

Bienvenidos al tren

ESTE PAÍS NUESTRO ÚLTIMAMENTE NOS DA POCAS ALEGRÍAS. UNA DE ELLAS –AUNQUE DISCUTIDA– ES EL REGRESO DEL FERROCARRIL: EL JARDÍN DE LA REPÚBLICA, COMO LO LLAMARON, UNE SAN MIGUEL CON BUENOS AIRES. EN ESTA NOTA PODRÁ VIAJAR SIN PAGAR PASAJE.

Texto Luis Frontera
Fotos Ramón Teves / Gabriel Varsany (Infoto)

EN 1992 LA ARGENTINA canceló el servicio de trenes de larga distancia. Tucumán, después de varios intentos, sepultó también los suyos, en marzo de 2001. Pero el tren ha vuelto. En la Estación Mitre (ex Sunchales, que recibió su primer tren en 1891), frente a la Plaza Alberdi, el pitido de la locomotora perfora nuevamente el amanecer como un aullido errante, mientras el andén se convierte en una fiesta señalera de banderas rojas y verdes.



Ha vuelto el tren. Lo bautizaron Jardín de la República (antes fue El Tucumano, Independencia y Estrella del Norte) pero todos, siempre, lo llamaron El Tren de los Pobres. Largo como es (más de cuatrocientos metros), para ver sus once vagones, que a veces son trece, hay que caminar siete minutos por el andén. Con 379 pasajeros (siete micros de larga distancia llenos), está por salir. Y se alista para partir. Como una vida. O como un país. Porque si el drama de la Argentina —según Sarmiento— es la extensión, la tragedia cotidiana de nuestras vidas deben ser los transportes, los kilómetros y la orfandad del viaje.

También en este país que es el tren viajan diferentes clases sociales: primera, pullman y camarote o coche dormitorio. “El país no sabe adónde va. Pero el tren sí”, dirán unos. Y otros responderán: “El tren y el país, como prisioneros de una telaraña de acero, vayan donde vayan siempre irán hacia Buenos Aires”.

Ezequiel Martínez Estrada pensaba que, todos los días, los trenes de larga distancia hacen el mismo recorrido que en su momento hicieron Rondeau, Belgrano y San Martín. Creía que los trenes, un siglo después, seguían sus pasos. Y sacaba esta con-

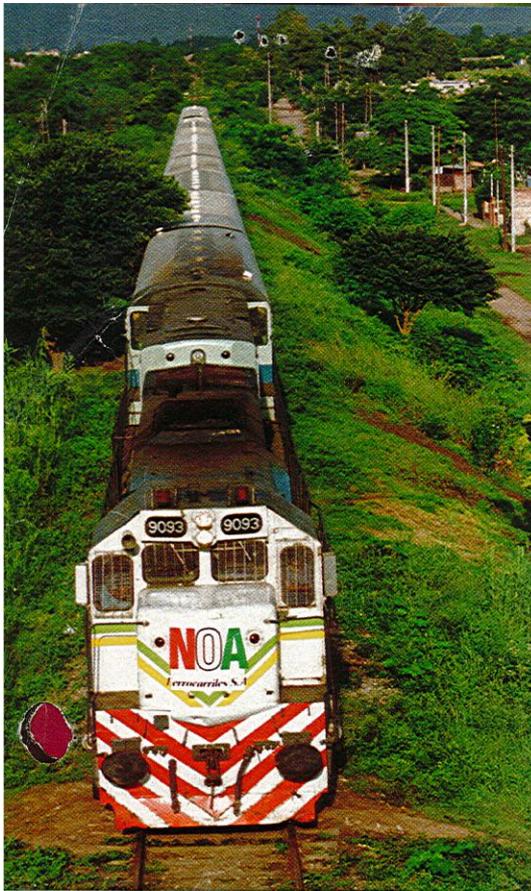
clusión: “Los trenes, y el país, son cien años más lentos”.

