el ferrocarril. Y, también, nosotros auspiciamos la cultura ferroviaria”.
d 01:32:20 h 01:33:22	Plano pecho de Carlos Luna en el que se pueden observar el tazón y el telégrafo sobre la mesa y la pava en la repisa del fondo.	“Hay un proyecto que están para hacer así, para andar ahí, como un vagón ¿no?, dando vueltas... que eso se llama... IVECOSUR. Es una Sociedad que tiene asiento en... Quiere agarrar ese ramal, prolongarlo con el provincial y llegar hasta Avellaneda. IVECOSUR... Está Zungri (Fernanda y Daniela: -aahhhh...). Zungri está por el lado de Bavio (Fernanda: -¿El microtren?). Bueno, eso sería para ahí, para ese lado. Pero después los de IVECOSUR quieren que... ellos piden un poquito más, empalmar acá este... por el lado de acá, de Los Hornos, que todavía hay la vía; y agarrar para allá. El terraplén está, pero yo lo he recorrido hasta donde me ha dado, hasta Seguí... Arturo Seguí... y está... los puentes quedaron, las vías no están, y después está usurpado eso. Hay gente viviendo ahí”.
d 01:39:03 h 01:39:48	Plano Pecho de Roberto Zungri (inclinado hacia su izquierda) con sus manos adelante y altas	“ <i>Por Nosotros</i> , desde aquella reunión que yo te contaba con esta gente de Cultura de Nación, empezamos a pensar en la fiesta, el nombre, hicimos talleres, técnicas grupales, surgió la idea de la huerta y otros proyectos más; el de... el contacto con la Sala de Faena, este... el taller de hilado artesanal de lana andina y telar. Generar desarrollo y generar autogestión, o sea que la gente pueda llegar a ganarse un mango con su trabajo... o sea, volver a recuperar eso, ¿no? Y entonces el grupo <i>Por Nosotros</i> se crea con una diversidad de personas, con una diversidad... de personas, desde, desde tod... desde... desde donde la mires”.

d 01:49:40 h 01:50:05	Plano Cintura de Roberto Zungri con la mano izquierda sobre la mesa.	“Esta gente es una empresa que fabrican carrocerías de minibases en fibra de vidrio e hicieron este prototipo pensando en esta movida que se... que se viene de recuperar esto de... de... de... del territorio. 700 pueblos son en provincia de Buenos Aires en condiciones de abandono o de fantasmas. ¡Es terrible!”
d 01:54:32 h 01:55:37	Plano Cintura de Roberto Zungri con las manos sobre la mesa en la que se ve un teléfono celular.	“Y bueno, los impedimentos son desde las vías que... como limpiar las vías, como cortar el pasto, el eh... el... Los impedimentos legales, bueno que, que hay gente dentro de la... de la Municipalidad que está viendo tener la... El primero era tener las estaciones; y eso se va logrando mediante convenios que se van firmando con ONABE, las estaciones están pasando a <i>tenencia precaria</i> (N.D.R.: <i>incluir graph explicativo</i>). Las estaciones de dentro del municipio de Magdalena están pasando a tenencia precaria de la Municipalidad. Después, este, por un lado... desde... de ellos, tienen que habilit... que homologarlo a este proyectito, tienen que tener las autorizaciones de Transporte y después tenemos que buscar la forma como para que pueda conveniar (sic) la Municipalidad con ellos y ver de qué manera lo podemos poner en funcionamiento (Daniela- ¿Y ustedes creen que se va a poder poner en marcha en lo próximo?) Y... y yo sí. Sí, yo... yo esto... Personalmente, yo creo que sí. Creo que nosotros seguimos laburando porque estamos convencidos de que sí, de que va a ser beneficioso”
d 01:56:55 h 01:57:37	Plano Cintura de Roberto Zungri. Se ve la mesa con un celular encima. Zungri se estira para tomar la medalla.	“Eulogio trajo la, la medalla de la última fiesta, que es el logo de la estación, ¿ves? Es el logo del grupo. Y el logo tiene, ¿ves que en el centro hay un grupo de personas abrazadas,

		no?, ¿íntimamente así unidas, agarradas, no? Este... como que todos estamos por todos. Estas son todas las cosas, este... los proyectos de artesanías de... de... de cosas que tenemos para poner en valor en cada uno de los pueblos y de las zonas de nuestra región. Pero la domina... al logo, la estación con el grueso de una formación ferroviaria”.
d 02:11:45 h 02:12:11	Plano Americano de Roberto Zungri (mirando a la derecha con los brazos abajo) y Eulogio (con sus brazos cruzados al pecho) con la medalla y el celular sobre la mesa.	AUDIO BAJO Y SUCIO Zungri- “Cuando decimos ‘por espacios vivos’, no sólo por el encuentro de la gente, por la muestra cultural, por el centro cultural que pueda funcionar allí, sino también ‘vivos’ en cuanto a que la estación fue creada para que allí paren algo... para recuperar ese algo. Ese medio de transporte que es barato, que en el mundo existe, que es subsidiado; y que acá los tecnócratas dijeron que no era económico. Y no midieron las actividades sociales”.
d 02:18:01 h 02:18:34	Plano Americano de Roberto Zungri (mano izquierda en la barbilla con gesto pensativo) y Eulogio (con sus brazos cruzados al pecho) con la medalla y el celular sobre la mesa.	AUDIO BAJO Zungri- “La idea es que de entrada funcione de Bavio... que podamos unir... Payró y Bavio ya lo unió. Ahora tenemos que pasar... y el delegado consiguió una maquinita prestada para fumigar las vías de nuevo para secar (porque crece mucho el pasto)... y como es liviano y es bajito... Porque puede parar en cualquier lado, tiene freno de disco... Una persona sale del campo y no tiene que ir a al estación. Se pone al lado de la vía y hace señas (se oye un murmullo de fondo) y frena. Entonces la persona sube ahí. ¡Es bárbaro!
d 02:19:15 h 02:19:43	Plano Americano de Roberto Zungri (echado atrás con la mano izquierda apuntando al cielo) y Eulogio (con sus brazos cruzados al pecho) con la medalla y el celular sobre la mesa.	“(Daniela- ¿y hasta La Plata ya es demasiado, no?) No. No... no es demasiado. Porque a 10 kilómetros, o sea... 16 para llá, derecho: Payró. 11: Arditi. Y 10: Correas, el primer pueblo de zona rural de La Plata. Y

		después de Correas, Arana, y... ¿no? (los tres restantes: -Sí, sí...) Arana. Y después Elizalde. Entre Arana y Elizalde creo que hay problema en las vías. Pero ya que llegue hasta Arana, ya está llegando a un lugar donde hay muchos otros medios de transporte”.
--	--	--

CASSETTE 10

SÍNTESIS DEL MATERIAL	
LUGARES VISIBLES	PERSONAS ENTREVISTADAS
Camino de tierra/ Ruta/ Interior del auto/ Roberto Payró/ Álvarez Jonte/ Las Tahonas/ Pipinas	Irene Lucía Pedemonte de Roso/ Domingo Amondarain

a) RELATO INTERNO: La vida con el tren (del pueblo y la personal de cada entrevistado)

TIEMPO	IMAGEN	SONIDO
Aprox. d. 00:03:35	Irene Lucía Pedemonte de Roso, vecina de Rufino de Elizalde. Plano pecho.	“Había más cosas, más movimiento, no para nosotros sino para la gente que vivía más lejos (...). Mi marido era ferroviario”.
d. 00:04:40 h. 00:05:39	Irene Lucía Pedemonte de Roso, vecina de Rufino de Elizalde. Plano pecho.	“El tren era maravilloso (...). Vivíamos en la Estación de Arana (...). No pagábamos boleto... era lindo pero se perdió todo”.
00:10:19	Irene Lucía Pedemonte de Roso, vecina de Rufino de Elizalde. Plano pecho.	“¿Por qué se quedó a vivir en Elizalde?” “Porque teníamos este lote (...), mi suegro era ferroviario”.
d. 00:11:06 h. 00:11:35	Irene Lucía Pedemonte de Roso, vecina de Rufino de Elizalde. Plano pecho.	“¿Cómo era la familia ferroviaria?” “El jefe era como el Presidente (...)”.
d. 00:14:21 h. 00:14:50	Irene Lucía Pedemonte de Roso, vecina de Rufino de Elizalde. Plano pecho.	“Viajaban las maestras, los que estudiaban (...)”.
00:14:56	Irene Lucía Pedemonte de Roso, vecina de Rufino de Elizalde. Plano pecho.	“¿Vivían en las estaciones?” “En algunas sí (...). El jefe tenía que vivir en la estación”.
00:15:21	Irene Lucía Pedemonte de Roso,	“¿Funcionaba bien el FFCC?”

	vecina de Rufino de Elizalde. Plano pecho.	“Sí”.
00:19:00	Irene Lucía Pedemonte de Roso, vecina de Rufino de Elizalde. Plano pecho.	“Mi marido no dejaba salir el tren hasta que no llegaban mis hijas”.
d. 00:29:29 h. 00:34:23	Domingo Amondarain, tambero de Bavio.	“Pero vos querés saber del FFCC... Yo te voy a explicar. Cuando yo tenía 13 años, mi padre se enfermó y tuve que salir con el carro, tuve que venir yo (...). La calle estaba muy mala y me encajaba. Y venía el tren y a veces te esperaba unos minutos... El jefe de la estación sabía (...). Uno le decía `jefe, falta Domingo`, el sabía si era costumbre (...). Había que ser muy respetuoso del tren (...) Uno veía el humo del tren, todos te ayudaban a llevar los tarros. En el primer vagón iba la leche a Constitución. Venían 70 carros con tarros de 20 litros. Cada tambero tenía su color (N.D.R. explica el porqué y se para a buscar un tarro con el cual hacer la demostración).
d. 00:34:45 h. 00:35:20	Domingo Amondarain, tambero de Bavio.	“Este era el tarro y le ponías la boleta (...). Cada tambero mandaba litros según...”.
00:36:29	Domingo Amondarain, tambero de Bavio.	“En Constitución había un lechero adonde iban los tarros y se distribuía... En Avellaneda, en Wilde cada uno tenía su lechero... Cuando vienen los tarros acá se mezclan, venían de a 3 atados, y el FFCC los tiraba a la tarde. Por eso era importante el color (...). Todo se ordenaba... no es tan fácil... había mucha confianza (...). Acá nosotros teníamos un hombre para acondicionar los tarros... estaba canchero, también le depositamos la confianza al ser humano (...)”.
00:41:38	Domingo Amondarain, tambero de Bavio.	“¿Por qué Bavio era una cuenca lechera?” “El año 35 cuando yo vine a Bavio... acá era zona chacarera, la cuenca de Bavio tiene tierras muy buenas. En el año 32 vino la ceniza.

		<p>La ceniza se vino volando de las cordilleras... cuando cayó malogró el trigo, y tambos había pero muy poco. Los chacareros eran todos de 7 hectáreas, muy trabajadores. Había un negocio de ramos generales -`Marcetti`-, le daba a estos chacareros a que paguen sus cosas a cambio de cosecha. Pero en el 32 no pudieron pagar (...). Pero cuando yo vine estaba en pleno la langosta... lo que encuentra va comiendo y le comió toda la cosecha (...). Así sucedió con los trigos, los maíces... Otra vez el señor Marcetti, el chacarero no le pudo pagar. En el año 34 viene una seca interminable, se funde Marcetti, se funden todos juntos, chacarero y almacenero. Entonces ¿qué pasó? A muchos de esos chacareros (...). Los pocos tamberos que había eran vascos y los chacareros italianos... Empiezan los chacareros con las vaquitas y siguen... Año 35, 36, ahí empieza a fomentarse los tambos, la cuenca lechera, muchos tambos pero chicos (00:49:06). Hasta que llega... esta época era el gran fuerte del FFCC y hasta que no termina la guerra en España no venían extranjeros. Ustedes han tenido la suerte de encontrar a uno de los pocos vascos pre-guerra que quedan...”.</p>
d. 00:50:50 h. 00:52:00	Domingo Amondarain, tambero de Bavio.	<p>“En el año 40, empiezan a cambiar un poco las cosas, mucha miseria, una miseria incalculable. Empieza el FFCC muy fuerte, no sólo Bavio, Payró, Vieytes, no tanto Verónica y Pipinas porque de allá salía a las 5. Ellos se ocupan de la caseína, para hacer los peines (...). Todo producto de los tambos”.</p>
d. 00:53:16 h. 00:56:10	Domingo Amondarain, tambero de Bavio.	<p>“Después el tren en el año 45 se achica. Hasta ahí no era leche sola. Querías mandar pavas... mucha encomienda. Se achica porque</p>

		hacen la ruta 36, camino Costa Azul, cuando vino el asfalto lo llamaban... Empiezan a venir las camionetas. La mitad ya se fueron con los camiones y la otra mitad a Bavio. De este lado no había tambos (N.D.R. explica el porqué aunque de forma compleja)".
00:56:15	Domingo Amondarain, tambero de Bavio.	"Se empieza a achicar el FFCC. Ya no traía la leche a Bavio sino a Costa Azul".
00:56:45	Domingo Amondarain, tambero de Bavio.	"El FFCC lo precioso que era. En Bavio se juntaba con los trenes que venían de Atalaya y Magdalena (...)".
d. 00:57:44 h. 00:59:21	Domingo Amondarain, tambero de Bavio.	"Bavio era un lugar de mucho movimiento. Se acostumbraba... las chicas iban a pasear y los viernes pasaba el tren con los marineros... Un tipo de armonía muy lindo. Acá hay un matrimonio. Ella era de Verónica, él de Bavio... Acá los llamamos los novios del tren".
d. 00:59:26 h. 01:01:53	Domingo Amondarain, tambero de Bavio.	"¿Qué pasa cuando el FFCC deja de funcionar?" "Nada. Cuando se hizo el asfalto los micros empezaron a venir por la ruta 11. Ahí muere el FFCC. Igual podría haber venido con menos vagones. La verdad no... Hay que mostrar otra cosa. Con el tiempo nos hemos dado cuenta que el FFCC es más sólido, más barato... por eso ahora queremos... una orden nacional... Lo dejamos ir muy fácil".
01:02:15	Domingo Amondarain, tambero de Bavio.	Cuenta que, cuando cerró el ramal, no se manifestaron.
01:09:33	Domingo Amondarain, tambero de Bavio.	"Los argentinos en el FFCC no podías mandar nada. Te lo robaban todo. El presupuesto de gasto del FFCC era incalculable, yo no quiero decir que por eso se cerró, pero sí, los argentinos... En otros países que son razas puras no pasa nada, le echamos la culpa a los negros y somos nosotros..."

b) RELATO INTERNO: Las ausencias (físicas y materiales)

TIEMPO	IMAGEN	SONIDO
d. 00:02:59 h. 00:03:30	Irene Lucía Pedemonte de Roso, vecina de Rufino de Elizalde. Plano pecho.	“Desde el momento en que sacaron los trenes, esto quedó muerto (...). Mucha gente venía de Pipinas (...). Cambió muchísimo”.
00:07:30	Irene Lucía Pedemonte de Roso, vecina de Rufino de Elizalde. Plano pecho.	(Sobre el conocimiento del cierre del ramal) “Se sabía (...). Cuando pasaba el tren la gente gritaba porque no querían que dejara de pasar (...)”.
00:11:38	Irene Lucía Pedemonte de Roso, vecina de Rufino de Elizalde. Plano pecho.	“¿Volvió a los pueblos luego del cierre del ramal?” “A algunos sí (...). A algunos los encontré mejor, a otros peor (...). Arana está hecho... Bavio está mejor porque tienen la esperanza de que pase... aunque yo no lo creo”.
00:16:15	Irene Lucía Pedemonte de Roso, vecina de Rufino de Elizalde. Plano pecho.	“Esta zona no creció, sino las casillas”.
00:18:27	Irene Lucía Pedemonte de Roso, vecina de Rufino de Elizalde. Plano pecho.	Relata que antes de cerrar el ramal, pintaron todas las estaciones del ferrocarril.
d. 01:05:48 h. 01:09:04	Domingo Amondarain, tambero de Bavio.	“Acá tenemos a Payró que está en avance por las hectáreas de kiwi (...), la escuela secundaria agraria en Payró (...). Yo creo que en ese caso el FFCC ayudaría”.

c) RELATO INTERNO: ¿Quiénes se quedaron allí?

TIEMPO	IMAGEN	SONIDO

d) RELATO INTERNO: El cariño por el suelo

TIEMPO	IMAGEN	SONIDO

e) RELATO INTERNO: El interés/desinterés – esperanza/desesperanza puesta en la reactivación de un medio de transporte que una los pueblos

TIEMPO	IMAGEN	SONIDO
00:11:38	Irene Lucía Pedemonte de Roso, vecina de Rufino de Elizalde. Plano pecho.	“¿Volvió a los pueblos luego del cierre del ramal?” “A algunos sí (...). A algunos los encontré mejor, a otros peor (...). Arana está hecho... Bavio está mejor porque tienen la esperanza de que pase... aunque yo no lo creo”.
d. 00:12:48 h. 00:14:07	Irene Lucía Pedemonte de Roso, vecina de Rufino de Elizalde. Plano pecho.	“Yo no creo... No hay vías. ¿Cuánto sale hacer eso? Yo no creo...” (Luego comienza un debate de tono informal respecto de esta temática).
d. 01:02:40 h. 01:05:20	Domingo Amondarain, tambero de Bavio.	“Yo pienso que la forma en que se dan las cosas, el FFCC va a volver (...). Hay que hacer ambiente y se está haciendo. Hasta Verónica no hay ningún pueblo que tenga los medios de Bavio (N.D.R. nombra a los demás pueblos, y luego continúa hablando de Bavio y de Verónica, y del posible ocaso de éste último)”.

f) Imágenes varias

TIEMPO	IMAGEN	SONIDO
d. 00:06:48 h. 00:07:13	Irene Lucía Pedemonte de Roso, vecina de Rufino de Elizalde. Plano pecho.	“De Ignacio Correas nos fuimos a Arana (...), a Ferraris (...), a empalme Magdalena (...), a Abasto (...)”.
d. 00:09:40 h. 00:10:13	Irene Lucía Pedemonte de Roso, vecina de Rufino de Elizalde. Plano pecho.	(Sobre el lugar que más le gustó) “Algo de La Pampa (...)”.
d. 00:15:39 h. 00:16:00	Irene Lucía Pedemonte de Roso, vecina de Rufino de Elizalde. Plano pecho.	“Yo vivo acá desde hace (...), pero en realidad toda la vida”.
00:18:04	Irene Lucía Pedemonte de Roso, vecina de Rufino de Elizalde. Plano pecho.	Narra una anécdota relacionada a los vagones. “Cuando se pintaba se hacía una familia”.
00:22:57	Domingo Amondarain, tambero de Bavio.	“Yo soy vasco venido de allá. Vine a Bavio allá por el 36, no... 32, y ahí empecé mi carrera de vida en la cuenca de Bavio, Ignacio Correas (...)”.

00:23:58	Domingo Amondarain, tambero de Bavio.	“Yo vengo a los 6 años y me colocan en una casa de Ignacio Correas para que me enseñaran a hablar porque yo soy vasco-francés (...). Hasta que salí y empecé a trabajar de boyero (...). Es el trabajo más elemental para un chico que `jandá allá!`... es el trabajo más ingrato que tiene el campo... Ahí te manda el patrón, tu compañero (...), y ahí trabajé hasta que pasé a ordeñador... es como una carrera porque el chico tiene el deseo de ordeñar... Ya siendo peón, teniendo 16 años me fui a Wilde porque era todo campo (...). Después falleció mi padre acá, tuvo mala suerte, no triunfó, murió pobre, lo mató el carro. Me tuve que venir porque estaba mamá sola (...), en el año 43”.
d. 01:16:03 h. 01:20:25	Domingo Amondarain, tambero de Bavio.	“En todo el país se abandonó el campo. En el año 70 empieza a venir un sistema de trabajo extranjero, y los que empezaron a mover el campo es el grupo CREAS (...). Yo acá en el 73 formé un grupo CREAS (...)”.
01:20:37	Imágenes para la presentación del documental I (no llega a verse todo el título).	No tiene.
d. 01:22:50 h. 01:24:33	Imágenes para la presentación del documental II (mejor que la anterior toma).	No tiene.
01:24:44	Interior del auto. Camino de tierra.	Conversación en el vehículo.
01:25:41	Interior del auto.	Conversación donde se utilizan los datos de las hojas cedidas por Tricerri.
d. 01:26:11 h. 01:28:05	Interior del auto. Fernanda y Daniela, parte I.	Actuación buscando la casa de Dodi Remorini.
d. 01:28:10 h. 01:29:27	Interior del auto. Fernanda y Daniela, parte I.	Actuación buscando la casa de Dodi Remorini.
01:29:40	Club Roberto Payró.	No tiene.
d. 01:41:16 h. 01:41:45	Desde dentro del auto en movimiento.	“Te hago una pregunta, ¿para ir a Vieytes?”. (Respuesta en off).
d. 01:41:56	Paisaje arbolado.	No tiene.

h. 01:43:25		
d. 01:43:29 h. 01:44:22	Desde dentro del auto en movimiento.	Conversación donde se teatraliza Bavio vs. Mansilla.
01:44:28	Estación de Álvarez Jonte, plano general. Luego se realiza un zoom al cartel (no llega a distinguirse).	No tiene.
01:46:28	Cartel de la estación de Álvarez Jonte.	No tiene.
01:47:20	Plano general de la estación de Álvarez Jonte y sus alrededores.	No tiene.
d. 01:47:55 h. 01:53:15	Camino rutero muy pintoresco (con colores verdes y agua, y cielo nublado).	No tiene.
01:54:53	Paisaje con gotas de lluvia (artístico).	No tiene.
d. 01:57:21 h. 01:58:40	Estación de Las Tahonas, tomada de lejos.	No tiene.
01:58:41	Fábrica Corcemar.	No tiene.
01:59:55	Camino arbolado de Pipinas, que se inicia en Corcemar y finaliza en la plaza central.	No tiene.
d. 02:07:14 h. 02:08:29	Banco de la plaza de Pipinas.	No tiene.

g) RELATO EXTERNO: Surgimiento e importancia del tren en el mundo y en Argentina

TIEMPO	IMAGEN	SONIDO

h) RELATO EXTERNO: Cierre del ramal La Plata-Magdalena/Pipinas, y por extensión del resto de los ramales del país

TIEMPO	IMAGEN	SONIDO

i) RELATO EXTERNO: Racconto sobre la situación en la que quedaron los poblados. Pueblos en riesgo de desaparición en la República Argentina

TIEMPO	IMAGEN	SONIDO

--	--	--

j) RELATO EXTERNO: Reactivación de un medio de transporte que una los pueblos

TIEMPO	IMAGEN	SONIDO

DVD 1 (RECONSTRUCCIONES)

SÍNTESIS DEL MATERIAL	
LUGARES VISIBLES	PERSONAS ENTREVISTADAS
Reconstrucción periodística sobre el cierre del ramal/ Reconstrucción del recorrido del ferrocarril por las estaciones a través del juego de las niñas.	-----

a) Imágenes varias

TIEMPO	IMAGEN	SONIDO
d 00:33:36 h 00:34:01	Estación La Plata.	Ambiente.
d 00:35:50 h 00:36:17	Estación Rufino de Elizalde (cantan la canción de Barney).	Ambiente.
d 00:36:48 h 00:36:56	Estación de Arana (¡pobre tren!, ¡pobre tren!).	Ambiente.
d 00:37:20 h 00:38:20	Estación Ignacio Coreas (¡chucu chu!).	Ambiente.
d 00:38:37 h 00:39:45	Estación Bartolomé Bavio (No es un tren de carga, es un tren de pasajeros).	Ambiente.
d 00:39:57 h 00:40:17	Estación de Roberto Payró.	Ambiente.
d 00:40:40 h 00:40:51	Estación de Vieytes (el vagón de pasajeros “jinetea” sobre la locomotora y el furgón en primer plano).	Ambiente.
d 00:41:55 h 00:42:14	Estación de Álvarez Jonte (carrera de vagones. Pierde el “trecito de carga”).	Ambiente.
d 00:42:25 h 00:42:50	Estación de Las Tahonas (no hay nadie en estas estaciones, son todas iguales).	Ambiente.
d 00:43:29	Estación de Verónica (Está el tren	Ambiente.

h 00:44:08	de carga y el de pasajeros; falta el del lechero).	
d 00:44:26 h 00:44:46	Estación de Las Pipinas (El tren se va, el tren se va...).	Ambiente.
d 00:47:06 h 00:47:27	Estación de Las Pipinas (otra toma que puede servir).	Ambiente.
d 00:49:54 h 00:50:14	El tren ingresa al túnel y la cámara funde a negro.	Ambiente.
d 00:49:54 h 00:50:14	Plano detalle desde el túnel del ingreso de la locomotora.	Ambiente.

b) RELATO EXTERNO: Cierre del ramal La Plata-Magdalena/Pipinas, y por extensión del resto de los ramales del país

TIEMPO	IMAGEN	SONIDO
d 00:13:50 h 00:16:45	Plano general medio de los actores. Él tipea en la máquina y ella escribe en el cuaderno.	Al principio puede tomarse el audio original para reproducir como secundario en el material final, porque se oye el canto de los pájaros.
d 00:23:26 h 00:23:50	Plano general medio de los actores. Raúl se para y queda la tapa expuesta en plano.	Se oye sólo el tipeo, el carretel de la máquina de escribir
00:30:00	Plano detalle de la tapa de Clarín sobre el mundial '78.	Ambiente.
d 00:30:02 h 00:30:04	Plano picado de perfil a Raúl con el diario en manos.	Ambiente.
d 00:31:47 h 00:31:50	Plano detalle de la escritura de la carta (hay un paneo ascendente hasta la cara).	Ambiente.

