

**Notas de Viaje en Zorras de Vía** rescata la historia grupal de quienes han generado una propuesta alternativa, que se suma a la lucha por la recuperación del ferrocarril de pasajeros de muchas otras grandes y pequeñas organizaciones en la Argentina. Desde los recuerdos de la niñez, se transita por la memoria de dos vidas ferroviarias que en una síntesis proponen, simbólicamente, realizar viajes en esos pequeños vehículos que transitan por las vías: las zorras. En estas páginas se intenta rescatar el porqué de la iniciativa de viajar en zorras como modo de reivindicación de la integración territorial nacional a partir del ferrocarril, cómo se organizaron los grupos de viaje; cuáles son las anécdotas más significativas, las redes que debieron tejer y que resultados rescatan del vínculo con las pequeñas localidades por las que han transitado. Desde Bahía Blanca hasta Chile y San Juan, emergen miles de palabras que intentan explicar qué significa el ser ferroviario, el ferrocarril y por sobre todo: **la integración.**



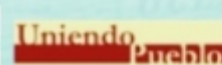
I.S.B.N.:978-987-25451-0-9

Notas de Viaje en Zorra de Vía

Cesar Guillén - Iván Juárez

# Notas de Viaje en Zorra de Vía

Cesar Guillén  
Iván Juárez



Editor: Amigos de las zorras de vía - Juan Manuel Diez Tetamanti



Guillén, César  
Notas de viaje en zorra de via / César Guillén y Iván  
Juárez. - 1a ed. - Buenos Aires : Amigos de las Zorras de  
Vía - Juan Manuel Diez Tetamanti, 2009.  
53 p.; 21x14,8 cm.

ISBN 978-987-25451-0-9

1. Relatos de Viajes. I. Juárez, Iván II. Título  
CDD 910.4

# NOTAS DE VIAJE EN ZORRA DE VÍA

Editor: Amigos de las Zorras de Vía - Juan Manuel Diez Tetamanti.

Buenos Aires. Argentina. © 2009.

Primera edición.

Noviembre de 2009.

Todos los derechos reservados. Permitida su reproducción  
citando fuente. 2009 ©

Esta publicación fue apoyada por la ONG Uniendo Pueblo y el  
Programa Nacional de Voluntariado Universitario, Secretaría de  
Políticas Universitarias. Ministerio de Educación, Ciencia y  
Tecnología de la Nación. República Argentina. 2009.

*Viajes simbólicos realizados por los "Amigos de las Zorras de Vía", en pos de la restauración del servicio de trenes en el interior de Argentina.*

*Y en "HONOR" a todos los pueblos y localidades de nuestro país, que defienden su derecho de pertenencia a este vital medio de transporte.*

Autores:

César Guillén

Iván Juárez

Colaboración:

Oswaldo Moreno.

María Acebo

Richard Matus

Fotografía:

Esteban Sabanés

Analía Bernardi

Diseño de tapa y animación:

Pablo Sebastian Castillo

Idea de animación de zorrita:

Carla Salomón

Organizadores:

Juan M. Diez Tetamanti. (Editor) UNMDP – UNLP – CONICET

Mariano A. Barberena. UNLP

## Introducción a las crónicas y recuerdos de un viaje en zorra de vía.



César Guillén e Iván Juárez son dos ferroviarios del sudoeste bonaerense. César e Iván son dos emprendedores a los que le fascinan las hazañas repletas de kilómetros, desiertos y grasa ferroviaria. César e Iván son -según propias palabras- dos locos soñadores.

Se dice popularmente que a los locos se les arriman los perros y los niños. Además, a estos dos amigos que comparten la pasión por las vías ferroviarias y un extraño enamoramiento por las zorras de vías, se les acercaron muchos otros compañeros de viaje.

Los viajes en zorra de vía -esos pequeños vehículos ferroviarios comunes en las películas filmadas en blanco y negro- emprendidos por estos dos hombres y sus compañeros de vía, contienen un sentido simbólico enorme. Allí se engloban historias personales vinculadas con el ferrocarril, el placer por viajar y la intención de demostrar que con el más rudimentario de los vehículos ferroviarios, es posible comunicar miles de kilómetros en la Argentina. Para quienes relatan estas páginas

existe una necesidad imperiosa de recomunicar el interior de nuestro país mediante el ferrocarril. La obstinación llega a un punto tal que entre 2007 y 2008 llevan recorridos más de 3000 kilómetros en la Argentina y Chile. Pero esta obstinación no parte sólo de sus admirables pasiones, sino también de un fundamento racional que se puede verificar en sus anécdotas de viaje y sus recuerdos de un tiempo en el que los ferrocarriles intercomunicaban gran parte de nuestra nación.

Leer estas páginas reviste una invitación a la aventura, a la memoria y nos aborda a un mundo de pequeñas ruedas que intentan resucitar y rescatar en palabras y acción un país del interior que cambió, pero que a su vez resiste y empuja para volver a intercomunicarse.

Así como los cuerpos con las arterias tapadas u obstruidas corren el peligro de morir, al territorio desvinculado le ocurre lo mismo. Para el geógrafo brasileño Lobato Corrêa el espacio se encuentra sujeto a constantes procesos de *fragmentación y remembramiento*. Corrêa afirma que “el territorio es la construcción físico social, sobre una naturaleza ya dada, del sistema de soporte materiales de una sociedad concreta, como expresión y síntesis históricamente fechada, cambiante, dinámica, contradictoria; con múltiples determinaciones económicas, sociales, políticas y culturales. Sus formas constitutivas se modifican constantemente en función de las transformaciones estructurales y coyunturales de la sociedad, en un continuo, movimiento dialéctico de totalización y fragmentación sucesiva y simultánea”

De este modo, podemos concebir al territorio como el esqueleto de partes interconectadas e interdependientes que componen un sistema que nos configura tanto un mapa plano de trazas e instalaciones de elementos y cosas, como uno de acciones humanas concretas y simbólicas.

En este sentido, el viaje en zorras constituye una acción simbólica con peso fuerte; tanto para quienes lo realizaron, como para quienes nos acercamos a esta gesta desde el relato.

Miles de habitantes de los pueblos del interior, ven todos los días pasar enormes trenes de carga, que llevan mercadería hacia nuestros puertos y de allí hacia el mundo a la forma de caños móviles que extraen nuestras riquezas. Sin embargo, hace tiempo ya que muchos de estos pueblos se encuentran aislados en sus propias interacciones humanas, personales y afectivas más simples. Sencillamente porque, muchos de estos pueblos, quedaron aislados unos de otros a la forma de islas solitarias. En este contexto, sólo algunos habitantes que resisten convencidos o quienes mantienen fuertes lazos con el territorio se han podido quedar. Muchos otros debieron emigrar a las ciudades. Así, nuestra pampa, nuestros desiertos y esos pueblos alejados de las autopistas y los centros de consumo, quedaron solos, aislados y en algunos casos abandonados a la gracia siniestra del destino del mercado de capitales reinante y a los diabólicos resultados de la *oferta y la demanda*.

César e Iván, dos hombres obstinados, perseverantes, tenaces y hasta quizás hartos de nuestras desigualdades territoriales, decidieron emprender esta forma de protesta y reivindicación: el viaje como símbolo concretado, como modo de demostrar que con la voluntad es posible volvernos a reconocer como nación integrada. Tanto entre las autopistas como en los solitarios parajes alejados.

## El tren y la vida



César Guillen:

- Es difícil especificar el momento en que uno comienza a darse cuenta que forma parte de una familia ferroviaria, ya que provengo de un hogar que se generó a partir del Ferrocarril. Mi querido viejo, llamado Arquímedes, hijo de un puestero de la Estancia "La Larga"<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Bayer, Osvaldo: en la 1era Jornada sobre Pequeñas Localidades, Historia, Territorio y Ferrocarriles realizado en la localidad de Patricios en noviembre de 2007 en la apertura desarrollo una línea de análisis de la cantidad de monumentos que homenajearon a Roca "Y al general Roca, además de su sueldo, el Gobierno lo premió con la estancia La Larga, de 50 mil hectáreas, en la zona de Guaminí. Él eligió la tierra, «ésta quiero yo», dijo. Y hoy sus biznietos, que ahora llevan el apellido Alvear, son los propietarios de La Larga. Por eso queremos terminar con el monumento a Roca en la Capital. Pero no destruir, porque a la historia no hay que destruirla, sino llevarlo a la estancia La Larga, y que lo tengan ahí. Así, cada día cuando despierten vean al general que les dejó esas tierras. Y poco a poco se vayan trasladando a esa estancia los 36 monumentos que la Argentina le hizo a esa genocida y que estén en el lugar de los realmente beneficiados".

de Julio Argentino Roca, Auxiliar de estación Paso Mayor, que debe su nombre al paso utilizado para vadear el Río Sauce Grande. Allá por el 1800, mi vieja Shara, hija de Juan Gresky, un inmigrante Checoslovaco, llegado al país huyendo de la primera guerra mundial, que luego de algunas peripecias durante el viaje, se radico en estación Las Mostazas estación del Ferrocarril Rosario - Puerto Belgrano, desempeñándose allí como dinamitero en la Cantera de los Fernández Long.

Mi viejo, fin de semana por medio, hacia mas de 70 kms, en bicicleta por caminos de tierra y en medio de arenales y toscales, para visitar a la que luego seria su actual esposa (hoy llevan 54 años de casados). Creo que es tan difícil de explicar, cuando uno toma conciencia de que es ferroviario, ya que nació ferroviario. Uno no adopta un perfil para serlo, simplemente ferroviario... se nace. No se concibe otra forma de vida, se crece en medio de los rieles y los durmientes, entre las añosas paredes que emiten ese "olor" tan particular: esa mezcla de olores, años de estufas a leña de quebracho o de carbón de piedra, olor a papeles con copias a carbónico doble faz, el olor de los muebles de pinotea y roble. Esos olores mezclados se transforman en uno sólo: el olor a ferrocarril. Uno podría estar en cualquier punto del país, visitar una estación y reencontrarse con la esencia aromática con la que se crió. Ese *olor a ferrocarril*.

