



Ferrocarriles y Elevadores Depietri



MDT - Trenes



Revista TRENES

Una realización de MDT Editores
Desde 1970 en la historia del riel

Director

Carlos A. Pérez Darnaud

Editor

Angela M. Novoa

STAFF

Horacio Máspero
Jorge E. Kelsey



*Locomotoras abandonadas en San Pedro.
Estas fueron compradas por Ferrocarriles y elevadores Depietri al
Ferrocarril Midland de Buenos Ayres.
Fotografías de Jaime Atkinsons*



MDT - Trenes

© 1998-2006

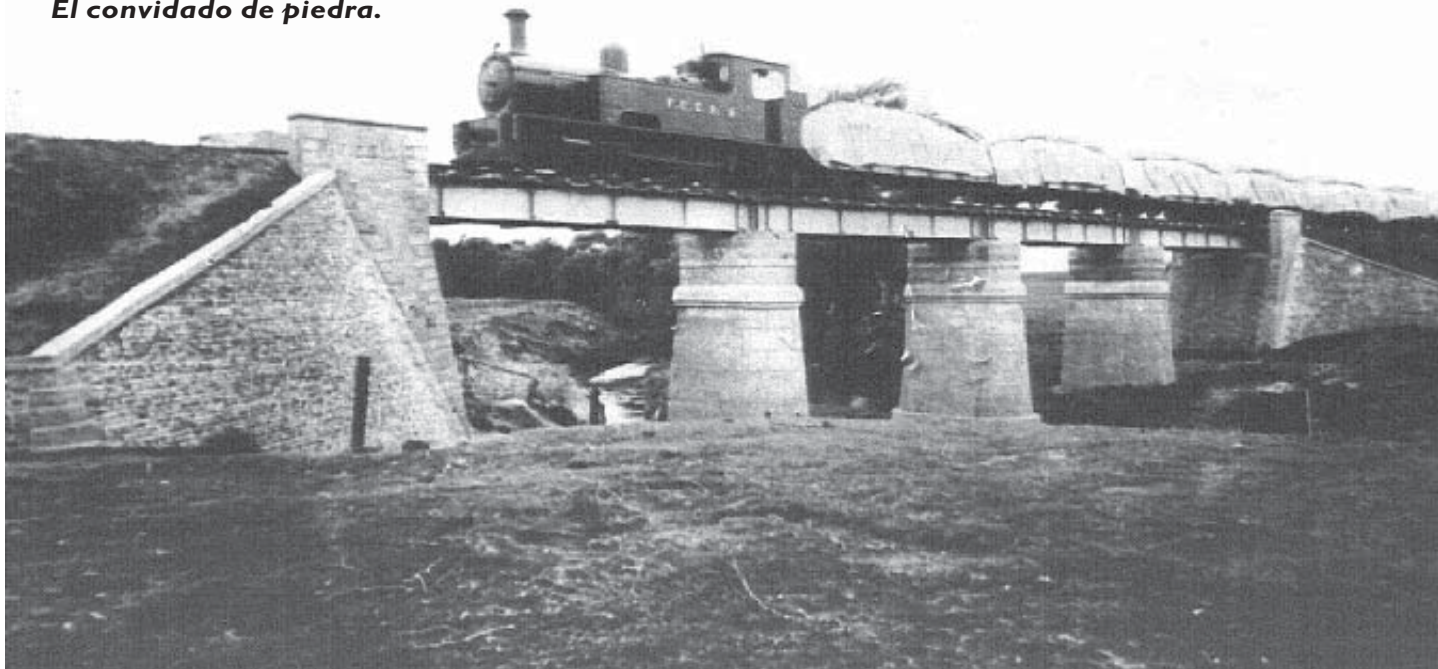
Condarco 2069
1878 Quilmes Argentina
Tel: 054-011-4253-8017

email: mdttrenes@yahoo.com
Sitio web: <http://mdttrenes.tripod.com>

Nota publicada en la revista MDT-Trenes
número 11 de Mayo de 1997

Depietri

El convidado de piedra.



Tren pasando sobre el puente del río Tala en dirección a San Pedro

Conocemos de memoria la saga de los grandes ferrocarriles. Sabemos cuándo construyeron las diferentes líneas y ramales, cómo se desarrollaron y, hasta recordamos los nombres de quienes fueron sus impulsores y dirigentes a lo largo de los años. Leemos con avidez la historia de grandes y pequeñas empresas que con el correr del tiempo se hicieron míticas.