DVD 2 (FIESTA EN BAVIO)

SÍNTESIS DEL MATERIAL	
LUGARES VISIBLES	PERSONAS ENTREVISTADAS
Estación de Bavio y alrededores	Breve entrevista a Marcela, dueña de "Los Vagones"/ Discurso en off de Roberto Zungri

a) Imágenes varias

TIEMPO	IMAGEN	SONIDO
00:00:01	Microtren siendo revisado para	Ambiente.

	posteriormente arrancar su marcha (balance deficiente).	
00:02:30	Arranca el microtren mientras se observa gente en el andén.	Ambiente.
00:03:02	Cartel de la estación de Bavio. Puestos de venta. Gente alrededor.	Ambiente.
00:03:21	Zoom al cartel de la estación de Bavio (un poco torcido).	Ambiente.
00:03:54	Daniela, Fernanda y Juan Montiel en cuadro.	Ambiente.
00:04:23	Motor del microtren.	Ambiente.
d. 00:06:00 h. 00:06:20	Camino por las vías del tren (buena composición de la imagen).	Ambiente.
d. 00:07:36 h. 00:09:36	Dueña de "Los Vagones" hablando frente a cámara.	Cuenta su iniciativa y da su visión respecto de la problemática de Bavio.
00:09:37	Puestos de venta y bandera argentina flameando.	Ambiente.
d. 00:10:34 h. 00:12:10	Andén. Estación de tren. Cartel de la estación de Bavio. Batucada de fondo.	Ambiente.
00:12:17	Casa de Walter, fotógrafo que se sumó al viaje. Calle Almafuerce (caminata en ella). Bicycleteada. Portales de las casas. Bicycleta sin candado.	Ambiente.
00:14:32	Vía férrea. Cámara en el piso que toma a gente caminando y detenida en el andén.	Ambiente (música folclórica de fondo).
00:15:51	Estación de Bavio tomada desde lo alto. Se realiza un zoom al andén, donde hay gente caminando.	Ambiente.
d. 00:17:23 h. 00:19:00	Cámara en piso realiza una toma al pasto que rodea las vías hasta irse de foco adrede (buena composición del cuadro). Nuevamente se realiza la misma toma.	Ambiente.
d. 00:19:06 h. 00:20:14	Hombre mayor parado en el andén (toma torcida). Luego se le realiza un primer plano. Posteriormente la cámara sigue el movimiento de la persona.	Ambiente.
00:20:24	Zoom al cartel "Por nosotros" (se logra distinguir bien a los	Ambiente.

	00:20:44).	
d. 00:24:49 h. 00:27:13	Pies y piernas de la gente cruzando las vías del tren.	Ambiente.
d. 00:27:15 h. 00:29:38	Calle Almafuerde. Gente comiendo y caminando en la calle. Casas.	Ambiente.
d. 00:29:45 h. 00:35:08	Niños y jóvenes bailando folclore.	Ambiente.
00:35:59	Grupo de teatro le canta al tren (sin balance de blanco).	Canciones.
00:39:28	Casa de la estación de Bavio (buena imagen).	Ambiente.
00:42:08	Calle Almafuerde.	Ambiente.

b) RELATO EXTERNO: La lucha por la vuelta del tren

TIEMPO	IMAGEN	SONIDO
d. 00:23:51 h. 00:25:10	Andén y estación de Bavio.	Se oye el discurso de Roberto Zungri. Primero hace hincapié en el tren lechero. Luego expresa: “Seguimos con la idea fija de la reactivación del ramal”.

PRIMER GUIÓN DE EDICIÓN
-PREVIO A LA ISLA DE EDICIÓN-

CASSETTE	TIEMPO	IMAGEN	SONIDO
		Placa en negro.	Comienzan a escucharse las palabras de las niñas.
DVD 1	d 00:37:20 h 00:38:20		¡Chucu chu!
DVD 1	d 00:43:29 h 00:44:08		Está el tren de carga y el de pasajeros; falta el del lechero.
DVD 1	d 00:42:25 h 00:42:50		No hay nadie en estas estaciones, son todas iguales.
DVD 1		Aparece la imagen de las niñas jugando (tomar porciones de las imágenes como si se tratara de adelantar el tiempo en un DVD).	Comienzan a escucharse sus risas. De a poco, la canción instrumental de Alberto D'alessandro va ocupando el primer plano sonoro, hasta apagar el sonido ambiente.
Cassette 1	00:05:52	Panorama del cielo de Pipinas	Continúa la música de fondo.
Cassette 1	02:38:00	Plaza y juegos del Hotel Corcemar.	Continúa la música de fondo.
Cassette 2	00:38:50	Camino de tierra y árboles en Pipinas, postal representativa del lugar.	Continúa la música de fondo.
Cassette 3	02:47:03	Niño jugando en la hamaca...	Continúa la música de fondo.
Cassette 7	d. 00:42:48 h. 00:43:00	Calle de Correas donde se observa un auto pasar...	Continúa la música de fondo.
Cassette 3	d. 00:52:15 h. 00:52:51 (Queda invertido en el final)	Cartel de la Estación Verónica y gente en movimiento (la toma debe moverse hacia atrás y debemos recordar que el cartel Verónica no debe ser legible. Intercalar planos generales con planos cortos)	Continúa la música de fondo.

		(Jugar con el “Cómo se hace para contar la historia de una Buenos Aires que en vez de ir para adelante -la imagen va en sentido normal-, fue para atrás -la imagen va para atrás y podría pasarse a sepia-”)	<p>Cuando la imagen comienza a ir para atrás (se ve la vía muerta de la estación Verónica con la gente), la música pasa a un segundo plano y empieza la voz en off.</p> <p>Voz en off: “Cómo hacemos para contar la historia de una Buenos Aires que en vez de ir para adelante, fue para atrás...Cómo hacemos para regresar a un sitio que una vez vio partir un tren y se quedó esperando. De qué manera caminar un pueblo de nostálgicos eternos que aún lloran un transporte que fue mucho más que eso. Cuántas historias guardarán esos andenes desiertos marcados por la presencia y ausencia del tren.</p> <p>Respuestas exactas no tenemos, sólo proponemos un viaje. Un viaje de vuelta. Y a partir de ahí, echarnos a andar... Recolectando historias de estación. Tal vez cuando lo culminemos, encontremos al fin la forma de hablarles sobre estos tantos hijos de la Buenos Aires que los parió”.</p>
Cassette 7	d. 01:06:00 h. 01:07:13 (Queda invertido en el final)	Hombre al costado de una calle de Correas esperando el micro. Inmediatamente se lo toma y la cámara sigue el recorrido del vehículo hasta que éste desaparece de escena (en sentido inverso).	Voz en off en primer plano. Música instrumental en segundo plano.
Cassette 3	d. 01:03:00 h. 01:03:56 (Queda invertido en	Comienza a transitar por la plaza de Verónica un hombre grande caminando.	Voz en off en primer plano. Música instrumental en segundo plano.

	el final)		
Cassette 7	d. 00:57:00 h. 00:57:07 (Queda invertido en el final)	Niño andando en bicicleta por las calles de Correas. También se observa pasar a un auto.	Voz en off en primer plano. Música instrumental en segundo plano.
Cassette 9	d. 02:44:34 h. 02:44:58 (Queda invertido en el final)	Carreta que avanza hacia la cámara.	La música desaparece y se comienzan a escuchar las frases en off de los entrevistados, que se detallan a continuación de las imágenes (el ingreso de dichas frases queda sujeto a la duración de la voz en off).
Cassette 3	d. 00:47:00 d. 00:47:30 (Queda invertido en el final)	Hombre que lleva su bicicleta (en movimiento).	Frases de los entrevistados detalladas a continuación.
Cassette 3	d. 00:49:08 (Queda invertido en el final)	Se cruzan dos autos frente a las vías de la estación Verónica.	Frases de los entrevistados detalladas a continuación.
Cassette 6	d. 00:45:24 (Queda invertido en el final)	Ciclista que saluda y luego se hace paneo a derecha en los alrededores de la estación de Bavio.	Frases de los entrevistados detalladas a continuación.
DVD 2	d. 00:17:45 h. 00:19:00 (Queda invertido en el final)	Cámara en piso realiza una toma de pasto...	Frases de los entrevistados detalladas a continuación.
Cassette 1	00:30:35		(Estas frases comienzan a escucharse sobre las imágenes una vez que finaliza la voz en off y la música). “Después de tantos años, que se terminara el tren...” (Quicho)
Cassette 1	00:31:44		“Quedó todo aislado, se terminó todo...” (Quicho)
Cassette 2	01:10:20		“... está todo quieto, porque no se mueve nada, parece sí, un pueblo fantasma” (Luis).
Cassette 3	02:15:19		“Y después todo fue para atrás” (Angélica).
Cassette 3	00:27:00		“No hay nada. Son pueblos muy chiquitos. No tienen gente”

			(Coco).
Cassette 3	01:22:08		“No existe más nada” (Hugo Olaiz).
Cassette 4	02:14:47 aprox.		“No nos queda nada ya casi acá. Todo para atrás” (Rubén – buscarla porque el texto es muy largo-).
Cassette 4	00:52:55		“Yo me quedo con lo de antes” (Dodi).
Cassette 4	02:12:52...		“Y todo es así, y todo se fue perdiendo” (Rubén, buscar en una frase muy extensa).
Cassette 4	01:11:47		“Yo pienso que acá hemos retrocedido” (Dodi).
Cassette 4	01:42:42		“Entonces no hay vida, esto es lo que tienen los pueblos” (Dodi).
Cassette 4	02:48:19		“Abandonado, no hay nadie. No te cruzás con nadie en la calle” (Tina).
Cassette 5	00:52:31		“Siempre digo que hay que volver a lo de antes, a lo de antes” (Catalina).
Cassette 5	d. 01:50:25 h. 01:52:18		“Yo pienso a veces que es muy poco el progreso... esto ha ido para atrás” (Chacho).
Cassette 6	02:26:52		“Y bueno, desde ahí se empezó a retroceder, a llegar a dónde estamos ahora” (Iraúl).
Cassette 7	02:04:45		“Las cosas como que no... se mueven” (Cardaci).
Cassette 7	02:03:29		“Todo está yendo un poco para atrás” (Cardaci).
Cassette 10	d. 01:20:37 h. 01:23:50	Presentación Scrabel (Utilizar el trayecto hasta la mesa de la primera toma y el título y tablero de la segunda).	El “para atrás” de la frase anterior queda resonando como eco, acompañando los pasos del retroceso de la imagen de presentación (Scrabel).
			Efecto de corte: sonido de campana
DVD Los durmientes + DVD Lumière	d. 00:00:01 h. 00:01:00	Imágenes de los trenes del Ferrocarril Roca que se entremezclarán con las imágenes de la llegada del tren a la ciudad (Lumière).	(Imágenes de Los Durmientes con sonido original). Voz en off: “Hoy las campanas ya no se resuenan en estos suelos pampeanos... Pero no nos apuremos tanto... Ésta, como

		En las primeras, debe aparecer una inscripción que indique: Buenos Aires, Argentina. En las segundas: Europa.	<p>todas las historias, tiene un principio. ”</p> <p>(Efecto de sonido: rebobinado).</p> <p>(Las imágenes se entremezclan con el video de Lumiere, acompañadas del efecto de rebobinado)</p> <p>Voz en off: “Y qué les parece si empezamos por ahí”.</p>
Cassette 8	d. 02:20:35 h. 02:22:13	<p>Juan Carlos Cena, autor de El Ferrocidio. Plano pecho.</p> <p>(INCLUIR VIDEOGRAPH: Juan Carlos Cena. De sangre: ferroviario. De oficio: escritor. Debe simular ser un boleto de tren: en el boleto primero aparece el nombre del entrevistado y posteriormente – buscar un silencio en el relato- se escucha el sonido del picar de boleto que en imagen se traduce en un agujero pequeño).</p>	<p>(Las palabras del entrevistado deben pisar las imágenes anteriores, en su final).</p> <p>“A nivel mundial el FFCC surge en la época de la Revolución Industrial, es cuando aparece la termodinámica, es cuando aparece el vapor (...) La Revolución Industrial tiene que ver con el vapor, con la termodinámica. Al descubrir la fuerza del vapor, Stephenson descubre que esa fuerza de vapor le puede permitir mover una máquina. La primera locomotora, la máquina esa que hace Stephenson, es la primera locomotora de fábrica que anda por unos rieles, y a partir de ahí, de Stephenson y de otros, y de otros que las van perfeccionando es cuando descubren de que revolucionan también el transporte, es la revolución del transporte, el abaratamiento del flete, es la rapidez del flete, y no únicamente porque transporte sino porque integra regiones y pasa por lugares que no tiene nada que ver más con el tiempo, ni tiempo de lluvia, ni tiempo de nevada, ni de sequía, el tren anda siempre, entonces es la virtud del vapor, esa tecnología que se llamó termodinámica que todavía</p>

			subsiste en muchos lugares del mundo”.
Creación digital		Planisferio en el que se marca una vía que se extiende, desde Europa a la Argentina, y en la cual circula un tren que acompaña la prolongación.	Efecto de sonido de tren en marcha.
Cassette 8	d. 02:23:30 h. 02:24:31	Juan Carlos Cena, autor de El Ferrocidio. Plano pecho.	“Acá tenemos 2 diagramas tenemos en Argentina, que es el de los FFCC ingleses coloniales y tenemos el FFCC del Estado que se empieza a desarrollar a partir del principio del siglo pasado con el auspicio de los conservadores, con Figueroa Alcorta. Figueroa Alcorta es el que transforma los FFCC de fomento primero, después en FFCC del Estado”.
Cassette 8	d. 02:29:18 h. 02:29:28	Juan Carlos Cena, autor de El Ferrocidio. Plano pecho.	“Acá el FFCC cumple un papel fundamental, en este país, que es la integración territorial. Y lo cumple en parte fundamental después de la nacionalización con más razón”.
Creación digital		Mapa de Argentina donde se muestran las vías ferroviarias (antiguas), y en donde se enfatiza – titilando- el trazado férreo La Plata-Magdalena/Pipinas.	El titular del trazado La Plata-Magdalena/Pipinas va acompañado del efecto sonoro del latir de un corazón.
Cassette 9	d 01:35:23 h 01:38:18	Plano Cintura de Roberto Zungri. (INCLUIR VIDEOGRAPH: Roberto Zungri. De esencia: buen vecino. De premio: Secretario de Cultura de Magdalena. Debe simular ser un boleto de tren: en el	“Si analizamos que el tren fue, eh... para esta zona, cuando ingresa el 18 de mayo la primera formación ferroviaria, se genera hasta Magdalena y después hasta Las Pipinas, pasando por todas las estaciones, todo una... una integración del territorio y desarrollo en los distintos pueblos”.

		boleto primero aparece el nombre del entrevistado y posteriormente – buscar un silencio en el relato- se escucha el sonido del picar de boleto que en imagen se traduce en un agujero pequeño).	
Cassette 8	d. 01:41:07 h. 01:44:55	<p>Marcela Benítez, directora de Responde. Plano pecho.</p> <p>(INCLUIR VIDEOGRAPH: Marcela Benítez. De profesión: Geógrafa. De corazón: buscadora de respuestas. Debe simular ser un boleto de tren: en el boleto primero aparece el nombre del entrevistado y posteriormente – buscar un silencio en el relato- se escucha el sonido del picar de boleto que en imagen se traduce en un agujero pequeño).</p>	“En general la mayor parte de los pueblos nacieron o alrededor de una estación de FFCC, y convengamos que crecer alrededor de una estación de FFCC es porque hay una actividad en ese FFCC, donde el modo de producción está validado a la tierra, se subían al tren los frutos de la tierra, marchaban para el puerto de Buenos Aires”.
Composición digital: por un lado tenemos en Cassette 4 junto a DVD 1	<p>Cassette: d. 00:10:10 h. 00:15:37</p> <p>DVD: d. 00:48:00 h. 00:49:00</p>	<p>La pantalla se fragmenta en dos: por una parte se observa el recorrido lateral de las vías muertas desde arriba del auto, aunque simulando que es desde la locomotora (imagen en sepia). Por otra parte, se ve en un costado de la pantalla los carteles caseros de las</p>	<p>Sonido de tren en segundo plano.</p> <p>Voz en off en primer plano: “Y entre los tantos vagones andando hacia el puerto de Buenos Aires, iban los del ramal La Plata-Pipinas. Un tren que nació a fines del siglo XIX. Va...en realidad no era un tren. Eran tres; tres trenes en uno: el tren de carga, el tren de pasajeros y el tren lechero. Y unía: La Plata con Rufino de Elizalde, Elizalde con Arana, Arana con Ignacio Correas,</p>

		estaciones (recortar la imagen).	Correas con Bartolomé Bavio, Bavio con Roberto Payró, Payró con Vieytes, Vieytes con Álvarez Jonte, Jonte con Las Tahonas, Tahonas con Verónica, Verónica con Monte Veloz, Monte Veloz con Las Pipinas (sonido de respiración agotada). Todas, menos La Plata, corrieron similar suerte... ¿Quieren ver por qué?
			Efecto de corte: sonido de campana
Cassette 4	d. 00:34:30 h. 00:36:50	Van apareciendo los once caminos ruteros y se acomodan en una grilla en la pantalla. Componer con las tomas que siguen: Camino en ruta (es bueno)	Comienza la canción "Canción de los pueblos" y queda en segundo plano hasta el final. La misma baja su volumen cuando aparece el sonido ambiente de las imágenes de presentación de los entrevistados.
Cassette 4	d. 00:29:30 h. 00:29:33	Cartel verde rutero que indica Vieytes, Roberto Payró, Don Cipriano.	
Cassette 4	d. 00:30:50 h. 00:31:45	Cartel verde rutero, que indica Verónica, Pipinas...	
Cassette 4	00:32.10	Camino por la ruta. Atardecer.	
Cassette 5	d. 02:11:00 h. 02:13:00	Camino de regreso de la casa de Chacho Marbán. Se observa el auto, el limpiaparabrisas y la lluvia cayendo sobre la ruta.	
Cassette 6	d. 00:57:32 h. 01:01:34	Camino de salida de Bavio.	
Cassette 7	d. 00:27:36 h. 00:29:00	Camino a Ignacio Correas desde adentro del auto.	
Cassette 10	d. 01:47:55 h. 01:53:15	Camino rutero muy pintoresco.	
Cassette 10	d. 01:41:56	Paisaje arbolado.	

