

## Un café bajo Camino de Cintura

por Yael Tejero Yosovitch - Viernes, Agosto 01, 2014

<http://andendigital.com.ar/2014/08/tejero77/>

**S**iempre viví en Barracas y nunca había pisado la estación Buenos Aires de la línea Belgrano Sur, que parte desde la capital hacia dos destinos diferentes: González Catán o Marinos del Crucero General Belgrano. Esta terminal es un resto anacrónico: basta recorrer algunas calles de Barracas para sentir que la sombra de Prudencio Navarro nos cuida o nos acecha. Al ver una formación detenida, me apresuro a subir casi por inercia. Antes, pregunto: “¿Este va a Mendeville?”, pero mis interlocutores no reconocen el nombre de la estación. A eso de las 15 se ve gente grande, la mayoría duerme y hacia el interior del vagón hay cierta calma. Algunos roncan. Es probable que hayan salido demasiado temprano. Mientras los carteles en rojo advierten sobre los peligros de viajar en los estribos, la gente sube y baja por ambos lados, abre y cierra la puerta con el tren en movimiento. Comienza el camino rumbo a Marinos del Crucero General Belgrano.

en la puerta del vagón. Le pregunto si viaja como pasajero o está en servicio. Me dice que está trabajando. Le cuento que normalmente uso el Sarmiento, a veces el Roca, pero que nunca había visto policías en esas líneas. “Es que no hay adicionales en el Sarmiento –me cuenta–, esta línea necesita más atención. Estamos para intervenir por si hay algún accidente o siniestro. A esta hora van los trabajadores, es gente tranquila” Su compañero –también policía– abre y cierra la puerta amagando con sentarse en el estribo. “El problema es en Villegas, que ahí suben muchos pibes drogados con paco. En ese caso, los llevamos al furgón. Otro lugar peligroso es la villa que le dicen Puerta de Hierro”. “¿Me sugerís algo para el regreso?”, le pregunto. “Andá con la ventanilla subida –me responde–, que no te tiren un cascotazo. Hay chicos que arrojan piedras y están con adultos que los ven y se ríen. No les dicen nada. Me bajo acá. Un gusto.” Gorosito baja junto con el otro policía. Estamos en la estación Tapiales, centro administrativo de este ferrocarril. No parece subir ningún otro oficial para reemplazarlos. ¿Qué pasará entonces al llegar a Villegas?

Me acerco a una parada que se asemeja a la estación de destino. Pregunto: “¿Está cuál es?”. “Mendevishé”, me responde un muchacho que también viaja en el estribo. Ahora entiendo por qué no me comprendían los primeros pasajeros con los que hablé: yo no pronunciaba bien el nombre. El tramo desde Buenos Aires a Mendeville no demanda más de media hora. Y esta no es una estación sino un apeadero, ubicado apenas unos minutos después de Aldo Bonzi, en la localidad de La Matanza, una de las más pobladas y pobres del Conurbano. Camino de Cintura (o Ruta Provincial N° 4) pasa por encima de las vías del tren. A simple vista se ve como un barrio de casas humildes, que mezcla barro y asfalto. Al costado derecho de la estación, mirando en dirección a Belgrano, hay una plaza triangular. Abundan afiches del intendente de La Matanza, Fernando Espinoza. Le pregunto a un baqueano que espera en el andén con un libro en la mano si tiene alguna opinión sobre la campaña de Espinoza: “Como todos los intendentes de La Matanza en todos los tiempos, democráticos o no, apoya fervientemente a quien gobierne a la provincia y a la nación porque se trata de un territorio con casi dos millones

de personas. Siempre necesitan fondos. Este tipo sobrevive únicamente por los fondos que le gira el gobierno. No es una localidad pobre por su mala administración, que la tiene. Sino porque la postergación social es tanta que no hay política que la soporte. Por eso, Espinoza apoya a todo y a todos aunque sea un ferviente kirchnerista que desde hace tres años aspira a la gobernación de la provincia.”

