

X Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Escuela de Historia de la Facultad de Humanidades y Artes, Universidad Nacional del Rosario. Departamento de Historia de la Facultad de Ciencias de la Educación, Universidad Nacional del Litoral, Rosario, 2005.

# Memoria Oral e Identidad en los ferroviarios patagónicos.

Jorge Omar Oriola.

Cita:

Jorge Omar Oriola (2005). *Memoria Oral e Identidad en los ferroviarios patagónicos*. X Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Escuela de Historia de la Facultad de Humanidades y Artes, Universidad Nacional del Rosario. Departamento de Historia de la Facultad de Ciencias de la Educación, Universidad Nacional del Litoral, Rosario.

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-006/545>

*Acta Académica es un proyecto académico sin fines de lucro enmarcado en la iniciativa de acceso abierto. Acta Académica fue creado para facilitar a investigadores de todo el mundo el compartir su producción académica. Para crear un perfil gratuitamente o acceder a otros trabajos visite: <https://www.aacademica.org>.*

Xº JORNADAS INTERESCUELAS  
DEPARTAMENTOS DE HISTORIA  
Rosario, 20 al 23 de septiembre de 2005

Mesa Temática Nº 58:

“Memorias e identidades en Patagonia”

**Ponencia**

**Memoria Oral e Identidad de los ferroviarios  
patagónicos**

Autor

**Jorge Omar Oriola**

(Investigador)

[oriola@ciudad.com.ar](mailto:oriola@ciudad.com.ar)

9200. Esquel. Pcia. del Chubut

**Pertenencia institucional**

U. N. de la Patagonia San Juan Bosco - Sede Esquel

Facultad de Ciencias Económicas

Licenciatura en Administración de Empresas Turísticas

Esquel, julio de 2005

## Memoria Oral e Identidad en los ferroviarios patagónicos<sup>1</sup>

En estos tiempos de globalización y auge del neoliberalismo económico poco resta de los aportes del ferrocarril en la construcción de un país moderno entre los siglos XIX y XX, especialmente en Patagonia. En este marco, los relatos de ferroviarios, ancianos, jubilados y nostálgicos de épocas de esplendor y trabajo se convierten en patrimonio cultural valioso. Representan un período que los enorgullece e identifica como miembros de la familia ferroviaria.

La Memoria Oral, fuente esencial de la Historia Oral, a través de una mirada antropológica, permite al historiador analizar mecanismos de autorrepresentación y pertenencia, su revalorización del Estado Benefactor, autocríticas de los trabajadores como empleados estatales y la conciencia protagonistas en una etapa de construcción de la Patagonia. Los relatos también expresan dos sentimientos enfrentados: el duelo (el dolor de ya no ser) y las expectativas ante proyectos turísticos de recuperación lindantes con utopías que expresan más la nostalgia por el pasado ferroviario que las verdaderas y reales opciones económicas futuras.

El presente trabajo intenta no sólo revelar esos sentimientos y vivencias en la construcción de nuevos conocimientos históricos; revaloriza mediante la práctica las potencialidades de la memoria oral y reconstruye el marco contextual y el proceso histórico general en el cual se proyectaron, desarrollaron y decayeron los ferrocarriles en la Patagonia, analizando las múltiples causales de dicha caída cruzando los recuerdos de los trabajadores con los sucesos institucionales que la desencadenaron.

### **El diseño de la red ferroviaria en la Patagonia**

A principios del siglo XX el Ministro Exequiel Ramos Mejía impulsó la Ley 5559 de Fomento a los Territorios Nacionales; según ella, una red ferroviaria favorecería el poblamiento y el trabajo agropecuario en la Patagonia, mediante la venta de tierras de extensiones proporcionales a la explotación futura, ganadera o agraria. Partiendo de Puerto Deseado, donde se construyó una gran estación cabecera de la red, la línea de trocha ancha llegaría a los faldeos cordilleranos y continuaría hacia el Norte, conectándose con los ramales que partían desde Comodoro Rivadavia y Puerto Madryn

---

<sup>1</sup> Este trabajo está basado en un proyecto en curso de recuperación de la Memoria Ferroviaria Patagónica, en el marco de cátedras de la UNPAT-Sede Esquel para poner en valor dicha memoria como patrimonio histórico y turístico. Ha sido enriquecido con la participación en el I y II Encuentro de Ferroviarios Patagónicos organizados por la Universidad católica Argentina en Viedma (2003) y Puerto deseado (2004) y las entrevistas mantenidas con jubilados del riel.

para unirse a la línea que San Antonio Oeste al lago Nahuel Huapi. La red permitiría que las estancias enviaran lana, cueros y carnes hacia los puertos patagónicos y Buenos Aires (con la extensión de Bahía Blanca a San Antonio), evitando el comercio con Chile, el más seguro en esa época. Era una nueva faceta de la agroexportación consolidada desde el '80.

La ley autorizaba la construcción de las siguientes líneas ferroviarias: 1) desde el puerto de San Antonio Oeste, por el Territorio de Río Negro al lago Nahuel Huapi; 2) de Puerto Deseado, hasta Colonia Las Heras, en el Territorio de Santa Cruz, empalmando luego hacia el norte, conectándose con la anterior y pasando por la Colonia Pastoril de José de San Martín y Colonia 16 de Octubre, Territorio del Chubut; 3) otros empalmes unirían la línea mencionada con Comodoro Rivadavia, pasando por Colonia Sarmiento, y con el F. C. Central Chubut.<sup>2</sup>

De este modo, se buscaba la cooperación de los transporte ferroviarios y marítimos, extracción de productos agropecuarios del interior patagónico, favoreciendo la explotación de campos prácticamente vírgenes, desarrollo de estancias, colonias agrícolas, producción forestal, minera e industrial. A la inversa, se introducirían con mayor rapidez las mercaderías que llegaban por mar. El tren desplazaría en gran medida el pesado y lento sistema de carretas.