Y entre esos olores, el ferroviario crece humilde, pero orgulloso de su condición de ferroviario, con todas las letras, con todas las esperanzas de la gente comprometida con su trabajo, amando su condición. Siempre se dijo que los ferroviarios, eramos una gran familia. Y es así, lo sabemos los que lo vivimos desde adentro, en las malas y en las buenas, codo a codo, empleado con empleado y familia con familia. Todos se comprometían con el ferrocarril, era un estilo de vida: ferroviario!

Iván Juárez:

- Mi primer contacto con el ferrocarril fue a través del señor Balestra obrero de las oficinas de personal de Vías y Obras en Bahía Blanca.

Él me ayudo a ingresar a *FERROCARRILES ARGENTINOS*, En ese tiempo, yo estudiaba con su nieta en la secundaria, asistí a una fiesta y allí conocí a Balestra, quién sería mi referencia. Consulté si había vacantes en la empresa Estatal y me respondió que sí y que me avisaría cuando ir para realizar los papeles de inscripción. Al cabo de unos días me llego la solicitud de trabajo, en un tiempo muy corto fui convocado para el ingreso a la cuadrilla mecanizada numero 400. La citación indicaba: fecha .15.12.1982 , presentarse a las 06.00 horas.

### La niñez ferroviaria



César Guillen:

- Tengo los mejores recuerdos de mi niñez, con mi viejo de Jefe de Estación y mi vieja a cargo de la Estafeta de Correos. Esto es porque antes, el Ferrocarril y el Correo estaban unidos en los pueblos del interior. Por intermedio del *Hilo de Control*, se pasaban



telegráficamente los telegramas para los habitantes de la zona. En los trenes funcionaba la Estafeta, que traía y llevaba las cartas de los pobladores. Me crié viendo pasar los trenes de pasajeros que unían Rosario con Bahía Blanca y viceversa, cargueros de sal, de cereal, especiales de hacienda, de chatarra y los especiales "tropas", se los denominaba así, porque eran trenes de la Marina que llevaban y traían conscriptos a la Base Naval Puerto Belgrano. Esos trenes en la décadas del '60 y '70, circulaban por las vías de Argentina a 120 / 140 kilómetros por hora, (hoy parece mentira Bahía Blanca - Rosario en 8 horas) y no es extraño! Hay antecedentes de que esos mismos horarios los hacía una vaporera en la década de 1940. Día a día, uno se sentía parte, del sistema ferroviario siendo "el hijo del ferroviario". Se nos hinchaba el pecho de orgullo ante los chicos amigos, por vivir al lado de las vías y ver los trenes más de cerca que nadie. Tampoco puedo olvidar de los interminables picados, con los demás chicos del pueblo en la playa de la estación, que nos servía de "estadio" para los Boca / River pueblerinos. Esos partidos se terminaban indefectiblemente cuando ya no se podía divisar la pelota. Ya hacía rato que el sol se había ido a dormir, tal vez cansado de tantos goles y discusiones de los purretes, pero nuevamente volveríamos a juntarnos al día siguiente para repetir con pasión lo del día anterior.

Iván Juárez

- Mi primer viaje en tren fue a los 12 años. Fue un viaje a San Juan en un tren que fue suspendido a fines de 1980. En el tren teníamos un primo de mi papa, José Bacca que trabajaba de guarda tren. José era de San Juan y viajaba en la Brigada de Guardas dado que ellos no eran relevados en trayecto como los demás guardas comunes.

## La familia y el ferrocarril



César Guillen

- Mi viejo ingresó al Ferrocarril a los 17 años como Practicante (sin cobro de sueldo) en la estación "La Copeta" del Ferrocarril Rosario - Puerto Belgrano. Diariamente transitaba más de dos leguas <sup>2</sup> a caballo para venir a practicar la que luego sería su profesión de toda la vida: ferroviario. A lo largo de casi 43 años, esta profesión le entregó su pasión y su alma al Ferrocarril, me contó de las alegrías de la etapa peronista en la década del 40/50 luego de la estatización, como también de los sinsabores de otras etapas funestas para los ferroviarios, En 1961 enfrentaron uno de los más extensos y duros 40 días de paro, en defensa del ferrocarril. Mi viejo anduvo por innumerables estaciones, de *Auxiliar*, *Jefe de Estación* y *Relevante* y lo que siempre destacó de él,

---

<sup>2</sup> La Legua es una antigua unidad de longitud que expresa la distancia que una persona o un caballo pueden andar en una hora; es decir, es una medida itineraria. Esta medida es usada con regularidad en los pueblos del interior y se calcula que 1 Legua equivale a entre 4 y 7 kilómetros.



Mi viejo anduvo por innumerables estaciones, de Auxiliar, Jefe de Estación y Relevante y lo que siempre destaco de él, es la honradez, el orgullo y el amor por el ferrocarril que a lo largo del tiempo, le rindió sus frutos. Gracias al ferrocarril, mi viejo terminó su carrera ferroviaria en la Oficina de Comercial en la Superintendencia de Transporte en la estación Bahía Blanca Sud. Allá en la década de 1990, cuando el ex presidente de la Argentina, Carlos S. Menem anunciaba la privatización de los Ferrocarriles Argentinos.

Iván Juárez

Mi abuelo materno Gregorio Schmerko vino de Ucrania en el año 1918 y trabajo en la construcción del ferrocarril del Oeste. Luego se mudó a Jacinto Arauz, pueblo donde se profesionalizó el Dr. Favaloro.

## Trabajando sobre las vías del ayer



César Guillen

- Ingrese en el ferrocarril en el año 1975, con apenas 15 años y de Practicante Provisorio en la estación Coronel Falcón, de la Línea Rosario - Puerto Belgrano, Partido de Coronel Pringles -Pcia. de Buenos Aires. Pueblito formado por la Cooperativa, la escuela, el destacamento policial, un almacén y bar, (justo enfrente del destacamento) la estación de ferrocarril , la casa del auxiliar de la estación y del empleado de Vías y Obras, un Taller / Herrería (de Haage Hartvigsen un dinamarqués bajito, muy atravesado para hablar, pero con un conocimiento excepcional de toda la mecánica, que lo hacia el consultante de toda la zona). Luego estaban las distintas estancias y chacras de toda la zona circundante. Me acuerdo de mi primer sueldo, (con 15 años) cobraba \$770, un sueldazo!!! Le daba casi todo el sueldo a mi vieja y lo otro lo “ahorraba” en la almohada (en los pueblos no había bancos para depositar la plata) Destaco de esos primeros años en

el Ferrocarril, en los que me vi rodeado de gente excepcional, en todo sentido, ya que con mis apenas 15 años, era el benjamín de la Línea, donde mi apasionamiento por la estación y el telégrafo, hacían que gente muy añosa me protegiera y me cuidara como al mejor empleado. Quizás esa misma gente, fue la que termino forjando mi modo ferroviario de ser.

Siendo empleados del FFCC, por esos años, el ferroviario estaba orgulloso de su condición y trabajaba feliz, se sentía parte (y lo era) de un sistema de transporte casi perfecto. La puntualidad de sus trenes de pasajeros, y los servicios de encomiendas que brindaba, juntamente con los servicios de cargas. Casi no existía estación donde no se cargaran cereal, animales, forrajes... El ferrocarril hilvanaba con sus hilos de acero, una inmensa telaraña que cubría gran parte de la Argentina. Esto hacia que los innumerables pueblos del interior tuvieran vida propia y que estuvieran conectados entre si. Desde cualquier estación se podía viajar a cualquier otro punto del país.

Me vienen a la memoria algunas cosas para destacar: en algunos pueblitos, causaba orgullo ver al Jefe de Estación, atendiendo el paso de los trenes, vestido con su riguroso traje azul marino, corbata y la gorra con la leyenda “Jefe Estación”. Tocando la campana para dar la salida al tren, el jefe generaba toda una ceremonia y en muchos casos, sólo él estaba en ese acto de despacho del convoy y no se divisaba ningún otro alma en los andenes. Esa es la esencia del ferroviario, eso también marca el orgullo y la responsabilidad por lo que se hacía.

Iván Juárez

- Ingresé al ferrocarril el día 15 - Diciembre de 1982, en una cuadrilla de vías y obras junto a más de 30 compañeros; muchos de ellos aún hoy trabajan en el ferrocarril. Otros, lamentablemente pasaron a engrosar las listas de desocupados del riel. En la cuadrilla teníamos una Zorra grande con motor IKA de 4 cilindros y remolcaba 4 carritos, en los cuales llevábamos las herramientas y materiales para la reparación de las vías , teníamos algunas máquinas modernas, como cortadoras de

rieles y agujereadora. En algunas oportunidades realizábamos los trabajos a mano, como marcar con hachuelas los durmientes. Hoy en día, ya hay maquinas que realizan los dos trabajos a la vez.

Recuerdo una vez en un descarrilo mientras trabajaba debajo de un vagón cargado, sostenido por el viejo guinche a vapor *NC54* de Ing. White, un maquinista me miraba como cavaba con una pala tratando de sacar un riel que impedía realizar la encarrilada. Me llamo después de salir de ahí y me dijo que ese trabajo era muy peligroso, más tarde me invitó a tomar mate en la cabina de la vieja locomotora *Cockerill-Ougree* que remolcaba el guinche. Desde esa cabina pude ver como se trabaja en el área de la conducción de trenes, me gustó mucho... El maquinista me dijo como debía hacer para ingresar en la carrera de conducción en el área de transporte de *Ferrocarriles Argentinos*. Así, con mi primer boleta de sueldo fui a las oficina de la calle Parchapé y pedí ingresar a la carrera de conducción. Luego de algunos meses de espera me llegó la fecha de examen y los formularios de estudio. Así comencé.

