

Rio Turbio



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

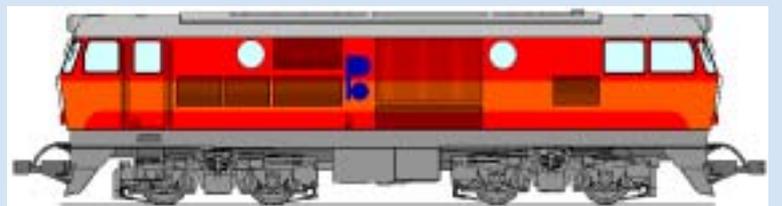
STAFF

Horacio Máspero
Jorge E. Kelsey

Colaboraciones

Darío Saidman
Edgardo Somoza
Ing° Juan Leis
Oscar Alexis Boichetta

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



MDT - Trenes

© 1998-2001

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

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

RIO TURBIO

Por Edgardo Somoza



Locomotora 005 maniobrando en Punta Loyola en Enero de 1997.

El combustible que signó el siglo XIX fue el carbón. Los ferrocarriles, barcos, faroles de alumbrado y más tarde las usinas eléctricas lo consumieron en enormes cantidades. Su imperio tenía como base la máquina a vapor, primera forma de producción de fuerza que no dependía del viento, las corrientes de agua ni los animales. El carbón fue el motor de la economía mundial hasta que, primero el petróleo y luego otras formas de energía le quitaron el reinado.

Nuestro país también necesitaba carbón, pero no se explotaba ningún yacimiento y todo el que se consumía venía desde Europa. Como en el resto del mundo, el auge de los ferrocarriles y la generación eléctrica requirieron más y más carbón, que comenzó a llegar en gran escala desde Gran Bretaña. Los grandes ferrocarriles construyeron instalaciones portuarias que recibían el combustible y lo distribuían a lo largo de las propias líneas para abastecer a las locomotoras y a otros consumidores.

Esto, además de significar una constante erogación de recursos, planteaba grandes problemas logísticos y por eso el Ferrocarril Sud se dedicó a buscar carbón en el país y lo encontró en el Neuquén, pero por diferentes razones, no era posible o económicamente viable explotarlo.

Abandonada la idea de usar carbón nacional, los ferrocarriles se fueron pasando gradualmente al consumo de petróleo, que había sido descubierto en Comodoro Rivadavia en 1907. De todas maneras, el carbón se siguió utilizando en grandes cantidades en la generación eléctrica y en muchísimas calderas industriales. Si por un lado, las locomotoras consumían cada día más petróleo y menos carbón, el crecimiento del consumo eléctrico requería anualmente más combustible sólido.

Pero en 1939 estalló la Segunda Guerra Mundial y los envíos de carbón desde Gales se redujeron casi a cero. Entonces el Gobierno Argentino reguló estrictamente el consumo, o mejor dicho lo racionó durante todo el período bélico; las cosas se pusieron bastante difíciles, aunque la producción petrolera creciente pugnaba día tras día para balancear la situación.

Así las cosas, se decidió la explotación del ya conocido yacimiento carbonífero de Río Turbio en el Sur de Santa Cruz, pero el proyecto se dilató en el tiempo y no fue sino hasta 1950 que llegaron a Río Gallegos los primeros hombres que iban a internarse en el continente para llegar casi hasta el Pacífico y plantar las primeras instalaciones rudimentarias del futuro complejo minero.

En aquellos días, entre las costas del Atlántico y el yacimien-

to de la cordillera de los Andes había un desierto cruzado por caminos que no eran más que sendas pedregosas. Para poder llevar el mineral hasta el mar se pensó en principio en tender una vía férrea hasta el pueblo de Puerto Santa Cruz. Poco a poco se fue levantando el campamento minero y comenzó la explotación. Para empezar a trabajar, la División Combustibles Sólidos de YPF, que entonces era la dueña de la mina, compró en Inglaterra un lote de 100 camiones volcadores a vapor Sentinel que la gente terminó conociendo como «los Chuffy». Más tarde las cartitas se barajaron de nuevo



La 107 tirando de uno de los últimos trenes a vapor en el paraje Las Buitreras.