	h. 01:43:25		
Cassette 10	01:54:53	Paisaje con lluvia.	
Cassette 10	01:59:55	Camino arbolado de Pipinas (Tomado desde que giramos en la esquina del Hotel hasta el centro)	
Composición digital		Pantalla dividida con los once caminos y en el duodécimo está el mapa que va marcando en la pequeña vía nuestra llegada a cada pueblo/estación. (Ver ubicación del mapa y tamaño de acuerdo a su visibilidad en pantalla).	La canción sube y baja en sonido, entremezclándose con las presentaciones de los entrevistados pueblo por pueblo y en orden, como se detalla a continuación.
Cassette 10		Plano pecho de Irene Pedemonte de Roso.	Voz en off: "Irene, hija, esposa y nuera del ferrocarril".
Cassette 7		Plano de Cardaci.	Voz en off: "Carlos Cardaci, un viajero de la noche".
Cassette 7	00:26:07	Pregunta desde el auto sobre Ignacio Correas.	"-Te hago una pregunta ¿Ignacio Correas?"
Cassette 7	00:44:43	Plano de la mujer de Correas.	Voz en off: "Una vecina que desde su casa frente a la estación oyó el último campanazo del Sud".
Cassette 5	02:32:29 aprox.	Plano pecho de Magdalena.	Llamado telefónico pautando la entrevista (mientras continuamos en el camino al final aparece Magdalena). Con la imagen de Magdalena, aparece la voz en off: "Ella es Magdalena, la maestra de Bavio".
Cassette 4	00:37:48	Recorrido desde el auto por las calles de Payró.	- "Hola. ¿Qué tal? Te hago una pregunta: ¿Dodi Remorini?"
Cassette 4	01:03:26	Plano de Dodi Remorini.	Voz en off: "Éste es el hombre que estábamos buscando, Dodi Remorini".
Cassette 6	01:49:30	Camino.	En off: "Hay un muchacho muy

			memorioso en el almacén de Ramos Generales... Errecarte...". (Describen el camino a Iraúl).
Cassette 7	00:05:20	Partida del almacén de Ramos Generales de Vieytes. Se observa al dueño del local en el frente del mismo.	Voz en off: ¿Será él el muchacho memorioso? Así es: les presentamos a Iraúl.
Cassette 5	00:08:31	Plano pecho de Tina	Llamado telefónico (mientras continuamos en el camino al final aparece Tina). Con la imagen de Tina, aparece la voz en off: "Ahí está, ésta es Tina".
Cassette 5	01:06:03	Plano de Chacho (01:07:56)	(Tener en cuenta que entre la presentación de Tina y la de Chacho, debe aparecer en imagen, nuevamente, un fragmento del camino que representa a Álvarez Jonte). En off: "Yo soy Chacho" Voz en off: "Ya se presentó él, así que no hace falta que lo hagamos nosotros. Sólo aclarar que también es de Álvarez Jonte".
Cassette	00:29:15	Plano de Catalina	Llamado telefónico (mientras continuamos en el camino al final aparece Catalina). Con la imagen de Catalina, aparece la voz en off: "Con ustedes, Catalina".
Cassette 3	00:32:40	Plano Pecho de Coco de María	Voz en off: "Coco de María, el último jefe de estación de Verónica".
Cassette 4	00:04:55	Plano pecho de Angélica	Voz en off: "Angélica: una vecina de Monte Veloz que, al casarse con su marido, se casó con el tren".
Cassette 1	00:27:14	Plano pecho de Quicho	Voz en off: "El poeta de Pipinas: Quicho Peralta".
Composición digital		Se funde la grilla con las caras y el mapa,	Va disminuyendo el sonido de la canción, hasta terminar.

		con la imagen del abono que dice “Pasajeros con abono”	En ese momento (después de la presentación de todos los entrevistados, ya con la pantalla con todas las caras y el mapa, y con la música ausente), se escucha en off la frase de Chacho “¡¿Así que han recorrido la provincia de Buenos Aires, ustedes?!” (Cassette 5, p. 47, 01:07:56). (Luego, la pantalla se cubre con la imagen de un abono de Ferrocarril con la inscripción “pasajeros con abono”).
			Efecto de corte: sonido de campana.
Cassette 5	01:12:32	Chacho Marbán, habitante de Álvarez Jonte.	“El pueblo se forma cuando llega el ferrocarril, como todo pueblo”.
Cassette 1	00:29:22	Quicho Peralta.	“El ferrocarril llegó el 13 de diciembre de 1913”.
Cassette 4	d. 00:46:08 h. 00:47:50	Dodi Remorini sentado a la mesa.	“La gente viajaba a la ciudad casi toda en tren antes. La Plata, Buenos Aires, Constitución. Hacía todas sus cosas y en el tren de la noche venía”. “Había un tren a la noche, a la mañana...” (explica los horarios del tren). “Tenía 4 trenes, 2 iban para adentro y 2 que iban a Pipinas. El tren dormía en Pipinas”. “Se llevaba pasajeros, leche... A La Plata, Bernal, Berazategui, Sarandí”.
Cassette 4	d. 02:14:47 h. 02:16:01	Rubén camina por los alrededores de la estación de Las Tahonas mientras la cámara lo sigue. Por momentos se detiene y es enfocado en plano pecho de $\frac{3}{4}$ perfil y de frente.	“Era lindo, había tambos, todo. Todo se mandaba a Plaza. Todo a Buenos Aires (...). Todo por tren (...). (La imagen se congela y sobre ella se introduce la voz en off) Voz en off: “Como verán, todavía hay gente que recuerda la importancia que tenía el tren para esta zona. Este hombre es uno de

			<p>ellos, se llama Rubén y se crió en Las Tahonas”.</p> <p>(La imagen se descongela y el entrevistado continúa hablando).</p> <p>“Los caminos, no había estos caminos que hay ahora, ni la ruta (...). En el tren se manejaba todo, todo, todo, todo. Huevos, pollos, gallinas, la leche, todo lo que se producía acá se mandaba, pero se fue perdiendo... como todo”.</p>
Cassette 4	d. 02:39:39 h. 02:41:00	Primer plano de Tina.	<p>“Era una fiesta cuando estaba el ferrocarril. Porque por ejemplo los domingos estaba la base de los chicos que hacían la conscripción, entonces se iban con licencia los viernes. Los viernes era una romería Verónica y todas las estaciones. Venía un tren para ellos. Un tren de esos que le dicen lechero (...). Venía el tren para ellos, el tren para los militares. Y toda la gente iba a la estación. Las chicas iban a saludar a los marineros y después se volvían los domingos. Había trenes 2 veces por día, los viernes venía 3 veces el tren porque venía el de ellos. Siempre había movimiento. Los que hacían tambo algunos vendían queso, hacían queso. Otros sacaban la crema de la leche”.</p>
Cassette 10	d. 00:29:29 h. 00:34:23	La imagen anterior se va fundiendo con el congelado de Domingo Amondarain. Luego comienza a moverse, tras finalizar la voz en off.	<p>Voz en off. “Uno de los que arriaba su carro lechero hasta la estación, era Domingo Amondarain, un viejo tambero de Bavio”.</p> <p>“Pero vos querés saber del FFCC... Uno veía el humo del tren, todos te ayudaban a llevar los tarros. En el primer vagón iba la leche a Constitución. Venían 70 carros con tarros de 20 litros. Cada tambero tenía su color”.</p>

Cassette 6	d. 02:20:39 h. 02:20:52	Plano Pecho de Iraúl recostado sobre su izquierda al apoyar su codo en el mostrador (fuera de campo).	“Antes, cuando estaba el ferrocarril, había un movimiento bárbaro en estas estaciones. Vos pensá que pasaban cuatro trenes por día. Y acá, como ser, salían hasta 15 mil litros de leche... todos los días”.
Cassette 5	00:46:50	Catalina Rettinger, representativa de Las Tahonas.	“Cuando estaba el tren, estaba todo lindo”.
Cassette 5	d. 02:35:22 h. 02:35:42	Magdalena Curone, maestra de Bavio.	“Para nosotros era más cómodo, era barato... era el único medio de transporte que teníamos entonces... No era como ahora, que todo el mundo está motorizado”.
Cassette 4	d. 01:09:58 h. 01:10:47	Dodi Remorini, plano pecho.	“El correo venía todo en el tren de 9 y media, 10 menos 20 porque traía todos los diarios. Acá, el hombre que tenía el almacén allá era agente de La Prensa y La Nación. Montones de diarios Prensa... y los chacareros, y todo eso, para saber los precios, la gente de tambo, la ganadera, todos se guiaban por los precios que sacaban en el diario. Entonces eran casi incriptos. Lo recibían diariamente. Y la bolsa de correspondencia, cartas, todo”.
Cassette 4	d. 02:22:09 h. 02:22:40	Plano pecho de Miguel, conocido de Rubén de Las Tahonas. De fondo se observa el galpón de la estación. Luego camina y señala dónde estaba la estafeta.	“Yo me crié en la estafeta. El que venía a buscar la correspondencia al tren, cuando venía a las 11 de la mañana, 11 y media (...) y a las 4 de la tarde volvía para La Plata, para la ciudad (...)” (La imagen se congela para dar paso a la voz en off). Voz en off: “Miguel es amigo de Rubén y vive en Las Tahonas. En un momento se fue. Pero extrañó y decidió volver”. (La imagen se descongela y el entrevistado continúa hablando).

			“Y la estafeta estaba allá enfrente donde es mi casa ahora. Allá”.
Cassette 5	00:50:10	Catalina Rettinger, representativa de Las Tahonas.	“Antes era muy estricto, cuando era de los ingleses era un flor de tren”.
Cassette 5	01:17:47	Chacho Marbán, habitante de Álvarez Jonte.	“El ferrocarril era lo más puntual que había en la época de los ingleses. Salía de Buenos Aires a las 7 de la mañana y llegaba a las 11. Después regresaba a las 4 de la tarde y después salía otro de Buenos Aires y venía para Pipinas”.
Cassette 4	d. 01:04:16 h. 01:06:03	Dodi Remorini, plano pecho.	“Mientras era de los ingleses, porque el tren sabés que fue de los ingleses hasta que Perón lo nacionalizó. Ahí perdimos, ahí el tren acá se terminó. ¿Por qué? Porque mientras el tren era de los ingleses llegaba, por ejemplo, el tren por allá, el jefe decía, estábamos sentados arriba, decía `no había que dar la imagen de estar sentados ahí, para eso están sus bancos en las plataformas´. Ahí tenías que ir, pero sentado ahí ni uno. La salivadera con acaroína, decía `prohibido salivar en el suelo´ y para eso estaba la salivadera y le renovaban la acaroína cada día o cada dos o tres días”.
Cassette 5	01:34:12	Chacho Marbán, habitante de Álvarez Jonte.	“El ferrocarril era de los ingleses, lo compró el Peronismo y empezaron a andar mal, ya cuando empezábamos a mandar cosas te las robaban, no llegaba a horario”.
Cassette 5	d. 02:35:47 h. 02:36:16	Magdalena Curone, maestra de Bavio.	“Los últimos días fueron característicos: empezaron por descomponerse. Tres cuerdas antes de la estación, por ejemplo. Yo creo que era una estrategia como para ir preparando a la gente... yendo de la estación”.
Cassette 5	01:47:36	Chacho Marbán, habitante de Álvarez	“Se sabía que iba a dejar de circular”.

		Jonte.	
Cassette 1	00:33:18	Quicho Peralta.	“No hubo reacción, la gente ya sabía”.
Cassette 10	00:07:30	Irene Lucía Pedemonte de Roso, vecina de Rufino de Elizalde. Plano pecho.	“Se sabía (...). Cuando pasaba el tren la gente gritaba porque no querían que dejara de pasar (...)”.
Cassette 10	01:09:33	Domingo Amondarain, tambero de Bavio.	“El presupuesto de gasto del FFCC era incalculable, yo no quiero decir que por eso se cerró, pero sí.”
Cassette 3	d. 00:54:14 h. 00:55:50	A partir de acá se presentará a Angélica utilizando imágenes tipo flashes: Flash 1: Paneo circular desde el puesto ambulante hasta la puerta de la casa de Angélica.	Voz en off: “Angélica hoy vive en la casa de la estación de Verónica, pero no siempre vivió acá”.
Cassette 3	d. 01:41:41 h. 01:41:43	Flash 2: puerta de la casa de Angélica.	En off: “Nos vamos a Monte Veloz” (Angélica)
Cassette 3	01:46:10	Flash 3: El viaje con Angélica.	Voz en off: “En realidad, la mayor parte de su vida la pasó en otra casa de otra estación: la de Monte Veloz”.
Cassette 3	02:00:55	Flash 4: Llegada a Monte Veloz.	Voz en off: “Desde que dejó ese lugar, nunca más había vuelto”.
Cassette 3	02:01:14	Flash 5: Camino al andén.	Voz en off: “Hasta que un día... se cruzó con nosotros. Y le pedimos que nos hable de la última vez que se subió al tren”.
Cassette 3	d. 02:19:13 h. 02:20:50	Daniela se levanta del andén y cambia de espacio. Sólo queda frente a cámara Angélica, con su mirada hacia la derecha de la pantalla.	“Era el último viaje, triste, triste (...) Cómo sacaron las cosas... Ese día mi marido lloraba ahí y yo lloraba allá”. (Aquí el sonido se va apagando y sólo queda ella en pantalla hablando. Se da lugar a la voz en off). Voz en off: Mientras Angélica viajaba en ese último tren, otros debieron observarlo al costado

			del andén.
Cassette 6	d. 02:25:57 h. 02:26:25	Plano Cintura de Iraúl, dueño del almacén de ramos generales de Vieytes.	“(Fernanda- ¿Y se acuerda usted del último día que pasó el ferrocarril?) Lloramos... uno de los días más tristes fue ése... Para uno, el lugareño sí, sí. Fue... era, era un... como quien dice, una puñalada que te dieron”.
Cassette 6	d. 02:26:34 h. 02:26:45	Primerísimo Primer Plano de Iraúl apoyado en la escalera.	“¿Qué te ibas a ir a despedir de eso si era... era para tristeza? Viste pasar el tren y... se fue, se acabó”.
Cassette 7	d. 00:00:01 h. 00:01:10	Plano detalle de la encomienda que le enviaron por tren a Iraúl	Voz en off: “Esta caja permaneció cerrada durante los últimos 30 años... los mismos que transcurrieron desde que Mario Ferrín, un ferroviario de los de antes, la llevó hasta su almacén”.
Cassette 8	d. 00:28:01 h. 00:28:19	Mario Ferrín, maquinista del último viaje del Ferrocarril del Sud, ramal La Plata-Magdalena/Pipinas. Plano pecho.	“No me acuerdo cuándo fui a cargo, si fue cuando iba para allá o cuando vine para acá, pero yo sé que fue ese tren que fue para allá después volvió y ya no fue nunca más”.
Cassette 8	d. 00:26:29 h. 00:26:58	Mario Ferrín, maquinista del último viaje del Ferrocarril del Sud, ramal La Plata-Magdalena/Pipinas. Plano pecho.	“Fue normal. Lo único que nos dio lástima cuando... que éramos los últimos, qué va a hacer. Y la gente ya sabía, ya se había avisado que era el último (...) Y ya había salido en los diarios, todo, que se cancelaba el servicio ahí, a Pipinas”. (Hacer eco de la última frase: “que se cancelaba el servicio ahí, a Pipinas”).
DVD 1	d. 00:29:34 h. 00:29:47 aprox.	Periodista escribe en la Remington y se ve la radio.	Voz en off del periodista: “Una medida adoptada por el alto costo que implica mantener un ramal con mínima circulación de pasajeros”
Creación digital		Zoom in a la radio, mientras se escucha el sonido de la apertura del mundial 78.	Video You Tube (Desde 00:02:10 hasta 00:02:38). En un punto el sonido baja, al tiempo que la imagen se funde a negro. Ahí aparece la voz en off.

			Voz en off: “¿Qué casualidad, no? Mientras en el estadio de River se oía la primer voz mundialista, en las estaciones del ramal enmudecían el sonar de la locomotora”
		Placa en negro	Silencio
Cassette 9	01:00:00 aprox.	Oscuridad y posterior iluminación del trencito (Estación de Álvarez Jonte).	“Se hizo la luz y desapareció el tren” (Tina- Cassette 5, p. 44, D 00:16:00)
Cassette 5	00:08:31	Tina, entrevistada representativa de Álvarez Jonte.	“En el 78 vino la luz a los campos, el 1º de junio y dejó de pasar el tren”.
Cassette 5	d. 02:28:52 h. 02:29:14	Magdalena Curone, maestra de Bavio.	“Pintaron todas las estaciones de la línea... y después las cerraron”.
Cassette 10	00:18:27	Irene Lucía Pedemonte de Roso, vecina de Rufino de Elizalde. Plano pecho.	Relata que antes de cerrar el ramal, pintaron todas las estaciones del ferrocarril.
Cassette 4	d. 02:12:52 h. 02:13:49	Plano pecho de Rubén, el hombre entrevistado en la estación de Las Tahonas. Señala diferentes puntos de la zona, mientras explica qué había antes en esos lugares. Incluir videograph compuesto por el nombre del entrevistado, escrito sobre la vía y, en el otro extremo, el cartel de la estación que representa.	“El tren dejó de circular en el año 78, junio, julio del 78. Después la gente se empezó a ir, es decir, los hijos nosotros todos (...), acá no había nada. Acá cuando estaba la gente, es decir toda esta gente alemana, todo, ellos vivían de las cosas... después no. El gobierno no los ayudó tampoco, las cosas salían muy caro para mantener las plantas de manzanas. Y todo es así y todo se fue perdiendo”.
Cassette 1	d. 00:32:18 h. 00:32:24	Quicho Peralta.	“Quedó todo aislado, se terminó todo”.

Cassette 4	d. 02:37:17 h. 02:37:26	Plano pecho de Tina. Incluir videograph compuesto por el nombre del entrevistado, sobre la vía y en el otro extremo el cartel de la estación que representa.	“Había 2 o 3 almacenes (N.D.R. en Jonte), había 2 carnicerías, había una tienda, un peluquero y ahora no hay nada”.
Cassette 5	d. 02:48:02 h. 02:48:54	Magdalena Curone, maestra de Bavio. Incluir videograph compuesto por el nombre del entrevistado, sobre la vía y en el otro extremo el cartel de la estación que representa.	“Yo le decía a la gente de Vergara que íbamos a tener que mandar palomas mensajeras, porque no había correo, nada...”
Cassette 7	d. 02:06:44 h. 02:07:06	Carlos Cardaci, dueño de un boliche de Arana, sentado frente a una mesa con algunos vasos y bebidas. Plano pecho. Incluir videograph compuesto por el nombre del entrevistado, sobre la vía y en el otro extremo el cartel de la estación que representa.	“Pero trabajaba el monte de frutas, trabajaban las estancias, la cabaña, adonde estaba el regimiento, te das cuenta, la fábrica, había cosechas, la gente tenía trabajo (...) Entonces toda esa gente o se va yendo o no tiene de qué vivir, te das cuenta”.
Cassette 5	00:31:50	Catalina Rettinger, representativa de Las Tahonas.	“El tren era todo, faltó en tren y se murió todo”.
Cassette 3	d. 00:27:00	Coco de María.	“Son pueblos chiquitos. No hay nada. Son pueblos muy chiquitos, no tienen gente”.

Cassette 4	d. 00:51:54 h. 00:52:08	<p>Dodi Remorini sentado a la mesa (con plano que va desde su mano, pasa por el brazo –lo recorre- y llega a la cara).</p> <p>Incluir videograph compuesto por el nombre del entrevistado, sobre la vía y en el otro extremo el cartel de la estación que representa.</p>	<p>“Acá hay poco. Acá en Payró en este momento no hay un almacén para ir una noche a jugar un partido al truco. En otros pueblos hay sí, pero esto acá ha quedado como para... así”.</p>
Cassette 3	d. 01:33:41 h. 01:34:05	<p>Hugo y Mario, que se encuentran en el bar “El Vasco”, charlando frente a cámara.</p>	<p>El sonido de esta toma se utiliza desde unos segundos antes de que comience la frase de Mario (tipo murmullo). En ese momento, aparece la voz en off:</p> <p>Voz en off: “¿Y en qué pueblos todavía habrá un lugar para reunirse una noche con amigos? Parece que no es tan fácil encontrarlo. Por lo menos, eso es lo que dicen Hugo y Mario, dos hombres de buen copeo.</p> <p>El sonido de la toma sube su volumen, para dar paso a las palabras del entrevistado.</p> <p>“Che Hugo (N.D.R. le dice Mario Rei a Hugo Olaiz), yo le digo a las chicas que vayan a Jonte. Falta Gary Cooper con el revolver. Ves 2 gallinas, todo cerrado las puertas... ¿es así o no? Cuando van los muchachos nos llevamos Bermú porque no tienen nada”.</p>

Cassette 6	d. 02:28:08 h. 02:28:30	Plano Pecho de Iraúl apoyado en la escalera. Comienza a acomodarse y la cámara intenta seguirlo. Incluir videograph compuesto por el nombre del entrevistado, sobre la vía y en el otro extremo el cartel de la estación que representa.	“Muy abandonados estamos (cambia el encuadre). No, no. Es muy serio esto para el lugareño, ¿viste? A los demás no les interesa nada... y uno, que nació y se crió acá... es muy triste”.
Cassette 4	d. 02:41:12 h. 02:41:59	Primer plano de Tina.	“¿Cómo se comunicaban cuando el tren deja de pasar? Cuando el tren deja de pasar a sudor y lágrimas. Porque empezaron a hacer la ruta, pero no estaba hecha. Entonces pasabas como pasabas, hasta que la hicieron. Después empezó a venir un micro. Pero el micro venía cuando quería y a las horas que quería”.
Cassette 5	d. 02:29:19 h. 02:29:36	Magdalena Curone, maestra de Bavio.	“Tal vez sí, fue una estrategia, porque estaba el gobierno militar y después empezaron a venir los colectivos Mercedes Benz a circular por toda esta zona... Clausuraron varios ramales, y eso le quitó vida a todos estos pueblos”.
Cassette 6	d. 01:38:20 h. 01:38:55	Plano Pecho de Enrique Iriquín recostado con los brazos cruzados.	“Se notó la diferencia, sí...” (El sonido de la imagen disminuye para dar paso a la voz en off). Voz en off: “Quien afirma esto es Enrique, el hombre de Vieytes que junto a su mujer Felisa, al inicio de este documental, nos indicó el camino para llegar al almacén de Iraúl. (Efecto de rebobinado en la

			<p>imagen, hasta llegar nuevamente al comienzo del fragmento “se notó la diferencia...”.</p> <p>“Se notó la diferencia, sí... porque imagínate que no había micros, este... nada. No entra ninguno, hay que ir a tomarlo a la ruta... No es nada fácil, ¿eh? Entonces... Hasta que después empezaron a entrar sí, micros que iban a Verónica, alguno entra... Otros hay que ir a tomarlos a la 36”.</p>
Cassette 6	d. 02:27:35 h. 02:28:00	Plano Pecho de Iraúl apoyado en la escalera.	“En este momento no tenemos un micro al pueblo (Fernanda-Como si no existieran). Ah, no, no, no, no, no, no, no.... No, es triste la cosa. Tenés que hacerte mil metros caminando para ir a tomar el micro...”
Cassette 3	d. 00:45:55 h. 00:46:09	Expreso La Plata yéndose de la estación Verónica	En off: “Sacaron el tren y reforzaron, nosotros pensamos, vamos a modernizarnos”. Luís Corvalán, Cassette 2, p. 5, d. 01:01:00 h. 01:01:20
Cassette 2	d. 01:01:58 h. 01:02:09	Luís Corvalán, integrante de la Cooperativa Pipinas Viva (Hotel Corcemar). La imagen comienza sin escucharse el sonido, hasta que termina de hacerse la presentación del entrevistado mediante la voz en off.	<p>Voz en off: “El que pensaba que iban a modernizarse era Luis Corvalán, un hombre que lucha porque Pipinas Viva”.</p> <p>“No hubo explicación del cierre, pensábamos que era mejor, ni nos dimos cuenta, como el pueblo con la cementera estaba bien, no le dimos importancia”.</p>
Composición		Fotografía de Corcemar en funcionamiento, que se funde con una fotografía actual.	<p>En off (con efecto eco): “En Pipinas había una fábrica muy grande que se llamaba Corcemar”. Cassette 5 (p. 42), Chacho, 01:38:45.</p> <p>Voz en off: “Es cierto. Había una fábrica muy grande que se llamaba Corcemar. Se creó en</p>