Luego de rendir satisfactoriamente regresé a Bahía Blanca. Volví a la vía cambiando durmientes, sacando golpes de vía y torceduras de rieles, como también fui cocinero de campaña con la gran olla, que alimentaba a mas de 30 compañeros y algunos asados en los primeros días de cobro. Nuestro trabajo consistía en viajar ala zona en la zorra y a mas de 50 kilómetros de distancia del campamento, en el campamento teníamos vagones viviendas, cocina y de almacenamientos.

Ya en la carrera de conducción todo cambió. Hoy ya no esta mas el guarda, el jefe de estación... todo lo realizamos nosotros. El guarda fue reemplazado por un mecanismo electrónico y la estación por cambios manuales y llaves de última generación.

Recuerdo en una oportunidad cuando veníamos desde un descarrilo en San Román, -ramal a Coronel Dorrego- al llegar de noche a la estación Bajo Hondo el cambio de entrada estaba mal. Chocamos contra el guinche C54 del que sólo se veía la llama de la caldera. Gran susto y alegría de una mala noche .



## Trabajando sobre las vías hoy



César

- Hoy día el trabajo en el ferrocarril, se ha modernizado en distintos sentidos: la tecnología se va incorporando de a poco. En algunos casos ha sido para bien, y en otros, lamentablemente merced a la tecnificación, se van perdiendo puestos de trabajo. Igualmente el espíritu ferroviario continúa vivo en muchísimos empleados de la actualidad. Todavía se rescatan la responsabilidad, el querer y amar a estos hierros, que sembraron de esperanza y progreso al país, en épocas añoradas todavía por gran cantidad de argentinos.

Iván Juárez

- En la actualidad es muy diferente a nuestros tiempos iniciales de ferroviarios. Lo que ayer se realizaba a mano hoy lo llevan adelante las máquinas mas rápidas y seguras, lo que se refleja en la vida del *catango* en la actualidad. se reemplazaron por ejemplo: la pala ancha por una pala cargadora frontal, la agujereadora manual por una hidráulica; y muchas cosas mas como la vieja carpa por comedores móviles...

## Las zorras de vía, el descubrimiento



César Guillen

- Comprenderán, que crecí viéndolas pasar... invierno y verano, a veces con unos fríos espectaculares y otras veces con unos calores que hacían transpirar al mas *mentao*. Pero a pesar de las inclemencias del tiempo, siempre la zorrilla “aparecía” en la señal de distancia después de la curva y en plena subida, justo antes del paso a nivel, cargada de gente (los queridos *catangos*), herramientas, algunos durmientes, con su clásico taca taca taca y con el viejo *Tangari* (el Capataz) tras los controles de su *Fairmont*, con su piel “quemada” por los largos años de soportar las inclemencias del tiempo. Pero siempre su mirada al frente, (cual capitán de un barco para nosotros) que en definitiva no hacía mas que ir observando la marcha de su zorrilla y cuidando a su “gente”. Cuando llegaba a la estación luego de recorrer esos 800 mts. (desde que la veíamos) era como si hubiese llegado con su legión de piratas al puerto, ya que nos contaban aventuras de lo que habían vivido y



venían viviendo arriba de ese medio de transporte. Y fue con ese *Capataz* que hicimos nuestros primeros “viajes”, hasta el otro paso a nivel, lugar donde nos depositaba y nos volvíamos caminando a la estación (en realidad veníamos *flotando* después de la increíble experiencia). Y la primera experiencia en un viaje “largo” fue en el tramo Pringles / Coronel Falcón: 87 kms. A bordo de un velocípedo al mando de “Anteojito”. Así se lo llamábamos cariñosamente al *Inspector de Comunicaciones*, un señor bajito, muy eléctrico, que viajaba asiduamente desde Alte. Solier (Punta Alta) hasta Cnel. Pringles. No recuerdo que trámite habría tenido que realizar en esa ciudad, pero sí recuerdo que me fui en el tren de pasajeros y el regreso, ya se lo había pedido mi padre, debía ser a bordo de la zorrita. Además no tenía otro medio para volverme a C. Falcón. Recuerdo que “arrancamos” como a las dos de la tarde, pero... que sorpresa me lleve!!! Acostumbrado a la zorra de *Tangari* –pesada y lenta-, la de Anteojito, parecía que volaba. Esa mezcla de vértigo, velocidad, la sirena aullando como loca y el ruido del motor de 5/8 HP repicando, las lagrimas que me recorrían las sienes por la acción del viento; hicieron que después de un rato, yo ya estuviera “marcado”. Nunca podría olvidar esa experiencia y nunca la olvide... Ahora, la estoy reviviendo en cada “viajecito” que encaramos con don Iván, realmente le doy gracias a la vida, por esta oportunidad, de volver a ser chico en cada viaje y ser “el Anteojito” para muchísimos chicos, que tienen la oportunidad de subirse a mi zorrita, para soñar como yo lo hice la primera vez que viaje en zorrita.

Iván Juárez

- Circulé en zorra por primera vez el día que ingresé al ferrocarril. Y fue desde la estación Bahía Blanca Noroeste hasta Empalme Tablada. Unos 2 Km. del campamento base. Fue una nueva sensación de viento, sol y libertad en sólo 2 kilómetros...

## ¿Y qué es una zorra?



César Guillen:

- Es difícil de explicar las emociones y vivencias que se experimentan “arriba” de una zorrita, uno siente el viento en la cara, que te acaricia al son del repicar del motor, y este a su vez, en cada explosión, te transmite toda la energía, que recorre el chasis y te llega hasta el asiento. En cada estallido del “poderoso” motor *Ferrocarril* de casi 13 HP, uno se imagina, al viajar entre dos rieles tan cerca del suelo, con los durmientes y la tierra que pasan rápido, al tiempo que siente que está sentado al frente de un poderoso tren, que arrastra sueños e ilusiones. Se siente uno que es parte de ese inmenso ferrocarril.

Iván Juárez

- Las zorras son unos vehículos pequeños que viajan por las vías. Con motores de 2 tiempos Tipo moto de 5/8 Hp y 8/12 Hp de potencia. Las zorras mas grandes tienen motores de nafteros de más de 40 Hp de



potencia. Eran y son utilizadas por los operarios de vía. En ella se sienten la libertad, el sol, el viento, la lluvia, el frío...

César Guillen

- Las primeras zorras que ingresaron en Argentina, son las populares *Fairmont*, la de cuadrilla de robusto motor de 8/13 HP, y las de Inspección o velocípedo (5/8 HP) usadas por los *Guardahilos* y los Inspectores de Vía, esas fueran las pioneras en los ferrocarriles. Años más tarde la firma *Ferrocarril* adquiere los derechos a la *Fairmont* y comienza la producción bajo esa licencia. Lo único que varía del desarrollo original estadounidense, es que donde estaba estampado el nombre *Fairmont* se reemplaza por el nombre de *Ferrocarril* y se fabrican de todas las trochas existentes en Argentina. No existe un solo Ferrocarril que no contara con sus zorritas *Ferrocarril*, todo lo demás se respeta dimensiones, motor, etc. Hasta los números de piezas continúan teniendo la denominación original de *Fairmont*. Para los ferroaficionados, no es raro buscar alguna pieza por Internet, solamente “cargando” el nro. de parte (Ej; A-1521 rueda), y encontrarse con la parte de *Fairmont* que busca, por ejemplo en países tan alejados, como Canadá, EE.UU, Australia, etc.

Iván Juárez

Hay tres tipos de Zorras de vía:

- Velocípedos de 5/8 Hp .de 2 tiempos
- Zorras medianas 5/8 Hp de 2 tiempos
- Zorras de cuadrilla de 8/ 13 Hp. De 2 tiempos

Estas zorras son de origen americano marca *Fairmont* y que se fabricaron en Argentina con marca *Ferrocarril*.

Zorras pesadas con más de 40 Hp. Con motores nafteros y diésel.

En la actualidad hay algunas que tienen el motor cambiado al estadounidense *Briggs & Stratton*.

## Las zorras viajeras



Tenemos 4 Zorras de Vía:

Denominadas Domingo Prosanto en honor a la persona que luchó durante toda su vida en pos del ferrocarril *Trasandino del Sur*.

Estación Coronel Falcón en honor a la estación donde trabajó por última vez el padre de César Guillén

Estación Bahía Blanca Noroeste dado que en esta estación fue su última Cuadrilla a la que perteneció.

Estación Guatraché en honor a la estación a la cual perteneció, antes de su baja como trabajadora del riel.

Las zorras fueron reconstruidas en nuestros hogares con aportes de las empresas ferroviarias y amigos incondicionales de Bahía Blanca y la zona.



## Los trenes y la pasión



César Guillen

- Para Argentina, como también para otros países americanos, el Ferrocarril fue el nexo que llegó para, de alguna manera, desarrollar grandes zonas despobladas y vírgenes hasta ese momento, fue el propulsor, la herramienta y el abanderado de todo ello. Gracias a él, se producen grandes corrientes migratorias a distintas zonas y esto trae aparejado el surgir de pueblos y ciudades a lo largo de la traza ferroviaria. Creo que la explicación de porque el tren genera atracción en la gente, se deberá, seguramente, buscar internamente en cada uno. Quién no ha tenido/tiene algún lazo afectivo unido al Ferrocarril. El porqué los empleados ferroviarios son apasionados por los trenes creería que no tiene lógica. Se quiere y se ama esta profesión, y va de la mano con lo que exprese anteriormente: el Ferrocarril “caló” hondo en la sociedad argentina, merced a llevar adelante el desarrollo del país. Sino como se explica que los ferro-aficionados, que en argentina son

miles, y que no han tenido la oportunidad de ser empleados del Ferrocarril, le tengan semejante amor a este medio de transporte. ¿O cómo se explican los ojos de un niño ante la presencia de una formación ferroviaria? Realmente, no se si tiene lógica o si alguien, alguna vez, podrá encontrarle explicación a los sentimientos que despierta el tren.