Foto: Oscar Boichetta

**Dos Mitsubishi con un tren de 136 vagones,
pasando por el kilómetro 34 en 1978.**

Foto: Oscar Boichetta



campamentos para cuadrillas y, a partir de un grupo de cien casas para el personal, nació el pueblo de 28 de Noviembre, cerca de la mina. Para transportar a la gente se armó un servicio local con siete paradas y once trenes diarios, para el que se usaron algunas Henschel recuperadas de la siberia y reparadas en Astarsa, acopladas a dos coches, con luz de cabecera y miriñaque en el vehículo de cola, que formaban un curioso push-pull a vapor desde el pueblo hasta la planta de depuración de carbón. En realidad, lo que hacían era volver con el conductor mirando para atrás desde la casilla de la máquina.

Hacia un tiempo que la empresa francesa SOFRERAIL venía prestando asesoramiento ferroviario junto con otras firmas galas que lo hacían en el tema minero. Los franceses querían vender locomotoras, pero en 1961 se prefirió comprar otras diez Mitsubishi, aunque modificadas según el diseño de Livio Dante Porta, con combustión a la gasógena, que aumentaba la potencia de los 700 originales a 1200HP al gancho. Las otras máquinas menos una, la 106 se fueron modificando para que tuvieran las características de las nuevas. Más tarde, Porta volvió sobre el tema y modificó la 118 con su sistema de combustión ciclónica.

Esa colaboración con SOFRERAIL dio como resultado la compra de ocho autovías Billard con motores Alsthom V8 refrigerados por aire de 100HP y transmisión mecánica con mando final a cadena, que se utilizaron primero para las cuadrillas de vía y obra y en 1965 algunos fueron a reemplazar a las Henschel en el servicio local pero, poco aptos para la nueva tarea, volvieron pronto a su trabajo habitual en el que se mantuvieron hasta los años 80. El tren local se reemplazó por colectivos y las Henschel fueron a parar a algún desvío donde las chatarrearon un tiempo después. Algunas terminaron desarmadas en el depósito de carbón de YCF

en el Dock Sud.

En esa misma época YCF hizo correr un tren mixto que, dos veces por semana, hacía el viaje desde Gallegos en siete horas, pero después de un tiempo, una línea de ómnibus presionó para que lo suprimieran y al mixto se lo llevó el viento.

Con las veinte vaporeras de 1200HP había potencia como para llevar el tráfico más allá del millón de toneladas de carbón anuales. En esos días comenzaron a nacer proyectos de aumentar aún más la producción, pero una vez que se planteaban, inevitablemente

Un autovía en Ing. Cappa en 1974

Foto: Richard campbell.



entraban en conos de sombras y finalmente eran abandonados.

Uno de esos proyectos, de 1966, fue el cambio a trocha media y la dieselización. Se previeron trenes muy pesados traccionados por varias locomotoras. Uno solo de esos teóricos trenes hubiese podido llevar hasta el puerto un millón de toneladas por año.

También se encargó al ingeniero Misnuik el estudio de la electrificación del ramal, pero eso también quedó en la nada. Más tarde apareció el Plan 3M que apuntaba a la extracción y transporte de tres millones de toneladas, lo que por supuesto requería la repotenciación del ferrocarril con nuevas locomotoras y vagones. Para explorar las posibilidades se le encargó a Porta el estudio de la tracción a vapor y éste produjo tres proyectos de locomotoras articuladas: una Mallet, una Garratt y una especie de cruz de las dos. Eran máquinas de diez y doce ejes motrices, con enorme poder de tracción, que iban a ser fabricadas por AFNE en Río Santiago. Hubiesen sido monstruos espectaculares, mucho más po-

**La 002 en Río Gallegos, maniobrando
con el coche 4103, que ya no se usa.**



Vagón de 22 toneladas para el transporte de carbón.



tentes que cualquier otra máquina que hubiese circulado por nuestro país y en muchos otros. Y en trocha de 75cm.!!

Para estudiar la posibilidad diesel se convocó al legendario José Vittone, que había sido el jefe de mecánica del viejo Provincial de Buenos Aires y mentor de los coches motores Sulzer y las

Prototipo de vagón para carbón que no prosperó y terminó convertido en tanque auxiliar.



primeras English Electric. Vittone propuso retomar un proyecto del ingeniero Cappa, que en los albores de la empresa pensó usar pequeñas locomotoras de 250HP acopladas en múltiple de a cuatro, pero todo esto se fue derecho al archivo cuando la política energética argentina priorizó el consumo de gas natural y el carbón santacruceño sólo tuvo como consumidor a la usina térmica de San Nicolás y alguna otra aplicación marginal.



Uno de los vagones cubiertos de 32 toneladas, que llaman la atención por su largo.