La construcción ferroviaria en la Patagonia, entre 1895 y 1918 estuvo “contaminada” con la relación de nuestro país con Chile; los problemas limítrofes, las perspectivas de guerra y los pasos posteriores en busca de una solución pacífica, involucraron a los ferrocarriles en opuestas hipótesis políticas, las de conflicto bélico, que transformaría al tren en elemento de estrategia militar, y las de mutua colaboración, que impulsaba proyectos ferroviarios compartidos a través de los Andes.

El hidrólogo norteamericano Bailey Willis y su ayudante, el ingeniero Emilio Frey, exploraron detalladamente la región cordillerana, imaginando un futuro de producción y trabajo, sobre la base de obras hidroeléctricas que aprovecharían la fuerza de las aguas de las montañas, un tren eléctrico de varios ramales y una ciudad industrial en el nacimiento del río Limay.

---

<sup>2</sup> Por fuera de la Ley 5559, otros ferrocarriles se instalaron en la Patagonia para diversos emprendimientos, de trochas reducidas: en un ingenio de remolacha azucarera en Río Negro, un tren salinero en Península Valdés, el “tren de los presos” en Ushuaia, un tren petrolero en Comodoro Rivadavia y desde mediados del siglo XX, el tren carbonero desde Río Turbio a Punta Loyola, Santa Cruz.

## **Los Ferrocarriles Patagónicos**

A principios del siglo XX solamente dos ferrocarriles, existían en la Patagonia Argentina, ambos propiedad de empresas inglesas. El Ferrocarril del Sud conectaba Buenos Aires con Zapala, en el Territorio Nacional del Neuquén incorporando extensas áreas a la ganadería ovina para exportación de lanas y la defensa ante un posible conflicto con Chile; cuando ambos países acordaron límites se pensó extender el ferrocarril y transformarlo en trasandino pero no se concretó. El Ferrocarril Central Chubut salía de Puerto Madryn hasta la Colonia Galesa, es decir, Trelew y Dolavon. en el Territorio Nacional del Chubut. La empresa quería prolongarlo hasta sus estancias en la cordillera, pero cuando dejó este objetivo optó por venderlo al Estado (1922), que lo amplió más tarde hasta el interior (Alto Las Plumas) con una trocha económica, sin prolongarlo hasta Esquel.

La construcción del Ferrocarril San Antonio Oeste - Bariloche fue demorada por la escasez de agua en el interior del territorio. Varias estaciones y paraderos estuvieron ligadas a las estancias inglesas. Tras una larga paralización, llegó a Bariloche en 1934, por iniciativa conjunta de Ezequiel Bustillo, director de Parques Nacionales, deseoso de llegar a la zona de turismo selecto en el Nahuel Huapi, y la empresa Ferrocarril del Sud.

El ferrocarril desde Comodoro Rivadavia hacia el Oeste se paralizó en Colonia Sarmiento. Al transporte de cargas y pasajeros se agregaba el de petróleo.

En Puerto Deseado, cabecera de la red del proyecto Ramos Mexía, comenzó la construcción hacia el Oeste en 1909 pero se detuvo en la colonia Las Heras, a 283 Km. en 1914. Más adelante se construyó el desvío hacia Lago Buenos Aires, hoy Perito Moreno. La noticia de la construcción de la línea generó grandes expectativas en los grupos económicos, tanto dentro como fuera de la región, incluso de Punta Arenas, que se establecieron en la zona.

En 1922 comenzó la construcción del ramal de Ingeniero Jacobacci a Esquel, como parte del proyecto general pero se optó por incorporar el material de trocha económica adquirido en Europa, lo que redujo sus posibilidades de mayor éxito. Se inauguró en 1945 y favoreció la extracción de lanas de la zona y en especial de las estancias inglesas hasta Ingeniero Jacobacci y de allí a Buenos Aires pero impactó negativamente en las producciones cerealeras y molindas regionales a favor de Bunge y Born, empresa monopólica del ramo alimenticio agroindustrial que introdujo harinas más baratas y copó el mercado regional.

## ¿Qué queda hoy del ferrocarril en la Patagonia?

Nadie duda de su rol histórico en la radicación de poblaciones, el desarrollo del empleo directo e indirecto, el crecimiento económico regional, el desarrollo del Estado. De todas las migraciones alentadas por el ferrocarril, en la Patagonia se destaca la de “los rusos”. Albaneses, yugoslavos, búlgaros, húngaros, griegos, rumanos y rusos se afincaron en la región y trabajaron en la construcción de terraplenes, colocación de rieles, construcción de galpones y estaciones, y muchos de ellos como cocineros de campaña. La hermosa fachada de la estación de Puerto Deseado fue obra de “los rusos”, según la memoria popular. En los archivos de El Maitén figuran los legajos de todo el personal y el estante de mayor volumen pertenece a estos grupos. Un vecino decía: *“Maitén en esos tiempos era una Babilonia, una asamblea de las Naciones Unidas.”*<sup>3</sup> La mayoría continuó trabajando en el ferrocarril, ya en servicio. Algunos, ya retirados, se dedicaron al comercio.

