

Perfiles Espinosa

Los Perfiles y las Postales de la comarca que conforman Carmen de Patagones y Viedma, referidos sobre todo a la conservación de su patrimonio intangible.

miércoles, 22 de julio de 2009

El penoso abandono de los viejos galpones ferroviarios de Patagones



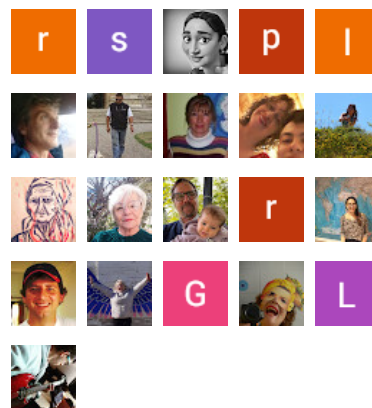
Arriba el interior del enorme galpón donde guardaban los coches dormitorios, abajo ese depósito y el taller de mantenimiento para locomotoras y vagones; todo en estado de abandono y destrucción.



Coro Ferría y su esposa Adela brindaron sus recuerdos al cronista. El "Negro" Ferría recordó en particular la intensa actividad en aquellos galpones, en otros tiempos.

Seguidores

Seguidores (65) Siguiendo



[Seguir](#)

Archivo del blog

► **2012** (4)

► **2011** (27)

► **2010** (28)

▼ **2009** (28)

► **diciembre** (2)

► **noviembre** (3)

► **octubre** (2)

► **agosto** (2)

▼ **julio** (3)

Hace 110 años la gran inundación produjo enormes d...

El penoso abandono de los viejos galpones ferrovia...

Fernando Molinari, médico de trato amable, a cien ...

► **junio** (3)

► **mayo** (4)

► **abril** (2)

► **marzo** (2)

► **febrero** (1)

► **enero** (4)

► **2008** (22)



Datos personales



Carlos Espinosa

[Ver todo mi perfil](#)

Sobre el lateral del boulevard Juan de la Piedra, en el amplio predio de la estación ferroviaria de Carmen de Patagones, se encuentran en desgarrador estado de abandono dos enormes galpones. Fueron construidos hace más de 80 años y servían para depósito de vagones de pasajeros y mantenimiento de locomotoras.

El objeto de esta crónica es el rescate del olvido, pero también el estímulo de algunas ideas soñadoras sobre el destino que pudiera dársele a esas enormes construcciones si alguna vez se lograra ponerlas bajo jurisdicción municipal y restaurarlas para uso de la comunidad.

Coro y sus recuerdos

Para el primer propósito, la reparación de la memoria, fue entrevistado Francisco Aníbal "Coro" Ferría (95 años por cumplir el 13 de octubre) quien recibió al cronista en la atenta compañía de su esposa Adela.

Coro fue mecánico del ferrocarril y trabajó en la estación de Patagones. Estuvo mirando las fotos, en la pantalla de la PC portátil, y enseguida desgranó sus recuerdos.

"Este galpón (el de paredes revocadas y techo recto) era para reparación y mantenimiento de locomotoras, con dos vías y sus correspondientes fosas. El tren pasaba para el fondo, para el triángulo (un trazado de vías que permitía invertir el sentido de marcha completo de una formación sin desenganchar la locomotora) y la máquina entraba cuando volvía. En el otro (el de ladrillo a la vista y techo de dos caídas) se guardaban los coches dormitorios, que quedaban acá cuando el tren iba para Bariloche, y se volvían a enganchar después a la vuelta; tenía portones y entraban seis vagones, en las dos vías interiores. Se trabajaba mucho, en la limpieza y revisión de los coches de acuerdo con el parte que pasaba el mecánico del tren, que avisaba si faltaba alguna lámpara o fallaba un freno, lo que hiciese falta".

