

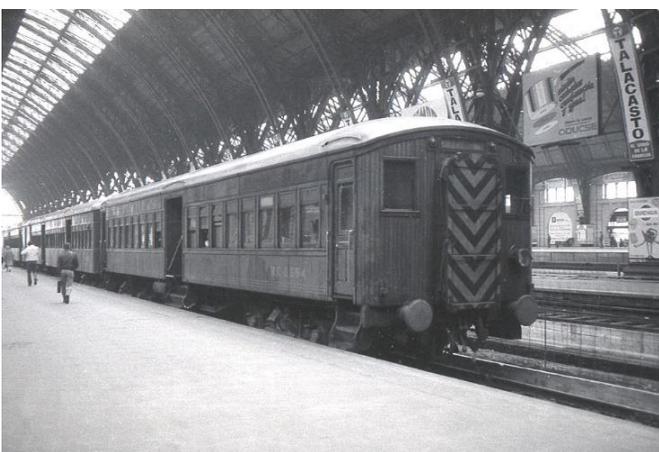
A mediados de los años 50 escuchaba desde casa el paso de los trenes. A veces el silbato de una locomotora de vapor llegando a la estación Adroque, otras, el traqueteo monótono del paso de un tren de carga que casi siempre sin freno en los vagones iban chocando sus paragolpes para llegar a baja velocidad a la entrada de la playa de Temperley. Por las noches en verano, cuando el vidrio de la ventana de mi pieza permanecía abierta se escuchaba el patinar de las locomotoras de los cargas hacia Cañuelas y al final el silbato de la locomotora que empujaba, avisando que dejaba de hacerlo. En verano, el ruido ensordecedor de la pasada de un tren expreso a Mar del Plata era algo sorprendente.

A veces yendo al centro de la ciudad de la mano de mi madre o en compañía de mi padre, cruzando el paso a nivel de la estación, tenía la suerte de toparme con alguno de aquellos trenes.



Tren llegando a Adrogué (década del 50).

Sabía de otros trenes por que por las noches, cuando el viento soplaba del lado del río, traía consigo el silbato lejano de una locomotora que no era como el sonido de las del Roca, era casi un lamento que años después supe, eran las suecas o alemanas del Provincial.



Tren eléctrico del Mitre en estación Retiro.

Supe también del Sarmiento en viajes a Liniers para visitar a unas tías y del Mitre en inolvidables paseos con mi padre al Tigre, dos ferrocarriles eléctricos que entre trenes sin locomotoras, dejaban ver una que otra locomotora de vapor, casi como las del Roca.

De a poco me fui enterando que el Roca, mi ferrocarril, era sumamente extenso. Llegaba hasta la Patagonia pasando por lugares tan lejanos para mí como Bahía

Blanca, Patagones y otros de los que había oído hablar como Olavarría o Tandil.



Estación Temperley (década del 70).

Temperley, la primera estación desde Adroque hacia Plaza Constitución, era un pequeño mundo ferroviario casi a mi alcance. Allí se dejaban ver unos pequeños coches metálicos que cubrían la combinación entre los trenes de vapor y coches de madera que iban y venían desde Constitución a los ramales de las vías Monte Grande y Varela, destinos extraños para mí.



Coche motor Drewry .

En general mis trenes eran de vapor con grandes coches de madera, divididos en primera clase la parte de adelante del tren que venía de adentro con un compartimiento de correo junto a la locomotora y segunda clase la parte de atrás con un furgón de encomienda al final del tren. Llevaban al costado una chapa con un código que indicaba el trayecto de la formación y de noche un farol de kerosene con luz blanca adelante y roja hacia atrás.



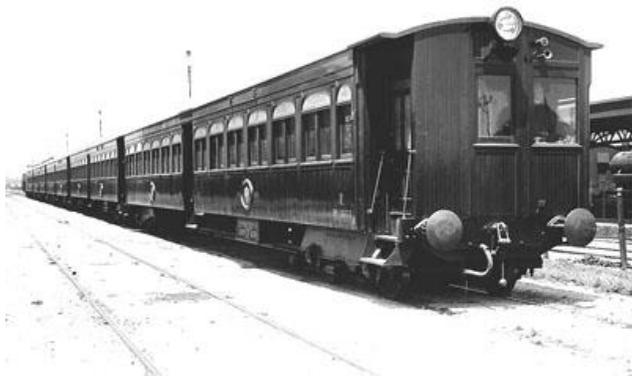
Típico coche de primera clase con correo.