Hubo grandes y pequeños beneficiarios del uso del ferrocarril. Como sucede en el capitalismo, latifundistas, estancieros, especuladores, empresas y comerciantes se apropiaron de los mayores beneficios y una mayoría de trabajadores y usuarios, de los más simples. Cuando el tren dejó de ser rentable para sus negocios, las empresas levantaron sus capitales y se fueron o viraron al transporte automotor. Quedan elementos tangibles, obtenidos en gran medida con el concurso del ferrocarril: estancias, campos encarecidos, negocios. Las políticas oficiales de corte liberal y conservador no renovaron materiales, aplicaron tarifas que no eran de fomento regional, los trenes empezaron a ser deficitarios para el Estado; quedaron obsoletos y los cerraron. Los mayores responsables, Frondizi, su ministro Acevedo y el Plan “Larkin”, Videla y Martínez de Hoz, y finalmente Menem.

Los usuarios, beneficiados como pasajeros y para enviar y recibir encomiendas, debieron recurrir a los colectivos, más caros. Los trabajadores, otrora “privilegiados” como estatales, perdieron su empleo y calidad de vida. De la época ferroviaria quedan elementos intangibles: recuerdos, vivencias, compromiso, ideales. La memoria de estos trabajadores representa un patrimonio histórico relevante, del mismo modo que ciertos espacios, antiguas estaciones y playones, recuperables hoy en el marco de diversos emprendimientos turísticos, algunos en funcionamiento (El Trocha, en Esquel y El Maitén), otros en proyecto.

---

<sup>3</sup> Entrevista a Jorge Breide, Esquel, 2004

¿Qué aportes hace el historiador a la reconstrucción del proceso histórico a partir de la recuperación y utilización de la Memorial Oral de los ferroviarios? Recupera y valoriza la memoria oral como parte del Patrimonio Histórico y Cultural de una región; facilita la puesta en valor de un recurso que tiene mayor viabilidad en el campo del turismo, actividad económica que hoy permite planificar muchas actividades con estos mismos ferroviarios, jerarquizando su vejez al permitir que se sientan útiles a la Historia. Al sentir que sus vivencias valen y no serán, como sus locomotoras, “fierro viejo” con destino al desguace por chatarreros.

### **El valor de la memoria Oral**

La narración elaborada por el historiador a partir de la memoria oral no es nueva; Heródoto construía el conocimiento histórico con relatos de pobladores de mundos que él consideraba bárbaros; sacerdotes y cronistas europeos que acompañaron la conquista de América, trataban de rescatar leyendas y pensamientos de esos “salvajes” que explicaban en nahua o en quechua sus mitos y creaciones arquitectónicas. El Positivismo del siglo XIX fue reduciendo su importancia hasta despreciarla como recurso. Sacralizando a los documentos escritos, los historiadores fueron abandonando las voces de protagonistas y memoriosos. El punto más crítico era la fragilidad de la memoria, la subjetividad de los personajes, las típicas confusiones propias de la memoria personal y el riesgo de ser agravada por los años. No obstante, el documento escrito no deja de ser subjetivo, frágil, engañoso o tendencioso, cuando no apócrifo o falso. El Positivismo armó todo un andamiaje estratégico y académico para descifrar e interpretar todo lo escrito.

Sin embargo, después de los Juicios de Nüremberg y las Juntas Militares en Argentina, no es fácil desvalorar la Memoria Oral. La Historia Social la recuperó como fuente ineludible y tras décadas de trabajo y debates, ganó su espacio frente al academicismo tradicional.

Esos aspectos de mayor fragilidad son los más interesantes. Siguiendo a Joutard, al trabajar con la memoria oral, el investigador no está frente a la historia sino frente a las representaciones de la realidad histórica, las representaciones del personaje, vivencias que difícilmente transmitan los documentos escritos. Pero su labor no se agota en la recuperación de la memoria oral. La aplicación de estrategias y recursos facilitan la apasionante reconstrucción del pasado. Parafraseando a Benjamin,

el historiador interpreta la vida y la época, la vida de una época y la época de una o varias vidas, y la vida de una época en el decurso general de la historia.<sup>4</sup>

### **Qué características tienen los relatos ferroviarios?**

Todos se enmarcan en un doble juego de asociaciones. Las primeras son las personales, sometidas a las imprecisiones de la memoria, en especial en esta franja etárea, entre 70 y 85 años. La mayor parte corresponden a vivencias laborales concretas, en grupo, caracterizadas por lo risueño, lo singular, anécdotas en relación al servicio, obstáculos del clima, la jubilación, la crueldad del despido. Las otras son de carácter colectivo, vivencias propias de su sector social, grupo que guarda rasgos identitarios tipo “familia ferroviaria”; son los recuerdos de huelgas, reclamos, beneficios sociales, épocas determinadas. Hay en estos recuerdos una valoración del pasado con fuertes aires de nostalgia. Un sentimiento real de que “todo tiempo pasado fue mejor”.

Existen justificaciones a este tipo de sentimientos de los sujetos. En cada uno de ellos, la vida como ferroviario transcurrió como la mejor época de sus vidas en consonancia con la mejor época del país y de los ferrocarriles: crecimiento y trabajo, sueldo estable y movilidad social, desarrollo económico y Estado Benefactor.