Pero este tren (¿y todo el Tucumán selvático?) pertenecen al realismo mágico. El 1º de febrero de 1965, en esta estación, una locomotora siguió su marcha, salió de la terminal y se detuvo, por milagro sin muertos ni heridos, frente a una parada de colectivos, en medio de la calle. En un viaje de 1993 se descubrió que la locomotora tenía monedas de 10 centavos en todas partes: como no había repuestos los mecánicos suplantaron así las arandelas. El récord de lentitud lo consiguió en los '90: ¡46 horas de Buenos Aires a Tucumán! Lo interesante fue que, en uno de los pueblos en que se detuvo (Herrera, en Santiago del Estero), algunos pasajeros se fueron a una bailanta, se divertieron toda la noche y al volver el tren todavía estaba, esperando. Para colmo, y como una aparecida, en la terminal, la tucumana Carmen Muñoz (56) le dice a la prensa: “La última vez que vine perdí el tren. Algo me demoraba. No lograba llegar. Y dos días después me enteré que había chocado y que estaban muertos casi todos sus pasajeros” (efectivamente, en febrero de 1970 el tren embistió a otro en Benavídez, Buenos Aires, y murieron 200 personas).

Animales que ríen

Los que hace 200 años trazaron estas vías decían que al final de los rieles esperaban el progreso y la civilización. Pero hace 25 minutos que salimos de Tucumán y junto a las vías sólo vemos el escándalo social. El trencito de los pobres avanza cachuzo, pitando para que se corran los que se paran frente a las vías pidiendo que se detenga, entre kilómetros y kilómetros de casillas compartidas por personas y burros, chicos desnudos que juegan con chanchos, cabras atadas a esqueletos de autos y gallineros junto a pozos ciegos. A esta personas, que viven aquí o viajan en el tren, a lo largo de la historia argentina les han dicho que son animales (“aluvión zoológico”, “negrada”, etcétera). Pero saben que son humanos. Que habitan en el ojo de la tormenta por donde está pasando la crisis más grande de la historia. Y aprendieron a reírse de tamaño insulto.

Un horizonte sucede a otro horizonte, una estación a otra estación sucede, y la pobreza siempre es la misma. Un guarda dice optimista: “En tres viajes sólo pisamos a ocho caballos”. En los vagones de primera hay guitarreada, vino, chicos en pañales, mucha expresividad y algunas esperanzas. Gabriela de Sierra (55), gracias al dinero de



Por ahora, el viaje dura unas veintiocho horas, lo bastante como para cansar a cualquiera. Esperan bajar el trayecto a menos de un día.

EL ALMA DEL TREN

Liliana Díaz (42), contadora de profesión, se presenta como uno de los seis socios de la empresa NOA, que puso en marcha el tren. Aunque algunos dicen que, detrás, hay gente del actual gobierno de Tucumán, cosa que ella niega. Lo cierto es que trabaja todo el tiempo y es una de las caras más visibles de la empresa. Esto es parte de lo que Nueva conversó con ella, entre locomotoras y rieles.

—¿Qué es NOA?

—Una empresa privada, constituida por capitales argentinos en un ciento por ciento. Seis socios y un par de inversores. Éstos no están identificados porque quieren privacidad, como muchos inversores.

—¿A quién se le ocurrió volver a poner en marcha el tren?

—A uno de los socios, Daniel Di Mónica, que además es mi marido. Tiene en su haber diez años de experiencia de trabajo en el Ferrocarril Roca.

—¿Usted tiene alguna especialidad contable?

—Sí, trabajo en el área de riesgo. Fui diez años gerente de riesgo de una entidad bancaria.

—¿Qué hace un gerente de riesgo?

—Evalúa la factibilidad de un negocio, de una inversión o de un proyecto. Nosotros vamos a tener muchas trabas, porque no pertenecemos a ningún grupo económico importante. Pero estamos dispuestos a pelear. Tenemos que reconocer, además, que sin el apoyo del gobernador Julio Miranda, y del ministro de Transportes, Enrique Romero, esto hubiera sido imposible.

—¿Usted es una especie de primera dama?