Hasta fines de los años 50 se podían ver en las vías del Roca, gran cantidad de locomotoras de vapor, locomotoras tanque para la maniobra y los trenes locales y con tender para la carga y trenes generales.



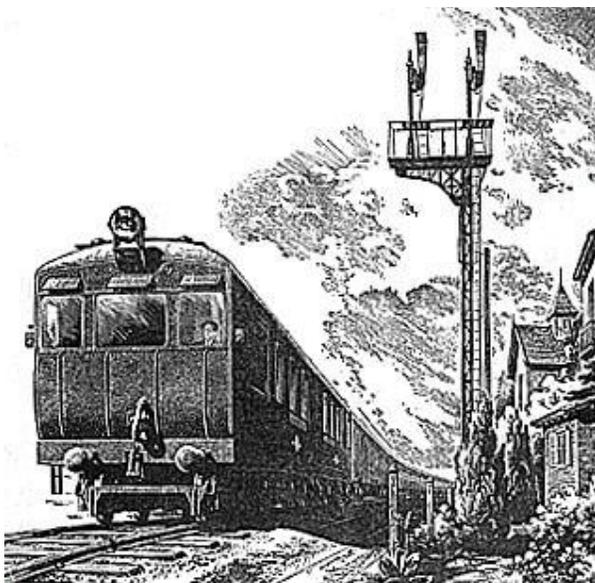
Tren de pasajeros local con locomotora clase 8E.

Había también un par de trenes “eléctricos” compuestos de coches de ambas clases con motores de tracción mas un vehículo de dos unidades articuladas en el extremo lado sur con motor diesel y generador de



Cabina de conducción de tren con usina eléctrica.

energía eléctrica para alimentar los motores de los coches y al final, del lado que miraba hacia Constitución, el último coche tenía una cabina de conducción. Sumamente ruidoso el motor diesel y con una aceleración muy superior a los trenes de vapor, viajar a Constitución en ellos, era una experiencia digna de recordar.



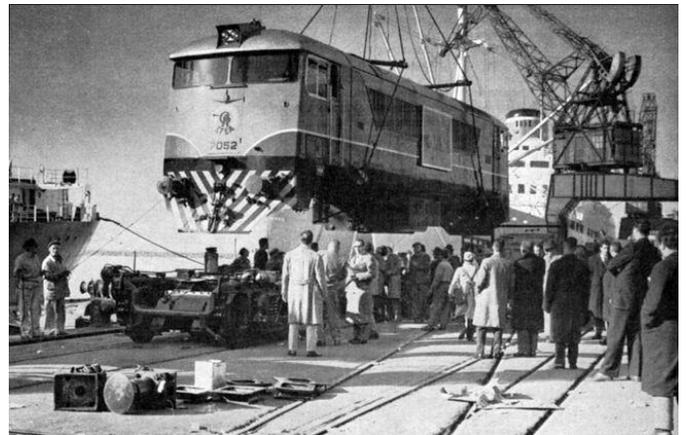
Dibujo de un tren con usina eléctrica.

Las primeras locomotoras diesel que llegaron al Roca para ir modernizando la tracción, fueron las Baldwin que entraron en servicio en trenes generales y carga a partir de 1953 pero que se veían poco por el Gran Buenos Aires ya que estaban destinadas a trenes al sur de Olavarría con base en Bahía Blanca.



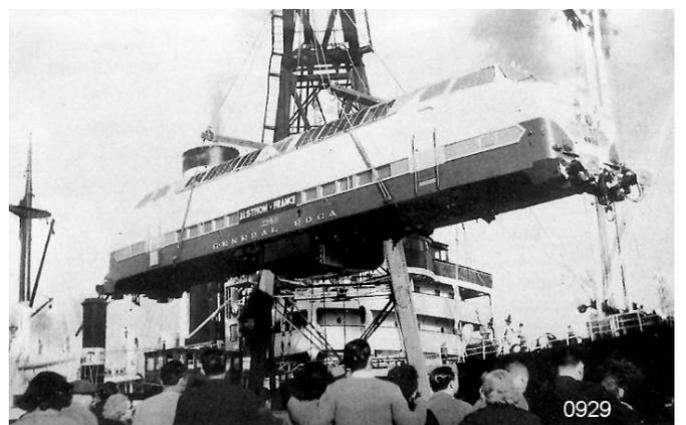
Tren general con locomotora Baldwin (años 70).