Los empleados de ramales como el ex Ferrocarril Central Chubut, dejaron de ser activos en 1961-62, es decir, hace treinta años. Los que quedan hoy son ancianos que rondan los 80 a 90 años de edad. Los que fueron despedidos en los ramales de Comodoro Rivadavia y de Puerto Deseado, cesaron en 1978 y algunos se jubilaron hacia 1980. Su edad promedio es entre 70 y 75 años. En la línea del Río Negro, el Alto Valle, Neuquén, Zapala, y en el Trocha (Esquel-Jacobacci), quedaron fuera de servicio en los inicios de los '90. También son ancianos aunque muchos, algo menos que los anteriores. Su etapa de trabajadores, o sea personas económicamente activas, transcurrió con cierto grado de felicidad, hoy aumentada y redimensionada por el “dolor de ya no ser” y el duelo interminable. Esa etapa coincidió con las de mayor desarrollo económico del país; cuando había perspectivas pese a los nubarrones, o como decía un ferroviario santacruceño, idealizando el pasado, mirando seriamente este presente, *“...cuando el estado era más serio, en un país más serio.”*<sup>5</sup>

¿Qué beneficios tenían estos obreros y empleados ferroviarios? Los propios de los empleados públicos. Casi todos ellos ingresaron al ferrocarril estatal; muy pocos quedan entre los que ingresaron antes de 1947. Arribaron de modo relativamente fácil

---

<sup>4</sup> Benjamin, Walter: “Tesis de filosofía de la historia” (1940); Traducción de Jesús Aguirre. Madrid, 1973

<sup>5</sup> Entrevista a Pedro Urbano, Viedma, 2003

al empleo, a un buen sueldo permanente, y con él, acceso al crédito en sus pueblos, a una vivienda, generalmente del ferrocarril, a una cierta movilidad social por la posibilidad de cambiar de actividad y categoría. También contaron con beneficios sociales, desde pasajes para viajar en tren hasta las posibilidades de buena atención médica en el Hospital Ferroviario; con una jubilación futura, hoy mínima o directamente miserable. Dos anécdotas pintan esta situación. Un ferroviario de Puerto Deseado contó que su madre se casó con su padre sólo cuando éste accedió a dejar de ser mozo de restaurante y entró en el ramal.<sup>6</sup> Una viuda de El Maitén decía que su esposo le había dejado una casa y una pensión “...y de no haberme casado con un ferroviario hoy seguramente no tendría nada.”<sup>7</sup>

Como resultante, la nostalgia por el pasado. No es sólo por la vida ferroviaria, el trabajo diario, aunque duro y pesado las más de las veces, en especial el de las cuadrillas; no sólo por la pérdida de la magia de conducir o arreglar una máquina de vapor, símbolo de una época, ni por haber vivido entre rieles y galpones lo mejor de sus vidas, más allá de las quejas lógicas. Es por el duelo.

El duelo es la pérdida de lo irrecuperable. Es el dolor ante la muerte, lo irreversible. El presente en duelo modifica y mejora las representaciones del pasado que no aparece como traumático, aunque no todo era fácil. El presente sin ferrocarriles es la muestra cabal de la muerte y también la justificación del duelo, no por algo ajeno del que el sujeto es espectador sino de lo que fue una apropiación. El ferroviario patagónico es doblemente desposeído. Es un duelo personal y colectivo, frente al patrimonio que fue y ya no es. Esa nostalgia aviva la idea de “los años dorados” del ferrocarril y de sus propias biografías. Al no existir el tren, la memoria atesora recuerdos y los revaloriza, los idealiza. No está lo que les dio vida y sustento económico, no existe lo que dio sentido a sus vidas. El duelo es permanente.

Otras tres anécdotas muestran este sentimiento. En Esquel, revisando el playón del Trocha con funcionarios de Turismo, planificando acciones posibles y futuras, un hombre viejo pasa y saluda, se detiene y nos mira, nos pregunta cómo nos va. Sigue su camino y nos dice que va a visitar al empleado de la estación, a poco de jubilarse, que continuemos. Es un ex ferroviario; está en su casa, nosotros no. Un jubilado de Neuquén me comentó que al pasar por la estación, cuyas dependencias tienen otros fines, culturales y sociales, un grupo de artesanos sentados en el piso “...me miran

---

<sup>6</sup> Idem anterior

<sup>7</sup> Taller de la Memoria Ferroviaria, El Maitén, 2003

*como quien mira a un extraño, sin saber que yo soy de allí.*<sup>8</sup> Un ex jefe de estación en Puerto Deseado decía que nadie se imagina con qué dolor veían llegar a los chatarreros y a fuerza de soplete, desguasar las locomotoras, los boogües, los coches.<sup>9</sup>

Tal vez por la ilusión de vencer al duelo, de no morir sin ganarle a la Historia o por la necesidad de tener sueños o utopías, algunos escriben relatos, narran anécdotas, se ofrecen a la requisitoria del historiador o redactan proyectos de ferrocarriles, con o sin conexión con el turismo, seguramente de difícil concreción. Como dijo uno de ellos, *“Ansío volver a escuchar el silbato y el soplido de una máquina de vapor.”*<sup>10</sup> U otro, con igual convicción y firmeza: *“Yo quiero que mañana o dentro de cien años, corra por la región el ansiado Transpatagónico y Bioceánico que hace tantos años nos robaron cuando dejaron de lado el proyecto original.”*<sup>11</sup>

### **Relatos de ferroviarios patagónicos**<sup>12</sup>

En los resúmenes que siguen figuran todas las características ya mencionadas. En lugar de agrupar los ejemplos por cada una de ellas se ha optado por presentarlas por entrevistado con el objeto de mantener la riqueza de los relatos. Se observa en ellos cierta tendencia a las utopías y menor capacidad de autocrítica, en cuanto a nefastas acciones en que incurrieron muchos trabajadores, como desgano, pequeños hurtos o abusos en licencias. Muchos son de familia de ferroviarios. Hay pocas menciones a conflictos laborales y en todas se advierte la valoración del Estado Benefactor y el rechazo a las políticas de ajuste.