—De alguna manera. Porque este tren es, antes que nada, algo social. En el viaje se habrá dado cuenta de eso. Por ejemplo, desde Herrera (Santiago del Estero) vino a verme una delegación de mujeres pidiendo que el tren pare allí, para vender rosquetes (confituras). Hubo un movimiento en Herre-

ra, ante el intendente, porque el tren no paraba. Y lo mismo pasó en otros lados.

—¿Cuánto dinero pusieron usted y su marido?

—Cuatro millones de pesos. Y creo que el proyecto lo vale.

—¿Si el país fuera un tren, cómo lo sacaría de la crisis?

—Todos deberíamos colaborar. Habría que bajar pretensiones y combatir a sangre y fuego la corrupción.

—¿Les piden pasajes gratis?

—Sí. Pero no le vamos a dar a nadie. Salvo casos graves. A una mujer, por ejemplo, que nos pidió porque su madre agonizaba y ella no tenía para viajar. Esto tiene que ser ren-

los vecinos y a la ayuda del ferrocarril que le hizo descuentos, viaja con sus nietos: Emanuel (14), Lucía (10) y Franco (9). “Los chicos no tienen madre. La que los tuvo, que es mi hija, se fue un día y mejor que no vuelva. Mire qué linda es mi nieta. Tal vez mi hija vuelva y quiera llevarla a vivir con su nueva pareja. No lo voy a permitir. ¿Acaso no sabemos cómo son los padrastros? Ahora los llevo a Buenos Aires, para que conozcan a su padre, que es Manuel García, colectivero, y tiene 40 años. Sabemos que está muy grave. Y quiero que los chicos lo vean, aunque sea una vez; para eso se hizo la colecta”, dice Gabriela. Y los nietos la besan y la abrazan. Dicen que quieren ver Buenos Aires. Lo que no saben —y pensarlo envenena la sangre— es que en la primera mañana, cuando despierten en una villa, adonde van, verán lo mismo que en la villa de Tucumán y lo mismo que ahora se ve por la ventanilla, al pasar por Alderetes.

Pañuelo al cuello, sombrero aludo, bombacha bataraza y alpargatas, viaja don Rubén Carabajal (76), ferroviario jubilado, viudo de Matilde, que murió en 1980. El paisano dice que esta crisis es peor que la de 1930, porque es una suma de ésta y de aquella. Viaja a Buenos Aires para buscar los



Liliana Díaz, la cara visible de la empresa.

table. Tenemos 60 familias tucumanas trabajando para la empresa.

—¿Cuántas horas trabaja por día?

—Unas 20 o 22. Vivimos en un hotel de Tucumán, por ahora. Y tenemos nuestra casa y los hijos en Buenos Aires.

—¿Por qué les tiran piedras en Rosario?

—No es contra el tren. Es un tema más profundo. Hay que escuchar a esa gente. Son como los chicos, si se rebelan es porque algo les pasa. Vamos a solucionar ese tema.

INFORMES

■ El 28 de noviembre de 2001 el tren fue adjudicado a la empresa NOA (Noroeste Argentino Ferrocarriles). La firma dice que ya invirtió 5.700.000 dólares para ponerlo en marcha. Faltan los televisores, mejorar el aire acondicionado, agregar un vagón para automóviles y se planea poner un coche con juegos y pelotero para los chicos.

■ Uno de los artífices del tren es el director de Comercio y Transporte de Tucumán, Enrique Romero (48), que dijo: "La variable de desarrollo es que el tren una a Pocitos (en la frontera con Bolivia) con San Miguel de Tucumán, por trocha angosta, para llegar luego a Buenos Aires. Y tenemos la idea de que, pronto, llegue hasta Mar del Plata, desviándose en Rosario".

■ Precios a Buenos Aires —hay otros más económicos si el pasajero baja en La Banda (Santiago del Estero), Rafaela o Rosario (Santa Fe)—: Primera 30 pesos, Pullman 40, Camarote 50. Los chicos de 3 a 6 años pagan medio boleto, los menores de 3 viajan sin cargo. Hay descuentos para jubilados.