Ferría sintió enorme pena en su alma de ferroviario al observar el estado ruinoso de aquellos antiguos ámbitos de su trabajo: "pensar que aquí hacíamos tantas cosas, en la parte de taller se levantaban las locomotoras con un gato hidráulico y se cambiaban piezas, una rueda por ejemplo; y ahora, qué lástima que no se usen para nada".

En el transcurso de la charla, como siempre animada con anécdotas de todo tipo, no faltó el recuerdo de penosos accidentes laborales, que en oportunidades diferentes costaron la vida de dos operarios,

en ese sector de los galpones. "Uno fue un muchacho Suracce, al que lo agarró una rueda cuando estaba enganchando vagones y otro un tal Nardi, de Bahía Blanca, quedó atrapado por el fuelle entre dos coches" rememoró.

Los galpones ferroviarios estaban abiertos durante todo el día, con tres turnos de 8 horas, porque en cualquier momento se podía presentar una necesidad de servicio. Cada turno tenía un mecánico y su ayudante, un movedor (que era el encargado de las máquinas), peones de limpieza y cambista, en total unas 10 personas; sin contar el personal de vías y obras, de las cuadrillas fija y volante, ni el de las oficinas de despacho de pasaje, telégrafo y encomiendas. Una familia de trabajo, con aproximadamente 200 personas en plena acción, para atender el intenso movimiento de la estación de Patagones. Tres veces por semana corría el tren de ida Plaza Constitución-Bariloche, con tres regresos; otros dos días había tren de Constitución a San Antonio Oeste, con su correspondiente vuelta; y un servicio diario entre Patagones y Bahía Blanca; además de los trenes de hacienda, a veces dos veces por día; y los del trigo, hasta cuatro trenes diarios en época de cosecha.

El proceso de aniquilación de los ferrocarriles llegó en distintas etapas y la estación maragata se llenó de yuyos, de nostalgias y tristezas. En la actualidad un solo tren llega por semana, y la actividad es casi nula.

Después el ferrocidio

Esta lamentable realidad de abandono y paulatina destrucción de los imponentes galpones ferroviarios se repite a lo largo y a lo ancho del país. Forma parte del fenómeno que el historiador ferroviario argentino Juan Carlos Cena llama "el ferrocidio" (el asesinato del ferrocarril) y reconoce, entre sus primeros antecedentes, el "Plan Larkin" (pergeñado en los Estados Unidos por un militar con ese apellido) que intentó instrumentar el presidente Arturo Frondizi en 1961 y originó la más prolongada e intensa huelga de trabajadores del riel de toda la historia gremial nacional. La sistemática destrucción del sistema ferroviario, con el objetivo avieso de eliminar servicios de carga y pasajeros para dejar esas explotaciones en manos de las empresas de transporte terrestre, avanzó en tiempos de la llamada Revolución Argentina (dictadura iniciada por Onganía, en 1966), se ratificó durante la administración Alfonsín (su ministro de Obras Públicas, Rodolfo Terragno elaboró un plan de privatización, que no llegó a poner en marcha en 1988); y se concretó con Menem en el poder, hacia 1994-95.

Cuando los ramales murieron estas gigantescas construcciones quedaron en desuso, como fantasmales osamentas, en algunos casos rodeadas de ingentes montañas de chatarra compuestas por locomotoras y vagones raleados de servicio.

Sobre esta triste historia es muy valioso el aporte realizado por el diputado nacional electo y calificado cineasta Fernando "Pino" Solanas en su documental "La próxima estación".

La película refleja que ochenta mil trabajadores fueron despedidos, ochocientos pueblos se convirtieron en fantasmas y un millón de personas emigró hacia las ciudades capitales. Para Solanas, fue el mayor golpe que recibieron las economías regionales. Los 37 grandes talleres donde se fabricaban vagones y locomotoras fueron saqueados, sin que la Justicia haya condenado a sus responsables. Al pasar la totalidad del transporte de carga y pasajeros a las carreteras, el sistema entró en crisis y los accidentes se multiplicaron. Nunca los servicios fueron tan precarios ni los pasajeros tan