En la boletería atienden una señora y un muchacho. A duras penas logro ver sus caras. Para responder mis preguntas deben tener una autorización de la administración y para eso, debo gestionar el trámite en la estación Tapiales. Les explico que no busco información confidencial. Me cuentan que acá es tranquilo, que no es como en Villegas. Y que por suerte podemos hablar: “En Laferrere es taca taca taca, vendo boleto todo el tiempo, no podemos parar.”

—¿Usted sabe por qué se llama Mendeville?

—Mendeville, ni idea. Pero cuando yo trabajaba en Merlo Gómez, vino una señora a decir que era la nieta de Merlo Gómez. Mendeville debió ser alguien.

Le pregunto si conoce a alguien en los alrededores de la estación que pueda informarme más sobre la rutina cotidiana de los trenes. Me responde que no son empleados fijos de esa parada, que los mueven de un lugar a otro: “No conocemos a nadie acá.” Pregunto por el bar que está frente a las taquillas y que parece cerrado. No saben nada o fingen no conocer. Noto que mucho no me van a decir sin la correspondiente autorización y con vidrio de por medio. Me dirijo a un bar muy chiquito que se encuentra sobre el andén, pero sus accesos están cerrados. Un cartel dice “Toque timbre”. En seguida se asoma una mujer, abre la ventana y nos indica que la entrada es por la calle. Me siento y le pregunto si puedo conversar con ella. Accede. Me pido un café con leche y un Jorgito de chocolate mientras Patricia (así se llama) y su padre adoptivo (que se presenta como “Alberto Cortés, el pampeano, quizás me viste en televisión”), escuchan mis preguntas.

—¿Hace mucho que trabajan acá?

—Cuarenta años. La estación la hicieron a nuevo. Habilitaron hace poco la boletería. Ahora esto es terreno federal y no se puede vender bebidas alcohólicas. Es una zona un poco abandonada, pasan el 406 que va de Lomas de Zamora a Ramos y el 628, no hay más líneas que bajen de la autopista. Además, en Villegas, cada tanto cortan el tren y la gente que va a Marinos de Belgrano tiene que tomar hasta cuatro colectivos para llegar. Una vez tuvimos seis días seguidos de corte.

—¿Cómo sigue funcionando el tren en esos casos?

—Llegan a Bonzi y vuelven. Y del otro lado, llegan hasta Casanova o Castillo y regresan a Belgrano. Las paradas del medio quedamos aisladas y no llega nada. Además, nos faltan barreras. Las pedimos de muchas maneras y nada. Yo recorro en auto más de cuatro kilómetros y tengo que subir a la autopista para moverme cinco cuadras porque no hay barreras.

– ¿Cambió mucho la zona en estos cuarenta años?

–Mucho. El barrio antes era otro mundo. Cuando la autopista no estaba y los autos iban por tierra, había mucho movimiento, locales, comercios. Ahora es una zona medio abandonada. A lo sumo hay gomerías o chapa y pintura. Todo se fue reacomodando, pero el municipio no se organizó: son tan pocas líneas de colectivo que bajan, que la gente no tiene combinaciones posibles.

Patricia me señala en dirección izquierda a la estación, yendo para Belgrano, cruzando el puente de Mendeville, que es precisamente la parte de Camino de Cintura que pasa por encima de la estación. Hay un barrio de casas. Es la cooperativa 15 de Diciembre: “Allí antes no había nada. Era campo. Ahora al menos hay un barrio.”

De la zona comercial que fue hace más de treinta años, Mendeville se convirtió en una parada abandonada que empieza a despojarse de su aspecto campestre y rústico cuando se construyen las casas de la cooperativa. El terreno que ocupa el bar pasó a ADIF, la Administración de Infraestructura Ferroviaria Sociedad del Estado. Por eso la puerta está enrejada: para que no acceda al andén el que no pagó el boleto. Igual nadie controla. Patricia sigue contando:

–En otro tiempo, mi papá adoptivo, que ya era grande, recibía a los laburantes viejos como él: albañiles, obreros, ferroviarios, todos tomaban un poco del alcohol. Almorzaban un guiso de mondongo con un tinto y no pasaba nada. No eran borrachos. Pero bueno, es la ley. Estoy de acuerdo, pero nos perjudicó.