Pero hubo un ferrocarril que aparece en las conversaciones como un fantasma del pasado: Ferrocarriles y Elevadores Depietri.

Eduardo Depietri fue un uruguayo que, ya treintañero era dueño de explotaciones forestales, astilleros, usinas eléctricas, areneras, talleres mecánicos y una empresa de salvamento de buques. Este técnico naval, self made man de los rugientes años 20, pergeñó en 1925 la idea de una red de ferrocarriles económicos que, atravesando la Provincia de Buenos Aires y empalmando con las otras líneas de trocha angosta, sirviera como sistema auxiliar de las grandes

redes a las que debía cruzar, manteniendo una dirección transversal a ellas. El proyecto recibió apoyo de la Dirección de Ferrocarriles de la Provincia de Buenos Aires y de organizaciones privadas.

En Noviembre de 1926, la Asamblea Pro Ferrocarriles Económicos, que se hizo en Tres Arroyos dio apoyo a la propuesta de Depietri, que incluso llegó a proponer comprar el PBA.

La idea era, basándose en la ley provincial 2861 de 1904, de Ferrocarriles Económicos, construir dos redes, una saliendo de Necochea para empalmar con la línea del Ferrocarril Provincial en la zona de Olavarría y la otra, conectando los puertos de San Pedro, San Nicolás y Obligado con Ramallo, Pergamino (Cía. General de Buenos Aires), Arrecifes, Salto (CGBA) e Ingeniero De Madrid (Midland) en el centro-oeste provincial. A través de este sistema de empalmes, la trocha angosta conseguiría acceso a todos los puertos importantes de la provincia, salvo a Bahía Blanca, en algunos

casos cortando camino con respecto a los ferrocarriles principales. Como sostén logístico del sistema, Depietri preveía construir elevadores de granos en los puertos a los que iba a tener acceso.

A partir de 1925, la empresa había comenzado a obtener, decretos provinciales mediante, las autorizaciones para la construcción de las líneas, pero también empezaron los



Estación Kilómetro 42. Eran todas iguales menos una, que tenía baños públicos.



El conflictivo cruce bajo nivel con el FCCA cerca de San Pedro. Aún se puede ver, tapado por la vegetación.

problemas. Los ferrocarriles de capital británico no compartían la idea de las redes auxiliares. Las veían más bien como enemigos que se entrometían en sus zonas de influencia. Después de haberse opuesto tenazmente, el Ferrocarril Sud había terminado por tolerar al Provincial que, con su línea de La Plata a Olavarría era un vecino molesto y ahora veía cómo la invasión recomenzaba en Necochea.

En 1929 comenzó la construcción del tramo Necochea-La Dulce de la Red Sur, pero al acercarse el terraplén a esta estación, el FCS se opuso al cruce y, valiéndose de su poder de presión logró detener los trabajos. Depietri, al ver que la presión había llegado incluso a la Dirección de Ferrocarriles, cuyo apoyo se esfumó sospechosamente, volvió su interés a la red Norte y al ramal que partía del puerto de San Pedro, cuya construcción comenzó en 1932, junto con la planta de elevadores adyacente a la terminal. La línea se completó

hasta arrecifes en 1934, pero el Ferrocarril Central Argentino se opuso a que Depietri cruzara su línea, a pesar de que ya se había construido el paso bajo nivel cerca de la estación San Pedro (FCCA). El ferrocarril británico se negó a otorgar la autorización para que se iniciara el tráfico bajo sus vías. Depietri, entonces construyó un transbordador, cargó una locomotora y cruzó las vías de noche por el camino paralelo a la traza. Al año siguiente el pleito se solucionó y pudieron correr los trenes. Para bajar los vagones desde lo alto de la barranca hasta la costa, se hizo una vía con una pendiente tan pronunciada que éstos llegaban al nivel del río retenidos por un cable y un malacate. También se inició la construcción de un ramal a San Nicolás, pero se llegó a tender menos de un kilómetro de vías.