### **Ramal Río Gallegos – Río Turbio**

Oscar Boichetta lleva 43 años en Río Gallegos y 33 en el ferrocarril; ha sido gerente del mismo y tiene amplio conocimiento de su funcionamiento, historia, problemáticas, cargas de carbón, anécdotas del personal. Es un estudioso del tema. Es autor de un libro aún inédito sobre este ramal carbonero o “ferrocarril ferro-industrial”. Tiene otras participaciones en congresos y eventos afines; lo desvela el trazado de un ferrocarril transpatagónico y bioceánico proyectado por Santa Cruz.

---

<sup>8</sup> Entrevista a Oscar Marzullo, Viedma, 2003

<sup>9</sup> Entrevista a Carlos Gómez Wilson, Viedma, 2003

<sup>10</sup> II Encuentro de Ferroviarios Patagónicos, Puerto deseado, 2004

<sup>11</sup> Entrevista a Oscar Boichetta, Puerto Deseado, 2004

<sup>12</sup> De una cincuentena de entrevistas se presentan los resúmenes de las más significativas

Sus abuelos, de origen austriaco, fueron constructores de ramales y llegaron a funcionarios. Es hijo de un operario ferroviario, y lo dice con orgullo. Fue alumno del Otto Krausse. Como técnico, ingresó al Ferrocarril Urquiza, en tracción a vapor, y trabajó en Buenos Aires, Concordia y Posadas. En 1960 fue a Río Gallegos. Cuando se privatizó la empresa (se refería a YCF), él fue contratado por los nuevos propietarios; se retiró dos años después.

Rememoró los inicios del ferrocarril carbonero, en 1950. A medida que aumentaba la producción de carbón, se intensificaba el transporte ferroviario desde la mina. En 1956 contaban con 10 locomotoras japonesas Mitsubichi con capacidad para 12 toneladas de carbón. Adaptadas en Río Gallegos, podían arrastrar 1.500 toneladas. Sobre la trocha de 0.75 m avanzaban trenes de 60 vagones pero llegaron a contar con 136 como carga máxima. Las locomotoras consumían carbón grueso originario de la misma mina. Luego pasaron a usar carbón fino y después pulverizado. Contó orgulloso que estos cambios los experimentaban allí mismo y que llegaron a transportar las 12 millones de toneladas que produjo la mina de las primeras épocas. Había hasta 4 trenes diarios. Ha formado el "Foro Ferroviario Patagónico" en Trevelin, en 2003.

Entre las anécdotas vividas, recordaba que *"...a Río Turbio llegaban todo tipo de funcionarios, especialmente los relacionados con YCF; lo hacían en 'trenes charter', con tres coches de pasajeros. De Puerto Madryn llegaron tras el año 1961 ó 62 unos cincuenta vehículos, entre locomotoras y vagones y coches; uno era el del gerente, un coche con baño y cocina, un salón y pequeños lujos, incluso con cama. Otro coche con 12 butacas pullman, restauradas y uno más con dos camas, cocina y baño. También recuerdo algunos charters que daban buen ingreso; se acomodaban al tren carguero."*<sup>13</sup>

### **Ramal Puerto Deseado-Las Heras**

Pedro Urbano nació en 1926. Relató que su padre era andaluz, mozo de bares y restaurantes en Puerto Deseado; su novia le pedía un empleo estable para contraer matrimonio. Se hizo ferroviario y se casaron. Él mismo, cadete de farmacia, libre y despreocupado, recibió de su madre el mismo reclamo; aceptó, justo cuando su hermano, empleado en el ferrocarril, mencionaba que había una vacante. Había cumplido el servicio militar y regresado a Deseado. El empleo ferroviario era signo de estabilidad laboral y de cierta movilidad social. Dice: *"En esa Argentina sería, ser empleado de correos o ferroviario era contar con un empleo estable."* El ingreso al

---

<sup>13</sup> Entrevista en Viedma, 2003

ferrocarril se produjo a través de un sencillo examen: una redacción (tema “El petróleo”) y la aplicación de las cuatro operaciones. Entró como auxiliar.

Con orgullo pueblerino, rivalizaba con otros ferroviarios de ciudades portuarias al decir que Puerto Deseado es el mejor puerto sudamericano desde la Bahía de Guanabara al el Sur. Comentaba que con los inicios del ferrocarril, en 1909, se levantó la primera enfermería; elogiaba la seriedad y el compromiso de las construcciones de esa época. Ponderó la técnica de los yugoslavos y “rusos” que trabajaban la piedra, elemento principal del edificio, de grandeza arquitectónica y estilo singular, *“por ser la cabecera de una red de gran importancia como era la propuesta por Ramos Mexía.”*

No ahorra su desprecio hacia *“...el cochino de Martínez de Hoz, responsable del cierre del ramal.” a través de la Ley 5559.* También sueña con un transpatagónico y bioceánico remozado y actividades turísticas que puedan brindar mayor apertura a la economía regional, contando con el ferrocarril como recurso patrimonial.<sup>14</sup>

Carlos Gómez Wilson rememoró los inicios del ferrocarril, desde Puerto Deseado a Cerro Blanco, unos 80 Km. y la inauguración en 1909. Ingresó al ferrocarril en 1946 y trabajó allí 34 años; hasta 1978. Siguió empleado hasta 1980, en que se jubiló. Fue jefe de Estación; incluso participó en la filmación de “La Patagonia Rebelde”. Tenía, además, conocimientos de telegrafista.