En el 57 llegaron las Cockerill, fabricadas en Bélgica bajo licencia de Baldwin resultaban mas versátiles por tener doble comando y circulaban con trenes generales expresos tanto en el sur como en la sección Buenos Aires.



Tren con locomotora Cockerill en Las Flores (años 80).

Ese mismo año llegaron las Alstom, locomotoras francesas que resultaron en ese momento, ser las mas potentes de los fcc argentinos, sin embargo con una mecánica compleja y alejada de los estándares americanos que se imponían en nuestro país, se las fueron relegando a trabajos mas modestos.



Desembarco de loc. Alstom en Pto. Buenos Aires.

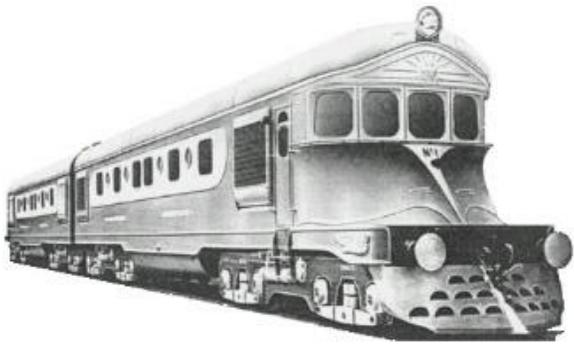
Casi todos los coches en servicio en el Roca de aquellos años eran de madera con chasis de acero remachado.

En 1951 vinieron al Roca los coches Budd americanos para formar el tren “El Marplatense” traccionado por dos



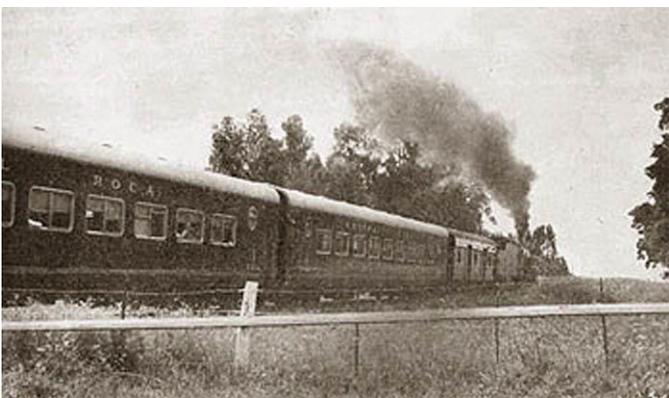
Coches del tren El Marplatense en Plaza Constitución.

Locomotoras construidas por el Ingeniero Sacaggio en los talleres de Liniers del FC Sarmiento, donde comenzaba a funcionar una fábrica de locomotoras llamada FADEL (Fabrica Argentina de Locomotoras), Si bien el Marplatense corrió también con locomotoras de vapor provistas de compresor e incluso las Alsthom cuando eran nuevas, yo solo lo vi en esos años con FADEL.



Locomotora FADEL del tren El Marplatense.

Entre los años 1952 y 1954 llegaron al país los coches metálicos holandeses marca Werkspoor, había de primera y segunda clase, coches semi pullman con aire acondicionado, coches restaurantes, y además furgones y vagones postales. Prácticamente todos los trenes de pasajeros de vía principal se armaban con coches holandeses.



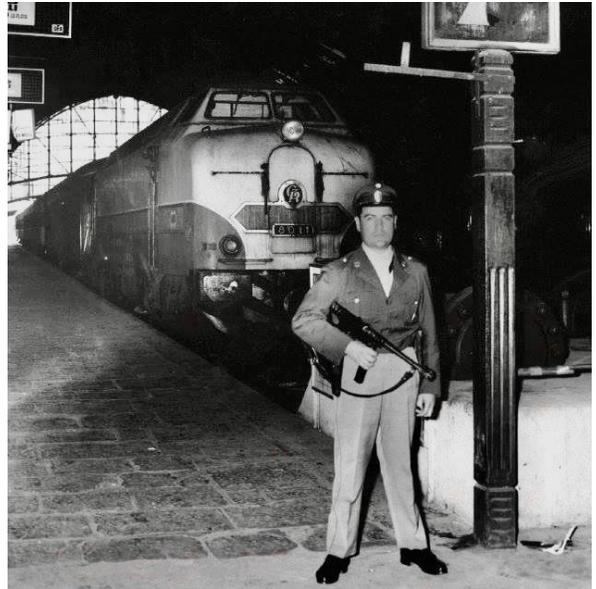
Tren general con coches Werkspoor.