El material rodante del FCED era de segunda mano, comprado a otras empresas ferroviarias. Consistía en siete locomotoras, cinco coches de pasajeros, cien-

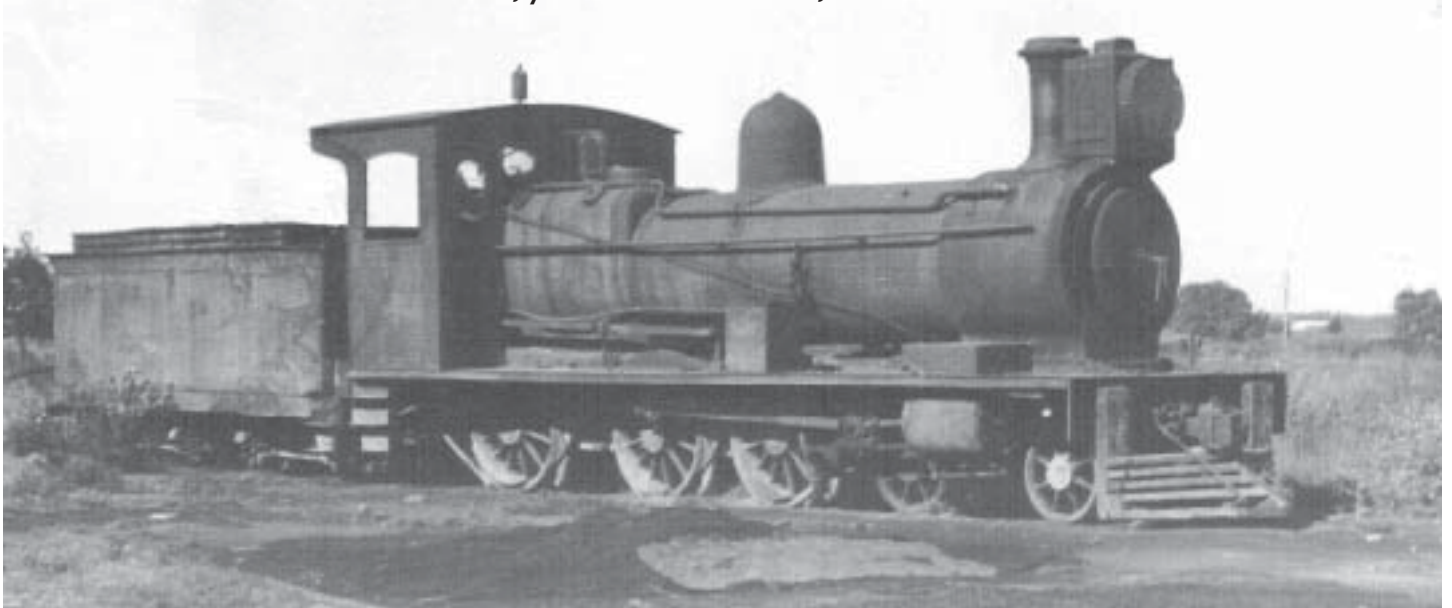
to once vagones, tres autovías y una grúa.

A partir de 1936, el ferrocarril transportó cereales y carga general entre Arrecifes y San Pedro, que fue finalmente el único tramo que se construyó (68Km. de una red proyectada de 1500). Pero, al estallar la guerra, la imposibilidad de conseguir carbón para las locomotoras llevó a Depietri a crear la empresa Bricar S.A., que fabricó briquetas con espigas de maíz, que se usaron como combustible. De todos modos, durante la guerra, el ferrocarril pasó por varios momentos de total inactividad, aunque siguió pagando los sueldos de su personal.

En 1945, el tráfico se reanudó, pero pocos años más tarde aparecerían nuevas dificultades que iban a herir de muerte a la empresa.

La nacionalización de los ferrocarriles, en 1947 encuentra a Depietri negándose a entregar su línea, pero el gobier-

Una de las Kerr Stuart 460/44 ex Midland, ya inactiva en San Pedro, en 1956.





La Orenstein & Koppel 040 y atrás uno de los ténדרes de 4 ejes que se usaban con las locomotoras números 5 y 6.

no de la Provincia le expropia los elevadores de San Pedro, asfixiando así al ferrocarril y, poco después, el 14 de Noviembre de 1949, un decreto provincial declara revocada la concesión aduciendo el incumplimiento del contrato. Depietri justifica la demora en la construcción de las líneas invocando la dificultades puestas por el FCCA, el corte de las vías hecho por Vialidad Nacional en las rutas 9 y 191, cerca de Arrecifes y la tardanza oficial para autorizar la ubicación de la terminal en esa ciudad. El descargo no es aceptado y finalmente, el Estado ordena la incautación de la línea y la inmediata reanudación de los servicios.