Mostró el telegrama de cierre, del 14 de enero de 1978, que decía escuetamente: *“Resolución 2101/77: Ramal definitivamente clausurado.”* Otro documento es de cuando el tren llegó a Pico Truncado; es una nota anunciando que ese día se declaraba feriado y se ponía en marcha un tren especial para empleados y sus familias, para participar de la fiesta, en el Km. 200. También, una fotografía con la locomotora a vapor en el viaje de inauguración. Relató un accidente de 1951, un tren que bajaba hasta Puerto Deseado cargado de metales, No hubo víctimas, y mostró fotografías del accidente.

Hablaba con dolor del cierre y de su despido. Tuvo una indemnización; *“...en ese momento fueron 17 millones de pesos, pero era poco.”* Fueron pagados en cuotas y finalmente debió arreglar con el ferrocarril por una vivienda. *“...Videla le dio el ferrocarril a su esposa, ésta a los salesianos y ellos lo vendieron a los chatarreros. Todo fue a desguace pero sólo se salvó el Reservado 502. Lo que fue ver desguazar todo parte por parte, por orden de un militar.”* Agrega que *“...más de 100 coches, vagones y locomotoras fueron destrozadas a soplete para ir sacando los metales más preciados.*

---

<sup>14</sup> Entrevista en Viedma, 2003

*Los chatarreros acordaban con quienes debieron hacer los trámites. Fue una de las cosas peores que me pasó en la vida.”*

Dijo que las estaciones intermedias, *“...o se incendiaron o fueron saqueadas, están en ruinas, salvo la de Deseado que pasó a la Municipalidad. Sólo han quedado rieles y durmientes.”*

### **Ramal Comodoro Rivadavia-Colonia Sarmiento**

Simón Gurín es hijo de madre española, llegada al país en 1913 y padre ruso, venido en 1912. Comenzó de cadete en Puerto Deseado, fue ascendiendo y pasó por todos los puestos administrativos. Gurín estuvo a cargo de tareas vinculadas con los cierres de ramales en Chubut y Santa Cruz: desguace, venta por chatarras, elevar listados de materiales, etc. *“Se llevaban todo: máquinas herramientas, rieles, objetos, todo para la venta, y con muy poco personal.”* Según el relato, venían a arrasar con todo el patrimonio, que inventariaban y cargaban en camiones, parecía que estaban saqueando.<sup>15</sup>

### **Ramal Puerto Madryn-Alto Las Plumas**

Peter Seibt es de origen alemán; sus padres vivían en la República Democrática Alemana y emigraron a Puerto Madryn en 1951; su padre era agrimensor y entró como peón de carpintería en el ferrocarril; cuando convocaron a aprendices, entró también él. *“En esos tiempos ya se hablaba de ramal deficitario, hasta su cierre en 1961.”* Cuando esto se produjo, fueron indemnizados; dijo que la familia ferroviaria se dispersó; él vivió un tiempo en Bs.As. y luego regresó por el crecimiento de Puerto Madryn en los años '70. Participa en el Centro de Estudios Históricos y Sociales de esa ciudad.

*“Me duele el término ex ferroviario; hay un sentimiento que nos une. Nuestra historia es haber pertenecido a un ramal aislado porque nunca se concretó el proyecto de red; más que haber perdido el ramal perdimos el proyecto original.”*<sup>16</sup>

Según Luciano González, *“ el valle entregaba todo tipo de mercaderías: frutas, verduras, leche, carne para Puerto Madryn y todo se hacía por medio del tren. En el muelle que antes cargaba y descargaba el ferrocarril, ahora llegan los cruceros. Allí trabajaban muchos operarios para embarcar.”* Habla de la tristeza que dejó el cierre; eran de 3 a 4000 habitantes. *“Nos encontramos acongojados, sin saber qué hacer; la gente ferroviaria se fue dispersando porque no se sabía por dónde buscar trabajo.”*

---

<sup>15</sup> I Encuentro de Ferroviarios Patagónicos, Viedma, 2003

<sup>16</sup> Idem anterior

## **Ramal Bs.As. - Zapala**

Oscar Marzullo tiene 75 años; ha salido de una grave enfermedad y considera que la vida (o Dios) le ha dado una prórroga para aprovechar sus trabajos de defensa del ferrocarril. Es muy crítico de la actual utilización que hace la empresa de Fortabat de lo que resta de la línea Neuquén. Ingresó al Ferrocarril del Sud en 1946, poco antes de la nacionalización por Perón. Fue foguista, maquinista de locomotoras a vapor y también fue instructor de escuelas técnica en Neuquén, en cursos de tres meses. Más adelante recibió las Diesel. Comentaba que *“...todo era nuevo, peligroso, ya que la gente debía trabajar con electricidad de alto voltaje. La gente tenía un desconocimiento total del tema. Eran épocas de gran actividad ferroviaria. Había hasta tres trenes de pasajeros, quince fruteros del Alto Valle, seis trenes petroleros, ida y vuelta. INDUPA y galpones de empaque tenían desvíos propios.”*