Iván Juárez

- Fue y será conquistador y mensajero de las diferentes partes del país. Atrae su impronta. Un monstruo de acero surcando la patria por diferentes formas geográficas y relieves a lo largo y ancho del país. Montañas. Llanuras, mesetas. Surcando lagos ríos y los imponentes andes.

Los ferroviarios son apasionados porque el ferrocarril forjó su vida y aun esta latente. Somos una familia que forjó un país.



## Viajando en zorra

César Guillen

- Los “*Amigos de las Zorras de Vía*”, es una Entidad Cultural y Benéfica sin fines de lucro, destinada al conocimiento y puesta en valor de las arraigadas tradiciones ferroviarias de nuestra región. Tratamos de generar difusión sobre el aporte que este noble medio de transporte efectuó a nuestro país en particular; como así también nos dedicamos a la recuperación, restauración y utilización de estos históricos vehículos (las Zorras de Vía). Esto como forma de llevar nuestro mensaje en favor del Ferrocarril, como así también la defensa de su Cultura y su Historia. En definitiva: Amigos de las Zorras de Vía, está constituido por “locos Ferroviarios”, tal vez algo nostálgicos de una Argentina mejor, que lamentablemente se quedó al costado de la vía, abandonada. Por eso, estos locos, desde sus zorritas, que parecen “emular al quijote” en su lucha contra los molinos de viento, intentan colaborar en revertir años de abandono del sistema ferroviario argentino; levantando la voz humildemente y desde arriba de una zorrita. En cada viaje y pregonando nuestro “*despertar conciencia*” ante la necesidad del ferrocarril para el desarrollo de un país en serio. Hacemos fuerza para “refrescar” lo que pasó con este medio de transporte y al abandono que se vieron sometidos infinidad de pueblos del interior de nuestro país, por las malas políticas gubernamentales desplegadas a lo largo de años.

### La idea

*"Los viajes en zorra surgieron de un sueño y quisimos comenzar por el del trasandino del sur porque era a la vez otro sueño combinado con un gran e inconcluso proyecto de país..."*

César Guillén:

- Inicialmente, como muchos sueños, algunos no se concretaron y mucha gente fue quedando atrás o sencillamente abandonaron el

proyecto. Finalmente fuimos nosotros los que de alguna manera, levantaran la bandera de la reivindicación ferroviaria utilizando las zorritas. Así surge el primer proyecto: el del Viaje Inaugural del Trasandino del Sur en 2007. Fue en ese momento en el que surge también la idea de la generación de la entidad “Amigos de las Zorras de Vía”. Una vez entusiasmados con la idea de la Travesía Ferroviaria 2007, Iván Juárez comenzó a armar la que sería la primera zorrita. Más tarde bautizada como: Ing. Domingo Pronsato, en el armado de la zorra colaboraron empresas ferroviarias locales a partir de la contribución y aporte de materiales y repuestos de zorras; como así también la participación desinteresada de algunos amigos, que ayudaron en el armado del motor y soldaduras.

### El primer gran viaje: Bahía Blanca – Talcahuano (Chile)

César Guillen

-El ferrocarril Trasandino del Sur, circulando por el Corredor Bioceánico Bahía Blanca - Talcahuano, significaría un factor de progreso incomparable, resultando una opción fundamental para el desarrollo nacional y regional: *es más rentable hacerlo que no ponerlo en marcha*. Son evidentes e innumerables sus ventajas y su concreción sería un nuevo acto fundacional, que se ha visto postergado en el tiempo.

Iván Juárez

- El viaje fue nuestro primer despertar conciencia sobre el ferrocarril, Ya que el proyecto, al que había propuesto tanto impulso Ing. Prosanto estaba en el olvido, con sólo 100 años de espera , un proyecto de unión del Océano Atlántico y el Océano Pacífico.

Estamos convencidos que llevar a cabo la idea de Prosanto significaría una apertura inmensa tanto para Chile como para la Argentina a partir del ferrocarril como importante herramienta de enlace.



## Crónica del viaje a Talcahuano La previa

César Guillen

Corría el año 2005, en ese tiempo yo estaba trabajando en los Talleres Spurr, en Control de Gestión, ya que existía un Contrato que ligaba a las dos empresas Ferroviarias de esta zona Ferrosur y Ferro Expreso Pampeano, por la reparación de las Locomotoras. Es en esa oportunidad, Iván Juárez me comenta que estaba de visita, solicitando apoyo para un viaje que, tal vez, los llevaría hasta Talcahuano en Chile con dos zorras de vía, en lo que el proyectaba “*EL VIAJE INAUGURAL DEL TRASANDINO DEL SUR*”. Desde ese momento, estaría en contacto casi constante con Iván, ya esa travesía me pareció: “una pequeña locura”. De alguna manera, sentí que estaba bregando por algo que en definitiva es la esencia misma de la vida. Desde ese día, intente darle una mano, consiguiéndole algunos repuestos o contactos con la gente que reparaba zorras de vía, en definitiva estaba colaborando con “el sueño” de un compañero de trabajo. Con un amigo.

Ya en febrero del año 2006, fui testigo de cómo se rompía la ilusión de Iván, al fracasar a último momento, algunas gestiones a pesar de que en Chile (Talcahuano) lo estaban esperando. Pude sentir la frustración que le representaba tanto esfuerzo y tantos sueños, desechados de un día para otro, fue en ese momento que Iván me comenta “...*negro, el año que viene te venís conmigo*”.

Andando el 2006, nos juntamos algunas veces con Iván, proyectando esta “locura” y pude observar que las gestiones estaban muy adelantadas. Sólo faltaba darle un poco de empuje a la “bola” para que empezara a rodar (yo siempre colaborando desde afuera). Después de un tiempo me entero que el otro integrante de la Travesía (Noe Falomir), decide no viajar por problemas de salud de uno de los integrantes de su grupo familiar.

Otra vez. La frustración lo golpea a Iván. Es entonces que vuelve a

plantearme la necesidad para que forme parte del viaje. Por ese entonces, yo ya estaba trabajando en Olavarría (Gerencia de Recursos Operativos). Veía a mi familia solamente los fines de semana, por lo que plantearme el Viaje a Talcahuano, significaban 15 días más, de no ver a mi familia. Recién en diciembre del 2006, accedí a ser parte de este sueño y esta locura. Desde ese momento, los tiempos se aceleraron a un ritmo vertiginoso. La partida estaba programada para el 5 de febrero del 2007, y todo apuntaba a que sería en esa fecha, aceleramos las relaciones con la Cancillería Argentina, Cancillería Chilena, Embajada Argentina en Chile, Cónsul Argentino de la Sexta Región, Cónsul Chileno en Bahía Blanca, Alcaldía de Talcahuano, Municipalidad de Bahía Blanca, empresas Ferroviarias (Ferrosur Roca SA, Ferro Expreso Pampeano y Empresa Ferroviaria del Estado Chileno –EFE-), así como la comunicación a las Gobernaciones de la Pcia. Buenos Aires, Neuquén y Río Negro.

Todo fue una vorágine de correos electrónicos, todos nos aportaban algún pequeño dato, que necesitaba la Travesía para llevarse a cabo. Estábamos convencidos de que la partida sería 5 de febrero y así fue.

El 16 de diciembre del 2006, por motivos laborales, debí quedarme en Olavarría, trabajando. Ese día en horas de la tarde me dicen “.....*esta noche tenemos un asado en el vagón, te esperamos*”.

(el vagón es una vieja unidad, que fue rescatada y restaurada por Ferrosur, para que la gente que viaja a Olavarría por motivos laborales, pueda dormir y comer en esa unidad). El “asado” era propiciado por un grupo de ferroaficionados de Capital, que en agradecimiento al personal de Ferrosur, por brindarle su apoyo, al donarle materiales obsoletos y documentación ferroviaria, “pagaban” de esta manera lo que la gente del Taller Olavarría les brindaba. Ese día tuve el agrado de conocer a dos personas que posteriormente serían partícipes de este sueño.

Mientras Carlitos Ferreira, un viejo Conductor de Locomotoras de vapor y también integrante del Ferroclub Argentino, se lucía con su asadito y contaba viejas anécdotas ferroviarias, comenzamos un





dialogo con los otros dos integrantes (Manfred Hasse y Eduardo Prigenzi). Ambos ferroaficionados con la especialidad en zorras de vía. Me pareció hasta gracioso, en ese momento habíamos convergido, en tiempo y espacio, tres apasionados por las “Zorras de Vía”. Ellos comentaban que tienen en el Ferroclub, una zorra con la que los fines de semana, despuntan el vicio en un ramal abandonado. Luego de la cena, me cuentan de un proyecto que tienen, que es subir con una zorra de vía el Ramal C-14, que no es más ni menos, que el ramal por donde circula el conocido mundialmente, como el “Tren a las Nubes”. Luego de un rato empiezo a contar que estaba formando parte de un proyecto para unir los puertos de Ing. White y Talcahuano (en zorra de vía), surgió enseguida la pregunta: *-¿podremos ir?-* Al día siguiente, una vez con Iván, y al explicarle lo que me había ocurrido la noche anterior, se volvió loco al imaginarse dos zorras de vía transitando rumbo a la cordillera.

Estaba acordado. Con la gente del Ferroclub, serían dos zorras las que partirían de Bahía Blanca hacia Talcahuano.