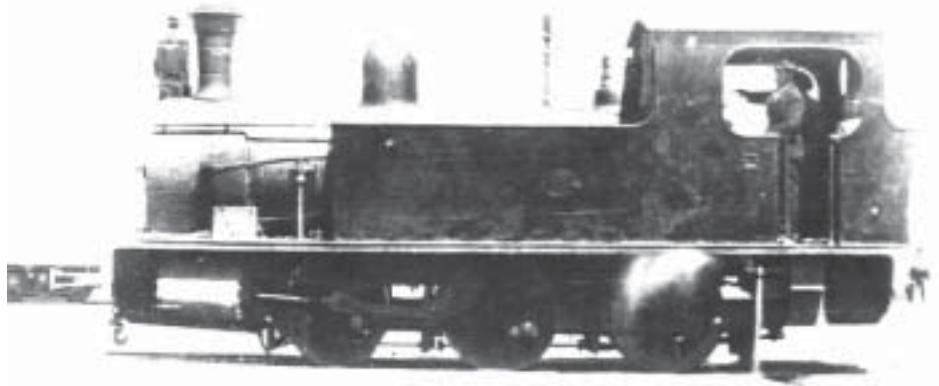
Los trenes jamás volvieron a correr porque el Ferrocarril Provincial no se interesó por los 68 kilómetros de vía distantes 200 de su red y el recientemente creado Ferrocarril Belgrano, cuyas vías se cruzaban con las de Depietri en el Km. 158, donde había incluso un empalme, se desentendió del asunto. Entonces, la División de Electricidad y Mecánica del Ministerio de Obras Públicas provincial se hace cargo de la custodia de los bienes de la empresa. Se nombran dos cuidadores, ex empleados de Depietri y comienza la destrucción. Estos hombres tienen enormes dificultades para cobrar sus sueldos y todo el material e instalaciones toman el camino irreversible del deterioro y el vandalismo.

En 1950, la empresa ITAC alquila la terminal de San Pedro para desembarcar las maquinarias destinadas a la construcción del Viaducto Sarandí. Depietri, mientras tanto, enfrenta algunos juicios por falta de pago de salarios a sus empleados.

En Julio de 1953, el Ministerio de Hacienda, Economía y

morándum del 10 de Febrero de 1954 de la Secretaría General de la Gobernación a la de Hacienda, reflota la idea, pero el estado de abandono de las vías vuelve a desalentar cualquier acción.

Luego de la caída del gobierno de Perón, la Comisión Investigadora del Ministerio de Obras Públicas de la Provincia, revela que el cierre del ferrocarril ha provocado una disminución del 50% en el volumen de cereales despachado desde el puerto de San Pedro y responsabiliza a la adminis-



La número 3 cuando todavía trabajaba en el Midland.

tración provincial depuesta por el mal estado de los bienes que había incautado.

Por esos tiempos, Depietri está empeñado en recuperar

Material Remolcado

- 2 ténדרes de 4 ejes para acoplar a las locomotoras 5 y 6.**
- 3 coches de pasajeros de 4 ejes ex FCCC.**
- 1 coche de 1° clase de 4 ejes usado como vivienda.**
- 3 coches de 2° clase de 4 ejes usados como vivienda.**
- 1 coche vivienda de 4 ejes para la gerencia.**
- 2 vagones cubiertos de 4 ejes.**
- 4 vagones medio borde metálicos de 2 ejes.**
- 3 vagones borde alto metálicos de 4 ejes.**
- 67 vagones medio borde de madera de 4 ejes.**
- 35 vagones borde alto de madera de 4 ejes.**

Vehículos Varios

- 3 autovías con motor Dodge.**
- 1 guinche Ransomes & Rapier**

Locomotoras			
Número	Rodado	año	Constructor
12-13-14	460/44	1908	Kerr Stuart *
5-6	262T	1908/9	Kerr Stuart *
3	060T	1902	Kerr Stuart *
-	040	?	Orenstein & Koppel
* Compradas en 1935 al F. C. Midland.			

su ferrocarril. En 1956 se presenta ante la Comisión Investigadora para solicitar la devolución, con el objeto de reanudar el servicio. Un año más tarde, el Ministerio de Hacienda de la Provincia vuelve a proponer la reactivación como ramal del Belgrano, mientras los dos cuidadores siguen esperando que alguien les pague los sueldos atrasados, y aseguran que son incapaces de evitar la depredación de que es objeto la línea.