			1939. A todo el pueblo le dio vida, hasta que en la década del 90, decidió entregarle su propia vida a Loma Negra, que la cerró en 2001”.
Cassette 1 + Composición digital.	02:48:...	La imagen anterior se funde con la vista lateral (en movimiento) de la Fábrica desde la altura. Composición digital: En un costado de la pantalla se inserta la foto del Hotel, la del Club, la del Cine y la compuesta por Luis y Quicho. Y allí se realiza una concentración sobre la imagen de Luis para dar paso a su relato.	Voz en off: “En su época de esplendor, tuvo el cine (se inserta la foto del cine), tuvo el hotel (se inserta la foto del hotel), tuvo el club (se inserta la foto del club), y tuvo obreros, como Luis y Quicho (se inserta una foto compuesta por la imagen de Luis Corvalán y Quicho Peralta), que le entregaron largos años de trabajo...
Cassette 2	01:06:41	Luis Corvalán, integrante de la Cooperativa Pipinas Viva (Hotel Corcemar).	“Al cerrar la fábrica, ni changas había, nos afectó a todos”.
Cassette 1	00:44:11	Quicho Peralta.	“La crisis de más alto impacto no hay otra, es la fábrica”.
Cassette 2	01:17:30	Luis Corvalán, integrante de la Cooperativa Pipinas Viva (Hotel Corcemar).	“Lo que hizo Corcemar en 62 años que hizo todo el pueblo, Loma Negra en menos de 10 años lo destruyó”.
Cassette 1	d. 00:45:56 h. 00:46:00	Quicho Peralta.	“Ellos se encargaron de levantar el pueblo y también de enterrarlo”.
Cassette 2	d. 01:10:20 h. 01:11:18	Luis Corvalán, integrante de la Cooperativa Pipinas Viva (Hotel Corcemar).	“Igual que cuando entraba el micro y veía la chimenea estaba todo bien, y ahora entra y no se ve el humo y está todo quieto, porque no se mueve nada, parece sí, un pueblo fantasma”.
Cassette 1	01:01:44	Quicho Peralta.	“Pipinas tuvo casi mil habitantes y hoy no sé, si nos ponemos a

			contar tiene 40 casas vacías”.
Cassette 2	01:17:54	Luís Corvalán, integrante de la Cooperativa Pipinas Viva (Hotel Corcemar).	“En 2006 hicimos una especie de censo y había más de 50 casas deshabitadas y se fueron como 14, 13 familias”.
Cassette 1	d. 00:42:06 h. 00:42:20	Quicho Peralta.	“No hay nada, nada en Pipinas”.
Cassette 1	00:52:36	Quicho Peralta.	“Es corto y es triste, pero no queda nada”.
Cassette 6	d. 02:29:51 h. 02:30:44	Plano Pecho de Iraúl con el marco derecho de la puerta de fondo.	“Pipinas era grande, era cabecera de part... de... donde llegaba el tren. Estaba la fábrica Corcemar y eso desapareció del todo (...) Jonte... Viniendo acá, Monte Veloz: no quedó nada. Verónica: más o me... también ha ido bajando. Después Monte Veloz... este... Tahonas: nada. Jonte: tampoco. Acá, nosotros, un poquito. Payró: igual”.
Cassette 6	02:13:00	(La idea es que los caminos se compongan como si todo fuera parte del mismo recorrido) Delegación municipal de Vieytes	Empieza la canción Andando por los senderos (hasta la madre que los esquiva). Luego permanece la música (sólo instrumental), que pasará a un segundo plano al insertarse los relatos de Quicho y Hugo –intercalados-.
Cassette 6	02:14:05	Unidad Sanitaria, sulkys y caminos barrosos de Vieytes	
Cassette 6	02:14:49	Llegada al Almacén de RG de Vieytes	
Cassette 4	d. 00:38:20 h. 00:38:58	Calles de Payró llegando a lo de Dodi	
Cassette 10	d. 02:03:10 h. 02:04:00	Llegada por la diagonal y media vuelta alrededor de la plaza de Pipinas	
Cassette 7	d. 00:15:40 h. 00:17:00	Jonte. Recorrido por casas de chapa y pastizales.	
Cassette 7	01:13:42	Recorrido dentro del auto por las calles de Arana.	
Cassette 6	d. 00:41:55	Calle Almafuerte	En off Quicho: “Como ocurrió

	h. 00:43:15	sobre los frentes en $\frac{3}{4}$ perfil de las casas.	<p>acá, ocurrió en muchos otros ramales” Cassette 1, p. 2, d. 00:38:58</p> <p>En off Olaiz: “Hay 700 pueblos que han desaparecido en la provincia de Buenos Aires y en todo el país van a ser 1200” Cassette 3, p. 12, d 01:22:08 h. 01:23:01</p>
			Efecto de corte: sonido de campana
Cassette 8	d. 01:28:20 h. 01:29:17	Marcela Benítez, directora de Responde. Plano pecho.	<p>“Responde significa Recuperación Social de Poblados Nacionales que Desaparecen”.</p> <p>(Se congela imagen y aparece la voz en off).</p> <p>Voz en off: “Ésta es Marcela Benítez, aquella Geógrafa que, de tanto buscar respuestas, terminó siendo la directora ejecutiva de RESPONDE”.</p>
Cassette 8	d. 01:45:15 h. 01:45:50	Marcela Benítez, directora de Responde. Plano pecho.	<p>“El INDEC en el 91 decía que pueblos de menos de 2000 habitantes que estaban perdiendo población eran 430. En el 2001 los pueblos que pierden población son 600, más 128 que crecen menos del 10%, o sea que en 10 años están haciendo la plancha, y hay 90 que ya no están. Entonces sumá 90 más 128 más 600, y llegás a un montón de pueblos de la Argentina que están en esta situación”.</p>
Cassette 8	d. 02:52:00 h. 02:53:31	<p>Juan Carlos Cena, autor de El Ferrocidio. Plano pecho.</p> <p>(INCLUIR VIDEOGRAPH: Juan Carlos Cena. De sangre: ferroviario. De oficio: escritor.</p>	<p>“Y más o menos ahora hay 870 pueblos fantasma y algunos directamente han desaparecido, no únicamente... uno siempre cuando habla de pueblos fantasma piensa en el norte, no, en el norte están la mayoría, pero acá la provincia de Buenos Aires tiene 236. Entonces que realmente han desaparecido, entonces la cosa es muy seria, son</p>

		Debe simular ser un boleto de tren ya picado).	pueblos fantasma. Después tenés pueblos que prácticamente están en estado de agonía que no pasa nada, han decaído, no hay nada”.
Cassette 8	d. 02:50:53 h. 02:51:26	Juan Carlos Cena, autor de El Ferrocidio. Plano pecho. (INCLUIR VIDEOGRAPH: Juan Carlos Cena. De sangre: ferroviario. De oficio: escritor. Debe simular ser un boleto de tren ya picado).	“Los pueblos nacieron todos a la vera de... a la vera de las estaciones. A la vera de las estaciones se fueron instalando en la medida, en algunos casos, de la productividad”.
Cassette 8	d. 01:41:07 h. 01:44:55	Marcela Benítez, directora de Responde. Plano pecho. (INCLUIR VIDEOGRAPH: Marcela Benítez. De profesión: Geógrafa. De corazón: buscadora de respuestas. Debe simular ser un boleto ya picado).	“Digamos que los trenes y su manejo también colaboró para que colapsaran, no era que teníamos los trenes europeos y un día alguien dijo ‘los cerramos’. Eran un caos. Pero el esquema estaba en función de los FFCC. Entonces cambiaron los modos de producción y de repente el tren no más, y ahí tenemos una causa inicial”.
Cassette 9	d. 00:37:03 h. 00:37:27 aprox.	Plano Cintura de Cena (recostado en la silla con su mano en la cara) en el que se ve la mitad del cuadro de JJ López, la locomotora y el teléfono de la repisa.	“El ferrocarril fue boicoteado por adentro. ¡Por supuesto que fue boicoteado!: Con la clausura de trenes, no únicamente a Pipinas. Hay trenes a Rosario, trenes de larga distancia que dejaban a la gente varada... gente varada en las grandes estaciones. Pipinas y eso, es chiquito... y... y... y disimulable”.
Cassette 8	d. 01:25:06 h. 01:28:17	Marcela Benítez, directora de Responde. Plano pecho.	“Cuando te acercás a esos pueblos y te das cuenta de que hay comunidades que han quedado aisladas respondiendo tal vez a un modelo económico que les dio vida y que hoy como

			ya no están incluidas, es como que se las olvidó, y que lo que va a suceder en la línea de tiempo es que desaparezcan”.
Cassette 9	d. 01:35:23 h. 01:38:12	Plano Cintura de Roberto Zungri. (INCLUIR VIDEOGRAPH: Roberto Zungri. De esencia: buen vecino. De premio: Secretario de Cultura de Magdalena. Debe simular ser un boleto de tren ya picado).	“Pensando que nosotros somos parte de Latinoamérica y que estos son nuestros pueblos hermanos tenemos que trabajar en construir, reconstruir, esto de... eh... de la trama social. Y ver de qué manera integramos, asimilamos y trabajamos promoviendo el desarrollo y la comunicación (...) porque un pueblo rural depende mucho del camino, y cuando los caminos no están bien mantenidos, cuando es... es un déficit que tenemos durante años, el tema de los caminos, bueno... el tren es la comunicación”.
Composición digital		Fotos (de Cena, de las estaciones y de la gente) enlazadas en 3D. Las últimas deben ser de nuestro recorrido.	Vuelve el tema Andando por los senderos (sólo instrumental) y comienza a cantar desde “Los llaman pueblos fantasmas...”). Cuando se observan las fotos de los pueblos con sus habitantes, se baja el volumen de la canción y se introduce en off a Juan Carlos Cena diciendo: “y si vos estás un tiempo ahí, te vas a dar cuenta que son todos ancianos, los jóvenes no están más” Cassette 8, p. 89, d 02:52:49 h 02:52:56. Mientras tanto, sus palabras tapan el tema musical, hasta que el mismo desaparece.
			Efecto de corte: sonido de campana
Cassette 1	01:04:22	Quicho Peralta.	“Hay mucha gente jubilada acá en Pipinas”
Cassette 1	01:03:00	Quicho Peralta.	“Los jóvenes, la mayoría están en La Plata estudiando”.
Cassette 2	01:20:40	Luis Corvalán.	“Hacen changas, se han ido, trabajan para el estado, policía comunal. Hay poquito trabajo”.
Cassette 4	d. 01:28:07	Dodi Remorini.	“¿Y a dónde voy a ir? Porque me

	h. 01:28:56	Incluir videograph compuesto por el nombre del entrevistado, sobre la vía y en el otro extremo el cartel de la estación que representa.	crié acá, hice un poco de todo, hasta músico fui también (...). Y bueno, y yo tuve con mi familia, con el hijo, todo, tenemos herramientas, edad, qué va a hacer... le pegamos. Pero los maestros que tenían 20, 30 hectáreas, esos se van, no querían irse, parecía que se iba y se moría. El que se iba a la ciudad, o a un pueblo a Magdalena pongámosle, a la gente que se fue y después le preguntás al tiempito... por qué no me habré ido 10 años antes”.
Cassette 5	d. 02:39:30 h. 02:40:04	Magdalena Curone, maestra de Bavio. Incluir videograph compuesto por el nombre del entrevistado, sobre la vía y en el otro extremo el cartel de la estación que representa.	“Es un centro de gente que tiene su casa en otro lado, jubilados, gente que por ahí tiene campo, provincianos, bolivianos”.
Cassette 6	d. 01:34:51	Plano Pecho de Enrique Iriquin con las manos entrecruzadas y jugando con sus dedos. Incluir videograph compuesto por el nombre del entrevistado, sobre la vía y en el otro extremo el cartel de la estación que representa.	“¿600 personas habrá? (Daniela-¿en el pueblo o en el pueblo y en el campo?) Y, en el pueblo, sí, sí, sí... sí hay. Porque hay una fabriquita de Mozzarella y eso, que trabaja gente y, por ahí, hay otros que traban en el campo y así”.
Cassette 4	d. 02:14:21 h. 02:14:27	Rubén en la estación de Las Tahonas. Toma $\frac{3}{4}$ perfil y frente, siempre manteniendo un plano pecho. Paisaje de fondo.	“Así estamos, acá quedamos. Algunos volvimos, otros no”.

Cassette 5	00:33:25	Catalina Rettinger, representativa de Las Tahonas.	“Yo me quedé”.
Creación digital.		Pintura Lezama, desde color blanco y negro hasta aparición gradual de color (el color va apareciendo de acuerdo a lo que indica la voz en off, en cinco fases –se quede: blanco y negro; y así va tomando color en sentido ascendente).	Voz en off: ¿Y por qué se quedó Catalina? ¿Qué tienen todos estos suelos para que su gente se quede, los pise, los sienta, los contemple y los respire?
Cassette 6	d. 00:28:48 h. 00:29:11	Magdalena Curone, maestra de Bavio.	“Una tiene sus amistades (...) uno nació acá, qué se yo...”.
Cassette 2	d. 01:13:49 h. 01:14:40	Luis Corvalán, integrante de la Cooperativa Pipinas Viva (Hotel Corcemar).	“... No sos nadie en otros lugares... acá sos... es lindo que pases y te digan tu nombre”
Cassette 1	d. 01:39:43 h. 01:40:22	Quicho Peralta.	Poesía Pipinas (principio de la poesía hasta la aclaración del progreso “eso era antes”).
Cassette 1	d. 01:41:39 h. 01:42:11	Quicho Peralta	Recita las últimas estrofas de la poesía, hablando del amor que tiene por Pipinas.
Cassette 5	d. 02:50:33 h. 02:50:52	Magdalena Curone, maestra de Bavio.	“Acá somos como una familia, nos conocemos todos. A veces nos criticamos, pero cuando a alguien le pasa algo nos ayudamos. Bavio es un pueblo solidario”.
Cassette 6	d. 01:57:09 h. 01:57:36	Plano General Corto de Enrique Iriquín y Felisa Mac Key jugando con su anillo con las manos detrás del termo. Incluir videograph compuesto por los nombres de los entrevistados, sobre la vía y en el otro extremo el cartel de la estación que	“Y, ¿sabés lo que pasa? El encanto que tiene es que uno nació acá... sino yo creo que deben ser otros lugares más lindos. Lo que pasa que, como sos nativa de acá, te gusta. Y conocés a todo el mundo acá, je... qué sé yo. (Enrique- Acá nos conocemos todos y...) Porque si preguntás que encanto tiene el campo, a nadie le gusta y (Enrique- ... y más que tenemos el campito ése, ya”...) Uno estaba tan... le gustaba tanto vivir

		representa	en el campo, ¡qué se yo!”.
Cassette 4	d. 01:32:51 h. 01:34:26	Dodi Remorini, primer plano.	“Ustedes saben que en Payró la gente le gusta venir por la tranquilidad que tiene también. Hoy no es fácil encontrar la tranquilidad, principalmente en las grandes ciudades”.
Cassette 4	d. 02:24:58 h. 02:25:06	Rubén y Miguel tomados en plano pecho. De fondo, paisaje de la estación Las Tahonas.	“Y otra cosa no hay en Las Tahonas”. “Tranquilidad”. “Tranquilidad, eso es lindo”. “Eso es lo principal”.
Cassette 4	d. 00:02:44 h. 00:03:05	Angélica en el frente de la escuela de Monte Veloz.	Canción “A qué volver”, cantada por Angélica.
Cassette 10	01:59:55	Camino arbolado de Pipinas, que se inicia en Corcemar y finaliza en la plaza central.	Se funde la canción cantada por Eduardo Falú con las últimas frases entonadas por Angélica. Luego la voz de Falú toma protagonismo y después permanece el sonido instrumental que prosigue a la voz. Allí comienza la voz en off: Voz en off: En estas tierras, las ausencias duelen y las vueltas se cuestionan... Mientras Angélica intenta responderse si hizo bien en volver a su casa después de tanto tiempo, otros se preguntan cómo hacer para que el que vuelva, esta vez, sea el ferrocarril. Efecto de corte (sonido de campana).
Cassette 9	d 00:15:38 h 00:16:28	Plano Cintura de Cena (recostado en la silla) en el que se ven la mitad del cartel de JJ López, la locomotora y la mitad del teléfono de la repisa. (INCLUIR VIDEOGRAPH: Juan Carlos Cena. De sangre:	“Todo se puede recuperar. Son bienes materiales. Todo lo material se recupera. Todo... Todo... Recuperaron los ferrocarriles los franceses, los alemanes, los italianos después de la guerra, ¿por qué no los vamos a recuperar nosotros?

		ferroviario. De oficio: escritor. Debe simular ser un boleto de tren ya picado).	
Cassette 7	d. 02:28:24 h. 02:29:55	Juan Montiel sentado en el andén de la Estación Provincial de La Plata.	“Ese mismo FFCC, por las características que tenía, es muy difícil volverlo a montar porque era una época del país donde montó todo un trazado de líneas, toda una cosa que era una cuestión inmensa que hoy en las condiciones que está nuestro país no puede hacerlas, digamos. Por eso, si planteamos eso, es una cosa utópica, pero si planteamos una conectividad entre Bavio y Payró por ejemplo ya no es tan utópico, porque yo hice el viaje, yo fui en el microtren”.
DVD 2	00:03:54	FLASH 1: (Con avance recortado en tres veces) Daniela, Fernanda y Juan Montiel en cuadro.	Voz en off: “Es cierto que él se subió. ¿Que quién es él? Juan Montiel, uno de los tantos que se suma al reclamo por la instalación de un transporte que circule sobre las vías muertas de hoy, para quitarles tanto óxido”.
Creación digital		FLASH 2: Recorte de diario del día de la fiesta en Bavio, con un resaltador que evidencia los datos principales.	Voz en off: “¿A usted también le gustaría subirse al microtren? A no, no, no va a poder ser. Porque por cuestiones burocráticas todavía no funciona”.
DVD 2	00:02:30	FLASH 3: Arranca el microtren mientras se observa gente en el andén.	Voz en off: “Y justamente contra esa burocracia, pelea el grupo Por Nosotros, de la mano de Roberto Zungri”.
Cassette 9	d. 01:39:03 h. 01:39:48	Plano Pecho de Roberto Zungri (inclinado hacia su izquierda) con sus manos adelante y altas. (INCLUIR VIDEOGRAPH:	“ <i>Por Nosotros</i> se crea con una diversidad de personas, con una diversidad... de personas, desde, desde tod... desde... desde donde la mires”.

		Roberto Zungri. De esencia: buen vecino. De premio: Secretario de Cultura de Magdalena. Debe simular ser un boleto de tren ya picado).	
Cassette 9	d. 01:56:55 h. 01:57:37	Plano Cintura de Roberto Zungri. Se ve la mesa con un celular encima. Zungri se estira para tomar la medalla. (INCLUIR VIDEOGRAPH: Roberto Zungri. De esencia: buen vecino. De premio: Secretario de Cultura de Magdalena. Debe simular ser un boleto de tren ya picado).	“Eulogio trajo la, la medalla de la última fiesta, que es el logo de la estación, ¿ves? Es el logo del grupo. Y el logo tiene, ¿ves que en el centro hay un grupo de personas abrazadas, no?, ¿íntimamente así unidas, agarradas, no? Este... como que todos estamos por todos. Estas son todas las cosas, este... los proyectos de artesanías de... de... de cosas que tenemos para poner en valor en cada uno de los pueblos y de las zonas de nuestra región. Pero la domina... al logo, la estación con el grueso de una formación ferroviaria”.
Cassette 7	d. 02:21:30 h. 02:23:28	Juan Montiel sentado en el andén de la Estación Provincial de La Plata. (INCLUIR VIDEOGRAPH: Juan Montiel. De adolescente: “baviense”. De adulto: . Debe simular ser un boleto de tren ya picado).	“Lamentablemente, el tema del tren, lo cerraron y para mí la llama la encendió Bavio, y tienen un reclamo concreto y un trabajo concreto. Nosotros lo que hicimos fue para potenciar esa movida, llevar muchas veces las actividades artísticas, acompañar, ayudar en lo que sea, teniendo en cuenta que nosotros no tenemos ese problema de conectividad, porque realmente acá es diferente, pero sí sería buenísimo que ese ramal vuelva a funcionar”.
Cassette 9	d. 01:54:32 h. 01:55:37	Plano Cintura de Roberto Zungri con las manos sobre la mesa en la que se ve un teléfono celular.	“Y bueno, los impedimentos son desde las vías que... como limpiar las vías, como cortar el pasto, el eh... el... Los impedimentos legales, bueno que, que hay gente dentro de la... de

			la Municipalidad que está viendo tener la... Creo que nosotros seguimos laburando porque estamos convencidos de que sí, de que va a ser beneficioso”.
Cassette 8	d. 02:27:17 h. 02:27:35	Juan Carlos Cena, autor de El Ferrocidio. Plano pecho.	“Es obligación de todo Estado, de inmiscuirse como se inmiscuye en los países capitalistas centrales, el papel del transporte y de velar para tener un transporte eficiente, barato, y usar el que más le conviene al Estado”.
Cassette 7	d. 02:29:56 h. 02:30:53	Juan Montiel sentado en el andén de la Estación Provincial de La Plata.	“Lo del microtren hay una prueba de que con una movida vecinal se puede llegar a ponerlo en funcionamiento y hacerlo andar, después el Estado pienso yo que tiene que intervenir y tener una política de sostener eso, porque además te da un rédito”.
Cassette 9	d. 01:55:55 h. 01:56:47	Plano Cintura de Zungri mirando a la izquierda, con la zurda extendida al máximo.	“Imaginate. Un chico que nació en el año que se levantó el tren, hoy tiene 30 años y se crió sin el tren. Entonces ya no piensa en el tren como la alternativa. Nosotros, por ahí, lo vemos desde acá porque vemos que es una posibilidad de desarrollo, es esto es bueno. Pero, pero, por ahí va a estar resignado a que no”.
			Efecto de corte: sonido de campana.
Cassette 4	d. 01:30:53 h. 01:31:31	Dodi Remorini sentado a la mesa. (Incluir videograph sólo con el cartel de la estación sobre la vía).	“Esto que quieren hacer esta gente de Bavio, el ingeniero Zungri anda, no me parece malo, pero yo lo veo como un parche. Es un parche. Pero yo diría que esto tendría que ser, si el gobierno quisiera un día (...), la gente lo ve como imposible pero cuando un gobierno quiere hacer obras, una obra, no le interesa cuánto vale. Pone arriba y se hace. Aunque lo veo difícil, por

			ahora”.
Cassette 1	d. 00:42:33 h. 00:42:43	Quicho Peralta. (Incluir videograph sólo con el cartel de la estación sobre la vía).	“Viste cómo lucha Bavio... (Hasta) Hacer una fuerza para el tren”.
Cassette 3	d. 00:27:48	Coco de María. (Incluir videograph sólo con el cartel de la estación sobre la vía).	“Mover un tren no es charla de mamados. Cuesta mucha plata”.
Cassette 6	d. 00:06:30 h. 00:06:33	Magdalena Curone, maestra de Bavio. (Incluir videograph sólo con el cartel de la estación sobre la vía).	“Ellos (N.D.R. el grupo Por Nosotros) tiene esperanza... mientras siguen pidiendo”.
Cassette 4	d. 02:49:02 h. 02:49:22	Plano pecho de Tina. (Incluir videograph sólo con el cartel de la estación sobre la vía).	“Yo no sé si va a pasar el tren algún día, porque acá se entusiasma mucho con el tren pero para eso tendrían que levantar toda la vía y hacerla de nuevo. Porque las vías están, en parte no hay, en parte se las han robado. Así que ¿qué tren va a pasar?”.
Cassette 3	00:25:23	Coco de María. (Incluir videograph sólo con el cartel de la estación sobre la vía).	“Si va a ser de fomento, subvencionado por el estado, y dale que va...”.
Cassette 10	d. 00:12:48 h. 00:14:07	Irene Lucía Pedemonte de Roso, vecina de Rufino de Elizalde. Plano pecho. (Incluir videograph sólo con el cartel de la estación sobre la vía).	“Yo no creo... No hay vías. ¿Cuánto sale hacer eso? Yo no creo...”.
Cassette 10	d. 01:02:40 h. 01:05:20	Domingo Amondarain, tambero de Bavio.	“Yo pienso que la forma en que se dan las cosas, el FFCC va a volver (...). Hay que hacer