La mañana del 5 de febrero del 2007 se presenta calurosa, eran las 6.30 hs. El corazón que se presenta ansioso, los recuerdos de la noche anterior, cuando conocimos a los demás integrantes de la Travesía. Los de Bs. As., que en principio iban a ser cinco y terminaron siendo sólo tres, Manfred Hasse (Medico Cirujano), Eduardo Prigenzi (dueño de una Distribuidora de Fiambres) y German Versellino (que tiene una pequeña empresa que ofrece servicios de computación). Ellos eran “los otros”, a los que ni Iván Juárez, ni Jorge Martín, conocían más que por algunos correos electrónicos.

La noche anterior nos conocimos y compartimos con nuestras familias un momento junto a ellos, planificando, en parte, lo que sería el día posterior.

En casa, esa mañana, todo era alegría, por lo que iría a venir mi mujer, Patricia, levantándose antes que nadie para terminar de preparar los bolsos. Mariano y Fernando (mis hijos), Ramiro y Federico (amigos de Mariano): 7.30 hs. arriba -como nunca-. A veces hay que llamarlos tres

o cuatro veces para que se levanten, pero claro... la Travesía ya estaba por iniciarse y no había que retacear esfuerzos.

Ya en el puerto de Ingeniero White, veo que Amadeo (la zorra de Bs. As.), luce orgullosa al costado de la vía, desde donde se iniciara la partida hacia Talcahuano. Una imagen me llama la atención, la bandera argentina flameando mientras espera a Domingo Pronsato, la Zorra de Bahía Blanca (la de Iván). Esa misma zorra que un año atrás, había tenido que “guardarse”, al no poder hacer el viaje. Al rato, hace su entrada a la zona de salida la zorra Pronsato, con su gestor, al que se le escapa alguna lágrima. -¡Ya nos vamos! Luego puedo observar, como mi hijo Fernando (7 años), posa orgulloso sobre la zorra de Bs. As. junto a su abuelo (mi viejo). En ese momento, algunos recuerdos de mi infancia me brotan de repente, allá en mi Lartigau natal (vías del Rosario Puerto Belgrano), cuando veíamos pasar los trenes de pasajeros, los cargas de sal y cerealeros, mientras jugábamos a la pelota con los demás chicos del pueblo, en la playa de la estación. Recordé aquella vieja zorrita tracción a sangre, de tres ruedas que usábamos en la vía secundaria, cada vez que podíamos, para sentirnos “ferroviarios”. También recordé cariñosamente al Viejo Tangari, aquél Capataz de Vías y Obras, que cada vez que pasaba, nos llevaba un trecho...

Mientras ultimamos los detalles de la partida, conocimos a Carlos Moggia (titular de La Helénica). Él se presto a pagarnos los seguros y apoyarnos económicamente durante la Travesía. Desde ese día mantendríamos comunicación permanente a lo largo de todo el trayecto recorrido. Nos alentaba: -¡Hay que llegar al Pacífico, para demostrar que el Trasandino es posible!-

09.10. Hora oficial de la partida desde Ingeniero White con rumbo a Talcahuano, algunas autoridades del Puerto, Municipalidad, Prefectura y familiares, junto con la gente de Ferro Expreso Pampeano y el Jefe de Zona de Ferrosur Hugo Torresi, nos despiden desde el Puerto. El móvil de FEPSA (Hi-rail), abre la marcha, rumbo al km. 655 (Cerri Oeste) y atrás las zorras con su crepitar de viejos y cansados motores, los que



colaboraron para hacer grande el Ferrocarril, hoy les tocaba el turno, de revalorizar viejos tiempos y realzar la figura ferroviaria. Hasta su sonido resonó mas fuerte, cuando se escucho la voz de Iván que marcaba -¡Vamonos! Los viejos “corazones” de las zorras, a sabiendas que estaban por escribir una parte grande de la historia del Trasandino, rejuvenecieron en un instante, resonaron sus 8 y 13 HP y envalentonados, ante los 1.500 kms., que les esperaban por delante, movieron y pudimos observar como se perdían, en la curva de entrada al Puerto Estábamos en marcha.

Héctor Gay, periodista de Radio LU2, nos saca al aire, y luego de una charla bastante extensa, le surge la pregunta; -¿podrán dos viejas zorras de vía, despertar la modorra y el abandono al que ha sido sometido el ferrocarril, por parte de los gobernantes durante décadas?.

Recuerdo que respondí: -¡Podrán Héctor!, podrán! Porque si ya una vez, fueron capaces de hacer grande el ferrocarril, cómo no van a poder hacerlo nuevamente!

## El viaje



El viaje unió tres Provincias Argentinas Bahía Blanca en la Provincia de Buenos Aires; Villa Regina en la Provincia de Río Negro y Zapala en la Provincia de Neuquén con Victoria de Chile Salimos desde el Puerto de Ingeniero White, y circulamos por las vías del Ferrocarril Roca hasta Zapala, para luego cargar las zorritas en un camión y pasar la frontera en la Aduana Nacional de Pino Hachado. Luego nos dirigimos a la estación ferroviaria “Victoria” (lado Chileno) y emprendimos el último tramo desde esa estación.

-Se intento, con este viaje “*despertar conciencia*”, sobre la falta de la concreción de este añejado proyecto, y destacar las bondades y beneficios que atraería para ambos países esta realización.

Durante esta Travesía Ferroviaria, se recorrieron más de 1.300 km. de línea férrea Argentina y Chilena, llegando hasta la Estación “El Arenal” en Talcahuano. Chile. Se arribó el 14/2/2007 a las 22.35 hs. marcando un hito histórico -en palabras de autoridades de aquel país- Allí



intentamos sumar nuestro granito de arena al proyecto, por el que tanto luchó el ilustre bahiense Ing. Domingo Proncato incansable defensor de la Patagonia. Fue en su honor este viaje inaugural del trasandino del sur.

El paisaje a lo largo del recorrido, es de lo más diverso, comenzamos viendo las aguas de la ría de “la Bahía Blanca”, para luego adentrarnos en la pampa agreste, con sus algarrobos y caldenes; que han visto sucumbir su follaje, a manos de la producción cerealera, sojera o de los ganaderos. Más adelante, donde todavía la mano del hombre no ha tocado esos pastos vírgenes, pudimos observar el comienzo de la Patagonia, con toda su inmensidad, de agresivas y espinosas caricias. Recorrimos, desde sus principios al final, el Valle de Río Negro, que debe su nombre al río que atraviesa esa zona de la provincia de Río Negro (El nombre de Alto Valle se utiliza para diferenciarlo de los otros dos valles que forma el río Negro, conocidos como Valle Medio y Valle Inferior). El Alto Valle es el más importante y reconocido de los tres. Estos valles parecen oasis rodeados de bardas. Una vez que dejamos atrás Neuquén, nos empezamos a adentrar en medio de un desierto más hostil. Ya sin vegetación, con inmensas lomadas y enormes pájaros de hierro, que picotean las entrañas de la tierra, en busca del negro y alquitranado alimento. Sus tubos metálicos a su lado quienes seguramente quedarán como parte del paisaje patagónico, el día en el que esos pájaros emigren a otras zonas del planeta en busca del vital alimento. Una vez, que arribamos a Zapala, y con la cordillera de los Andes al alcance de la mano, desaparecen las lomadas suaves y dan paso a los montes de la cordillera, con sus rictus bien marcados y las más diversas formas y colores. Realmente la naturaleza con sus fuerzas se han inspirado en darle forma a esas inmensas rocas, que además están adornadas por la vegetación de Araucarias centenarias que sobreviven solas, contra el viento y el frío extremo.

Allí, donde sólo los arbustos más duros pueden resistir los crudos inviernos, estas especies siguen creciendo como tratando de alcanzar el cielo con sus filosas ramas.

Por sobre todas las cosas, la araucaria es el sello que ilustra todas las postales de esta zona y la que le da la bienvenida a quienes llegan a estos lugares. Ya pasando la frontera en Pino Hachado, nos internamos en suelo chileno. El paisaje se transforma de manera sorprendente, de las áridas montañas argentinas, con sus picos de nieves eternas, nos dimos de frente con el verde de la 8va. Región del Bío Bío. La gente del lugar nos contaba que esa es una de las zonas más verdes de Chile, con una rica flora donde abundan los Cipreses, Lengas, Robles, Canelos y Araucarias. El terreno es muy irregular y cargado de árboles, es imposible ver a lo lejos el horizonte, ya que una pared de árboles te rodea permanentemente. Para nosotros, que proveníamos de vastas llanuras, nos pareció extraña esa sensación de encierro. Esperábamos ver el mar a lo lejos, pero tampoco fue así. Finalmente, llegamos a la Bahía de Talcahuano.

Tanto del lado argentino como del lado chileno, palpamos la solidaridad y el cariño hacia nosotros, que montados en las zorras (del lado argentino) y en las “moto vías” (del lado chileno), despertamos distintos tipos de estados en la gente. Desde las caras asombradas de los chicos, la sorpresa de todos ante estos equipos, las lágrimas de los más grandes, las palabras de aliento... Cuando llegamos a Cipolletti recuerdo ver venir caminando lentamente hacia nosotros a un señor, cruzando la playa de maniobras y en dirección a la estación, donde estaban estacionadas las zorritas (Proncato y Amadeo) El hombre se quedó parado allí mirando las zorritas. Era muy mayor, Me acerqué a él. Cuando llegué a su lado y notó mi presencia, dirigió hacia mí su mirada anciana, limpia, transparente, ferroviaria. Observé que tenía los ojos llenos de lágrimas, los que ya le habían regado las mejillas.