Mucho de lo que se había hecho en el RFIRT se había debido a Oscar Boichetta, antiguo ferroviario del Urquiza, que un día de 1960 llegó a Gallegos con un contrato de seis meses y se terminó quedando más de treinta años.

Boichetta en 1980 encaró de nuevo el camino diesel-eléctrico y se dirigió a General Motors, donde le contestaron que con trocha de hasta 90cm se prendían, pero con menos que eso no les interesaba. Sin embargo General Electric recogió el guante y propuso una locomotora que habían hecho para Sudáfrica con trocha de 60cm. y 650HP. Boichetta les retrucó con una U12 con unos bogies A1A basados en los de la máquina sudafricana, que tenían los motores delante de las ruedas, conectados a los ejes vía una cascada de engranajes. A los norteamericanos les gustó la idea, aunque todo terminó otra vez en un cajón.

Pero apareció un nuevo plan 3M, de donde salió el tema de trasladar el puerto a Punta Loyola, sobre un proyecto inicial de

más largos, después instalar las agujas de cambios para la trocha métrica y finalmente parar el ferrocarril durante veinticinco días para correr el riel hacia afuera. Se tenía pensado, mientras se iba haciendo la obra, cambiar los bogies de algunos vagones y tener las locomotoras diesel listas para trabajar en la nueva vía que, a

diferencia del proyecto de trocha media, no iba a requerir modificar los radios de curva. Pero ya la empresa había entrado en la decadencia final y tampoco pasó nada.

El último intento por cambiar las cosas fue un plan de 1986 para dieselizar, incorporar las comunicaciones por radio y construir vagones de 32 toneladas. Se hizo un prototipo de vagón carbonero en COMSAL de San Antonio Oeste que tiempo después fue convertido en tanque y además se construyeron doce cubiertos parecidos a los Buriasco de la trocha angosta, aunque proporcionalmente más largos. Pero otra vez aparecieron las indecisiones y las cosas queda-

ron a mitad de camino.

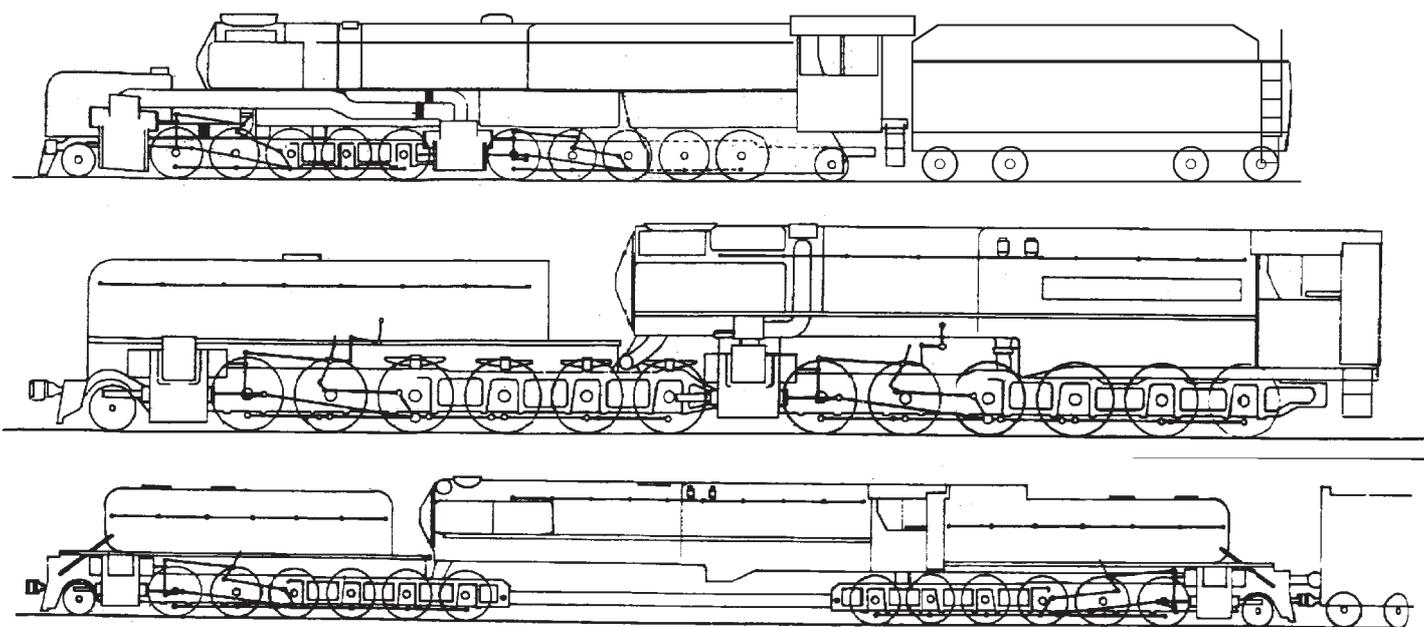
En los años posteriores, tanto la mina como el ramal se fueron deteriorando día a día, aunque después de tantas idas y venidas comenzó la construcción del ramal a Punta Loyola, que avanzó a los tumbos, hasta que hace tres años el Gobierno Nacional tomó la decisión de ofrecer la empresa en concesión a algún operador privado.