– Tenés una historia personal ligada a los trenes...

– Así es. Mi padre biológico era auxiliar y lo mandaban donde no había personal. Nos mudábamos mucho de una estación a otra del antiguo ramal Carhué, que ya no existe. Metíamos las cosas en los vagones de carga pero a veces tardaban tanto tiempo en salir que vivíamos dos o tres meses en algún vagón. Para mis hermanos y yo, era fascinante. En ese entonces, las estaciones todavía tenían aljibes y me acuerdo de que juntábamos agua de ahí. También vivimos en los galpones con materiales de carga, sobre todo cereales. Se llenaban de palomas y mi padre se encargaba de sacarlas. Íbamos con mi mamá y mis hermanos y las espantábamos. Él las encandilaba con los faroles, las metíamos en una bolsa y luego comíamos paloma al escabeche. Vivimos en estaciones que ya no existen: Henderson, Ortiz de Rosas. Ahí llegamos a vivir debajo de un tanque de agua. En ese lugar, crecían flores rojas que juntábamos para mamá y las cargábamos en las zorras. Cruzábamos la tanquera y con las carretas íbamos al colegio.

Según consta en la página oficial de la empresa, la línea Belgrano Sur inicia su historia en 1900, como parte de la Compañía General de Ferrocarriles de la Provincia de Buenos Aires, de capitales franceses. El trazado corría entre las principales líneas británicas con la intención de captar una parte del tráfico de esas líneas, ofreciendo un servicio más barato. Desde el inicio, entonces, nuestras vías férreas eran objeto de disputa colonial. La circulación de este tramo era diferente de las líneas más consolidadas. Y esta situación se mantiene hoy, porque es una

de las más precarias. Tenía menor importancia en el movimiento de pasajeros y era periférica en relación con los centros urbanos. Además, la diversidad de los tipos de cargas era menor, lo que refleja la especialización de las regiones. Por eso, los trenes eran 'cerealeros' o 'agroganaderos'.

Hay dos ramales que pasan por Mendeville: el que sale de Buenos Aires y el que parte de Puente Alsina. Los dos terminan en la estación Marinos del Crucero General Belgrano. Originariamente, el ramal de Puente Alsina llegaba hasta Carhué: era el famoso Ferrocarril Midland, de capitales ingleses. Se construyó entre 1909 y 1911 pero muchas de las estaciones o aparcaderos que conforman su recorrido se inauguraron entre 1935 y 1955. Es el caso de las estaciones Aldo Bonzi y Mendeville, que emergen como resultado del aumento de la densidad de población suburbana. Tras la nacionalización de los ferrocarriles en 1947 y 1948, un decreto del poder ejecutivo estableció que las líneas recuperadas debían llevar nombres de "próceres". La ex Midland se convirtió en Belgrano Sur y luego, en 1954, se unió a la Compañía General de Ferrocarriles de la Provincia de Buenos Aires (actual ramal Buenos Aires – González Catán). En 1957, todas las líneas ferroviarias de trocha angosta conformaron el Ferrocarril General Belgrano. Una serie de decretos de la última dictadura ordenaron la clausura de todo el tramo que seguía a la estación Plomer (actualmente en desuso). El desguace no paró nunca más. Patricia recuerda las viejas campanas, los timbres, los faroles. Cuando se cerraron estaciones, en el gobierno de Menem, se robaron todas esas antigüedades.