Me tomó de la mano y me dijo con voz entrecortada: -¡¡¡tenemos que llegar!!!- El nudo que se me ajustó en la garganta, me costó un tiempo largo aflojarlo. Cada vez que alguien nos hace recordar el viaje a Chile, ese señor es lo primero que se me viene a la mente. *Las zorras debían llegar.* Como buenos ferroviarios no podíamos fallar, había que llegar. El señor me contó que tenía, nada más, que 91 años y que



su carrera ferroviaria la había desempeñado en el Organismo Central de los Ferrocarriles Argentinos. Luego de jubilado, recaló en esa ciudad, donde tenía su familia. Luego nos agradeció lo que estábamos haciendo, según sus palabras, “...*por la recuperación de los ferrocarriles argentinos*”.

Nuestra llegada a Chile fue tomada como una hazaña por los noticieros y los diarios de ese país.

Lo mas significativo fue que nos llamaran por nuestra forma, tan particular de hablar; aventureros che. <sup>3</sup> El Alcalde de Talcahuano don Abel Contreras Busto, nos sorprendió muy gratamente al hacer los últimos 40 km. junto a la Travesía, compartiendo los vehículos. Después de los recibimientos en la estación El Arenal y habiéndonos ubicados en el hotel reservado por la Alcaldía de Talcahuano, las autoridades de la bahía, nos brindaron una Cena de Honor, en el lugar mas distinguido de ese lugar (Casino de Oficiales Base El Morro). El Alcalde nos dirigió unas palabras, y también nos corrigió en nuestro decir sobre que “...eramos locos” y nos dijo lo siguiente -...*llámense locos, pero también llámense soñadores, porque los soñadores y los locos, son los que rompen los esquemas a veces rígidos de las sociedades, porque con lo que esos “locos” generan, terminan beneficiando al resto de la sociedad*-.

### **Algunas Anécdotas** *A la luz de las estrellas*

Serían algo más de las 20.30 hs. El sol ese día parecía no querer que llegásemos a Río Colorado. Apuraba el paso hacia el horizonte y a su vez empujaba a las estrellas para que entraran a la bóveda celeste. La voz del Operador del Control de Trenes de Olavarría, (un amigo Paúl Echegaray –pero con el Jefe al su lado-) sentenció, -*no van a poder llegar a Río Colorado, porque no les queda luz del sol*- (las zorras de

<sup>3</sup> Ver en:  
[http://www.cronica.cl/edicion\\_cronica/seccion/articulo.php?id=32103&dia=1171594800](http://www.cronica.cl/edicion_cronica/seccion/articulo.php?id=32103&dia=1171594800)

vía, tenían, en la época de Ferrocarriles Argentinos, autorización para circular solamente de día). Esa noche, con Río Colorado a 20 kms, la Travesía, debió hacer su primera parada en estación Anzoátegui. Lugar olvidado desde hace muchos años, al que el paso del tiempo no lo beneficio con luz eléctrica, agua corriente, ni ninguno de los servicios de la modernidad. Sólo olvido y soledad.

Con todos los nervios de la partida, el ajeteo lógico del viaje, sumándole las interminables horas de calor que soportamos durante toda la jornada, los integrantes de la Travesía, ni siquiera tuvieron fuerzas para el armado de las carpas, solo a desempacar las bolsas de dormir y a buscar un lugar “cómodo” bajo el alero de la vieja estación abandonada. Esa noche, la estación se desmerezo del sueño del olvido y acogió por unas horas a los seis aventureros, en su sueño de llegar a Chile.

### *Estoy de vacaciones...pero!!!!*

La madrugada del segundo día de la Travesía, la vieja estación nos reconforto del cansancio del día anterior y había que prepararse para próximos 180 kms programados . Hay que llegar a Darwin. Todavía debíamos 20 kms. del día anterior, por lo que para este día serán 200 Km. Para colmo de males la zorra Pronsato se rehúsa a querer abandonar Anzoátegui. Al parecer, en el último suspiro del día anterior se salió de punto y es imposible que arranque. Manija, manija y nada. El magneto se resiste a tirar la chispa salvadora. Por tal motivo la decisión se toma pronto: hay que remolcarla hasta Río Colorado. Por todo esto Amadeo -la zorra de Bs. As.- toma la titularidad de la Travesía y una vez en marcha, se recortan contra el sol saliente, algunos rostros adustos. Ya en Río Colorado, recurrimos a la gente de la Cuadrilla de Vías y Obras. El mecánico de las zorras estaba de vacaciones. Hay un momento de desesperanza y de repente por un caminito, a la vera de la vía, aparece Carlitos Sievens, el mecánico que esta de vacaciones. Venia luciendo una camisa blanca, pantalones de vestir impecables y zapatitos lustrados. Cuando lo encaramos, para explicarle el problema,



nos dijo: -Yo voy para el lado de la Cooperativa, pero igual les abro el taller y ustedes se fijan!!!Hubo que desarmar algunas partes del motor, la solución parecía bastante simple. A los diez minutos, Sievens estaba de cabeza metido en el corazón del motor de la zorrita y comenzó a "meter mano", con una dedicación de la que nos quedamos asombrados. Como a las dos horas Sievens gritó: -dale manija que la arrancamos!!! Bastaron solamente dos vueltas de "cuerda", para que Pronsato se hiciera escuchar en esa ciudad. Eran cerca de las once de la mañana y sus explosiones (las del poderoso 8 HP Ferrocarril), nos indicaban que Carlitos Sievens la había puesto a punto como nunca. De rostro transpirado e impecablemente vestido, parecía un cirujano el mecánico. Así es la solidaridad entre ferroviarios. Vaya pues nuestro agradecimiento en esta pequeña anécdota.

### Crónica del viaje en zorra Bahía Blanca - San Juan



El 17 de octubre de 2008 partimos desde Ingeniero White con dos zorras hacia San Juan. A lo largo del viaje, pasamos por seis provincias de nuestro país. El verde de la provincia de Buenos Aires; La Pampa con su singular belleza que nos cacheteo la cara en el segundo día de Travesía. El viento, el sol y los casi 32 grados, nos dejaron agotados. Rostros rojos y ardientes, fue lo que pudimos recolectar a lo largo de ese día. El tercer día, estando en Quemú Quemú, una tormenta amenazaba con llevarse las carpas, las zorras y la travesía, pero sólo fue un amague... A partir del lunes 20 de octubre, pudimos disfrutar de la



hospitalidad puntana... sin embargo, el clima se hizo mas riguroso todavía, y el desierto puntano que debimos atravesar con las zorritas, realmente se embraveció en muchos sentidos: debimos circular a lo largo de la jornada, sin vehículo de apoyo, ya que no había caminos alternativos cerca de la vía, así que había que recargar a las zorritas con mucho combustible, agua, herramientas, repuestos y comida para toda la jornada. Para mayor seguridad en el viaje, establecíamos puntos de contacto en la noche, donde nuevamente todo el grupo de la Travesía, se reunía. Al internarnos en la provincia de Mendoza, el paisaje se fue volviendo mas verde. Arribamos a la ciudad de Mendoza, disfrutando de sus vides y con la cordillera por horizonte. Camino a San Juan, el desierto sanjuanino nos obligó nuevamente a estar solos, sin la camioneta de apoyo. Con una jornada de menor temperatura superamos la soledad, de las áridas tierras, con la cordillera a nuestra izquierda encerrándonos majestuosamente, mientras llegábamos a nuestro destino final: San Juan.

El apoyo de la gente a lo largo de todo el recorrido, fue lo más placentero. En todos los pueblitos y ciudades que atravesamos la gente, saludaba el paso de la travesía de los "locos", pero en algunos lugares fuimos marcados por las emociones: aquella Directora de la escuela de Nueva Roma, con unos poquitos chicos y algunos ex ferroviarios, entre los que se encontraba su padre, ensayo un discurso que nunca pudo terminar de leer, ya que las lagrimas de todos los que estábamos presentes se nos escaparon, cuando un señor muy mayor, se hecho a llorar ante el recuerdo ferroviario de la maestra. Momento en el que se acumularon años de bronca y de nostalgia dando rienda suelta a las lágrimas, quizás contenidas desde mucho tiempo. Dejamos atrás Nueva Roma mientras en silencio anduvimos por largo tiempo rodando por las vías planas. Reflexionando sobre la situación que nos tocó vivir y lo absurdo del desarme ferroviario.

Pensando sobre el mal que le hacia al interior del país, la falta de esos trenes, cómo se desprotegió a toda la población... En qué siniestra mente pudo alojarse la idea de dejar librado al azar el destino de nuestra

gente y el territorio.

A Villa Valeria -viejo pueblo ferroviario donde confluían dos ferrocarriles-, llegamos al mediodía encontrándonos con la sorpresa de que estaba todo el pueblo en la estación esperándonos con alegría por la llegada. Se le sumaron las emociones de una señora hija del capataz de la Cuadrilla, que a pesar de tener su esposo internado en terapia intensiva y con una enfermedad terminal, quiso estar a nuestra llegada y nos agradeció con los ojos llenos de lagrimas el esfuerzo que veníamos realizando. Esta era la señora que durante meses había estado en contacto con Mary Acebo, nuestra madre de viaje, quien además de ocuparse de la logística de la travesía, fue la encargada de coordinar las llegadas, salidas, actos y contactos con los colegios de todo el recorrido.

Otra emoción fue la que vivimos con un chiquito de no más de 10 años que apareció, cuando esperábamos la orden de partida por parte del personal ferroviario en estación Nueva Escocia. El chico nos contó que esperaba el tren carguero que venia del lado Beazley con destino a Justo Daract, para ir a hacer las compras para su familia. Ese chico, viajaría casi 50 km. arriba de una locomotora para ir a hacer solamente los mandados. Ese día, él se perdería las clases en la escuela, para poder alimentar a su familia.