		(Incluir videograph sólo con el cartel de la estación sobre la vía).	ambiente y se está haciendo”.
Cassette 5	00:48:30	Catalina Rettinger, representativa de Las Tahonas. (Incluir videograph sólo con el cartel de la estación sobre la vía).	“Para mí sería una alegría, yo me lo tomo para Las Tahonas”.
			Efecto de corte: bocina de locomotora.
Creación digital		La imagen de Catalina se posa en un costado superior de la pantalla, y de allí comienza un racconto de frases contundentes de los entrevistados, que repasan todos los puntos del documental. Cada una de esas imágenes, se van insertando en una grilla (los discursos se van encadenados).	
Cassette 8	d. 02:28:04 h. 02:28:46	Juan Carlos Cena, autor de El Ferrocidio. Plano pecho.	“El FFCC no únicamente integró el país sino que llevó las comunicaciones, llevó agua y llevó muchas cosas más”.
Cassette 8	d. 00:22:11 h. 00:22:30	Jorge Ferrín, maquinista del último viaje del Ferrocarril del Sud, ramal La Plata-Magdalena/Pipinas. Plano pecho.	“El tren de pasajeros salía y paraba en todas las estaciones. De La Plata hasta Pipinas”.
Cassette 4	d. 01:25:25 h. 01:26:50	Dodi Remorini sentado a la mesa.	“Tal es así que cuando pasaba el tren mucha gente traía jaulas de pollos, de gallinas, mandaba huevos por el ferrocarril. Ahora qué va a traer... ahora no queda

			nada”.
Cassette 3	d. 01:58:13 h. 01:58:35	Angélica dentro del auto.	“El FFCC era un progreso. Lo tiene Europa, Estados Unidos, nosotros no (...). Nos regalan un autito y lo desarmamos para ver cómo es. Después no lo sabemos armar”.
Cassette 8	d. 01:45:15 h. 01:45:50	Marcela Benítez, directora de Responde. Plano pecho.	“Y llegás a un montón de pueblos de la Argentina que están en esta situación”.
Cassette 4	d. 02:23:47 h. 02:24:01	Primer plano de la cara de Miguel, en la estación Las Tahonas.	“Yo me fui, volví y no me quiero ir más”.
Cassette 2	01:13:14	Luis Corvalán, integrante de la Cooperativa Pipinas Viva (Hotel Corcemar).	“Tenemos para ofrecer la tranquilidad del pueblo, la paz”.
Cassette 7	d. 02:25:22 h. 02:25:54	Juan Montiel sentado en el andén de la Estación Provincial de La Plata.	“Pelear por el tema de la recuperación del tren a Bavio era cosa de locos, y al final no es tan así”.
Cassette 5	00:48:30	Catalina Rettinger, representativa de Las Tahonas.	“Para mí sería una alegría, yo me lo tomo para Las Tahonas”. Con esta última frase, se fusionan el resto de las declaraciones, a modo de crear un murmullo colectivo. Las declaraciones deben quedar como fondo mientras aparecen las piezas del rompecabezas.
Creación digital		Las fotos de las estaciones de los lugares como piezas de rompecabezas. Se ensamblan formando una única estación.	Las voces fusionadas dan paso a la voz en off que concluirá el relato. Voz en off: “¿Cómo hicimos, entonces, para contar la historia de una Buenos Aires que en vez de ir para adelante fue para atrás? Lo hicimos escuchando, observando, andando... Andando y andando. Y así fue como entendimos que la vida de toda esta gente y sus lugares camina junto a la de ese tren que hoy ya

			no pasa, pero está presente. Presente porque está ahí, late, se siente... Y entendimos, también, que estos once pueblos en realidad son uno: sí, todos vivieron un pasado similar; todos viven un similar presente. ¿Ustedes piensan lo mismo? Y sí señores, Argentina no es sólo la pintoresca Buenos Aires que nos muestran. Argentina son también estos pueblos que resisten y que se niegan a ser borrados del mapa”.
DVD 1	d. 00:49:54 h. 00:50:14	Plano detalle desde el túnel del ingreso de la locomotora.	Mientras pasa el tren se escuchan las voces de las niñas de la apertura, cantando el tren se va (“Suban ya, suban ya, que el tren se va”; grabación en CD).
Creación digital		La imagen anterior se funde a negro, y aparece el título del documental con las fichas del Scrabel.	Ingresa la canción “Soy por el tren (o no soy)”. Luego baja el volumen para dar paso a la aparición de las fichas del Scrabel acompañadas de un sonido raya-punto-ray... (de telégrafo). Así, se establece un juego de elevación y disminución del volumen del tema musical y del sonido característico del telégrafo.
Creación digital		Créditos. Agradecimientos (con la misma tipografía del Scrabel).	

GUIÓN DE EDICIÓN FINAL
-POSTERIOR A LA ISLA DE EDICIÓN-

CASSETTE	IMAGEN	SONIDO	TIEMPO PARCIAL	TIEMPO FINAL
	Placa en negro.	Música: “El último canto”. Intérprete: Alberto D’Alessandro.	3’’	00:00:03
DVD 1	Niñas comentando.	-No hay nadie en estas estaciones... (risas). Continúa música de fondo.	3’’	00:00:06
DVD 1	Fundido a plano detalle de las niñas jugando.	Continúa música en off. Sonido de la locomotora de juguete y risa de las niñas.	4’’	00:00:10
	Placa “UNLP” con fondo negro. Niñas comentando	-Son todas iguales. Continúa música de fondo.	3’’	00:00:13
DVD 1	Plano conjunto de las niñas jugando con el tren.	Sonido de la locomotora de juguete. Continúa música de fondo.	3’’	00:00:16
	Placa “Facultad de Periodismo y Comunicación Social” con fondo negro. Niñas comentando	-Está el tren de carga y el de pasajeros, ¡falta el del lechero! Continúa música de fondo.	4’’	00:00:20
DVD 1	Plano conjunto de las niñas jugando con el tren.	Sonido de la locomotora de juguete. Continúa música de fondo.	2’’	00:00:22

	Placa "Presenta" con fondo negro. Niñas cantando.	Risa de las nenas. -¡Chucu chu! ¡Chucu chu! Continúa música de fondo.	4''	00:00:26
DVD 1	Plano conjunto de las niñas jugando con el tren. Sobre el final del plano se ralentiza el movimiento.	Continúa música de fondo.	2''	00:00:28
	Fundido a negro.		1''	00:00:29
	Fundido a plano conjunto de las niñas.	Continúa la música de fondo. Efecto de corte.	1''	00:00:30
Cassette 1	Panorámica de izquierda a derecha del cielo de Pipinas. Luego continúa a velocidad normal.	Música: Suite Española, Op. 47 Autor: Isaac Albéniz.	2''	00:00:32
Cassette 1	Zoom out a la calesita en la plaza del Hotel Corcemar.	Continúa la música de fondo. Efecto de corte.	1''	00:00:33
Cassette 1	Zoom out al tobogán en la plaza del Hotel Corcemar.	Continúa la música de fondo. Efecto de corte.	1''	00:00:34
Cassette 2	Camino de tierra y árboles en Pipinas, frente al Hotel Corcemar.	Continúa la música de fondo.	1''	00:00:35
Cassette 3	Fundido encadenado con zoom out a la imagen del niño jugando en la hamaca de la Estación de Monte Veloz.	Continúa la música de fondo. Voz en off: -¿Cómo hacemos para contar la historia de una Buenos Aires que...	5''	00:00:40
Cassette 7	Calle de Ignacio Correas donde se observa un auto pasar.	Voz en off: -... al compararse con las grandes ciudades creyó que retrocedía? Continúa la música de fondo.	4''	00:00:44

Cassette 7	Imagen revertida de una calle de Ignacio Correas donde se observa un auto pasar.	Continúa la música de fondo. Efecto de corte.	1''	00:00:45
Cassette 3	Se cruzan dos autos frente a las vías de la Estación de Verónica.	Continúa la música de fondo. Efecto de corte.	1''	00:00:46
Cassette 1	Plano medio de <i>Quicho</i> Peralta.	-Así que quedó todo aislado, todo aislado. Continúa música de fondo.	2''	00:00:48
Cassette 1	Primer plano de <i>Quicho</i> Peralta.	-Así que bueno, se terminó todo. Continúa música de fondo.	2''	00:00:50
Cassette 1	Primer plano congelado en sepia de <i>Quicho</i> Peralta.	Continúa música de fondo.	1''	00:00:51
Cassette 3	Imagen revertida de un hombre mayor caminando por una plaza de Verónica.	Voz en off: -¿Cómo hacemos para regresar a un sitio que una vez vio partir... Continúa música de fondo.	2''	00:00:53
Cassette 9	Imagen revertida de una carreta que avanza hacia la cámara en Roberto Payró.	Voz en off: -... a un tren... Continúa música de fondo.	2''	00:00:55
DVD 2	Fundido a primer plano de un hombre parado en el andén de la Estación de Bavio.	Voz en off: -...y se quedó esperando? Continúa música de fondo.	1''	00:00:56
Cassette 4	Primer plano de <i>Tina</i> .	Voz en off: - Abandonado, no hay nadie. No te cruzás con nadie en la calle. Continúa música de fondo.	3''	00:00:59

Cassette 4	Primer plano congelado en sepia de <i>Quicho</i> Peralta.	Continúa la música de fondo. Efecto de corte.	1''	00:01:00
Cassette 3	Imagen revertida de un hombre que lleva su bicicleta en la Estación Verónica.	Voz en off: -¿Cuántas historias guardarán esos andenes desiertos marcados por la presencia y ausencia del tren? Continúa la música de fondo. Efecto de corte.	6''	00:01:06
Cassette 3	Primer plano de <i>Coco</i> De María.	-No hay nada. Son pueblos muy chiquitos, lamentablemente. No tienen gente. Continúa la música de fondo.	3''	00:01:09
Cassette 3	Primer plano congelado en sepia de <i>Coco</i> De María.	Continúa la música de fondo. Efecto de corte.	1''	00:01:10
Cassette 6	Plano general corto de un ciclista en los alrededores de la Estación de Bavio.	Voz en off: - Respuestas exactas no tenemos, sólo proponemos un viaje... Sonido de la bicicleta. Ciclista: -Buen día... Continúa la música de fondo.	6''	00:01:16
Cassette 10	Travelling hacia atrás en las vías de la Estación de Bavio, hasta llegar a una mesa en la que una vecina del lugar arma una frase en un tablero de <i>Scrabel</i> .	Voz en off: -... ¡Un viaje de vuelta! Continúa la música de fondo. Efecto de corte.	2''	00:01:18

Creación digital en Adobe After Effects	Placa " <i>Soy por el tren (o no soy)</i> "	Efecto sonoros del acomodamiento de las letras en el tablero, de la bocina de una locomotora y de un tren circulando. Continúa la música de fondo.	13''	00:01:31
	Placa en negro.	Efecto de corte: sonido de tren y de la alarma que suena al efectuarse un cruce de vías. Música original de <i>Los durmientes</i> . Voz en off: - Argentina...	3''	00:01:34
DVD <i>Los durmientes</i>	Imágenes de un tren del Ferrocarril Roca.	Voz en off: -... un país donde se pensó al ferrocarril como símbolo del proyecto modernista; un proyecto modernista que se puso en marcha; una marcha que, en algún tiempo, se frenó. Continúa música de fondo.	11''	00:01:45
DVD <i>Los durmientes</i>	Imágenes revertidas aceleradas de trenes del Ferrocarril Roca.	Voz en off: -Pero esperen... Efecto de sonido: cinta rebobinada.	2''	00:01:47
DVD <i>Los durmientes</i> DVD <i>Llegada del tren a la ciudad</i>	Fundido encadenado de los trenes de ambos DVD, más efecto de rebobinado en imagen.	Voz en off: -... No nos apuremos tanto... Efecto de sonido: cinta rebobinada.	1''	00:01:48

DVD <i>Llegada del tren a la ciudad</i>	Plano general largo de la Estación a la que llega el tren, en la película de los hermanos Lumiere.	Voz en off: -... Ésta, como todas las historias, tiene un principio. ¿Y qué les parece si empezamos por ahí? Música original de <i>Llegada del tren a la ciudad</i> . Efecto de corte.	8''	00:01:56
Cassette 8	Primer plano de Juan Carlos Cena, autor de <i>El Ferrocidio</i> . VIDEOGRAPH BOLETO: "Juan Carlos Cena. De sangre: Ferroviario. De oficio: Escritor".	-A nivel mundial el ferrocarril surge en la época de la Revolución Industrial, es cuando aparece la termodinámica, es cuando aparece el vapor... Efecto de sonido para el ingreso del boleto. Efecto de picado del boleto. Efecto sonido para la salida del boleto.	10''	00:02:06
Cassette 8	Primer plano de Juan Carlos Cena, autor de <i>El Ferrocidio</i> .	-...Stephenson descubre que esa fuerza de vapor le puede permitir mover una máquina...	6''	00:02:12

Cassette 8	Primer plano de Juan Carlos Cena, autor de <i>El Ferrocidio</i> .	-...Es cuando descubren de que revolucionan también el transporte, es la revolución del transporte, el abaratamiento del flete. Es la rapidez del flete, y no únicamente porque transporte, sino porque integra regiones, y pasa por lugares que no tiene nada que ver más con el tiempo; ni tiempo de lluvia, ni tiempo de nevada, ni de sequía: ¡el tren anda siempre! Efecto de corte.	25''	00:02:37
Creación digital en Adobe After Effects	Rotación del globo terráqueo en 3D. Un tren circula desde Europa hasta Argentina.	Música: Suite Española, Op. 47. Autor: Isaac Albéniz Efecto de bocina de locomotora. Efecto de sonido de tren en marcha. Efecto de corte.	9''	00:02:46
Cassette 8	Juan Carlos Cena, autor de <i>El Ferrocidio</i> . Primer plano.	-Dos diagramas tenemos en Argentina: los ferrocarriles ingleses coloniales; y tenemos el ferrocarril del Estado que se empieza a desarrollar a partir del principio del siglo pasado con el auspicio de los conservadores. Efecto de corte.	12''	00:02:58

Creación digital en Adobe After Effects	Mapa de Argentina donde se muestran los ramales históricos del país, y se enfatiza el trazado férreo La Plata-Pipinas con un titular de color rojo.	Efecto de sonido de aproximación al mapa. Efecto de sonido de bullicio. Voz en altoparlante: -¡Tren que va a hacer arribo en plataforma uno continúa a Pipinas, parando en todas! Efecto de corte.	9''	00:03:07
Cassette 9	Plano medio de Roberto Zungri, , Secretario de Cultura de Magdalena. VIDEOGRAPH BOLETO: "Roberto Zungri. De esencia: Buen vecino. De premio: Secretario de Cultura de Magdalena".	-Si analizamos que el tren fue, eh... para esta zona, cuando ingresa el 18 de mayo la primera formación ferroviaria, se genera hasta Magdalena y después hasta Las Pipinas, pasando por todas las estaciones, todo una... una integración del territorio y desarrollo en los distintos pueblos... Efecto de sonido para el ingreso del boleto. Efecto de picado del boleto. Efecto sonido para la salida del boleto.	18''	00:03:25

Cassette 8	<p>Marcela Benítez, directora de ReSPoNDe. Primer plano.</p> <p>VIDEOGRAPH BOLETO: "Marcela Benítez. De profesión: Geógrafa. De corazón: Buscadora de respuestas".</p>	<p>-En general la mayor parte de los pueblos nacieron o alrededor de una Estación de ferrocarril donde el modo de producción estaba ligado a la tierra, se subían al tren los frutos de la tierra, marchaban para el puerto de Buenos Aires.</p> <p>Efecto de sonido para el ingreso del boleto. Efecto de picado del boleto. Efecto sonido para la salida del boleto. Efecto de corte.</p>	14''	00:03:39
------------	--	---	------	----------

<p>Creación digital en Adobe After Effects con caminos y fragmentos de entrevistas de los cassettes detallados a continuación:</p>	<p>Vista lateral de un camino rutero.</p> <p>Placas que se insertan en el camino y resaltan, por medio de la voz en off, los términos: “Siglo XIX”, “3 en 1”, “de carga”, “de pasajeros” y “lechero”.</p> <p>Los carteles de las estaciones se van insertando en el camino a medida que la voz en off va mencionando las localidades que comprendía el ramal.</p>	<p>Voz en off: -Y entre los tantos vagones andando hacia el puerto de Buenos Aires, iban los del ramal La Plata-Pipinas. Un tren que nació a fines del siglo XIX. Bah... en realidad no era un tren; eran tres: tres trenes en uno. El tren de carga, el tren de pasajeros y el tren lechero. Y unía: La Plata con Rufino de Elizalde, Elizalde con Arana, Arana con Ignacio Correas, Correas con Bartolomé Bavio, Bavio con Roberto Payró, Payró con Vieytes, Vieytes con Álvarez Jonte, Jonte con Las Tahonas, Tahonas con Verónica, Verónica con Monte Veloz, Monte Veloz con Las Pipinas...-respiración agotada-. Todas, menos La Plata...</p> <p>Efecto de sonido de tren circulando. Efecto de sonido para la aparición de las placas.</p> <p>Música: Canción de los pueblos. Autora: Daniela Escribano - Intérprete: Emanuel Wysocki.</p>	38''	00:04:17
--	---	--	------	----------

	Fundido a pintura de Carlos Bernasconi.	Voz en off: -... atravesaron una historia común... Historia que conoceremos a través de sus protagonistas.	5''	00:04:22
Cassette 5	Plano de Fernanda y Daniela (de espaldas) en el auto (transitando la ruta) tomando mate.	Voz en off: - Irene, hija, esposa y nuera del ferrocarril.	8''	00:04:30
Cassette 10	Se inserta con transparencia el cartel de la Estación Rufino de Elizalde y, posteriormente, aparece un primer plano de Irene Pedemonte de Roso.	Continúa la música de fondo. Efecto de sonido para ingreso y salida de las imágenes insertadas.		
Cassette 7	Camino paralelo a la vía en Arana.	Voz en off: -Carlos Cardaci, un viajero de la noche.	7''	00:04:37
Cassette 7	Se inserta con transparencia el cartel de la Estación Arana y, posteriormente, aparece un plano medio de Carlos Cardaci.	Continúa la música de fondo. Efecto de sonido para ingreso y salida de las imágenes insertadas.		
Cassette 7	Plano general del camino a Ignacio Correas. Panorámica hasta el auto que viene de frente.	Fernanda -Hola, ¿qué tal? Te hago una pregunta: ¿Ignacio Correas queda yendo para allá? Automovilista: -Sí, derecho. Fernanda: - ¿Derecho? Automovilista: - Derecho. Fernanda: -Listo, gracias. Continúa la música de fondo.	12''	00:04:49

Cassette 4	Plano general largo de los campos ubicados en la Ruta 36, tomado desde el auto. Se inserta con transparencia el cartel de la Estación Ignacio Correas y,	Voz en off: -Mauricia, una vecina que desde su casa frente a la Estación oyó el último campanazo del Sud. Continúa la música de fondo.	8''	00:04:57
Cassette 7	posteriormente, aparece un plano medio de Mauricio.	Efecto de sonido para ingreso y salida de las imágenes insertadas.		
Cassette 4	Plano general largo de los campos ubicados en la Ruta 36, tomado desde el auto. Se inserta con transparencia el cartel de la Estación B. Bavio y,	Comunicación telefónica: Magdalena: -Hola. Fernanda: -Hola, ¿Magdalena? Magdalena: -Sí. Fernanda: -La llamaba para preguntarle si mañana podríamos llegar a pasar por su casa a entrevistarla. Magdalena: -Sí, cómo no. Fernanda: -Bueno, entonces nos vemos mañana a las 10. Voz en off: -Ella es Magdalena, la maestra de Bavio.	16''	00:05:13
Cassette 5	posteriormente, aparece un primer plano de Magdalena Curone.	Continúa la música de fondo. Efecto de sonido para ingreso y salida de las imágenes insertadas.		

Cassette 4	Recorrido desde el auto por las calles de Payró hasta la casa de <i>Dodi Remorini</i> .	Voz en off: -Y en Payró, nos detuvimos a cargar nafta y a charlar en la casa de Dodi Remorini.	9''	00:05:22
Cassette 4	Se inserta con transparencia el cartel de la Estación Roberto Payró y, posteriormente, aparece un primer plano de <i>Dodi Remorini</i> .	Continúa la música de fondo. Efecto de sonido para ingreso y salida de las imágenes insertadas.		
Cassette 6	Travelling de acompañamiento hasta el almacén de Ramos Generales de Vieytes.	Enrique Iriquín en off: -Hay un almacén de Ramos Generales. El muchacho... memorioso. Fuera de campo: Carlos: -Éste debe ser el almacén. Daniela: -Ése que está ahí, ¿no? Carlos: -Sí.	16''	00:05:38
Cassette 7	Se inserta con transparencia el cartel de la Estación Vieytes y, posteriormente, aparece un plano entero y un primer plano de Iraúl.	Voz en off: -¿Será él el muchacho memorioso? Así es: les presentamos a Iraúl. Continúa la música de fondo. Efecto de sonido para ingreso y salida de las imágenes insertadas.		