■ El catering es bueno: los cubiertos están limpios y la comida caliente no es cara. Ocho mozos andan por los vagones, además, vendiendo. A la gente, por ahora, se le da gratuitamente un sándwich y una gaseosa.

■ El convoy lleva dos locomotoras: una sola trabaja, la otra va por si acaso.

■ Cincuenta personas trabajan a bordo de El jardín de la República (maquinistas, electricistas, médico, personal de limpieza, seguridad, etcétera).

■ El tren no se demora por la calidad del convoy. Hay gente de pueblos, nacidos gracias al ferrocarril que, justamente, ahora se pone en las vías y le exige que se detenga: para venderle a los pasajeros. También sucede que a veces se pone delante del tren uno de otra empresa, un tren de carga, y hay que seguir la velocidad del que va adelante. El primer paso de la empresa es unir Tucumán-Buenos Aires, y viceversa, en 24 horas. Y luego hacerlo en 20 horas.

■ El tren sale dos veces por semana de Tucumán: jueves y domingos. Y otras dos desde Buenos Aires: lunes y viernes.



muebles de una casa que tuvo. "Gracias al tren los puedo transportar a Tucumán por mucha menos plata que con un camión", dice. Y agrega: "Cuando tenga mis muebles, que me acompañaron en tiempos felices con mi mujer, podré esperar la muerte, tranquilo, sin apuro, y sin soñar, asustado, que pierdo un tren".

En tren de contar

Mientras tienden la mesa, en el coche comedor uno puede escribir, recordar y tomar café. Los trenes son decisivos en la historia argentina. Los que dicen que el capitán Fitz Roy diagramó las rutas marítimas atlánticas en 1833, a bordo de la Beagle, aseguran que en 1863, como almirante, trazó las rutas en las pampas, para el Ferrocarril Gran Central de Rosario. Y se sabe que Agustín P. Justo ganó la presidencia, en elecciones con fraude, luego de una campaña en la que los trenes ingleses llevaban un cartel: "Justo presidente".

En el vagón comedor, que es algo así como un boliche de campo que viaja, mientras el mozo ofrece una máquina de escribir, recuerdo un último dato histórico: Raúl Scalabrini Ortiz explicó que Inglaterra, en la Primera Guerra Mundial, carecía de un fondo especial para la guerra. "Pero tenían la llamada riqueza individual acumulada, o sea los trenes de la Argentina, que proveye-