Los nuevos dueños, bajo el nombre de Yacimientos Carboníferos Río Turbio, se hicieron cargo con un contrato de provisión a la central de San Nicolás a precio subsidiado, única forma de que la mina siga trabajando y así evitar el cierre y la segura catástrofe que sería el despoblamiento de toda esa zona cordillerana. La salvación para la mina, sin embargo significó la sentencia de muerte de las vaporeras, ya que una de las primeras decisiones de YCRT fue reemplazarlas por diesels, no porque las Mitsubishi no fueran buenas máquinas sino debido a su alto costo de mantenimiento.

RIO GALLEGOS HOY

Aquellos que conocieron la terminal ferroviaria de Río Gallegos seguramente sentirán que hoy allí el viento es un poco más fuerte y frío que en el resto de la ciudad. El silencio sólo se interrumpe cuando el Jumbo de Aerolíneas Argentinas que hace el vuelo transpolar viene perdiendo altura para aterrizar y parece como si ocupara toda la ría, mientras un grupo de chicos juega empujando una zorra destartalada.

Quince de las veinte hermosas Mitsubishi yacen desparpadas alrededor del galpón de máquinas, algunas totalmente despanzurradas y otras enteras pero frías y polvorientas. El propio galpón, con sus puertas batiendo al viento, parece arrasado por un



Los monstruos salidos de la imaginación de Livio Porta. Arriba la Mallet de 10 ejes acoplados, en el medio la de 12 ejes y abajo la Garratt.

Estos dibujos aparecieron en el artículo sobre locomotoras articuladas del número 22 de la revista Ferroclub

bombardeo, con caños perdiendo agua, repuestos tirados y una soledad ominosa. En otro galpón, los dos vagones sanitarios y un coche de segunda clase esperan que el tiempo los termine de destruir. En la playa, dos preciosos coches de pasajeros recién pintados para una exposición que se hizo hace poco, aguantan a pie firme la inactividad y en un pequeño galpón el último autovía, a medio reparar y con un motor Perkins nuevo, descansa entre basura y restos de tabloncitos.

Cuando se hizo cargo YCRT, el ramal a Punta Loyola ya estaba casi terminado y una vez operable, toda la actividad se trasladó al nuevo puerto en la punta Sur de la ría, instalaciones de descarga y carga incluidas. La oficina de Control Trenes se trasladó a

una ubicación provisoria frente al muelle, donde está varado el remolcador a vapor que ya no es necesario.

La empresa no tiene interés en conservar este lugar funcionando y en cuanto las nuevas instalaciones administrativas de Loyola estén terminadas, lo va a abandonar totalmente junto con todo el material que no necesita para trabajar. Esto quiere decir que tanto las máquinas, de las que dos o tres aún pueden volver a funcionar y los cochecitos de pasajeros van camino a la chatarra o al incendio si alguien no los saca en algún momento de la boca del lobo.

PUNTA LOYOLA

El eterno problema del puerto carbonero en el interior de la ría era su poca profundidad y ya en la época en que la empresa aún era administrada por el Estado se retomó el proyecto de trasladarlo a Punta Loyola, donde se puede operar más cómodamente. Para eso, hace algunos años se comenzó a construir el nuevo ramal desde el kilómetro 9 de la línea original. Para hacerlo se levantó parte de los rieles y dos puentes de la línea de Comodoro Rivadavia a Sarmiento en el Sur del Chubut.

En Loyola se instaló un vuelcavagones doble y todo el sistema de cintas transportadoras de acopio y carga de buques. El nuevo puerto era un lugar bastante inhóspito y falto de servicios, así que hubo que poner una usina con tres generadores MAN y ya se está construyendo el edificio de oficinas y el galpón de máquinas.

A más o menos dos kilómetros de la terminal, sobre la costa se ve un viejo velero varado, con su casco metálico totalmente oxidado y los palos caídos sobre la borda, que se muestra fantasmal y solitario en la playa pedregosa.