En general yo solo los veía pasar, hasta mediados de los años sesenta solo había viajado en un tren general de Constitución a Rauch y llevaba solo coches de madera.

Con la década del 60 llegaron los grandes cambios en los ferrocarriles de La Argentina, Hasta entonces el ferrocarril inglés que había dejado de modernizarse desde la segunda guerra mundial, en manos del Estado argentino, lentamente se iba degradando y su déficit aumentaba en igual proporción. Salvo un puñado de

locomotoras y coches modernos, el resto estaba terminando su vida útil, a partir de entonces, seguir manteniendo material rodante y vías obsoletas aumentaría geométricamente el déficit de los ferrocarriles.

Entre 1960 y 1961 se hicieron los estudios del llamado Plan Larkin que determinaron la renovación de las vías principales, el material rodante obsoleto y la clausura y levantamiento de 14,000 kilómetros de vía sobre un total de 44.000. A raíz de ello los sindicatos ferroviarios iniciaron un paro que duró 42 días.



Tren con Alsthom custodiado en La Plata.

Recuerdo haber visto algún tren circulando con personal militar entre Constitución y Burzaco, con una locomotora Cockerill en cada punta, para evitar maniobras, yendo y viniendo por la misma vía.

La consecuencia del paro fue la paulatina pérdida de la mayoría de los cargadores que desde siempre transportaban por ferrocarril, a partir de entonces se perdió la hacienda, el pescado de Mar del Plata, parte de la fruta de Río Negro, buena parte del vino de Mendoza, la leche y la mayoría de la carga perecedera de alto costo que ayudaba a solventar el déficit ferroviario, los cargadores debieron recurrir al camión y finalmente se quedaron con ese medio de transporte que resultaba mas confiable. Desde entonces, el ferrocarril ya no fue el mismo.



Coche Werkspoor de segunda clase para línea general.



General Electric U13C. marrones y verde para el Urquiza y amarillas, rojas y gris para el Roca.

La década del 60 comenzó con un panorama funesto, mientras se negociaba la compra de nuevo material rodante, se incrementaba la cancelación y atraso de trenes urbanos por falta de locomotoras y mal estado de coches. Tuve oportunidad de viajar a Constitución en un tren a vapor con tres coches de madera y un vagón a la cola para llevar pasajeros, era común que los trenes se pasen de las plataformas por mal funcionamiento de los frenos y alguna vez en Adrogue paró un tren general que venía levantando pasajeros locales.



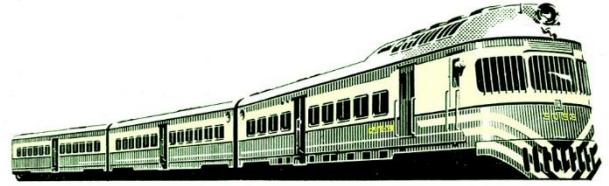
Viajar a la hora pico, una pesadilla.

Pero en 1962 llegaron las primeras locomotoras diesel eléctricas para el servicio urbano, eran las General Electric U13C 0Km y me enteré por que vi pasar una liviana por Adrogue hacia Burzaco con un tambor de 200 lts. en la pasarela y varias personas en la cabina. También llegaron los primeros coches Japoneses con aire acondicionado para los trenes generales y uno de ellos se expuso en la plataforma 1 de Constitución. Volviendo del colegio a la tarde, con Jorge Cerigliano lo vimos abierto y con sus luces encendidas, lo recorrimos por dentro, era algo nunca visto por nosotros, quedamos gratamente impresionados.



El coche semi pullman marca Hitachi tal como llegó.