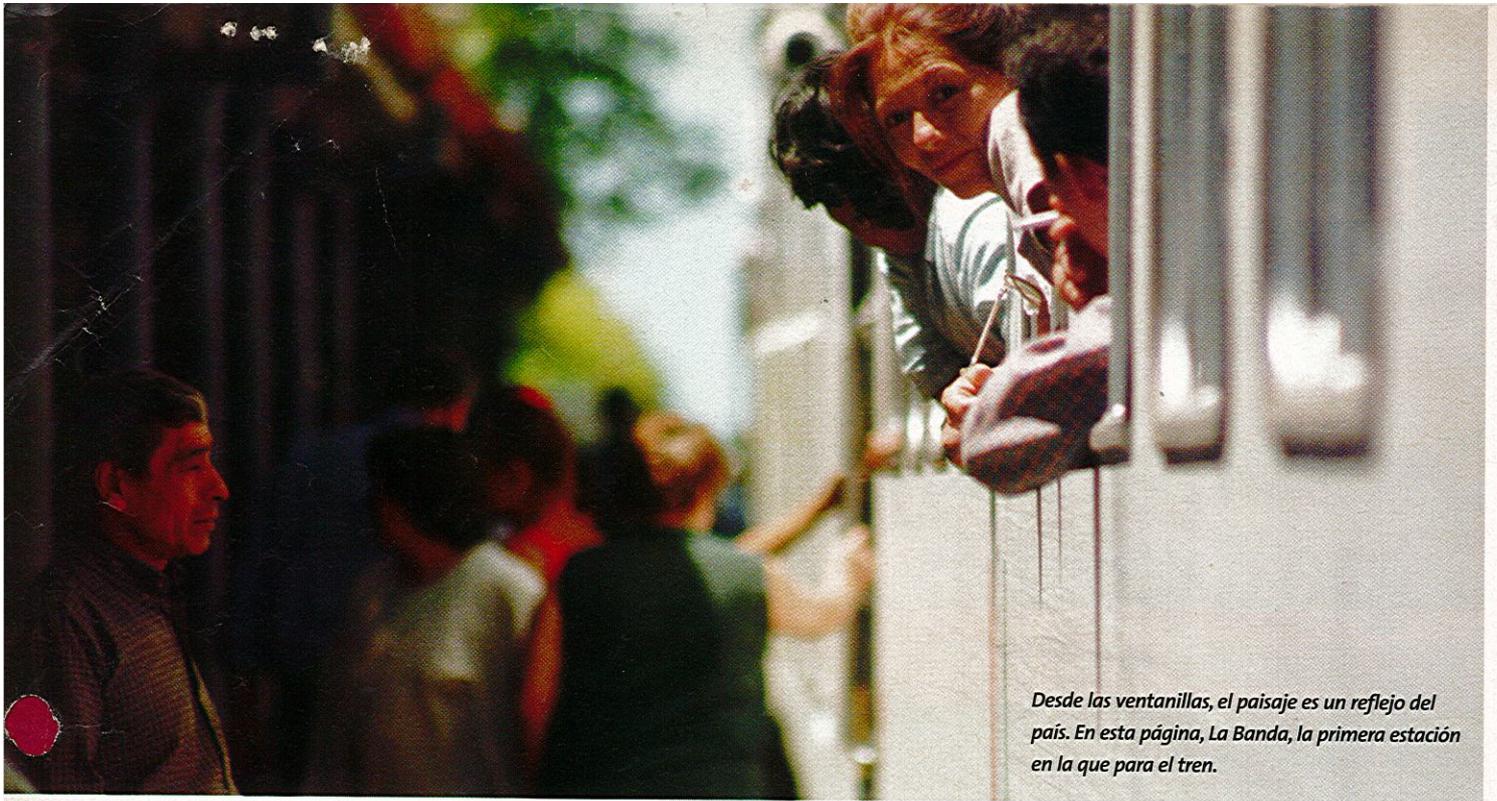
ron de los fondos para la victoria".

Se ha dicho que los trenes son el sistema circulatorio del país. Tal vez no sea así: el recorrido estuvo siempre al servicio de ciertos campos y ciertas cosechas, no de la gente en general. Unió el interior con Buenos Aires, donde estaban los barcos que iban a Europa. "El tren fue unitario", dice Martínez Estrada, que no era federal. Esas arterias irrigan un cuerpo imaginario, el que sólo algunos querían ver.

Pero hoy la vuelta del ferrocarril le inyecta vida a Tucumán. Activa la memoria: en 1893 la Estación Mitre, a 12 cuadras del centro tucumano, fue copada, a tiros, por los radicales. Y en 1911 resultó asaltada por tres anarquistas que mataron a dos empleados. Trágicas historias del tren: en noviembre de 1998, días antes de cancelarse el servicio anterior, el director Miguel Giménez se encerró en su oficina de la Mitre, escribió unas cartas y se voló la cabeza de un balazo.

Y además este tren es un test. Personas que viajaron por Europa dicen que, ante un cielo o un edificio, se hallaron de golpe ante su génesis. En el Tren de los Pobres, en esta gente que tiene el país en la cara, otros encontrarán —si lo tienen— su origen criollo.

Se reconocerán en las costumbres y en la cultura popular: en la cebolla, la tela de araña y el azúcar para las heridas abiertas; en el corcho para los calambres; en el diente de ajo



Desde las ventanillas, el paisaje es un reflejo del país. En esta página, La Banda, la primera estación en la que para el tren.

para que corten dientes los bebés o en la taza de agua sobre la cabeza para la insolación.