El patio de maniobras tiene cuatro vías una de las cuales va a la futura fosa para las locomotoras y las otras sirven para maniobrar con hasta dos trenes. Pasando el vuelcavagones hay una larga cola adonde van a parar los vehículos vacíos, que ya quedan formados como para salir para la mina.

Cada día llegan dos trenes cargados y se van dos vacíos, con entre sesenta y setenta vagones. Toda la carga de carbón se pasa a un buque comprado por la

El "colero"



La FAUR 005 en Empalme Km.9 con 59 vagones vacíos rumbo a la mina.



empresa, con capacidad para 16.000 toneladas, que hace el viaje de ida y vuelta hasta San Nicolás en doce días. No hay mucha gente trabajando, pero la actividad es constante y las nuevas diesel siempre están activas moviendo los vagoncitos cuadrados.

LAS DIESEL

Después de tantos intentos fallidos, finalmente el motor de combustión interna sentó sus reales en el tren del carbón, pero acostumbrados como estamos a ver máquinas de diseño norteamericano, las nuevas diesel parecen a primera vista bastante raras a los ojos de cualquiera.

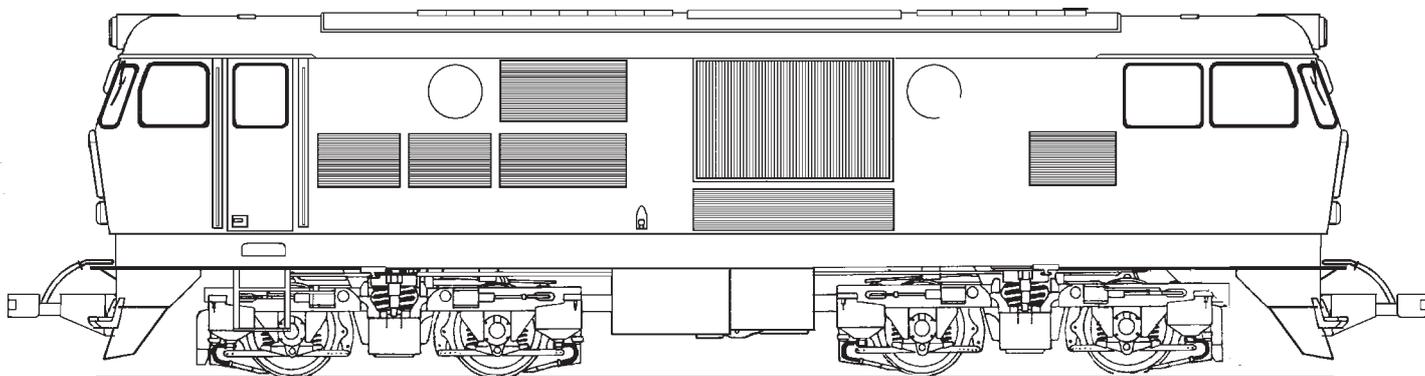
El nuevo operador compró en Bulgaria cinco locomotoras diesel hidráulicas FAUR rumanas, de 1000HP brutos que tienen un aspecto parecido a las ALCO CAF de BAP y SEFEPA, salvo, claro el tamaño que, sin embargo no es tan reducido como uno podría esperar. Son rojas con una franja ancha de color naranja en los laterales y tienen un logo azul con una P y una O, que corresponde a la empresa Poliservicios, concesionaria del complejo, que las numeró 001 a 005.

Para conducir las contrataron gente del Norte (El Norte, en la Patagonia es todo lo que no es la Patagonia) y los antiguos conductores de vapor hacen de pilotos. En este lugar, el que no cono-