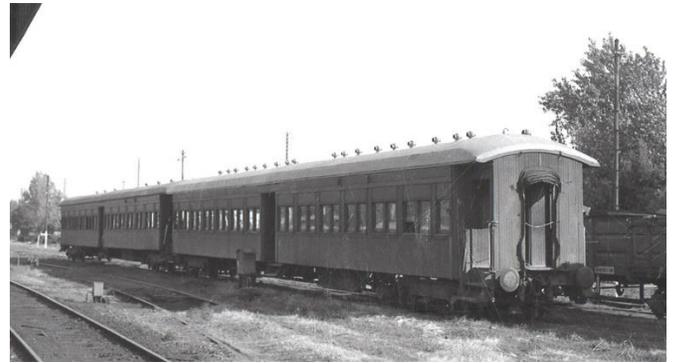
También empezaron a aparecer los coches motores Fiat en remplazo de los veteranos Drewry, por lo que el depósito Diesel Temperley y las playas laterales de la estación se fueron colmando de estos trenes decorados en verde y crema que exhibían un confort y velocidad inéditas en nuestros trenes.



Tren Diesel Fiat de tres coches.

Y finalmente en la playa de Kilo 5 comenzaron a verse trenes de coches metálicos flamantes que provenían de la planta de Materfer en Córdoba.

Al principio eran solo de primera clase, con asientos tapizados en color verde, circularon acoplados a coches de madera que lo hacían como de segunda, hasta que al año siguiente empezaron a llegar los Materfer de segunda clase.



Playa de Temperley, coches para tren de combinación.

Con los últimos coches de madera que quedaban, se armaron trenes de combinación para las vías Varela y Monte Grande, el resto de ellos fue desmantelado en distintas playas del Roca y del Sarmiento.



Materfer de primera clase para trenes locales.

Si bien el nuevo material rodante vino a cumplir una imperiosa necesidad, los coches Materfer para la sección local fueron una enorme decepción. Resultaron ser incómodos, muy fríos en invierno y calurosos en verano a pesar de los ventiladores de techo que duraron muy poco. Las ventanillas se trababan sin posibilidad de abrirlas o se cerraban solas sin que se puedan mantenerlas abiertas. Con las puertas corredizas de los compartimientos ocurría lo mismo y las puertas exteriores dejaban de cerrar a medida que la carrocería autoportante de estos coches, se iban deformando. Para

mas mal, tenían una aislación en el entretecho que era altamente combustible y un sistema de regulación eléctrica que hacía calentar los cables entre la aislación que terminaba tomando fuego y quemando el coche. Desde su puesta en servicio, comencé a extrañar el confort de los antiguos coches de madera.

Los nuevos coches de segunda clase, con tapizado color marrón, tenían una fila de dos asientos de un lado y del otro lado de tres, cosa que dejaba un pasillo extremadamente estrecho, y estaban tan juntas las filas que si el que viajaba del lado ventanilla tenía que bajar en una estación intermedia, debían pararse los tres en el estrecho pasillo ya colmado de pasajeros y luego intentar llegar a la puerta cosa prácticamente imposible. Al poco tiempo todos esos coches, los de primera y los de segunda se reclasificaron como clase única y se retiró el tercer asiento de la fila.

Con la llegada en 1964 de los coches Materfer para trenes generales, algunos holandeses de segunda pasaron a la dotación del servicio urbano, intercalados en las formaciones para dotar a los pasajeros de baños mas accesibles ya que las formaciones de Materfer locales tenían un solo baño en el furgón. El problema entonces fue que los holandeses tenían puerta de acceso muy estrechas, poco aptas para el servicio local, por ello a un coche se le abrió un vestíbulo con puertas en el medio, a modo de prueba, pero la idea no prosperó.



Coche Holandés modificado en formación local.

Las 45 locomotoras diesel eléctricas General Electric U13C que entraron en servicio a partir de 1962 fueron cumpliendo el kilometraje para entrar a reparación general lo que obligó al ferrocarril a destinar algunas Cockerill al servicio urbano y luego a recuperar 15 locomotoras de vapor clase 8E para reinsertarlas en el servicio. Una vez finalizada la emergencia algunas de estas locomotoras quedaron por un tiempo en la maniobra junto a las 8A y 8D.

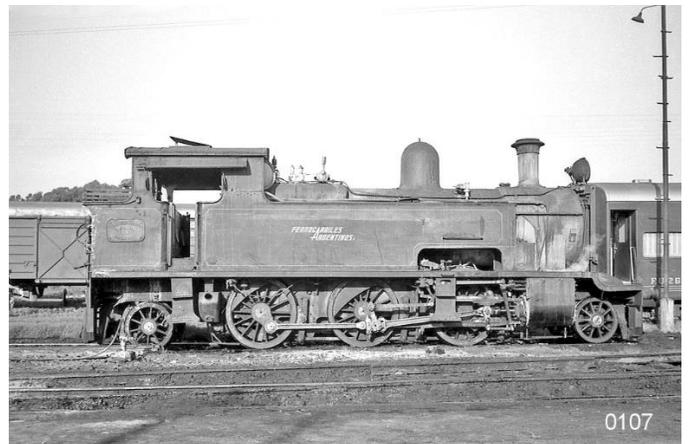


Locomotoras 8E radiadas en Tolosa.