Al arribo a estación La Paz, pudimos verla engalanada con decenas de banderas argentinas y colmada su plataforma de personas que venían a saludarnos. Fue cuando el intendente, pronunciando las palabras de bienvenida no pudo seguir, al quebrársele la voz y con los ojos llorosos, al recordar que provenía de familia ferroviaria... Tal vez queriendo expresar con una mirada todo su sentir, su bronca y nostalgia... Más tarde en el almuerzo de honor, él nos explico los recuerdos que *gracias a nuestro viaje* -así lo expresó- había recordado al momento de ver, *otra vez más*, la plataforma colmada de gente y las banderas argentinas flameando.



## Conclusiones del viaje

Sentimos que con estos viajes estamos colaborando, para que este sistema de transporte, al que le debemos muchísimo, no siga cayendo en el olvido empezando a tomar fuerza la idea de que un país se volverá a levantar de la mano del postergado Ferrocarril. A pesar del abandono y a la desidia que se vio sometido, sus vías y durmientes continúan latiendo, todavía muy despacio, pero actos como estos harán que vuelva a cobrar bríos la idea del Ferrocarril, Quizás este susurro comience alguna vez a transformarse en grito, si no se nos devuelve aquello que se nos extirpó.

Nuestro nuevo proyecto, será, seguramente, superador de los anteriores, tanto en kilómetros, como en propuestas, en el mes de diciembre de 2009 nos sumaremos a "La Marcha Mundial por la Paz" que comenzará en Nueva Zelanda el 2 de octubre de 2009, día aniversario del nacimiento de Gandhi y declarado por las Naciones Unidas día Internacional de la "No-Violencia". Finalizará en la cordillera de Los Andes, en Punta de Vacas al pie del Aconcagua en la Pcia de Mendoza, el 2 de enero de 2010. Durante estos 90 días la marcha, pasará por más de 160 países y 300 ciudades, en los cinco continentes. Cubrirá una distancia de 160.000 Km. por tierra. Algunos tramos se recorrerán por mar y por aire. Pasará por todos los climas y estaciones, desde el verano tórrido de zonas tropicales y el desierto, hasta el invierno siberiano. Las etapas más largas serán la americana y la asiática, ambas de casi un mes. Un equipo base permanente de cien personas de distintas nacionalidades hará el recorrido completo.

A esta propuesta, los "Amigos de las Zorras de vía" hemos sumado, una marcha por los rieles de nuestro país. La misma partirá desde el punto más Austral, de nuestra red troncal ferroviaria argentina. Por eso iniciaremos nuestra Travesía en el mes de diciembre desde Esquel - Chubut- llegando hasta J. Daract, -San Luís- para luego plegarnos, en esa ciudad, a la marcha proveniente desde Buenos Aires con destino al pie del Aconcagua. Con este evento, queremos hacer nuestro

aporte para ayudar a difundir la necesidad de cambiar esta realidad que nos rodea y que amenaza nuestro planeta. Por ello realizaremos este viaje en dos zorras de vía, llevando el mensaje en pro del Ferrocarril, la defensa de los pueblos del interior de nuestra querida Argentina y el mensaje por la paz a nivel mundial.

## Oswaldo Moreno "un colaborador de la Asociación". Acercándose al mundo ferroviario

Hasta hace cinco años mi relación con los trenes era escasa. Apenas como pasajero esporádico de los servicios suburbanos en Buenos Aires. No tenía conocimiento de la importancia del ferrocarril en nuestro país. En cierto sentido a mis 40 años, había aceptado pasiva e incuestionablemente la versión instalada en la sociedad que los trenes eran solo un medio de transporte, obsoleto y deficitario para la economía.

En el año 2004 visité Patricios, un pequeño pueblo de 600 habitantes en 9 de Julio, provincia de Buenos Aires. Si bien había estado en el pueblo con algunos amigos; hasta ese momento, no conocía su historia. Esa tarde de domingo se conjugaron tres situaciones que nunca pensé, iban a provocar una movilización tan profunda en mí. En primer lugar presencié un fragmento de la obra de teatro comunitario que realizan los vecinos de Patricios, luego, recorrí las ruinas del taller de locomotoras que todavía mantiene sus paredes en pie y por último pude ver una foto, de ese mismo taller en su época de esplendor.

Ese mismo día, volviendo a Buenos Aires por la ruta nacional 5, no podía dejar de pensar en cómo, la cancelación de los servicios de trenes en un pueblo, había hecho decrecer su población de seis mil, a seiscientos habitantes, entre otras nefastas consecuencias. Eran evidentes dos cosas, el ferrocarril era mucho más que un medio de transporte. Yo no podía seguir ignorando semejante historia.

De inmediato me puse en contacto con Alejandra Arosteguy, directora del Grupo de Teatro Comunitario "Patricios Unido de Pie" y con Mabel



"Bicho" Hayes, su coordinadora. Ellas me contaron de qué se trataba eso de transformar la realidad a través del arte, una experiencia colectiva que merecería un capítulo aparte.

Decidido a recopilar información de historia ferroviaria, comencé con el medio más difundido entre quienes tienen acceso a una computadora en la ciudad: Internet. Allí encontré una página que me sorprendió [www.sateliteferroviario.com.ar](http://www.sateliteferroviario.com.ar). Este sitio pertenece a Federico Palles, una persona que recorrió muchísimos kilómetros en tren, tanto de pasajeros como de carga. Por esto; creí que se trataba de un hombre anciano. En su página relata los viajes con fotos de los mismos, en las que se repetían estaciones abandonadas y vías oxidadas por no ser transitadas.

Al poco tiempo llamé al Sr. Palles y resultó ser un joven de veintitrés años. No lo podía creer. ¿Cómo él, había viajado tanto con solamente 23 años de edad? Con la misma buena predisposición que la gente del teatro comunitario, Federico me ofreció desinteresadamente todos sus conocimientos sobre el mundo de los trenes.

A los pocos días viajé a Mercedes, provincia de Buenos Aires. En la estación de la trocha, así la llaman a la del Ferrocarril Belgrano, me encontré con Federico y un grupo de quince personas que estaban literalmente: desenterrando los rieles. En ese ramal hacía algunos años que no había tránsito y la tierra y el pasto habían cubierto las vías. Este grupo, heterogéneo en edades y procedencia, tenía como objetivo recuperar algunos metros de vía para poder transitarlos con zorras autopulsadas, construidas con más esfuerzo e ingenio, que técnicas y recursos. A partir de ese día, mi objetivo era más que obvio: unir al grupo de trabajo de Mercedes con los integrantes del teatro comunitario de Patricios. Enseguida tuve un trato más fluido con Nicolás Di Rosa, Mario Mattiauda y Guillermo Glowaki, quienes me asesoraron en temas ferroviarios. Creo que uno de los momentos más emotivos se presentó a los pocos meses; cuando Hernán Azzigotti me dijo que iba a ir a Patricios con su zorra. Sería el primer vehículo que pisara los rieles después de doce años, luego de que pasara el último tren de emergencia

por las inundaciones en la región. Mucha gente mayor del pueblo se emocionó, fue como cumplir el sueño colectivo de utilizar las vías nuevamente.

Así fue como comencé a descubrir la importancia del ferrocarril, como elemento fundacional de pueblos, como factor de desarrollo, económico y especialmente social. Después de su época de esplendor comenzó la decadencia, que a juzgar por los hechos, no fue casual, sino que se llevó adelante mediante una estrategia de destrucción estrictamente planeada y ejecutada a lo largo de muchas décadas.

En este contexto, ingresé a un mundo nuevo, el de hacer mi aporte ciudadano para recuperar los trenes de pasajeros que tuvimos y que brindaron un excelente servicio, no sólo como transporte, sino también, dando vida a los pueblos.

Como en toda actividad comunitaria, una de las premisas es integrar, por lo tanto traté de conectar a todos quienes, de alguna manera, luchaban por su pueblo y por sus trenes. En un listado de zorras de vía que tiene Fede figuraban dos habitantes de Bahía Blanca, quienes en el año 2007 habían realizado una travesía desde su ciudad hasta Chile, más de 1300 kilómetros, toda una hazaña a bordo de una pequeña zorra original.

Los llamé para invitarlos a presentar su viaje en un encuentro que se realizó en Patricios a fines del año 2007. Si bien no pudieron concurrir, quedó establecido el contacto y seguimos intercambiando anécdotas por mail, hasta que un día me cuentan acerca de su proyecto de viajar a Cuyo. Me pareció una idea maravillosa, era la mejor manera de demostrar que se pueden utilizar las vías, no sólo para transportar cargas. Si con una pequeña zorra se podían recorrer 1300 kilómetros, casi no habría excusas coherentes, como para no hacerlo con coches de pasajeros. Al poco tiempo me dieron una sorpresa que jamás hubiera imaginado, me invitaron a viajar con ellos en esta travesía histórica. No lo podía creer, yo que no pertenezco al mundo ferroviario, participaría de un viaje emblemático con un profundo contenido social.

Los amigos de zorras de vía son una entidad benéfica compuesta por





Iván Juárez y César Guillen. Con sede en Bahía Blanca, donde ellos viven, desarrollan su actividad principal que consiste en hacer travesías ferroviarias a bordo de zorras de inspección, guardahilos o cuadrillas. También realizan la difusión de dichos viajes para “*Despertar conciencia*”; frase que se convirtió en el lema principal de la asociación.

Despertar conciencia en la sociedad sobre la importancia del tren, no sólo como medio de transporte sino también como factor principal de desarrollo de pueblos y regiones. Como parte importante de la historia y componente emblemático de nuestra identidad.

En este transitar por los grupos autogestivos que desarrollan distintas actividades, descubrí una alternativa de resistencia social que no conocía. Desde Federico Pallés y la asociación Amigos del Ferrocarril Belgrano, hasta Iván y César, pasando por los grupos de teatro comunitario.