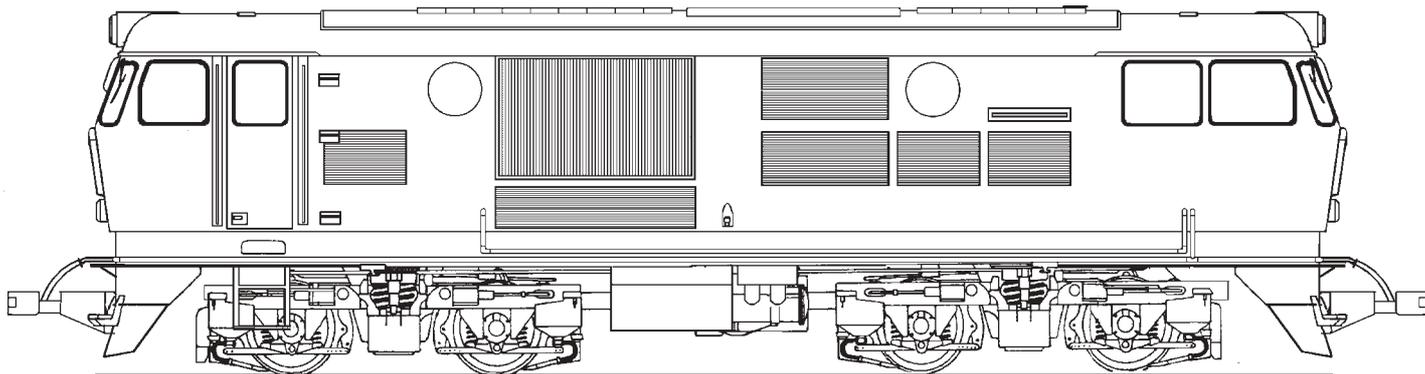


Tirado sobre una chata, un autovía con motor Jeep de cuatro cilindros.

sistema de aire comprimido, se las modificó colocándoles un depresor tipo Roots que primero era impulsado por un motor diesel Lombardini de 60HP, pero finalmente se optó por conectarlo al eje cardánico del generador por medio de correas de goma, mientras que la cañería de vacío corre por afuera a la altura del bastidor.



Las máquinas tienen pequeñas diferencias externas entre sí, quizás producto de modificaciones hechas en Bulgaria. En el dibujo de abajo se ven las cañerías del freno de vacío, que corren por uno de los laterales.



ce el paño, o se queda patinando o se va al paisaje, por lo tanto, de cada yunta uno conoce la vía y el otro la máquina.

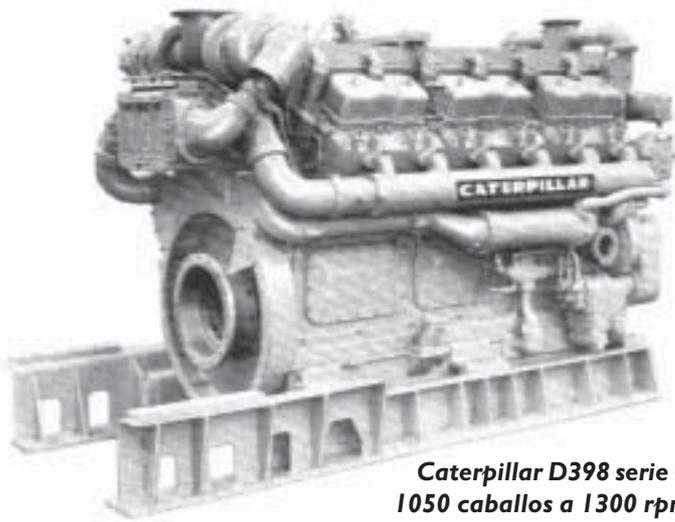
La cabina es bastante cómoda y silenciosa, con un asiento regulable para el conductor, otro plegable en la puerta del tablero eléctrico y una silla para el acompañante. En la sala de máquinas no hay mucho espacio, pero se puede caminar bastante derecho, sobre todo en las que tienen el motor original rumano, ya que en las que recibieron el Caterpillar, los turbocompresores obstruyen algo el paso.

Los trenes tienen freno de vacío en los primeros quince vagones y de ahí para atrás nada. Como las máquinas vinieron con

Para las primeras pruebas, cuando todavía las máquinas no tenían el depresor, armaron trenes con una diesel traccionando y atrás de ella, una vaporera accionando el freno.

El comando es con un volante de 16 posiciones, con la palanca de la reversa justo debajo; a la derecha están los comandos del freno, mientras que las válvulas de la bocina se ubican justo debajo de la ventanilla, en un lugar no muy cómodo de accionar. Las máquinas se muestran bastante forzudas y dóciles y a pesar de ser relativamente anchas para la trocha no cabecean mucho más que cualquier otra.

El tablero de instrumentos, con todas las leyendas en búlgaro



**Caterpillar D398 serie B.
1050 caballos a 1300 rpm.**

tapadas por cartelitos con la traducción, se parece al de los coches motores Ganz 36 y el velocímetro está colgado arriba, en el centro del parabrisas. Sobre la repisa que queda del lado izquierdo está la radio, que todavía se usa poco porque debido a la cantidad de desniveles del terreno, no es muy eficiente para hablar con Gallegos, pero sirve para escuchar AM.