Consideraba que a la competencia de las rutas y los transportes automotores se sumaban huelgas que no favorecían al ferrocarril sino a los primeros. Muchos intereses encontrados, dice. Criticó la nacionalización por Perón: *“...compramos fierros viejos, no fue una gran medida. Rememoró las viejas máquinas de vapor; recibían nombres alegóricos: Alondra, Zorzal, Martineta.... Añora esos trenes. “Viajes de un día, truco, mirar el paisaje, paseos y gente en las estaciones, bajar y conversar; elogia esos trenes con buenos coches comedor y buena comida caliente, excelentes dormitorios o camarotes con lavatorio.”* Definía al FC Roca como *“...una línea recta hacia el Sur, sin cerros, sin montañas.”* Para el progreso de la zona, dice, hubo tres factores complementados: riego, tren, colonización. Ese ferrocarril, dijo, era superior al de Brasil y México. *“Hoy las vías que usa ‘la Fortabat’, están esperando.”*

Dijo que había gente del ferrocarril que se robaba de todo: clavos, maquinitas, herramientas. Recordaba a los “crotos”, pasajeros de trenes de carga, trabajadores golondrina de la fruta del Alto Valle. También a funcionarios civiles y militares que viajaban en el tren, muchos de ellos a las termas de Copahue. Comentó la huelga de 1951, forzada a levantar por Eva Duarte. Estaba mezclado con el sindicalismo socialista y estuvo detenido.<sup>17</sup>

## **Taller de la Memoria Ferroviaria - El Trocha – El Maitén<sup>18</sup>**

Oscar Acuña ingresó en los ferrocarriles cuando eran todavía ingleses, en 1944. Oriundo de la provincia de Buenos Aires; trabajó cerca de 50 años en el servicio.

---

<sup>17</sup> Entrevista en Viedma, 2003

<sup>18</sup> El Maitén, octubre de 2003, organizada desde la U.N.P.S.J.B-Sede Esquel

Finalmente le tocó hacer relevos en la línea de San Antonio oeste a Bariloche y Esquel; vino por dos o tres meses y hace medio siglo que anda en la zona. Se casó en El Maitén. Le tocó despachar las mercaderías de trasbordo. Eligió anécdotas risueñas para amenizar el taller; no profundizó en otras cuestiones sociales.

Raúl Silva comentaba que el ferrocarril traía mucha fruta, y cuando ellos eran chicos, ayudaban a descargar sin conocer algunas frutas del Norte. Un día supieron qué era un ananá. Habló de la madre, nonagenaria; vivió a la vera del ferrocarril, siempre lavando la ropa para toda la familia y su esposo ferroviario. De chiquitos se asustaron del tren la primera vez que lo vieron, le tiraban piedras. Sus hermanos fueron casi todos ferroviarios; también lo es su cuñado. El padre trabajó en la cuadrilla y cuando se enfermó, ya viejito, estuvo en el almacén entregando artículos de limpieza. La madre aportaba al ingreso vendiendo comestibles por el tren, de El Maitén a El Mayoco; tenían quinta, regada a balde; también ordeñaba dos vacas de Gendarmería.

Cuando cerraron la Trocha vino una locutora de un canal porteño; él se puso a llorar, cosa que le ha pesado. *“Desde Neuquén lo llamaron para preguntarle qué le había pasado frente a las cámaras; nunca había llorado, hasta que cerraron la Trocha; y justamente me tuvo que pasar frente al tren.”* Pedían al gerente de la Cooperativa que les habilite más crédito porque si bien los ferroviarios cobraban bien, los que tenían muchos hijos tenían problemas y al día quince se quedaban sin plata. Recordaba las fiestas de fin de año. *“En cualquier casa de ferroviarios se comía bien en esas fiestas; se acopiaba algo desde un mes antes; se perdían chivitos que se ponían a engordar y “sin querer” los carneaban; ahora no, ni por casualidad. Si se escapaba alguno por la calle, no se los buscaba, se podía comprar otro y barato.”*

Su hermana dijo que llevaba la viandita a su esposo al ferrocarril; a veces se caía en una lomita cerca del hospital; se le caía la sopa pero juntaba las papas y los zapallos sobre la escarcha. Agradece a Dios que su marido se haya retirado a los 60 años con 30 de servicio. *“Todas estábamos seguras que nos íbamos a casar con un ferroviario ¿si no con quién?”*

Margarita Calderero de Cuesta es esposa de ex ferroviario. En 1974 se había cortado la ruta por un mes, sin medios de movilidad; la Trochita salió para Jacobacci. Su esposo estaba “abriendo huellas”. Ella salió con la hija, comida, equipo de mate. Pasó esa noche con su esposo y regresaba con algo de comida; él le insistía en sacar más mercadería en un negocio, por las dudas... Se quedaron en Ojo de Agua, por la altura de la nieve. *“La Trocha venía repleta, llena de gente y mercadería; una monjita de*

*Cerro Mesa, un comerciante de Ñorquinco que tenía un mes detenida la mercadería en Jacobacci...; una mamá con una bebé y ésta se desmayó, ella se había quedado sin leche y le hicieron leche en polvo. Quedaron todo un día y una noche... Al amanecer, ya sin cocinar porque el hombre del comedor había entregado todo. Comieron tipo familia, alrededor de la salamandra, compartiendo milanesas y pollo, todo lo que cada uno traía. Al día siguiente hicieron un guiso carrero, entre todos, riquísimo.”*

Viento con nieve, ya sin comida, tenían que trasladarse al otro lado de un arroyo; incluso había un cadáver para trasladar. Lo hicieron en una zorrита. *“Todos sentados alrededor del cadáver. Los empleados empujaron la zorrита y del otro lado, un helicóptero, en medio de la nieve, listo para sacarnos...”*

“Nano” Muñoz recordó que de chico siempre llevaba la vianda para su padre, especialmente la sopa, comida casi exclusiva del ferroviario. Veía la “hilera de azules”, visitaban al padre junto a la reja, entregaban la vianda en forma directa, evitando la tercera mano.