Cassette 10	Travelling de acompañamiento (con la lente mojada por la lluvia) en un camino rutero entre A.Jonte y Las Tahonas.	<p>Comunicación telefónica: Yerno de Tina: - Hola. Fernanda: -Sí, ¿qué tal? ¿Con la casa de Tina? Yerno de Tina: -Sí. Fernanda: -Nosotros queríamos saber a qué hora podíamos pasar a entrevistarla. Yerno de Tina: -Y, podés venir a cualquier hora. Ella no se va de acá. La ato a mi suegra para que no se vaya, en todo caso (risas). Ah, está bien. Fernanda: -Bueno, bueno... muchas gracias. Yerno de Tina: -No, de nada. Fernanda: -Hasta luego.</p>	16''	00:05:54
Cassette 5	Se inserta con transparencia el cartel de la Estación A. Jonte y, posteriormente, aparece un primer plano de <i>Tina</i> .	<p>Voz en off: -¡Ahí está!, ella es Tina.</p> <p>Continúa la música de fondo. Efecto de sonido para ingreso y salida de las imágenes insertadas.</p>		

Cassette 5	Travelling hacia adelante del camino de acceso a la estancia de <i>Chacho</i> Marbán.	Saludos en off: Chacho Marbán: - Buenas tardes. Carlos: -¿Qué tal? Chacho Marbán: - Yo soy <i>Chacho</i> .	12''	00:06:06
Cassette 5	Se inserta con transparencia un zoom in desde plano americano de Chacho Marbán, hasta plano medio.	Voz en off: -Ya se presentó él, así que no hace falta que lo hagamos nosotros. Sólo aclarar que también es de Álvarez Jonte. Continúa la música de fondo. Efecto de sonido para ingreso y salida de las imágenes insertadas.		
Cassette 4	Travelling de acompañamiento en los campos ubicados en la Ruta 36, tomado desde el auto.	Comunicación telefónica: Catalina: -Sí. Fernanda: -Sí, ¿qué tal? ¿Con la casa de Catalina? Catalina: -Sí. Fernanda: -Bueno, entonces, ¿nos espera al mediodía? Catalina: -Vení nomás, vengan. Fernanda: -Bueno, muchas gracias.	10''	00:06:16
Cassette 5	Se inserta con transparencia el cartel de la Estación Las Tahonas y, posteriormente, aparece un primer plano de Catalina Rettinger.	Voz en off: -Con ustedes, Catalina. Continúa la música de fondo. Efecto de sonido para ingreso y salida de las imágenes insertadas.		

Cassette 4	Travelling de acompañamiento (tomado desde el auto) en los campos ubicados en la Ruta 36, hasta un cartel verde que indica la distancia a Verónica y a Pipinas.	Voz en off: - <i>Coco</i> de María, el último jefe de Estación de Verónica. Continúa la música de fondo. Efecto de sonido para ingreso y salida de las imágenes insertadas.	6''	00:06:22
Cassette 3	Se inserta con transparencia el cartel de la Estación Verónica y, posteriormente, aparece un primer plano de <i>Coco</i> de María.			
Cassette 4	Travelling de acompañamiento de un ocaso en la ruta 36.	Voz en off: -Y, camino a Monte Veloz, nos encontramos con Angélica, esposa de un ferroviario... y del tren. Continúa la música de fondo. Efecto de sonido para ingreso y salida de las imágenes insertadas.	10''	00:06:32
Cassette 4	Se inserta con transparencia el cartel de la Estación Monte Veloz y, posteriormente, aparece un primer plano de Angélica Villarreal de López.			
Cassette 5	Travelling hacia delante en un ocaso de la Ruta 36.	Voz en off: - Terminando el recorrido, conocimos al poeta de Pipinas: <i>Quicho</i> Peralta. Continúa la música de fondo. Efecto de sonido para ingreso y salida de las imágenes insertadas.	7''	00:06:39
Cassette 1	Se inserta con transparencia el cartel de la Estación Las Pipinas y, posteriormente, aparece un primer plano de <i>Quicho</i> Peralta.			

Creación digital en Adobe After Effects	El primer plano de <i>Quicho</i> Peralta se funde con el resto de los entrevistados, componiendo una grilla de doce caras sobre un viejo abono de tren, con la inscripción " <i>Pasajeros con abono</i> ".	Chacho Marbán en off: -¿Así que se han recorrido la provincia de Buenos Aires?! Efecto de sonido para acentuar los movimientos del carnet de abono. Efecto de corte.	5''	00:06:44
Cassette 4	Primer plano de <i>Tina</i> .	-Era una fiesta cuando estaba el ferrocarril.	2''	00:06:46
Cassette 4	Primer plano de <i>Dodi</i> Remorini. VIDEOGRAPH VÍA: "R. Payró. Dodi"	-La gente viajaba a la ciudad casi toda en tren antes. Tomaba el tren, se iba a la ciudad de La Plata, a Buenos Aires. Entonces tenías cuatro trenes: dos que iban para adentro y dos que iban para Pipinas. El tren dormía en Pipinas. Se le llamaba dormir en Pipinas. En ese tren se llevaba pasajeros, se llevaba toda encomienda de distinto tipo, la leche que iba hasta... Efecto de sonido para ingreso y salida del videograph/ vía.	27''	00:07:13
Cassette 4	Primer plano de <i>Dodi</i> Remorini.	-... La Plata, Bernal, Berazategui... Hasta Constitución.	4''	00:07:17

Cassette 4	Plano de Rubén caminando por los alrededores de la Estación de Las Tahonas. Por momentos se detiene y se registra un primer plano de $\frac{3}{4}$ perfil. Luego de frente.	Voz en off: -Como verán, todavía hay gente que recuerda la importancia que tenía el tren para esta zona. Este hombre es uno de ellos. Se llama Rubén y se crió en Las Tahonas. -Era lindo, había tambos, todo. Todo se mandaba, se mandaba... cómo es... a Plaza, a Buenos Aires. Acá lo único que había era el tren. Los caminos, no había estos caminos que hay ahora; ¡ni la ruta!	21''	00:07:38
Cassette 4	Primer plano de <i>Tina</i> .	-Los que hacían tambo, algunos vendían queso, hacían queso; otros sacaban la crema de la leche. Efecto de corte: sonido de bocina.	5''	00:07:43
Cassette 10	Pantalla dividida. En la mitad izquierda se observa el primer plano de <i>Tina</i> . A la derecha, se ve a Domingo Amondarain. Luego hay una concentración en la mitad derecha.	Voz en off: -Y uno de los que arriaba su carro hasta la Estación era Domingo Amondarain, el tambero de Bavio. Sonido de bullicio. Efecto de corte.	7''	00:07:50
Cassette 10	Primer plano de Domingo Amondarain.	-Tal vez en ese tiempo vendrían 70 carros, con todos tarros de 20 litros.	7''	00:07:57

Cassette 6	Primer plano de Iraúl VIDEOGRAPH VÍA: "Vieytes. Iraúl".	-Y acá, como ser, salían hasta 15 mil litros de leche... todos los días. Efecto de sonido para ingreso y salida del videograph/ vía.	5''	00:08:02
Cassette 10	Primer plano de Domingo Amondarain.	-Cada tambero tenía su color en el tarro.	5''	00:08:07
Cassette 6	Primer plano de Iraúl.	-Había un movimiento bárbaro en estas estaciones.	3''	00:08:10
Cassette 5	Primer plano de Magdalena Curone.	-Para nosotros era cómodo. Para nosotros, que éramos jóvenes...	2''	00:08:12
Cassette 6	Primer plano de Iraúl.	-Vos pensá que pasaban cuatro trenes por día.	2''	00:08:14
Cassette 5	Primer plano de Magdalena Curone.	-... daba abono, era económico... y era el único medio que había de viajar entonces.	6''	00:08:20
	Fundido encadenado con la planilla de horarios del ramal La Plata-Pipinas del Ferrocarril del Sud.	Dodi Remorini en off: -El correo venía todo en el tren de 9 y media, 10 menos 20 porque traía todos los diarios...	6''	00:08:26
Cassette 4	<i>Dodi Remorini</i> , primer plano. VIDEOGRAPH VÍA: "R. Payró. Dodi"	-... Todos se guiaban por los precios que sacaban en el diario. Entonces eran casi inscriptos. Lo recibían diariamente. Y la bolsa de correspondencia. Efecto de sonido para el ingreso y salida del videograph/ vía.	12''	00:08:38

Cassette 4	Primer plano de Miguel en la Estación de Las Tahonas. Luego camina y señala la ubicación de la antigua estafeta.	-Yo me crié en la estafeta. Voz en off: -Miguel es amigo de Rubén y vive en Las Tahonas. En un momento se fue. Pero extrañó y decidió volver. -Y la estafeta estaba allá enfrente donde es mi casa ahora... Efecto de transición.	12''	00:08:50
	Fundido a fotografía de la estafeta con efecto de zoom in.	Miguel en off: -... Allá. El... Efecto de transición.	2''	00:08:52
	Fundido a fotografía de la Estación de Las Tahonas con efecto de zoom in.	Miguel en off: -...que venía a buscar la correspondencia al tren, cuando... Efecto de transición.	2''	00:08:54
Cassette 4	Zoom out hasta plano medio de Miguel en la Estación de Las Tahonas.	-... venía a las 11 de la mañana, 11 y media (...) y a las 4 de la tarde volvía para La Plata. Efecto de transición.	7''	00:09:01
Cassette 5	Primer plano de Catalina Rettinger. VIDEOGRAPH VÍA: "Las Tahonas. Catalina"	- Era muy estricto el tren, cuando era de los ingleses. Cuando era de los ingleses era un flor de tren... Efecto de sonido para ingreso y salida del videograph/ vía.	8''	00:09:09
Cassette 4	Primer plano de <i>Dodi Remorini</i> .	-Mientras era de los ingleses; porque el tren sabés que fue de los ingleses hasta que Perón lo puso... lo nacionalizó.	9''	00:09:18

Cassette 5	Plano medio de <i>Chacho</i> Marbán. VIDEOGRAPH VÍA: "A. Jonte. Chacho"	-Y empezaron a andar mal. Te robaban cuando mandabas alguna carga, ya te robaban esto, te robaban el otro... ya no llegaba a horario... Efecto de sonido para ingreso y salida del videograph/ vía.	7''	00:09:25
Cassette 5	Primer plano de Magdalena Curone.	-Los últimos días fueron característicos: empezaron por descomponerse los trenes.	5''	00:09:30
Cassette 5	Plano medio de <i>Chacho</i> Marbán.	-Se rompía el tren por allá, y la gente tenía que venir a pie.	3''	00:09:33
Cassette 5	Primer plano de Magdalena Curone. VIDEOGRAPH VÍA: "B. Bavio Magdalena"	-Y entonces teníamos que esperar, o que salir a caminar por la vía y venir caminando. Yo creo que era una estrategia como para ir preparando a la gente. Efecto de sonido para ingreso y salida del videograph/ vía.	9''	00:09:42
Cassette 10	Primer plano de Irene Lucía Pedemonte de Roso. VIDEOGRAPH VÍA: "Elizalde. Irene"	-Y, la gente gritaba cuando pasaba algún tren. Hacían un escándalo... Y, porque no querían que dejara de funcionar el tren. Efecto de sonido para ingreso y salida del videograph/ vía.	8''	00:09:50

Cassette 10	Primer plano de Domingo Amondarain.	-El presupuesto que tenía el Gobierno de gastos del ferrocarril era incalculable... ¡incalculable! Entonces, yo no quiero decir que por eso solamente se cerró, ¿no?...	26''	00:10:06
	Fundido a negro.	Domingo Amondarain en off: - ... ¡Pero sí! Voz en off: -Y el día que se cerró el... Música: Scenes from childhood, Op. 15. Autor: Robert Schuman.	2''	00:10:08
Cassette 3	Fundido a primer plano de Angélica Villarreal abriendo la reja de la casa del Jefe de Estación de Verónica.	Voz en off: -... ferrocarril, Angélica se subió... Continúa música de fondo.	2''	00:10:10
Cassette 3	Paneo de izquierda a derecha en el patio de la Estación de Verónica.	Voz en off: -...Ella, hoy habita la casa de la Estación de Verónica, pero no siempre vivió ahí. Continúa música de fondo.	4''	00:10:14
Cassette 3	Composición de planos de Angélica Villarreal dentro del auto.	Voz en off: -En realidad, la mayor parte de su vida la pasó en otra casa de otra Estación: la de Monte Veloz. Continúa música de fondo.	7''	00:10:21

Cassette 3	Plano entero conjunto de Fernanda y Angélica Villarreal caminando en el campo de la Estación de Monte Veloz.	Voz en off: -Desde que dejó ese lugar, nunca más había vuelto. Hasta que un día... se cruzó con nosotros. Y le pedimos que... Continúa música de fondo.	7''	00:10:28
Cassette 3	Plano medio conjunto de Angélica Villarreal y Daniela sentadas en el andén de la Estación de Monte Veloz.	Voz en off: -...nos hable de la última vez que se subió al tren. Continúa música de fondo.	3''	00:10:31

Cassette 3	Primer plano de Angélica sentada en el andén de la Estación de Monte Veloz. En el final de la toma se ralentiza el movimiento.	<p>-Era el último viaje, triste, triste. Triste fue cuando vinieron acá a sacar los... las cosas del telégrafo y todo. Para nosotros...</p> <p>Daniela fuera de campo: -... ¿Quiénes vinieron?</p> <p>-Del mismo ferrocarril... Para nosotros fue muy triste... ese día fue muy triste. Y ver cómo te arrancan las cosas y las tiran a una... a una zorra que se llevaba las cosas, no te vas a creer que era muy placentero... Ese día fue muy triste... Mi marido lloraba ahí... y yo lloraba allá.</p> <p>Voz en off: -Mientras Angélica viajaba en ese último tren, otros...</p> <p>Continúa música de fondo.</p>	34''	00:11:05
Cassette 6	Plano americano de Iraúl parado en la puerta de su almacén.	<p>Voz en off: -... debieron observarlo al costado del andén.</p> <p>Continúa la música de fondo.</p>	3''	00:11:08

Cassette 6	Primer plano de Iraúl dentro del almacén de Ramos Generales de Vieytes. VIDEOGRAPH VÍA: "Vieytes. Iraúl"	- Lloramos... uno de los días más tristes fue ése... Continúa la música de fondo. Efecto de sonido para ingreso y salida del videograph/ vía.	9''	00:11:17
Cassette 6	Primerísimo Primer Plano de Iraúl apoyado en la escalera.	-Era, era un... como quien dice, una puñalada que te dieron. ¿Qué te ibas a ir a despedir de eso si era... era para tristeza? Viste pasar el tren y... se fue y... se acabó. Continúa la música de fondo.	14''	00:11:31
Cassette 7	Planos detalle de la encomienda que le enviaron por tren a Iraúl.	Voz en off: -En ese último tren, llegó esta caja que Iraúl jamás abrió. Continúa la música de fondo.	5''	00:11:36
Cassette 7	Plano general largo de las estanterías del almacén de Ramos Generales, que se funde con una foto vieja del almacén.	Voz en off: -... La transportó Mario Ferrín... Continúa la música de fondo.	5''	00:11:41

Cassette 8	Primer plano de Mario Ferrín, maquinista del último viaje del Ramal La Plata-Pipinas del Ferrocarril del Sud.	<p>Voz en off: -... el maquinista que estuvo a cargo de ese viaje.</p> <p>-Fue normal. Lo único que nos dio lástima cuando... que éramos los últimos, ¡qué va a hacer! Y la gente ya sabía eso... y ya había salido en los diarios, todo, que se cancelaba el servicio ahí, a Pipinas.</p> <p>Se va perdiendo la música de fondo para dar paso al tecleo de una máquina de escribir (efecto de sonido). Comienza a escucharse la banda militar que tocó en la inauguración del Mundial de Fútbol 1978.</p>	15''	00:11:56
DVD 1	Zoom de concentración, desde plano del periodista que escribe en su Remington la noticia del cierre del Ramal, hasta plano detalle de la radio antigua.	<p>-Se cancela el servicio a Pipinas por el alto costo que implica mantener un ramal con mínima circulación de pasajeros.</p> <p>Voz en off: -¿Qué casualidad, no? Mientras...</p> <p>Continúa el sonido de tecleo de la máquina de escribir y el de la banda militar.</p>	13''	00:12:09

	Placa en negro.	<p>Voz en off: -...en el estadio de River se oía la primer voz mundialista, en las estaciones del ramal enmudecían el sonar de la locomotora...</p> <p>Continúa la banda militar de la apertura del Mundial de Fútbol 1978 y comienza a oírse la locomotora de juguete.</p>	5''	00:12:14
Creación digital en Adobe After Effects	Fundido a imagen nocturna de la locomotora de juguete que desaparece cuando aparece la luz.	<p>Voz en off: -... y daban luz a esos campos.</p> <p>Voz del locutor de la ceremonia inaugural del Mundial de Fútbol: -... Argentina '78...</p> <p>Continúa la banda militar de la apertura del Mundial de Fútbol 1978 junto al sonido de la locomotora de juguete.</p> <p>Efecto de sonido para acentuar la desaparición de la locomotora.</p>	5''	00:12:19
Cassette 5	Primer plano de Magdalena Curone.	<p>-Pintaron todas las estaciones de la línea. Y a los pocos días, dieron la orden de cesar de correr los ferrocarriles... en el 1978.</p> <p>Disminuye el sonido de la banda militar de la apertura del Mundial de Fútbol 1978.</p>	12''	00:12:31

Cassette 4	Primer plano de Rubén en la Estación de Las Tahonas. VIDEOGRAPH VÍA: “Las Tahonas. Rubén”.	-Después la gente se empezó a ir, es decir, los hijos nosotros todos. Digamos, no podíamos quedarnos acá a trabajar, porque acá no había nada. Es decir, toda esa gente alemana y todos, ellos vivían... después no. El gobierno no los ayudó tampoco. Las cosas salían muy caras para mantener las plantas de manzanas. Y todo es así y todo se fue perdiendo. Efecto de sonido para ingreso y salida del videograph/ vía. Efecto de transición.	19’’	00:12:50
	Fotografía del galpón de la Estación de Álvarez Jonte.	Tina en off: - Había dos carnicerías... Efecto de transición.	1’’	00:12:51
	Fotografía de un almacén de Ignacio Correas.	Tina en off: -... había una tienda... Efecto de transición.	1’’	00:12:52
	Fotografía de un surtidor en la puerta de la casa de <i>Dodi Remorini</i> .	Tina en off: -... dos o... Efecto de transición.	1’’	00:12:53
Cassette 4	Primer plano de <i>Tina</i> .	-... tres almacenes.	1’’	00:12:54
	Fotografía del cartel de la Estación de Arana.	Carlos Cardaci en off: -Trabajaba el monte de frutas...	1’’	00:12:55
Cassette 7	Primer plano de Carlos Cardaci, sentado frente a una mesa de su local.	-... trabajaban las...	1’’	00:12:56

	Zoom out a la fotografía de la Estación de Monte Veloz.	Carlos Cardaci en off: -... estancias, la cabaña... Efecto de transición.	1''	00:12:57
Cassette 4	Primer plano de <i>Tina</i> .	-Había una tienda, había dos peluqueros...	3''	00:13:00
Cassette 7	Primer plano de Carlos Cardaci, sentado frente a una mesa de su local. VIDEOGRAPH VÍA: "Arana. Carlos".	-... trabajaban la fábrica, había cosechas, la gente tenía trabajo. Efecto de sonido para ingreso y salida del videograph/ vía.	2''	00:13:02
Cassette 4	Primer plano de <i>Tina</i> .	-¡Y ahora no hay nada!	1''	00:13:03
Cassette 5	Primer plano de Catalina Rettinger. VIDEOGRAPH VÍA: "Las Tahonas. Catalina".	-El tren era todo. Faltó el tren y se... Efecto de sonido para ingreso y salida del videograph/ vía. Música: Scenes from childhood, Op. 15. Autor: Robert Schuman.	4''	00:13:07
	Zoom out a la foto de una hamaca de la Estación de Vieytes.	Catalina Rettinger en off: -... murió todo esto. Efecto de transición. Continúa la música de fondo.	2''	00:13:09
Cassette 7	Zoom out a la fotografía de una cerca.	Carlos Cardaci en off: -Entonces toda esa gente o se va yendo... Efecto de transición. Continúa la música de fondo.	1''	00:13:10

	Fotografía de una bicicleta en la puerta de un almacén.	Carlos Cardaci en off: -... o no tiene... Efecto de transición. Continúa la música de fondo.	1''	00:13:11
Cassette 7	Primer plano de Carlos Cardaci, sentado frente a una mesa de su local.	-... de qué vivir. Continúa la música de fondo. Efecto de transición.	1''	00:13:12
Cassette 3	Primer plano de <i>Coco</i> de María.	-Son pueblos muy chiquitos, lamentablemente. No hay... no tienen gente. Continúa la música de fondo.	4''	00:13:16
Cassette 4	Plano medio de <i>Dodi Remorini</i> .	-Aparte que acá hay poco... Continúa la música de fondo. Efecto de transición.	1''	00:13:17
	Fotografía de un almacén de Ignacio Correas.	Dodi Remorini en off: -No hay casi un almacén para ir a compartir una noche... Continúa la música de fondo. Efecto de transición.	2''	00:13:19
	Composición con fotografías de un bar de Álvarez Jonte.	Dodi Remorini en off: -... a jugar un partido al truco. No, en otros pueblos hay sí. Continúa la música de fondo.	3''	00:13:22
	Zoom in a la puerta del bar "El Vasco" de Verónica.	Voz en off: - Verónica, por ejemplo... Se va perdiendo la música.	2''	00:13:24

	Fundido encadenado a pintura "Los vascos" de Carlos Bernasconi.	Voz en off: -... es uno de los que aún conserva su bar," <i>El Vasco</i> ". Ahí nos encontramos con... Se comienza a oír el bullicio del bar " <i>El Vasco</i> ".	3''	00:13:27
Cassette 3	Fundido encadenado a plano medio conjunto de Hugo y Mario en el bar " <i>El Vasco</i> ".	Voz en off: -... Hugo y Mario. Mario: -Yo le digo a las chicas que vayan a Álvarez Jonte. Falta Gary Cooper con el revólver, ¿o no? Ves dos gallinas, todo cerrado las puertas... ¿es así o no? Cuando van los muchachos al club, a la Sociedad de Fomento, que sería el club de ellos; nos llevamos Vermú... porque esos pueblitos no tienen nada.	18''	00:13:45
Cassette 6	Primer plano de Iraúl	-Es muy, muy serio esto para el lugareño, ¿viste? A los demás no les interesa nada... y uno, que nació y se crió acá... es muy, muy triste. Música: Scenes from childhood, Op. 15. Autor: Robert Schuman.	16''	00:14:01