—Mi padre biológico comenzó con el telégrafo y terminó como interventor. Luego, con las privatizaciones, los mismos ingenieros le consultaban a él, y eso que no tenía estudios. Eran otras épocas. Ahora matan a alguien y tenés que esperar que venga la fiscalía. En ese entonces, mi papá movía el cuerpo y el tren seguía andando. Antes el interventor te decía con quién solucionar todo. Ahora hay mucho trámite y nadie te sabe decir.

En el Belgrano Sur opera la empresa Argentren. Los coches no son un desastre pero distan mucho de ser los trenes que nos merecemos. En febrero de este año, la UGOFE y la UGOMS, sociedades integradas por las firmas Roggio y Emepa, que tenían a cargo las líneas Mitre, Roca, San Martín y Belgrano Sur, se repartieron los ramales para administrarlos de manera separada. Emepa, concesionaria del Belgrano Norte, quedó a cargo del Roca y el Belgrano Sur. La medida no modificó el esquema vigente, donde el Estado se encarga de pagar salarios y realizar las inversiones. Desde la Masacre de Once, ocurrida el 22 de febrero de 2012, todo parece indicar que a las concesionarias les conviene más que los pasajeros no paguen el servicio, así no cubren los seguros por accidente. El gobierno y las firmas se reparten trenes con nombres de próceres. Mientras tanto, los pasajeros siguen viajando mal. Después de un siglo y medio de trenes argentinos, nuestros viajes siempre parecen un amague en el estribo.

—¿Sabés por qué se llama Mendeville?— Le pregunto a Patricia.

—Y... Mendeville era uno de los dueños de estos terrenos. Un caudillo, seguramente.

Mendeville es una parte del nombre completo de Mariquita Sánchez de Thomson y de Mendeville, conocida por el célebre y al parecer poco verídico hecho de haber cantado por primera vez el Himno Nacional Argentino. Su nombre completo era María de Todos los Santos

Sánchez de Velasco y Trillo, que vivió entre 1786 y 1868. Cuenta Felipe Pigna que, en 1801, Mariquita inició un juicio de disenso contra sus padres porque le impedían contraer matrimonio con su prometido. Un conjunto de documentos que la Corona Española imponía a sus colonias desde 1778, contenía los protocolos a seguir para efectivizar los matrimonios de las mujeres blancas menores de 25 años. María logró el visto bueno del entonces Virrey Sobremonte y el edicto perdió efecto. Su querrela formó parte de la gestación de una voluntad de independencia cultural respecto de las costumbres de la metrópoli. Sin embargo, más allá del mérito de María, algún funcionario decidió omitir la parte más famosa del nombre (Thomson) y usar la de su segundo marido, Jean Baptiste Washington de Mendeville, cónsul francés en Buenos Aires. Víctima de su época, el progresismo de Mariquita no llegó tan lejos: su orgullo de casta la llevó a sostener la necesidad de crear escuelas diferenciales para los sectores populares y los de élite. Que su estación se encuentre más allá de la General Paz es un guiño irónico.

Patricia me da su teléfono al terminar la conversación. Pienso en sus dos padres, ligados al tren de una u otra forma. No me cuenta nada más sobre la historia familiar y elijo no invadir ese terreno. Le regalo un ejemplar del último número impreso del periódico que editamos con unos amigos; se llama Andén y el ejemplar más reciente habla de trenes. "Ay, cuánto te podría haber contado para este número del diario", me dice, afligida porque llegué tarde a su vida. En el viaje de regreso, recuerdo de la expresión de Patricia. Cuando le pregunté sobre su historia con las estaciones estaba sorprendida, como si por primera vez hubiera notado que su vida giraba en torno a los trenes?

---

"Reproduzca esta información, hágala circular por los medios a su alcance: a mano, a máquina, a mimeógrafo, oralmente. Mande copia a sus amigos; nueve de cada diez las estarán esperando. Millones quieren ser informados. El Terror se basa en la incomunicación. Rompa el aislamiento. Vuelva a sentir la satisfacción moral de un acto de libertad". (Rodolfo Walsh)