Edmundo Jíos, hijo de un ex ferroviario griego de El Maitén, recordó bromas que les hacían a don Duviski, primer maquinista del ferrocarril inaugural en 1945. También recordó el día en que el tren fue volcado por el fuerte viento entre Nahuelpan y La Cancha. Él era foguista. Llevaban un tren de jaulas de hacienda, vacías, sintiendo los tirones del viento. *“En un momento miramos hacia atrás y parecían de juguete las jaulas, cómo caían a los costados. Quedó sólo el furgón del guarda. Fue una odisea llegar hasta el furgón; no estaba y pensábamos que había muerto aplastado. Lo encontramos después, cerca de la locomotora, que había quedado en pie.”*

Dijo que era doloroso no escuchar al tren durante la larga huelga contra Frondizi. También mencionó que su hijo estaba grave y un maquinista sacó el tren fuera de horario para llevarlo a un hospital; salvó su vida.

Mabel Ocampo de Zaratiegui se casó con un ferroviario en 1970. Recordaba a los conscriptos que llegaban al regimiento en Esquel, *“...bajaban allí mismo, sin conocer la ciudad. Incluso, encontré ex alumnos de escuelas rurales allá en la provincia de Buenos Aires que hacían el servicio militar en Esquel”*. También, a los chicos que licenciaron en Malvinas; *“...los tomó una nevada en Mayoco, terrible, no pudieron seguir y estaban sin alimentos, poca ropa. Estuvieron allí más de 24 horas hasta que Gendarmería los retiró.”*

Su esposo era foguista; había una huelga y ellos dos, recién casados, llegaron a Maitén sobre un camión de vinos. *“Él se fijó como siempre en el listado y volvió*

*contento porque no le tocaba salir; dijo que salía Jíos a Esquel. A las cinco de la madrugada lo vinieron a buscar por la enfermedad del responsable.”* Ella quedó en la casa y se cortó la electricidad. Salió a comprar velas. Al regresar encontró que la electricidad había vuelto; desconocía que era un servicio especial que el ferrocarril tenía para compensar cuando no funcionaba la del pueblo.

Francisca de Manrique, “La Panchita”, esposa de Isidoro Manrique, oriunda de Río Negro, llegó a El Maitén a los cinco años; el campamento del ferrocarril, que hacía los terraplenes, estaba en el arroyo de Breide. Llegó con la madre y dos hermanos; *“...pocos negocios, pocos empleados, la mayoría eran extranjeros.”* El día en que se inauguró el tren era algo inolvidable; tenía 12 años de edad, corrían alrededor de un avión que había aterrizado, la máquina adornada de banderas, globos azules y blancos que se largaron. Es de familia ferroviaria, tíos cuñados, esposo. A corta edad se enamoró y casó con un ferroviario, tiene cinco hijos; hace 18 años que ha enviudado pero está rodeada de familias y afectos y hasta tiene bisnietos; *“...y tengo una casa donde vivir, un sueldo.”*

Anilba Gladys Muñoz es nieta de ferroviarios por parte doble; el abuelo lituano, Pedro Kuruzauskas y el padrastro del padre, José Mellado. A su padre, Muñoz, un compañero lo apodó “Llamarada”. Hace ya 10 años que falleció. Tras mucha resistencia, su madre terminó aceptando el apodo. *“Se levantaba muy temprano para encender la luz y tocar el primer silbato para que despierten, a las 5.30, luego a las 5.45, a las 5.50 y finalmente a las 06.00.”*

Un vecino habla de un chileno, pionero de la construcción del ramal, Vicente Mellado. Su padre José Mellado era de Temuco, venido a Cerro Mesa en el año '30; punta de rieles estaba en Cerro Mesa y se suspendió la obra, *“...entonces muchos cesantes se anotaron para la construcción de la ruta 236, por la “Cuesta del Ternero”, en la cuadrilla. De Ñorquinco llegaron a esa obra, con un capataz albanés, bien adaptado a la gente y al medio. Urra y Mellado eran pocos nativos de la región; la mayoría eran griegos, eslavos, croatas, ucranianos, macedonios. Estuvieron a orillas de arroyos, en campamentos. Eran hombres solos venidos de Europa; algunos hicieron venir después a sus familias. Algunos, después de muchos años, padres que casi desconocían a sus hijos después de tanto tiempo.”*

## **Conclusiones**

La memoria oral de los ferroviarios patagónicos es uno de los elementos básicos para la reconstrucción de la historia de los ferrocarriles en la región; aporta vivencias, anécdotas, heridas, pesares. A través de tales relatos se puede descubrir la trama de situaciones más complejas: leyes, decretos, estadísticas, informes. Demuestran las posibilidades de un desarrollo que no fue, sentido y explicado por sus protagonistas. Enriquece al conocimiento histórico y forma parte del patrimonio cultural de la zona.

## **Bibliografía**

Moss, Portelli, Fraser y otros: "La Historia Oral", Bs.As., 1991

Oriola, Jorge: "El Trocha y los ferrocarriles patagónicos", Esquel, 2004

Revista "Pueblos y Fronteras de la Patagonia Andina" nº 2, El Bolsón, 2001

Entrevistas orales en Viedma (2003), El Maitén (2003) y Puerto Deseado (2004)