Nuevo despacho de los conductores del ferrocarril del carbón. El volante de control está en el centro de la cabina.

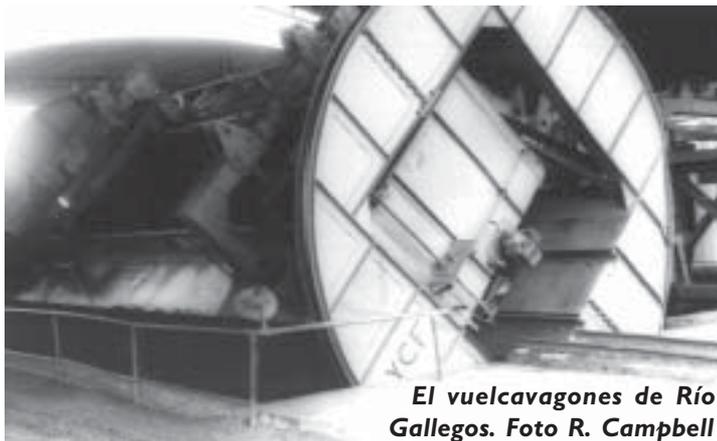


EL VIAJE

Salimos al mediodía desde Punta Loyola con un tren de 59 vagones vacíos, jineteado por Barrientos, ex maquinista de locales del San Martín, que no parece extrañar las RSD16. Chaile, de

Control Trenes nos dio vía libre hasta Piedrabuena. Yendo para El Turbio los vagones de freno no están habilitados así que la ramana se va a tener que encargar de parar la formación todo el camino. La velocidad máxima no supera nunca los 35-40Km/h., pero jamás vamos a circular a menos de 30 salvo tres o cuatro tramos a precaución.

Una vez que cruzamos la ruta 3 aparecen los dos puentes traídos de Comodoro, que fueron modificados para aceptar la nueva trocha. Vamos por una vía recta con una sola curva que se termina en el kilómetro 36, donde estaba la estación Piedrabuena, de la que ya no queda más que la torre del tanque de agua. En este ramal no hay señales y se circula con órdenes de vía libre extendidas por teléfono. Barrientos detiene el tren en el cambio Este, se va con el teléfono portátil hasta la casilla donde están los



El vuelcavagones de Río Gallegos. Foto R. Campbell

terminales y recibe la nueva vía libre hasta Capitán Eyroa, en el paraje Las Buitreras.

La vía se pone más sinuosa para empezar a superar las elevaciones del terreno. El río Gallegos, que nos va a acompañar casi todo el viaje, aparece del lado derecho mostrando en sus orillas el único color verde intenso que vamos a ver en todo el día. En una de las cuestas, saludamos a una cuadrilla de Vía y Obra que, comandada por Nieto, estuvo reparando las consecuencias de un descarrilo reciente. El cielo está claro, no hay mucho viento (Poco viento en la Patagonia equivale a una ventolera de órdago en la Pampa Húmeda) y hace cierto calorcito.

Tenemos vía libre hasta Ingeniero Cappa en el kilómetro 136, donde vamos a cruzar un tren cargado. Seguimos viaje, pasando por los característicos cascos de las estancias patagónicas, siempre con el río a la derecha y la ruta 40 apareciendo y desapareciendo a la izquierda. Desde las estancias nos saludan y los avestruces y guanacos huyen despavoridos al paso del tren. Cada tanto hay que sacar la cabeza por la ventanilla para ver en las curvas si nos sigue el tren, con el vagón colero pintado de rojo y blanco, que lleva un receptáculo con una batería que alimenta dos pequeñas luces rojas para verlo de noche.

Paramos en el cambio de entrada de Ingeniero Cappa y desviamos el tren a la vía segunda, al final de la cual hay un vagón cargado que tuvo problemas con un cojinete y fue "diferido" hasta que vengan los de mecánica y lo reparen. Cappa fue en los años de oro del ramal, el lugar donde vivían las cuadrillas de vía y obra; parece un pequeño pueblo, hoy abandonado, con dos casas y una gran construcción que en sus buenas épocas tuvo video, mesa de Ping-Pong y una comodidad que hacía olvidar el rigor del clima invernal.

Un rato después aparece el tren cargado que viene bajando con sesenta vagones hasta el tope de carbón. Saludos de rigor, alguna cargada y desaparece en la curva cercana. En el RFIRT no hay ya desvíos de cruce, como en el resto de los ferrocarriles del país, sino 'apartaderos' en los que el cambio de entrada del lado Este conduce a una vía sin salida, o sea que para volver a la prin-

Locomotora eléctrica AEG en la mina 3. Foto: Richard Campbell



cipal hay que retroceder todo el tren de nuevo hasta el cambio.