En Pullman es la misma gente, con otro traje. Viaja una pareja otoñal, enternecedora, tomada de la mano. Luego de hablar con Felipe Núñez (68) y Luisa Caviglia viuda de Núñez (65), se descubre una historia conmovedora: hace unos meses que comparten momentos. Ella es viuda del hermano de Felipe (Roberto, muerto en 1998), y él es viudo de Ana (fallecida hace 10 años): “Nos juntaron los caminos. Nadie lo sabe en la familia. Estamos prohibidos, como si fuéramos muchachos. Nuestros cinco hijos no van a entender. Las fiestas familiares nos reúnen. Y al regresar viajamos en tren para que estar juntos dure más”, dicen, sin soltarse las manos.

En el comedor, fumando, mirando por la ventanilla, está Carlos Paz (63), paciente psiquiátrico del Hospital Obarrio de Tucumán. De día fuma cuatro atados y de noche sueña con platos voladores, miles de amigos y mujeres hermosas.

Tiene un lenguaje ingenuo y contundente: “Antes para arreglar el país había que estar dos años sin robar, pero ahora todo es más grave y para lograr lo mismo no hay que robar nunca más”, “Todos los que gobiernan están más locos que yo”, “¿La causa de mi locura? Una mujer. Tenía ojos claros y era de Buenos Aires. Esas dos cosas, juntas, fueron demasiado”.

La vuelta al tren en 80 mundos

El camarote es para dormir y pensar. El asiento se convierte en dos camas, de una plaza cada una, con sábanas limpias. La mesa de luz oculta un lavabo y un espejo es un placard donde colgar la ropa. Tiene aire acondicionado y, cuando uno se acuesta, mirando la noche por la ventanilla, el traqueteo lo acuna y se pueden recordar libros. O pensar en historias reales, que quedan pendientes, como la del tren de Gaisan, India, que en 1999, por no pisar una vaca, que para los hindúes son sagradas, cayó a un río y murieron 500 personas.

En la noche hay preocupación porque, al pasar por Rosario, el tren es apedreado desde las villas. “Oodian el tren”, dice alguien. Y otro le contesta que pasa como con las aves hambrientas en los corrales: primero se matan por el maíz y después para sacarse el odio: “Nos lastimamos entre hermanos porque no podemos lastimar a los que nos hacen daño”, agrega un hombre que prefiere quedar anónimo.

En tren de confesiones otros dicen que también hay que hacer autocriticas y que el tren es un lugar indicado para eso: ¿cómo puede ser que, a los 25 minutos de subir al tren, ya estuviera imposible, tapado, mugriento, el baño común que se encontró reluciente? “Eso no es culpa de ningún poderoso. Eso es culpa de nosotros”, coinciden.

El amanecer es la hora de los trenes. Al vagón comedor llega Ramón Rodríguez (53), maquinista, supervisor, y cuenta que una vez en Córdoba atropelló a un rodado y murió el chofer: “El camionero escuchaba música a todo volumen, había tapado la ventanilla para evitar el sol con una toalla; no escuchó los pitidos ni nos vio venir”, dice Rodríguez. Luego llega “Beibi” (“Nombre artístico”, dice), un travesti de cuarenta y dos años, de profesión “curandera”, que viaja a Santiago del Estero cuatro veces por año. Nació en Villa Rica y se presenta así: “Soy una paraguaya sufrida”. Dice que odia una sola cosa: la prostitución. Afirma que le dicen “la Bolocco paraguaya” (por un supuesto parecido) y que tiene dos sueños en la vida: comprarse una dentadura nueva y viajar en camarote.

Finalmente, luego de 28 horas, el tren llega a Retiro. Sus ocupantes traen sueños imposibles: que sus hijos coman, que haya trabajo, que la salud sea un derecho, que ellos se metan en el río pero que el río no se meta en sus casas, etcétera.

Por tantos sueños, el Tren de los Pobres también podría llamarse el Tren de los Imposibles. Pero haciendo una salvedad: lo que estos viajeros sueñan son cosas tan imposibles como que los gusanos se conviertan en bellas mariposas. Y ese imposible —lo dice la naturaleza, no la prensa— la vida lo hace realidad todo el tiempo. **N**