Cassette 4	Primer plano de <i>Tina</i> .	<p>Fernanda fuera de campo: -¿Y cómo se comunicaban cuando el tren deja de pasar?</p> <p>-Cuando el tren deja de pasar a sudor y lágrimas. Porque empezaron a hacer la ruta, pero no estaba hecha. Entonces pasaban como pasaban. Cuando llovía, no pasabas.</p> <p>Efecto de sonido para ingreso y salida del videograph/ vía. Disminuye la música de fondo hasta apagarse.</p>	13''	00:14:14
	VIDEOGRAPH VÍA: "A. Jonte. Tina"			
Cassette 5	Primer plano de Magdalena Curone.	<p>-Yo me acuerdo que le decía a la gente de Vergara que íbamos a tener que mandar palomas mensajeras, porque no había ni como llevar la correspondencia.</p> <p>Efecto de sonido para ingreso y salida del videograph/ vía.</p>	8''	00:14:22
	VIDEOGRAPH VÍA: "B. Bavio. Magdalena"			
Cassette 4	Primer plano de <i>Tina</i> .	<p>-Después empezó a venir un micro, pero el micro venía... cuando quería y a las horas que quería.</p>	6''	00:14:28

Cassette 5	Primer plano de Magdalena Curone.	-Tal vez fue una estrategia, porque era la época militar. Porque al poco tiempo empezaron a venir los... los micros Mercedes Benz a circular por toda esta zona. Música: Scenes from childhood, Op. 15. Autor: Robert Schuman.	8''	00:14:36
Cassette 6	Primer plano de Iraúl apoyado en una escalera dentro del almacén de Ramos Generales. VIDEOGRAPH VÍA: "Vieytes. Iraúl"	-En este momento no tenemos un micro al pueblo. Pasa el micro, pero pasa alguno por la ruta... y no entra. Fernanda fuera de campo: -Como si no existieran... -Ah, no, no, no, no,.... No, es triste la cosa. Tenés que hacerte mil metros caminando para ir a tomar el micro... Efecto de sonido para ingreso y salida del videograph/ vía. Continúa la música de fondo.	16''	00:14:52
	Composición de varias fotografías de la Estación de Verónica.	Luis Corvalán en off: - Sacaron el tren y reforzaron. Venían más micros...	5''	00:14:57

Cassette 3	Composición con planos generales del micro Expreso- La Plata yéndose de la Estación de Verónica.	Luis Corvalán en off: - Nosotros pensábamos que evolucionábamos... ¡Qué bueno! ¡Vamos a modernizarnos! ¡Ya no andamos más en tren! Como en Buenos Aires: ¡todo en micro!	8''	00:15:05
Cassette 2	Primer plano de Luis Corvalán.	Voz en off: -El que pensaba que iban a evolucionar, era Luis Corvalán, un hombre que lucha por que Pipinas Viva. -Pensábamos que era mejor, ni nos dimos cuenta... como el pueblo con la fábrica... con la cementera estaba bien, no le dimos importancia, no nos dimos cuenta. No.	18''	00:15:23
Cassette 5	Plano medio de Chacho Marbán. VIDEOGRAPH VÍA: "A. Jonte. Chacho"	-Había una fábrica muy importante en Pipinas que era Corcemar. Efecto de sonido para ingreso y salida del videograph/ vía.	3''	00:15:26
	Fotografía de Pipinas cuando la fábrica estaba en funcionamiento.	Voz en off: -Es cierto: Había una fábrica muy... Efecto de transición.	3''	00:15:29
	Zoom out a fotografía actual de la chimenea de la ex fábrica Corcemar.	Voz en off: -... grande que se llamaba... Efecto de transición.	2''	00:15:31

	Movimiento en la fotografía actual de la nave central de la ex fábrica Corcemar.	Voz en off: - ...Corcemar. Se creó en 1939. A todo el... Efecto de transición.	3''	00:15:34
	Paneo vertical descendente por la fotografía actual de las escaleras de los silos de la ex fábrica Corcemar.	Voz en off: -...pueblo le dio vida, hasta que en la década del '90...	3''	00:15:37
	Fundido encadenado a paneo de izquierda a derecha de la fotografía actual del frente de la ex fábrica Corcemar.	Voz en off: -... decidió entregarle su propia vida a Loma Negra, que la cerró en 2001.	5''	00:15:42
Cassette 2	Primer plano de Luis Corvalán. VIDEOGRAPH VÍA: "Las Pipinas. Luis".	-Lo que hizo Corcemar en 62 años, que hizo todo el pueblo, Loma Negra en menos de 10 años lo destruyó. Efecto de sonido para ingreso y salida del videograph/ vía.	8''	00:15:50
Cassette 1	Primer plano de <i>Quicho</i> Peralta. VIDEOGRAPH VÍA: "Las Pipinas. Quicho".	-La crisis de más alto impacto, no hay otra. No hay otra: el cierre de la fábrica. Si Pipinas se fundó al lado de la fábrica y se fundó por la fábrica. Sino no habría nada, ¿eh? Efecto de sonido para ingreso y salida del videograph/ vía.	11''	00:16:01

Creación digital en Adobe After Effects Cassette 1	En un costado de la pantalla se inserta la foto del hotel, la del club, la del cine y las de Luis y <i>Quicho</i> . Luego se realiza un movimiento de concentración sobre la imagen de Luis para dar paso a su relato.	Voz en off: -En su época de esplendor, tuvo el cine, tuvo el hotel, tuvo el club, y tuvo obreros, como Luis y <i>Quicho</i> , que le entregaron largos años de trabajo.	12''	00:16:13
Cassette 2	Primerísimo primer plano de Luis Corvalán.	-Al cerrar la fábrica, ni changas había, nos afectó a todos... los comerciantes, a todos.	8''	00:16:21
Cassette 1	Primer plano de <i>Quicho</i> Peralta.	-Así que ellos se encargaron de levantar el pueblo, ¿no es cierto? Y ellos se encargaron de enterrarlo.	4''	00:16:25
Cassette 2	Primerísimo primer plano de Luis Corvalán.	-Igual que cuando entraba el micro y veía la chimenea que largaba humo, bueno, estaba todo bien. Pero después, cuando entrabas y veías la chimenea, ¿viste que se ve de lejos? Y no hay humo y todo quieto, porque no se mueve nada cuando venís... parece, sí, un pueblo fantasma.	18''	00:16:43
Cassette 1	Primer plano de <i>Quicho</i> Peralta.	-Pero pasa el tiempo y no pasa nada. No hay nada, nada en Pipinas, ¿eh?	4''	00:16:47
Cassette 2	Primer plano de Luis Corvalán.	-En esa época hicimos, nosotros mismos una especie de censo... Efecto de transición.	3''	00:16:50

	Movimiento en la fotografía de la Estación de Las Pipinas.	Luis Corvalán en off -... y había más de... Efecto de transición.	1''	00:16:51
	Fundido a fotografías de casas deshabitadas en Pipinas.	Luis Corvalán en off -... 50 casas deshabitadas. Creo que era en 2004... Efecto de transición entre las distintas fotografías.	4''	00:16:55
Cassette 2	Primer plano de Luis Corvalán.	-... y se fueron como 14 o 15 familias, no me acuerdo bien. Se fueron.	4''	00:16:59
Cassette 1	Primer plano de <i>Quicho</i> Peralta.	-Es corto esto. Es corto y es triste.	3''	00:17:02
Cassette 6	Primer plano de Iraúl.	-Donde llegaba el tren, estaba la fábrica Corcemar. Y eso...	5''	00:17:07
	Placa en negro	Iraúl en off: -... desapareció del todo.	1''	00:17:08
Cassette 7	Fundido a plano general largo (desde adentro del auto) por las calles de Arana.	Iraúl en off: -... Monte Veloz: no quedó nada Música: Sueños de tren. Autor: Daniela Escribano. Intérprete: Emanuel Wysocki.	2''	00:17:10
Cassette 10	Fundido a planos generales de la llegada por la diagonal y la media vuelta alrededor de la plaza de Pipinas.	Iraúl en off: -... Verónica... Continúa la música de fondo.	1''	00:17:11
Cassette 7	Fundido a plano general de un recorrido por casas de chapa y pastizales en Álvarez Jonte.	Iraúl en off: -... más o me... también ha ido bajando. Continúa la música de fondo.	2''	00:17:13

Cassette 4	Fundido a plano general de calles de Payró llegando a lo de <i>Dodi</i> Remorini.	Iraúl en off: -... Tahonas: nada. Jonte... Continúa la música de fondo.	5''	00:17:18
Cassette 6	Fundido a plano general de la Unidad Sanitaria de Álvarez Jonte.	Iraúl en off: -... tampoco. Continúa la música de fondo.	2''	00:17:20
Cassette 6 (p. 60)	Fundido a plano general de la llegada al almacén de Ramos Generales de Vieytes.	Iraúl en off: -... Acá, nosotros, un poquito... Continúa la música de fondo.	4''	00:17:24
Cassette 6	Fundido a primer plano de Iraúl.	-... Payró: igual. Continúa la música de fondo.	2''	00:17:26
	Composición de: planos generales y fotografías de los caminos internos y ruterros de los pueblos del ramal La Plata-Pipinas.	Chacho Marbán en off: -Yo pienso que, a veces, es un poco el progreso. Magdalena Curone en off: -Cortaron muchos ramales y le quitó mucha vida al pueblo. Hugo Olaiz en off: - Vos fijate que hay 700 pueblos que han desaparecido en la provincia de Buenos Aires y en todo el país van a ser 1200. Música: Sueños de tren. Autor: Daniela Escribano. Intérprete: Emanuel Wysocki.	41''	00:18:07
	Fundido a negro.	Efecto de sonido de campanas de estación y de una locomotora en marcha.	2''	00:18:09

Cassette 8	Primer plano de Marcela Benítez, directora de ReSPoNDe.	-ReSPoNDe significa Recuperación Social de Poblados Nacionales que Desaparecen.	7''	00:18:16
Cassette 8	Primer plano Marcela Benítez, directora de ReSPoNDe. VIDEOGRAPH BOLETO: "Marcela Benítez. De profesión: Geógrafa. De corazón: buscadora de respuestas".	Voz en off: -Ella es Marcela Benítez, aquella Geógrafa que, de tanto buscar respuestas, tuvo que fundar ReSPoNDe. Efecto de sonido para entrada y salida de boleto ya picado. Efecto de transición.	6''	00:18:22
Cassette 8	Primer plano Marcela Benítez, directora de ReSPoNDe.	-El INDEC en el 91 decía que pueblos de menos de 2000 habitantes que estaban perdiendo población eran 430. En el 2001 los pueblos que pierden población son 600, más 128 que crecen menos del 10%, o sea que en 10 años están haciendo la plancha, y hay 90 que ya no están. Entonces sumá 90 más 128 más 600, y llegás a un montón de pueblos de la Argentina que están en esta situación.	36''	00:18:58

Cassette 8	Plano medio de Juan Carlos Cena, autor de <i>El Ferrocidio</i> . VIDEOGRAPH BOLETO: "Juan Carlos Cena. De sangre: ferroviario. De oficio: escritor."	-Uno siempre cuando habla de pueblos fantasma piensa en el norte. No, en el norte están la mayoría; pero acá la provincia de Buenos Aires tiene 236. Entonces, que realmente han desaparecido. Entonces la cosa es muy seria: son los pueblos fantasma. Después tenés pueblos que prácticamente están en estado de agonía; están en estado de agonía, que no pasa nada, han decaído, no hay nada. Efecto de sonido para entrada y salida de boleto ya picado.	24''	00:19:22
Cassette 8	Primer plano de Marcela Benítez, directora de ReSPoNDe.	-El esquema estaba en función de los ferrocarriles.	2''	00:19:24
Cassette 8	Plano medio de Juan Carlos Cena, autor de <i>El Ferrocidio</i> .	-Los pueblos nacieron todos a la vera de... a la vera de las estaciones. A la vera de las estaciones se fueron instalando en la medida, en algunos casos, de la productividad.	11''	00:19:35
Cassette 8	Primer plano de Marcela Benítez, directora de ReSPoNDe.	-Entonces cambiaron los modos de producción y, de repente, el tren no más, y ahí tenemos una causa inicial.	10''	00:19:45

Cassette 9	Plano medio de Juan Carlos Cena, autor de <i>El Ferrocidio</i> .	-Y hacían la vista gorda. No, el ferrocarril fue boicoteado por adentro. ¡Por supuesto que fue boicoteado!... Efecto de transición	5''	00:19:50
Cassette 8	Primer plano de Marcela Benítez, directora de ReSPoNDe.	-Digamos que los trenes y su manejo también colaboró para que colapsaran. No era que teníamos los trenes europeos y un día alguien dijo " <i>los cerramos</i> ".	9''	00:19:59
Cassette 9	Plano medio de Juan Carlos Cena, autor de <i>El Ferrocidio</i> , que, mediante un leve zoom in, termina en primer plano.	-...Con la clausura de trenes, no únicamente a Pipinas; hay trenes a Rosario, trenes de larga distancia que dejaban a la gente varada... gente varada en las grandes estaciones. Pipinas y eso, es chiquito... y... y disimulable.	13''	00:20:12
Cassette 9	Plano medio de Roberto Zungri, Secretario de Cultura de Magdalena. VIDEOGRAPH BOLETO: "Roberto Zungri. De esencia: buen vecino. De premio: Secretario de Cultura de Magdalena".	-Porque un pueblo rural depende mucho del camino, y cuando los caminos no... no están bien mantenidos, cuando es... es un déficit que tenemos desde años, el tema de los caminos, bueno... el tren es la comunicación. Efecto de sonido para entrada y salida de boleto ya picado.	15''	00:20:27

Cassette 8	Primer plano de Marcela Benítez, directora de ReSPoNDe.	-Cuando te acercás a esos pueblos y te das cuenta de que hay comunidades que han quedado aisladas respondiendo tal vez a un modelo económico que les dio vida y que hoy, como ya no están incluidas, es como que se las olvidó, y que lo que va a suceder en la línea de tiempo es que desaparezcan.	25''	00:20:52
Cassette 9	Plano medio de Roberto Zungri, , Secretario de Cultura de Magdalena.	-Entonces, pensando que nosotros somos parte de Latinoamérica, y que estos son nuestros pueblos hermanos, tenemos que trabajar en construir, reconstruir, esto de... eh... de la trama social. Y ver de qué manera integramos, asimilamos y trabajamos promoviendo el desarrollo y la comunicación. Efecto de timbre de paso a nivel y bocina de locomotora que pasa.	24''	00:21:16

Creación digital en Adobe After Effects	Vía en movimiento montada sobre diversas fotografías de ferrocarriles argentinos en funcionamiento, y su desguace posterior. Las últimas fotografías corresponden a los pueblos del Ramal La Plata-Pipinas.	Juan Carlos Cena en off: -Y si vos estás un tiempo ahí, te vas a dar cuenta que son todos ancianos, los jóvenes no están más. Efecto de sonido: tren en circulación. Música: Sueños de Tren. Autor: Daniela Escribano. Intérprete: Emanuel Wysocki.	1' 45''	00:23:01
	Fundido a negro.	Efecto de corte: sonido de rechinar de las ruedas de un tren que se detiene.	1''	00:23:02
Cassette 1	Fundido a primer plano de <i>Quicho</i> Peralta.	-Hay mucha gente jubilada acá, eso es lo que pasa. Mucho jubilado hay en Pipinas.	5''	00:23:07
Cassette 7	Plano medio de Mauricia en la tranquera de su casa. VIDEOGRAPH VÍA: "Correas. Mauricia".	-Y acá somos, éramos, 500 habitantes, ¿viste? Son toda gente mayor. Juventud, muy poca. La mayoría, los que se..., los chicos que los papás se jubilaron y eso, se fueron todos a La Plata a estudiar. Unos por estudiar, y otros que no les gusta el campo y se van a la ciudad. Efecto de sonido para ingreso y salida del videograph/ vía.	21''	00:23:28

Cassette 1	Primer plano de <i>Quicho</i> Peralta.	-La mayoría de los chicos están en La Plata, todos. Están estudiando los jóvenes, ¿no?... los adolescentes. Y otros, ¡qué se yo!; que se reciben... No hay nadie, porque no hay a dónde... Un chico con oficio no tiene nada acá. No hay... no hay nada.	14''	00:23:42
	VIDEOGRAPH VÍA: "Las Pipinas. Quicho".	Efecto de sonido para ingreso y salida del videograph/ vía.		
Cassette 2	Primer plano de Luis Corvalán.	-Y hacen changas, o se han ido, o trabajan para el estado, maestras. Ahora, está la policía comunal. Muchos chicos han empezado a trabajar ahí. Y en los comercios, lo poquito que hay.	20''	00:24:02
	VIDEOGRAPH VÍA: "Las Pipinas. Luis".	Efecto de sonido para ingreso y salida del videograph/ vía.		

Cassette 5	Plano medio de Magdalena Curone. VIDEOGRAPH VÍA: "B. Bavio. Magdalena".	-En Bavio vive la gente, generalmente, es un centro de gente que tiene su casa en otro lado. Aparte hay muchos jubilados y pensionados; gente que tiene campo, a lo mejor, y vive en el pueblo y, desde acá, va a... a atender su campo o su negocio. Y últimamente han venido muchos provincianos a vivir. Hay muchos chaqueños, bolivianos, salteños... Efecto de sonido para ingreso y salida del videograph/ vía.	32''	00:24:34
Cassette 4	Plano medio de Dodi Remorini. VIDEOGRAPH VÍA: "R. Payró. Dodi".	-Pero los maestros que tenían 20 ó 30 hectáreas... esos se van. No querían irse... ninguno de ellos. Les decías, parecía que se iba y se moría. El que se iba a la ciudad o a un pueblo, a Magdalena pongámosle, a la gente que se fue y después le preguntabas, al tiempito, " <i>¿por qué no me habré ido 10 años antes?</i> ". Efecto de sonido para ingreso y salida del videograph/vía vía.	21''	00:24:55

Cassette 4	Primer plano en $\frac{3}{4}$ (perfil izquierdo) de Rubén en la Estación de Las Tahonas. VIDEOGRAPH VÍA: “Las Tahonas. Rubén”.	-Así estamos, acá quedamos. Algunos volvimos... otros no. Efecto de sonido para ingreso y salida del videograph/ vía.	3’’	00:24:58
Cassette 5	Primerísimo primer plano de Catalina Rettinger.	-Ah, yo me quedé.	2’’	00:25:00
Creación digital en Adobe After Effects.	Fundido encadenado con la pintura <i>Lezama</i> de Carlos Bernasconi. La imagen se va coloreando desde el suelo hasta el cielo, con efectos de movimiento que acompañan la coloración.	Voz en off: -¿Y por qué se quedó Catalina? ¿Qué tienen todos estos suelos para que su gente se quede, los pise, los sienta, los contemple y los respire? Magdalena Curone en off: -Y, porque una tiene... Música: ¿A qué volver? Autor: Marta Mendicute. Intérprete: Eduardo Falú.	18’’	00:25:18
Cassette 6	Primer plano de Magdalena Curone.	-...sus amistades...	2’’	00:25:20
Cassette 2	Luis Corvalán. VIDEOGRAPH VÍA: “Las Pipinas. Luis”	-Qué sé yo, es como mi casa... qué se yo, mi hábitat, mi lugar... Efecto de sonido para ingreso y salida del videograph/ vía.	4’’	00:25:24
Cassette 6	Primer plano de Magdalena Curone.	-Uno nació acá, ¡qué sé yo!	2’’	00:25:26
Cassette 2	Primer plano de Luis Corvalán.	-Además por la gente. Hay una cosa: que yo paso, voy de acá a mi casa, y todos me dicen “hola Luis”, “chau Luis”. Sos alguien.	7’’	00:25:33

Cassette 5	Primer plano de Magdalena Curone VIDEOGRAPH VÍA: "B. Bavio. Magdalena".	-Es como una familia grande. Todos nos conocemos, nos ayudamos. A veces nos criticamos, pero cuando a alguien le pasa algo todos ayudan. Efecto de sonido para ingreso y salida del videograph /vía	10''	00:25:43
Cassette 2	Primer plano de Luis Corvalán.	-Cuando vivía en otros lados, que pasaba en Buenos Aires, pasaba y nadie... un cabecita negra era, ¿viste? Porque se dan cuenta también de eso. Eh... no, no... no tenés identidad. No sos nadie.	14''	00:25:57
Cassette 5	Primer plano de Magdalena Curone	-Bavio es un pueblo solidario.	5''	00:26:02
Cassette 2	Primer plano de Luis Corvalán	-Acá sos. Desde los chiquitos hasta los viejos que... es lindo que pasés y te digan tu nombre... "Chau...", que en otro lugar no pasa. Música: ¿A qué volver? Autor: Marta Mendicute. Intérprete: Eduardo Falú.	12''	00:26:14

Cassette 10	Camino arbolado de Pipinas.	Quicho Peralta en off: -Sin ser hijo de Pipinas/lo quiero mucho a este pago/y con su esencia me embriago/porque el amor predomina./Igual que una golondrina... Continúa la música de fondo.	9''	00:26:23
Cassette 1	Fundido encadenado a primer plano de <i>Quicho Peralta</i> .	-... que llega con tiempo lindo/este homenaje le rindo/porque me sobra motivo/me siento un hijo adoptivo/del Partido de Punta de Indio. Continúa la música de fondo.	9''	00:26:32
Cassette 4	Primer plano de <i>Dodi Remorini</i> .	-Hoy no es fácil encontrar la tranquilidad, principalmente en las... en las ciudades.	4''	00:26:32
Cassette 7	Plano medio de Mauricia en la tranquera de su casa.	-Yo acá estoy con las puertas abiertas. Salgo, me voy al almacén, vengo para acá, vengo para allá, siempre con las puertas abiertas. Yo no... No cierro las puertas. Continúa la música de fondo.	11''	00:26:43