En todos encontré un denominador común, la lucha por cambiar en la sociedad lo establecido como verdad indiscutible. Gracias a estos locos soñadores de distintas partes del país, de distintas actividades y profesiones, fui descubriendo esta manera de aportar en la transformación de las distintas realidades que nos son adversas. Cuando alguien nos dice que el tren no pasará más, no podemos asumirlo, debemos actuar y hacerlo sumando voluntades, claramente, ese es el mensaje de estos héroes anónimos que, desde las más diversas maneras, reclaman lo nuestro, lo que nos pertenece.

Mi contribución con estos grupos es conectarlos para construir una fuerza mayor, comenzando por la vecina de un pequeño pueblo y llegando a una travesía de más de mil trescientos kilómetros.

En cada actividad que participo voy agendando ideas y propuestas para después informarlas a otros grupos por muy disímiles que parezcan, pero a todos los une el mismo fin y así se va conformando una red de actores sociales, articulados en distintas actividades.

Quiero mencionar apenas algunos momentos del viaje entre Bahía Blanca y San Juan. Sería imposible enumerarlos a todos. Cada persona,

cada vecino a la vera de las vías le dio sentido a nuestro viaje.

Por todos y cada uno de ellos, el tren tiene que volver.

*- En Nueva Roma, el llanto de la maestra de la despoblada escuela.*

*- En Pelicurá, un cartel sostenido por los chicos del jardín de infantes que decía: “recuperemos lo nuestro”.*

*- Los bomberos voluntarios de Bordenave esperándonos con un vaso de agua fresca en el andén.*

*- Las amas de casa de Villa Valeria y el almuerzo preparado con un cariño especial que notamos y valoramos, un eterno agradecimiento.*

*- Elías, un niño en el paso a nivel de la estación Nueva Escocia – San Luis esperando un tren de cargas para que lo lleve a buscar provisiones para su familia.*

*- La maestra de la escuela primaria de Las Catitas, que descolgó la bandera del mástil, la única que tenían, para ir a recibirnos a la estación.*

*- Los habitantes de Cañada Honda que nos despidieron espontáneamente al grito de: “Que vuelva el tren!!!”*

### **Julio Giardino, Richard Matus y María Acebo; el apoyo en la organización y el recorrido**

Julio Giardino:

Conocí a Iván Juárez en mi comercio, como cliente, me comentó del proyecto de viaje con las Zorras de Vías. En el viaje a Talcahuano, en 2007, puede apoyarlos con la publicidad de mi comercio.

Al tiempo me cuenta de otro proyecto: un viaje a San Juan en zorra de vía. Hablando, nos enganchamos en el viaje. Sin saber nada de nada sobre trenes ni zorras...

Así, el 17 de octubre de 2009, salimos de Ing. White con una aventura por delante. Pueblo a pueblo fuimos el apoyo en ruta con combustible y herramientas.

En los primeros pueblos conocí gente en las estaciones que se alegraba por lo que estábamos haciendo. Contaban historias sobre padres e hijos



abandonadas algunas, otras transformadas en museos, con sus reliquias, fotos, tornillos, zapatos, ropa, palanganas de losa, libros y comentarios sobre trenes. Allí, hasta lo más chiquito tiene valor.

Lo que más me asombró fue ver a tanta gente esperando a esas *zorritas*, escuelas enteras, gente de cultura, intendentes, gente de radio y televisión. En esos momentos pensaba: “están todos locos”. La gente decía: “Ustedes están locos”.

Nos saludaban como si nos conocieran de siempre, nos esperaban con recuerdos, banderines, libros dedicados, abrazos...

Asombrado de tanta pasión, empecé a disfrutar con emoción la travesía. Fue una experiencia que jamás hubiera soñado.

Después de haber recorrido tantos kilómetros juntos con mis compañeros de viaje aprendí a conocerlos: Iván, César, Horacio, Richard, Osvaldo (emprendedores y locos soñadores); Mary (incansable luchadora); Javier “de Rieles” (fotógrafo y apasionado compañero de viaje); Nicolás Damín y los chicos de Ferrowhite...

Feliz de haber recorrido 3100 kilómetros acompañando el viaje de las zorras con el vehículo de apoyo, puedo decir que descubrí otra Argentina: viva, con ganas y gente realmente maravillosa.

Richard Matus:

Nerviosismo y ansiedad. Fueron los sentimientos la mañana del 17 de Octubre de 2008, cuando alrededor de las 6:30 de la mañana salimos desde nuestra casa en Sierra de la Ventana, mi hijo Matías de 12 años, mi esposa Mary y yo, con destino a la vieja Usina de Ingeniero White.

Ahí nos enteramos que una de las “zorras” no viajaría debido a un desperfecto mecánico y sólo viajarían dos “zorritas”, el equipo de apoyo estaba compuesto por nuestro vehículo, que llevaba material pedagógico, para acercar a los alumnos de las escuelas que habíamos contactado, además de alimentos y nuestro equipo de acampar.

Una vez en viaje y pasado la estación Alférez San Martín, comprobamos nuestra primera falla técnica: tanque de nafta roto, solución: un buen trozo de astilla de quebracho sacado de un poste del

alambrado, que nos acompañó, en su lugar, hasta nuestra llegada a San Juan.

Tanto los vecinos, como los integrantes de las escuelas, advertidos de antemano por nuestro equipo de logística, como también los jubilados ferroviarios que nos esperaron en cada estación me hicieron llenar los ojos de lágrimas ininidad de veces. Mi corazón se fue ablandando a medida que llegábamos al final de nuestro recorrido, pero mi espíritu, a la vez, se iba fortaleciendo al conocer al Ferroviario, gente esforzada y acostumbrada a prolongar su vista en la inmensidad de nuestra querida Argentina.

Cómo no recordar, a la cuadrilla de Alto Pelado, en San Luis, quien solícitos desarmaran su propia zorra para facilitarnos un repuesto.

Cómo olvidar a esa señora que ante la broma de Osvaldo al preguntarle simpáticamente ¿Qué comemos hoy señora? respondiera: Ñoquis!. Y nosotros preocupados de cumplir los horarios establecidos, cargamos agua, combustible, coordinamos todo y partiéramos sin darnos cuenta que la señora en cuestión había partido a su humilde casita a preparar más “ñoquis”...

Cómo olvidar al niño Gabriel de Palmira, con su colección admirable de piezas históricas y sus propios conocimientos y a su familia, que nos atendiera como uno más de los suyos.

Mary Acebo:

A mediados del 2005, un grupo de vecinos de Sierra de la Ventana, nos invitaron a mi familia y a mí a participar de una caminata por lo que fuera el recorrido de la *Trochita* de Sierra de la Ventana, ramal perteneciente al ex Ferrocarril del Sud, también conocido en el ambiente ferroviario como el *Ramal III*.

Lo que allí pude observar en algún material fotográfico e histórico, fueron detonantes para que junto a mi familia nos pusiéramos de lleno a buscar más material e información, de este pequeño ramal, el primer tren turístico de América.

Cien años de olvido y abandono nos interiorizó de la realidad de las



familias ferroviarias y del abandono sufrido por el material rodante y sus vías. Argentina: ese país con alrededor 40.000 km de vías, orgullo para América, es hoy un triste recuerdo de lo que fue en materia ferroviaria.

Felizmente, encontramos que no todo estaba perdido, había gente que aún trabajaba en ferrocarriles y también estaba interiorizada de esta realidad.

Esta gente compartió con nosotros su experiencia y aventura de recorrer el trayecto del Trasandino del Sur, que tanto tiempo y dedicación le dedicara don Domingo Pronsato. Nos visitaron en Sierra de la Ventana y junto a un reducido público observamos la experiencia y también los ojos de nuestros ferroviarios, que asistieron a esa presentación. Nuestros corazones empezaron a latir al ritmo de una unión de vía con falta de mantenimiento.

-¿Querés perder quince días de tu vida en un viaje? Esa fue la expresión que utilizó Iván Juárez para invitarme a ser parte del equipo que emprendería la Travesía Regional Ferroviaria 2008.

¿Cuál sería la motivación para realizar semejante viaje en “zorritas”, partiendo desde Ingeniero White y llegando a Albardón en la lejana provincia de San Juan? Ni más ni menos que demostrar que se puede, que hay miles de personas viviendo a la vera de las vías esperando en sus corazones y en sus miradas la llegada del tren. También se buscaba -de alguna manera- abrir los ojos de quienes tenían la responsabilidad de hacerse cargo de esta deuda con el pueblo ferroviario.

Desde la Asociación de Amigos de la Trochita de Sierra de la Ventana, quisimos sumar nuestro granito de arena, haciéndonos cargo de la logística y de un proyecto que involucrara a las escuelas ubicadas a lo largo del ramal que recorreríamos entre Bahía Blanca y San Juan.

## Una sencilla conclusión

Las palabras vertidas en estas discretas páginas registran dos viajes, dos vidas, miles de sensaciones. Las palabras infiltradas en este pequeño libro, ponen en valor nuevamente a las sensaciones como disparadoras de la acción. Transitar en estos tiempos por los rieles argentinos, constituye una invitación hacia un viaje entre el desastre y la desolación. El viaje en tren, el viaje por las vías del siglo XXI es, para las almas más sensibles, la ilustración más acertada del desarme argentino. Para finalizar la lectura quizás sea preciso reforzar la idea de que: lejos de constituir una mirada nostálgica, el relato de estos viajes se presenta como un grito fundamentado. Un grito en donde se demuestra que con lo más sencillo, es posible reconstruir lo más complejo. Es posible reconstruir incluso desde los escombros...

Estos grandes maquinistas de pequeñas zorras demuestran una vez más a escépticos y fundamentalistas de la razón que la imposibilidad reside en la miopía de quienes son incapaces de soñar. Nuestros maquinistas sin timidez creen en los sueños, los convierten en actos y de ese modo avanzan!



Recorrido de los viajes realizados en 2007 y 2008.



*Agradecemos a toda la gente de nuestro país, que nos brindó su cariño, apoyo y aliento.*