Clase 8A, pilota en Plaza Constitución.

Las locomotoras de maniobra desde tiempos del Ferrocarril del Sud eran las 8D que hasta entrada la década del 70 podían verse en la playa de Kilo 5, Bullrich, en la cochera de Kilo 4 en Sola, en Casa Amarilla y en Remedios de Escalada.



Clase 8D en Kilo 5.

A partir de 1963 comencé a viajar de lunes a viernes entre Adrogué y Constitución y de allí en el subte D que en esos años tenía su terminal en un pequeño andén a la izquierda y al fondo de la línea C, me encontraba en Temperley con Jorge Cerigliano e íbamos juntos al colegio, así fue que una tarde, volviendo, vimos en la plataforma 2 el flamante coche Pullman Hitachi.



Aprovechando el abono, los sábados salíamos a contemplar el movimiento de la estación cabecera y a conocer otras estaciones en Buenos Aires. Así conocimos mucha gente que nos fueron enseñando acerca del ferrocarril, en la mesa Plaza que era la oficina de asignación de locomotoras y personal de la sección urbana, conocimos al jefe, el Señor Escanda que nos explicaba como era el movimiento de trenes en la estación e incluso subíamos a las U13 mientras maniobraban entre las plataformas, las zanjas, la cueva y la playa. Conocimos también a varios maquinistas, uno de ellos estaba diagramado los sábados con Alstom a Villa Elisa y vuelta, Yo hacía de maquinista de ida y vuelta,

experiencia inolvidable. Otras veces con “Rabanito” y su socio, dábamos con Jorge, la vuelta en la vía circuito. Una mañana yendo al colegio, locomotora de vapor 8E y coches de madera de primera clase, comentábamos con Jorge alguna curiosidad de la locomotora y un Señor que viajaba junto a nosotros, muy elegante, de traje negro con chaleco y bastón, nos pregunta; Uds. Saben cual es la locomotora mas potente del Roca? En realidad no supimos que contestarle, hicimos el resto del viaje charlando animosamente y al llegar a Plaza, nos dio su tarjeta, Vengan a visitarme a Banfield, nos dijo. Podemos seguir esta interesante charla en casa tomando té con torta. Era el Ingeniero Livio Dante Porta.



Locomotora sueca del Provincial en estación La Plata.

Aquellas locomotoras eran las que me intrigaban con su extraño lamento cuando de chico las escuchaba por las noches que soplab el viento del lado del río.



Coches, vagones y furgones en Temperley.



Interior coche local de madera (foto R. Campbell).

Al descender del tren en Constitución una mañana de febrero de 1964, escuché un gran alboroto y griterío. Estaba entrando el primer tren con pasajeros que habían salido ilesos del accidente del tren Luciérnaga en Altamirano. A la tarde, en La Razón con grandes titulares y fotos se informaba sobre los detalles de aquel, el peor accidente en vías del Roca. Desde entonces y luego de ver muchas muertes en los rieles, tengo asociada la imagen del ferrocarril con la tragedia.

Entre aquellos paseos ferroviarios de los sábados, alguna vez pasamos el día recorriendo Retiro y sus tres estaciones. Entre ellas la que mas me motivó, fue la del Belgrano, con sus locomotoras Diesel que me resultaban raras y sus “pilotas” Kitson, moviendo coches y vagones.



FC Belgrano, pilota Kitson en la playa de Saldías.



Hall de la estación Plaza Constitución.

Hasta ese entonces nunca había salido en tren de la sección urbana con excepción de aquel viaje a Rauch cuando era muy chico. Es cierto que algún sábado fuimos a conocer Cañuelas, Altamirano, la vía Quilmes y Varela hasta Tolosa y La Plata, incluso mas de una vez llegamos a San Francisco Solano o la parada Pasco para seguir viaje a la ciudad de La Plata con un tren del Provincial.

La seguimos en el N° 2  
Hasta la próxima.