Justo después de Ingeniero Cappa, un gran puente colgante carretero cruza el río Gallegos, que sigue insistentemente a nuestra derecha. La nueva vía libre nos permite ir hasta Gobernador Mayer, pero para llegar hay que surcar una zona de desfiladeros en subida, donde las vaporeras se tragaban toda el agua. Para reabastecerlas, en la cornisa había tanques que se llenaban de agua de las vertientes y la mandaban hasta el nivel de la vía por caños, algunos de los cuales aún vomitan agua.

Son las diez de la noche y el sol recién se empieza a ocultar en la Patagonia Austral. Se nos cruzan enormes cantidades de liebres que, o zafan o se inmolan bajo las ruedas de la FAUR. Ya de noche llegamos a la estación Gobernador Lista, en el kilómetro 201, donde paramos para revisar la locomotora y cargar algo de agua para un mate que nos ayude a bajar los sandwiches de milanesa que trajo Condorito, viejo vaporero metido ahora a piloto de diesel.

La luz de cabecera no es muy potente, pero tampoco hay mucho que ver, que no sean las infortunadas liebres y algún toro prepotente que amaga una embestida. Salvo algún tramo algo áspero, toda la vía está en bastante buenas condiciones y uno se pregunta cómo será llevar a la FAUR corriendo liviana a 60 por hora. Ya hay varios tramos con riel de 50 kilos, que para las 13 toneladas por eje de la máquina bastan y sobran. Ahora nos acompaña el río Turbio que, como su tributario, también se queda del lado derecho de la vía. Desde una pequeña cañada, nos saluda un grupo de pescadores, que ya tienen la fogata encendida en el centro de un grupito de carpas.

En Mayer paramos sólo el tiempo suficiente para saludar al encargado que, con su familia viven en la única estación habilitada de la línea y para llamar a Calixto, que acaba de tomar servicio en Control Trenes, y pedirle una nueva vía libre hasta la mina. Cuarenta minutos más tarde llegamos a 28 de Noviembre, que hoy en día es la tercera ciudad en población de la provincia y unos kilómetros más adelante, paramos en la estación Río Turbio, donde desviamos el tren, desacoplamos la máquina y nos vamos para el galpón de locomotoras del kilómetro 258, que es la verdadera punta de riel.

En la playa de maniobras hay otro tren vacío que llegó al mediodía y espera para que se lo lleven a cargar. YCRT no tiene vagones de sobra; con algo menos de 250 vehículos, tienen como para cuatro trenes, así que por lo general hay un tren en Loyola, otro en viaje, uno más en la mina y el cuarto esperando que lo carguen.

En el galpón está humeando la 116, la única vaporera que todavía funciona y la FAUR 003, que fue canibalizada para extraer repuestos. Son las tres de la mañana, casi trece horas después de haber salido de Punta Loyola y apagamos la máquina al lado de la

venerable Mitsubishi que en vapor, espera que sea de día para salir a hacer maniobras.

Todo muy lindo, pero en la Patagonia, como en el resto del hemisferio Sur, Enero también es verano y el invierno pasado fue poco riguroso. Durante las grandes nevadas de 1995, una de las vaporeras se quedó bloqueada entre Comodoro Py y Gobernador Lista. Cuando después de varias horas llegó un helicóptero de rescate, los gendarmes encontraron a conductor y foguista metidos en el hogar de la máquina que, aunque por supuesto ya no tenía fuego, era el único lugar donde no hacía 35 grados bajo cero. Ahora falta saber cómo se portan las diesel cuando el frío aprieta y

la nieve tapa los alambrados. Blanco, correntino ex Urquiza, que además de conducirlas las mantiene caminando, espera confiado el momento de empezar a pechar para mantener destapada la vía.

El carbón de Río Turbio sigue yendo en tren hasta el mar, pero ahora detrás de una diesel. Las vaporeras ya forman parte del pasado. Seguro que cuando se aquieten las aguas de esta época de cambio, aunque sea una vez cada tanto, alguien las va a sacar a pasear unos kilómetros por el Sur del continente.

Un tren cargado bajando hacia el mar.



GRACIAS

A toda la gente de YCRT, al ingeniero Leis y especialmente a Oscar Alexis Boichetta. Sin el apoyo y la colaboración de todos ellos, este artículo no se habría hecho.