El Estado le ofrece a Depietri una indemnización, pero él la rechaza a cambio de que le devuelvan todo para volver a correr los trenes. Al mismo tiempo, la entonces EFEA declara que la línea no le interesa como ramal propio porque la zona está bien servida por el transporte automotor.

En 1958, lo que queda de Ferrocarriles y Elevadores Depietri son sólo ruinas: la casa queda abandonada, las locomotoras, inservibles se abandonan en San Pedro, las instalaciones son desmanteladas, las vías, cubiertas de tierra y malezas son cortadas en varios lugares por la ruta 191, las señales y el sistema telefónico son destruidos y los vagones, oxidados y con sus maderas podridas, quedan diseminados por las estaciones.

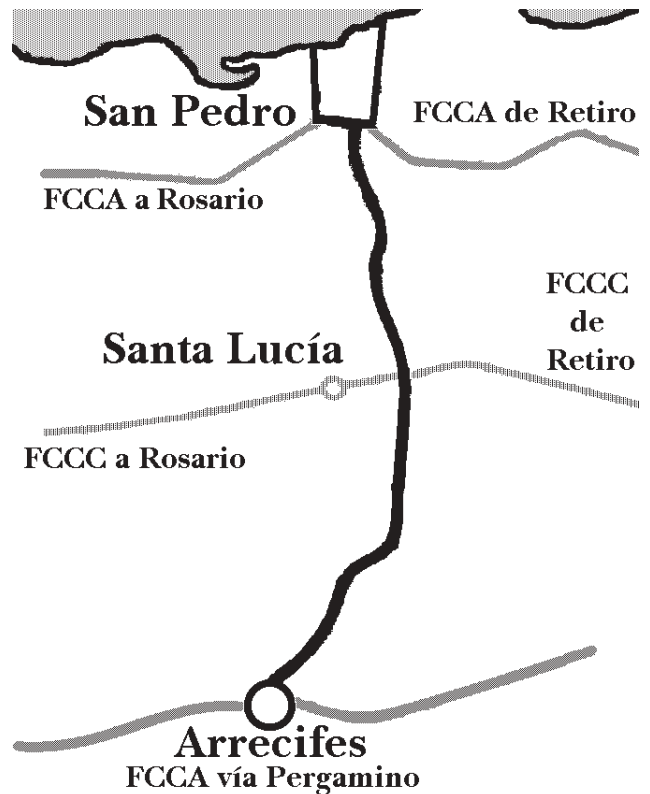
El Sindicato Portuario solicita ese año que se reabra el ramal hasta el Km. 158 como obra complementaria de la proyectada ampliación del puerto de San Pedro, pero tampoco se llega a nada concreto.

Con dirección en 25 de Mayo 551 Capital, la empresa Ferrocarriles y Elevadores Depietri lleva a cabo una reunión de directorio en 1967, presidida por Eduardo Depietri, quien informa que el Estado Nacional ha devuelto los bienes a la sociedad, pero que éstos sólo sirven para ser rematados como chatarra.

Finalmente la firma se disuelve y queda pendiente el pago de una indemnización por todo lo destruido y robado, que se hace efectiva en 1975, cinco años después de la muerte de Depietri.

En esos años se levantaron las vías y se vendieron los terrenos e instalaciones. En el puerto de San Pedro, sobre la

barranca, pervive el edificio de la terminal y detrás de éste, la casona de la familia soporta los años de abandono. A la vera de la ruta 191 han quedado las estaciones, habitadas hoy por descendientes de ex empleados del ferrocarril. Son los restos visibles de una aventura personal que naufragó entre las dificultades impuestas primero por las grandes compañías ferroviarias, cosa en todo caso comprensible, y luego por la indiferencia o animadversión de los gobernantes, algo desgraciadamente muy común en un país como el nuestro, que primero le tira piedras al que quiere hacer cosas y después de muerto, le pone su nombre a una plaza a la que jamás le corta el pasto.



Una de las estaciones del FCED en plena época de cosecha