Cassette 4	Primer plano conjunto de Rubén y Miguel, en la Estación de Las Tahonas.	<p>Miguel: -Y otra cosa no hay en Las Tahonas.</p> <p>Rubén: - Tranquilidad.</p> <p>Miguel: - Tranquilidad.</p> <p>Rubén: - Tranquilidad, eso es lindo.</p> <p>Miguel: -Eso es lo principal.</p> <p>Quicho Peralta en off: -Pueblito humilde y sencillo/con gente trabajadora...</p>	11''	00:26:54
Cassette 1	Primer plano de <i>Quicho Peralta</i> .	-... que en esta bendita hora/tuvo su experiencia brillo/aunque no fue muy sencillo, /lo debo de recordar, /porque aquí formé mi hogar/aquí mis hijos nacieron/aquí mis hijos crecieron/y aquí logré trabajar.	12''	00:27:06
Cassette 7	Plano medio de Mauricia en la tranquera de su casa.	-Yo tengo mis hermanas, tengo todo en La Plata. Pero yo... no, no. Un rato me voy, sí. Pero enseguida quiero estar en mi casa.	10''	00:27:16

Cassette 4	Angélica en el frente de la Escuela 8 de Monte Veloz.	<p>Fernanda fuera de campo: -“¿Cómo era la canción que nos cantaba, oportuna para esta situación?</p> <p>-Ah... Volver, ¿para qué?/Para sentir otra vez/que se desboca tu ausencia/dormida en mis venas/borrada en mi piel/Para que duela tu ausencia/entonces, ¿a qué volver?</p> <p>La última frase es acoplada con la versión original de la canción <i>¿A qué volver?</i> de Marta Mendicute cantada por Eduardo Falú.</p>	27''	00:27:43
Cassette 10	Fundido a planos generales de caminos internos y ruterios de los pueblos del Ramal La Plata-Pipinas.	<p>Voz en off: -En estas tierras, las ausencias duelen y las vueltas se cuestionan... Mientras Angélica intenta responderse si hizo bien en volver a su casa después de tanto tiempo, otros se preguntan cómo hacer para que el que vuelva, esta vez, sea el tren.</p> <p>Continúa la canción de fondo. Efecto de corte (sonido de campana).</p>	25''	00:28:08
	Placa en negro.	Efecto de tren circulando y bocina de locomotora.	1''	00:28:09

Cassette 9	Plano medio de Juan Carlos Cena VIDEOGRAPH BOLETO: "Juan Carlos Cena. De sangre: ferroviario. De oficio: escritor".	-Todo lo material se recupera. Todo... Todo... Recuperaron los ferrocarriles los franceses, los alemanes, los italianos después de la guerra, ¿por qué no los vamos a recuperar nosotros? Efecto de sonido para ingreso y salida de boleto ya picado.	8''	00:28:17
------------	---	--	-----	----------

Cassette 7	<p>Primer plano de Juan Montiel sentado en el andén de la Estación Provincial de La Plata.</p> <p>VIDEOGRAPH BOLETO: "Juan Montiel. De adolescente: Baviense. De adulto: Microemprendedor"</p>	<p>-Ese mismo ferrocarril, por las características que tenía, es muy difícil volverlo a montar; porque era una época del país donde montó todo un trazado de líneas, toda una cosa que es... era una... una cuestión inmensa que hoy en las condiciones que está nuestro país no puede hacerlas, digamos. Por eso, si planteamos eso, es una cosa utópica. Pero si planteamos una conectividad entre Bavio y Payró, por ejemplo, ya no es tan utópico; porque yo hice el viaje, yo fui en el microtren; o sea, es posible.</p> <p>Efecto de sonido para el ingreso del boleto. Efecto de picado del boleto. Efecto sonido para la salida del boleto.</p>	31''	00:28:48
DVD 2	<p>Leve zoom in a plano entero conjunto de Daniela, Fernanda y Juan Montiel en el andén de la Estación de Bavio durante la fiesta.</p>	<p>Voz en off: -Es cierto: él hizo el viaje...</p> <p>Efecto de transición.</p>	1''	00:28:49
DVD 2	<p>Plano medio conjunto de Daniela, Fernanda y Juan Montiel.</p>	<p>Voz en off: -... Se los presentamos: Juan Montiel...</p> <p>Efecto de transición.</p>	2''	00:28:51

DVD 2	Composición de planos detalle y generales del microtren durante la fiesta de Bavio.	Voz en off: -... quien desde el Centro Cultural Estación Provincial, reclama la vuelta de un transporte que marche sobre estas vías. Efectos de transición Sonido original de la canción del grupo de teatro comunitario que actuó en la fiesta de Bavio.	7''	00:28:58
DVD 2	Composición de planos dentro del microtren. Plano general largo en el que se observa el alejamiento del microtren.	Voz en off: -¿A usted también le gustaría subirse al microtren? A no, no, no. No va a poder ser. Porque por cuestiones burocráticas... Continúa el sonido original de la canción del grupo de teatro comunitario que actuó en la fiesta de Bavio.	8''	00:29:06
Creación digital en Adobe After Effects.	Recorte del diario <i>Hoy</i> de La Plata referente a la fiesta en Bavio. Se añaden efectos de movimiento. Un resaltador destaca los datos principales.	Voz en off: -... todavía no funciona. Efecto de sonido para subrayado y movimientos. Continúa el sonido original de la canción del grupo de teatro comunitario que actuó en la fiesta de Bavio.	14''	00:29:20

DVD 2	Plano general del grupo de teatro comunitario actuando en el andén de la Estación de Bavio el día de la fiesta.	-... porque ya mañana, llega el microtren. A ver bavienses, vamos a cantar... Voz en off: -Y justamente contra esa burocracia, pelea el grupo <i>Por Nosotros</i> , de la mano de Roberto Zungri. Efecto de corte.	8''	00:29:28
Cassette 9	Primer plano de Roberto Zungri, Secretario de Cultura de Magdalena.	-Y entonces el grupo <i>Por Nosotros</i> se crea con una diversidad...	5''	00:29:33
DVD 2	Composición de planos generales de la fiesta de Bavio.	Roberto Zungri en off -... de personas, ¿ves? La medalla de la última fiesta que es el logo de la Estación...	5''	00:29:38
Cassette 9	Roberto Zungri pasa la medalla a Daniela.	-... ¿ves? ...	1''	00:29:39
Cassette 9	Plano detalle de la medalla un maratonista baviense ganada durante la fiesta de Bavio.	Roberto Zungri fuera de campo: - ...Es el logo del grupo...	1''	00:29:40
DVD 2	Plano detalle del cartel del grupo <i>Por Nosotros</i> en una pared de la Estación de Bavio.	Roberto Zungri en off: -Estas son, este...	2''	00:29:42

DVD 2	Composición de planos generales que muestran la fiesta de Bavio.	Roberto Zungri en off: -... todas las cosas, los proyectos de artesanías de... de cosas que tenemos para poner en valor en cada uno de los pueblos. Fijate que al centro hay un grupo de personas, abrazadas, pero lo domina...	13''	00:29:55
Cassette 9	Plano detalle de la medalla	Roberto Zungri fuera de campo: -... al escudo...	1''	00:29:56
DVD 2	Composición de planos generales registrados en la fiesta de Bavio.	Roberto Zungri en off: -... al logo, lo domina la estación con el ingreso de una formación ferroviaria.	5''	00:30:01
Cassette 7	Primer plano de Juan Montiel sentado en el andén de la Estación Provincial de La Plata.	-Para mí la llama la encendió Bavio, y tienen un reclamo concreto y un trabajo concreto.	4''	00:30:05
Cassette 9	Plano medio de Roberto Zungri, Secretario de Cultura de Magdalena. VIDEOGRAPH BOLETO: "Roberto Zungri. De esencia: buen vecino. De premio: Secretario de Cultura de Magdalena".	-Y bueno, los impedimentos son desde las vías que... cómo limpiar las vías, cómo cortar el pasto, el eh... Los impedimentos legales, bueno que, que ya hay gente dentro de la Municipalidad que está viendo, a ver cuál es... El primero era tener las estaciones. Efecto de sonido para ingreso y salida de boleto ya picado.	20''	00:30:25

Cassette 7	<p>Primer plano de Juan Montiel sentado en el andén de la Estación Provincial de La Plata.</p> <p>VIDEOGRAPH BOLETO: "Juan Montiel. De adolescente: Baviense. De adulto: Microemprendedor"</p>	<p>-Lo que hicimos fue para potenciar esa movida, llevar muchas veces las actividades artísticas, acompañar, ayudar en lo que sea, teniendo en cuenta que nosotros no tenemos ese problema de conectividad, porque realmente, digamos, acá es diferente. Pero sí sería buenísimo que ese ramal vuelva a... a funcionar.</p> <p>Efecto de sonido para ingreso y salida de boleto ya picado.</p>	18''	00:30:43
Cassette 9	Plano medio de Roberto Zungri, Secretario de Cultura de Magdalena.	-Creo que nosotros seguimos laburando porque estamos convencidos de que sí, de que va a ser beneficioso.	5''	00:30:48
Cassette 7	Primer plano de Juan Montiel sentado en el andén de la Estación Provincial de La Plata.	-Hay una prueba de que con una movida vecinal se puede llegar hasta a ponerlo en funcionamiento y hacerlo andar, después el Estado pienso yo que tiene que intervenir y tener una política de sostener eso, porque además te da un rédito.	16''	00:31:04

Cassette 8	<p>Primer plano de Juan Carlos Cena, autor de <i>El Ferrocidio</i>.</p> <p>VIDEOGRAPH BOLETO: "Juan Carlos Cena. De sangre: ferroviario. De oficio: escritor".</p>	<p>-Es obligación de todo Estado, de inmiscuirse como se inmiscuye en los países capitalistas centrales, el papel del transporte y de velar para tener un transporte eficiente, barato, y usar el que más le conviene al Estado.</p> <p>Efecto de sonido para ingreso y salida de boleto ya picado.</p>	17''	00:31:21
Cassette 9	Plano medio de Roberto Zungri, Secretario de Cultura de Magdalena.	<p>-Imagínate... Un chico que nació en el año que se levantó el tren, hoy tiene 30 años y se crió sin el tren. Entonces ya no piensa en el tren como la alternativa. Nosotros, por ahí, lo vemos desde acá porque vemos que esta es una posibilidad de desarrollo.</p>	16''	00:31:37
Creación digital en Adobe After Effects	Mapa de Argentina donde se muestran los ramales históricos del país, y se enfatiza el trazado férreo La Plata-Pipinas con un titilar de color rojo.	<p>Efecto de sonido: latidos de corazón.</p> <p>Efecto de corte.</p>	4''	00:31:41

Cassette 4	Primer plano de <i>Dodi Remorini</i> . VIDEOGRAPH VÍA: "R. Payró. Dodi".	-Esto que quieren hacer esta gente de Bavio, el ingeniero Zungri anda, no me parece malo, pero yo lo veo como un... ¡claro!, un parche. Es un parche. Efecto de sonido para ingreso y salida del videograph/ vía.	13''	00:31:54
Cassette 10	Primer plano de Domingo Amondarain VIDEOGRAPH VÍA: "B. Bavio. Domingo"	-Yo creo que, en alguna forma, hay que hacer ambiente para eso. Y yo creo que se está haciendo. Efecto de sonido para ingreso y salida del videograph/ vía.	8''	00:32:02
Cassette 1	Primer plano de <i>Quicho Peralta</i> .	-¿Vos viste cómo lucha Bavio, ¿no es cierto? Pero yo creo que... por eso yo decía, estuve comentando en la radio, qué lindo sería que las demás estaciones se unieran en... todas en conjunto, y hacer una fuerza.	11''	00:32:13
Cassette 3	Primer plano de <i>Coco de María</i> . VIDEOGRAPH VÍA: "Verónica. Coco".	-Mover un tren no es charla de mamados. Cuesta mucha plata. Efecto de sonido para ingreso y salida del videograph/vía.	4''	00:32:17
Cassette 7	Plano medio de Mauricia en la tranquera de su casa. VIDEOGRAPH VÍA: "Correas. Mauricia".	-¡No! ¡El tren no pasa más! ¡Y si faltan todas las vías! Efecto de sonido para ingreso y salida del videograph/ vía.	4''	00:32:21

Cassette 10	Primer plano de Irene Lucía Pedemonte de Roso. VIDEOGRAPH VÍA: "Elizalde. Irene".	- No hay más vías, no hay nada. ¿Cuánto sale hacer eso? Efecto de sonido para ingreso y salida del videograph/ vía.	3''	00:32:24
Cassette 7	Plano medio de Mauricia en la tranquera de su casa.	-De Payró a Pipinas, ya no hay más durmientes, no hay más vías.	3''	00:32:27
Cassette 4	Primer plano de <i>Tina</i> .	-Yo no sé si va a pasar el tren algún día. Porque acá se entusiasma mucho con el tren, pero para eso tendrán que levantar toda la vía y hacerla de nuevo. Porque las vías están; en parte no hay, en parte se las han robado. Así que: ¿qué tren va a pasar?	14''	00:32:41
Cassette 4	Primer plano de <i>Dodi Remorini</i> .	-La gente lo ve como imposible pero cuando un gobierno quiere hacer obras, una obra, no le interesa cuánto vale. Pone arriba y se hace. Aunque lo veo difícil... por ahora.	13''	00:32:54
Cassette 3	Plano medio de <i>Coco</i> de María. VIDEOGRAPH VÍA: "Verónica. Coco".	-Si va a ser de fomento, o sea que va a ser subvencionado por el Estado, y bueno... dale que va... Efecto de sonido para ingreso y salida del videograph/ vía.	7''	00:33:01

Cassette 10	Primer plano de Domingo Amondarain.	-No sé. Porque antes hablábamos del tren y eso, pero hay que ver que eran unos monstruos... con cantidad de vagones. Y eso, bueno, eso no va a venir más. Pero sí, ese tren de pasajeros... un vagón... para la comodidad de la gente que está en los pueblos.	20''	00:33:21
Cassette 5	Primer plano de Catalina Rettinger VIDEOGRAPH VÍA: "Las Tahonas. Catalina".	-Una alegría, ¿no? Oh... Para mí sería una alegría. Ya me lo tomo, ¡mirá! De aquí a Las Tahonas. Efecto de sonido para ingreso y salida del videograph/ vía.	7''	00:33:28
	Fundido a negro.	Efecto de campana de paso a nivel, bocina de locomotora y tren circulando. Música: Soy por el tren (o no soy). Autores: Daniela Escribano, Fernanda García Germanier y Matías Miranda.	6''	00:33:34
	Fundido a plano general corto de un túnel desde el que se observan carteles con los nombres de los once pueblos del Ramal La Plata-Pipinas.	Voz en off: -¿Cómo hicimos para contar la historia de esa Buenos Aires?... Continúa música de fondo.	6''	00:33:40
	Fundido a fotografía de la Estación de Las Tahonas.	Juan Carlos Cena en off: - El ferrocarril... Continúa música de fondo.	2''	00:33:42

Cassette 8	Fundido a primer plano de Juan Carlos Cena, autor de <i>El Ferrocidio</i> .	-... no únicamente integró el país sino que llevó las comunicaciones, llevó agua y llevó muchas cosas más. Continúa música de fondo.	4''	00:33:46
	Fundido a fotografía de la Estación de Ignacio Correas.	Voz en off: -... Lo hicimos escuchando, observando, andando... Continúa música de fondo.	4''	00:33:50
Cassette 8	Fundido a primer plano de Mario Ferrín, maquinista del último viaje del Ramal La Plata-Pipinas del Ferrocarril del Sud (ralentizada).	-De La Plata hasta Pipinas''. Continúa música de fondo.	2''	00:33:52
Cassette 5 (p. 47)	Fundido a plano de Fernanda y Daniela en el auto tomando mate.	Voz en off: -... Andando y andando... Continúa música de fondo.	1''	00:33:53
Cassette 4	Fundido a primer plano en $\frac{3}{4}$ Perfil derecho de Miguel, en la Estación de Las Tahonas.	-Yo me fui, volví y no me quiero ir más. Continúa música de fondo.	3''	00:33:56
Cassette 5	Travelling hacia delante en un ocase de la Ruta 36.	Luis Corvalán en off: -Lo que tenemos para agregar, además, la tranquilidad del... Continúa música de fondo.	4''	00:34:00
Cassette 2	Fundido a primer plano de Luis Corvalán.	-... pueblo, y... Continúa música de fondo.	3''	00:34:03

	Fundido a fotografía del cartel de la Estación Las Pipinas.	Luis Corvalán en off: -... Sí, la tranquilidad; la paz. Continúa música de fondo.	2''	00:34:05
	Fundido a fotografía del galpón de la Estación de Roberto Payró.	Voz en off: -... Y así fue como entendimos que la vida de toda esta gente... Continúa música de fondo.	4''	00:34:09
	Fundido a fotografía de ciclista en la plaza de Pipinas.	Voz en off: -... y la de sus lugares... Continúa música de fondo.	1''	00:34:10
	Fundido a fotografía.	Voz en off: -... camina junto a la... Continúa música de fondo.	1''	00:34:11
	Fundido a fotografía de Estación de Las Tahonas.	Voz en off: -... de ese tren que hoy ya no... Continúa música de fondo.	1''	00:34:12
	Fundido a fotografía del tanque de agua de la Estación de Álvarez Jonte.	Voz en off: -... pasa... Continúa música de fondo.	1''	00:34:13
	Fundido a fotografía de la señal de la Estación de Álvarez Jonte.	Voz en off: -... pero está presente... Continúa música de fondo.	1''	00:34:14

Cassette 4	Fundido a plano medio de <i>Dodi Remorini</i> .	-Tal es así que antes, cuando pasaba el tren, y volviendo otra vez al tren... mucha gente traía jaulas de pollos, de gallinas, mandaba huevos por... por el mismo... por el ferrocarril. Continúa música de fondo.	10''	00:34:24
Cassette 6	Fundido a primerísimo primer plano de Iraúl.	-Qué te ibas a ir a despedir de eso si era... era para tristeza. Viste pasar el tren y... se fue, ¡se acabó! Continúa música de fondo.	10''	00:34:34
	Fundido a fotografías del mobiliario ferroviario abandonado en la Estación de Ignacio Correas.	Voz en off: -... Presente porque aún vive en la boca de sus pasajeros... late... se siente... Angélica Villarreal de López en off: - Porque el ferrocarril era un progreso... Continúa música de fondo.	4''	00:34:38

Cassette 3	Fundido a plano de Angélica Villarreal adentro del auto.	-... Vos lo sabés bien, lo tiene Estados Unidos, nosotros no. Nos regalan un autito y le vamos... le sacamos las ruedas, todo lo de adentro, para ver cómo es... y después no lo sabemos armar. Voz en off: -... Y entendimos, también, que estos once pueblos... Continúa música de fondo.	14''	00:34:52
	Fundido a pantalla dividida: una fotografía de un surtidor de nafta en Payró, y una fotografía de la Estación de Arana.	Voz en off: -... en realidad son uno. Todos vivieron un pasado similar... Continúa música de fondo.	5''	00:34:57
	Fundido a fotografía de los galpones de Ignacio Correas.	Voz en off: -... Y todos viven un similar presente... Continúa música de fondo.	3''	00:35:00
	Fundido a travelling de acompañamiento sobre el frente de la Delegación Municipal de Vieytes.	Hugo Olaiz en off: - Es un dolor profundo, porque... Y ojo, lo de Álvarez Jonte... Continúa música de fondo.	4''	00:35:04
	Fundido a plano medio de Hugo Olaiz en el bar <i>El Vasco</i> de Verónica.	-... se va a repetir acá. Este es un pueblo que queda desaparecido. Continúa música de fondo.	5''	00:35:09

	Fundido a fotografía de la Delegación Municipal de Roberto Payró.	Marcela Benítez en off: -Y llegás a un montón de pueblos... Continúa música de fondo.	2''	00:35:11
Cassette 8	Fundido a primer plano de Marcela Benítez, directora de ReSPoNDe.	-... de la Argentina que están en esta situación. Continúa música de fondo.	2''	00:35:13
Cassette 9	Fundido a primer plano de Roberto Zungri, Secretario de Cultura de Magdalena.	-Yo creo que nosotros seguimos laburando porque estamos convencidos de que sí, que va a ser beneficioso. Continúa música de fondo.	5''	00:35:18
Cassette 7	Fundido a primer plano de Juan Montiel sentado en el andén de la Estación Provincial de La Plata.	-Pero sí sería buenísimo que ese ramal vuelva a... a funcionar. Continúa música de fondo.	4''	00:35:22
Cassette 5	Fundido a primer Plano de Catalina Rettinger.	-Una alegría, ¿no? Oh... Para mí sería una alegría. Ya me lo tomo, ¡mirá! De aquí a Las Tahonas. Continúa música de fondo.	8''	00:35:30
	Fundido a negro.	Continúa música de fondo.	1''	00:35:31

Creación digital en Adobe After Effects	Aparecen las diversas estaciones del Ramal La Plata-Pipinas, con transparencia, y quedan en movimiento sobre un fondo que, posteriormente, se consolidará y mostrará al microtren detenido en la Estación de Bavio.	Voz en off: -Y sí. Argentinas no son sólo las grandes ciudades capitales. Argentina es también cada uno de estos pueblos que resiste... y que se niegan a ser borrados del mapa. Continúa la música de fondo.	21''	00:32:52
	Fundido a negro.	Niñas en off: -Suban ya, suban... Termina " <i>Soy por el tren (o no soy)</i> ".	2''	00:35:54
DVD 1	Fundido a plano detalle desde el interior del túnel.	Niñas en off: -...ya, que el tren se va. Efecto de golpe de la locomotora contra la lente de la cámara. Sonido de la locomotora de juguete.	5''	00:35:59
Creación digital en Adobe After Effects.	Las letras del <i>Scrabel</i> se posan en una placa negra para volver a formar el título del documental: <i>Soy por el tren (o no soy)</i> .	Música: Soy por el tren (o no soy). Autores: Daniela Escribano, Fernanda García Germanier y Matías Miranda. Intérprete: Matías Miranda.	6''	00:36:05

	<p>Bartolomé Bavio: Domingo, Cholita y familia - Eulogio – Magdalena. Roberto Payró: Dodi y familia. Vieytes: Iraúl – Enrique y Felisa. Álvarez Jonte: Hugo - Chacho y familia - Tina y familia. Las Tahonas: Miguel - Rubén – Catalina. Verónica: El Vasco - Pablo - Mario - Coco y familia. Monte Veloz: Angélica. Pipinas: Luis y Cooperativa Pipinas Viva - Quicho y familia. ... por tantos vagones colmados de historias.</p> <p>A los pasajeros de ocasión... Marcela Benítez y ReSPoNDe. Juan Carlos Cena. Juan Montiel. Roberto Zungri. Carlos Fay Luna. Mario Ferrín.por elegir subirse a este tren.</p> <p>A nuestra hoja de ruta, Cacho Tricerri.</p> <p>Y a todos los que colaboraron con nuestro viaje.</p>	<p>Continúa la canción.</p> <p>Termina la canción Soy por el tren (o no soy).</p>	<p>1' 50''</p>	<p>00:37:55</p>
--	--	---	----------------	-----------------