

LEANDRO SEOANE

# ENTRE VÍAS Y HORIZONTES: AVENTURAS EN TREN POR LA ARGENTINA



Librería **AKADIA** Editorial

# INDICE



## A LA PATAGONIA

CAP. 1 - Pág. 1



## LA TROCHITA

CAP. 2 - Pág. 15



## MANZANARES A RETIRO

CAP. 3 - Pág. 27



## MANZANARES A LUJAN

CAP. 4 - Pág. 43



## FÁTIMA A CARLOS KEN

CAP. 5 - Pág. 55



## SUBTE EN LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

CAP. 6 - Pág. 67



## A LA RADIO DE BECCAR

CAP. 7 - Pág. 79



## A ZÁRATE

CAP. 8 - Pág. 99



## ESTACIÓN VICTORIA A TIGRE

CAP. 9 - Pág. 115



## TREN DE LA COSTA

CAP. 10 - Pág. 125



**TROCHAS**

Ancha 1.676 mm.	—————
Media 1.435 mm.	—————
Angosta 1.000 mm.	—————
Menores a 1.000 mm.	—————

MILLAS



**TREN POR LAS CATARATAS DE IGUAZU**

CAP. 11 - Pág. 135



**TREN A MAR DEL PLATA**

CAP. 12 - Pág. 145



**TREN AL FIN DEL MUNDO**

CAP. 13 - Pág. 159



**TREN A LAS NUBES**

CAP. 14 - Pág. 177



**TREN A LAS SIERRAS DE CÓRDOBA**

CAP. 15 - Pág. 207



**TRANVÍA POR LA CIUDAD DE BUENOS AIRES**

CAP. 16 - Pág. 225



**TRANVÍA EN MENDOZA Y TREN TRASANDINO**

CAP. 17 - Pág. 239



**MERCEDES A TOMAS JOFRE**

CAP. 18 - Pág. 253



**AL TRABAJO EN TREN**

CAP. 19 - Pág. 267



*Estación Constitución*

*Lago Huechulafquen*



**A LA PATAGONIA**

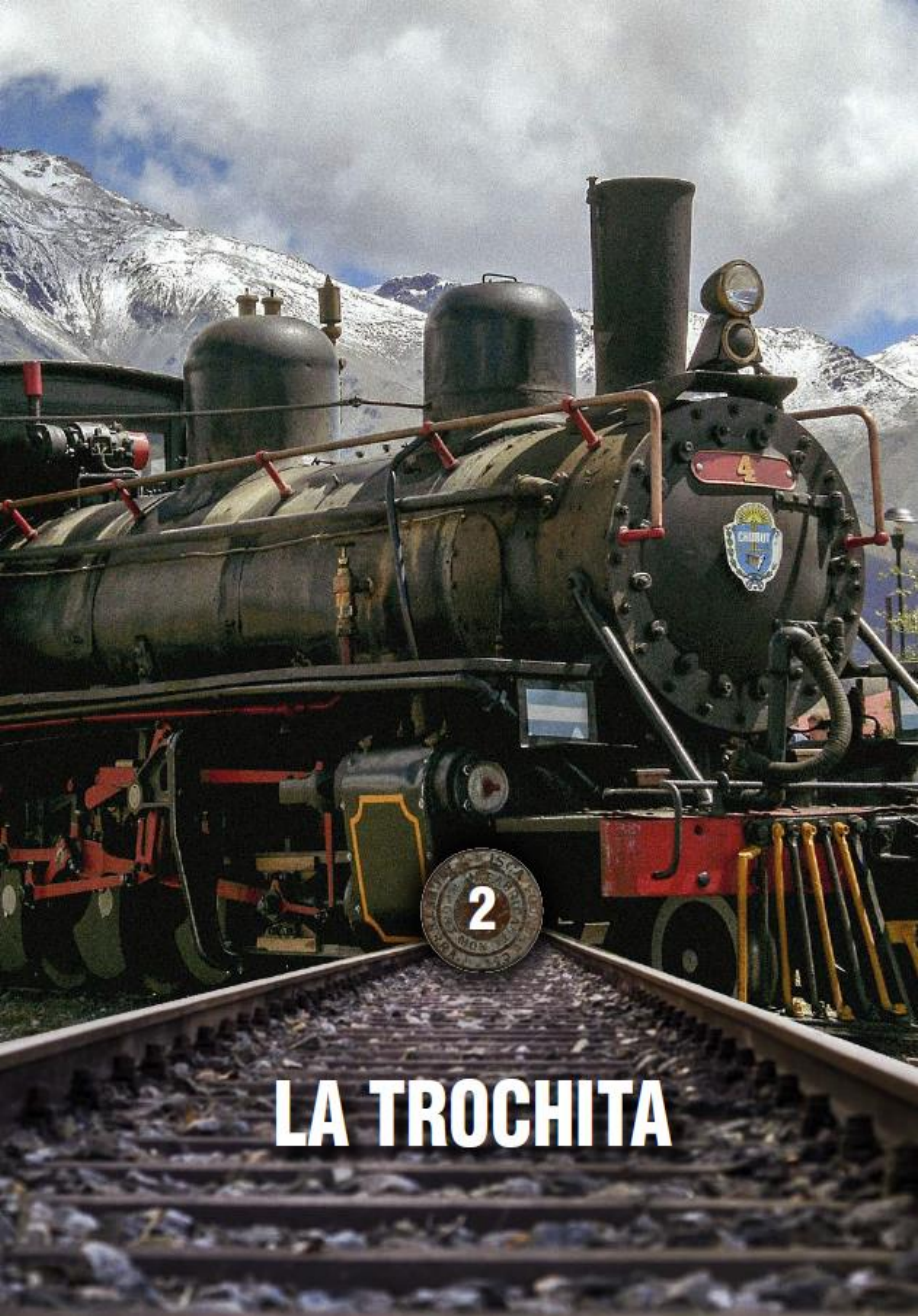


hall, una maqueta en miniatura de la locomotora clase 15 B 1567 a vapor de los años 60, vidriada, que al ponerle una moneda de 100 australes inicia un movimiento de toda su maquinaria, emitiendo humo blanco.

Leemos el boleto rectangular y nos confirma que debemos dirigirnos al andén n° 11 de donde partiría la formación general Roca para Neuquén-Zapala. Vagón 9, asientos: 12, 13 y 14 - Pullman. El Ferrocarril General Roca, llamado así en honor a Julio Argentino Roca, es uno de los ferrocarriles que componen la red ferroviaria argentina. Es el ferrocarril más extenso de la provincia de Buenos Aires, de trocha ancha atravesando la provincia de Buenos Aires, La Pampa, Neuquén y Río Negro. También existen líneas pertenecientes al Ferrocarril Roca en las provincias de Chubut y Santa Cruz. Estas líneas están aisladas de las principales, como "la Trochita" entre Ingeniero Jacobacci y Esquel, con tracción a vapor y sobre trocha angosta de 75 centímetros sería la que tomaríamos de regreso de nuestra aventura.

*Estación Constitución*





# LA TROCHITA



Era una mañana muy fría a fines de febrero cuando el personal de limpieza nos despierta queriendo “manguerear” y barrer la estación. Estábamos durmiendo en nuestras bolsas bajo el techo del andén n°2, tiritando, pero durmiendo al fin. Era esa época de verano en Esquel en donde las temperaturas llegaban a cero grados a las 5 am. Despegando las lagañas de mis ojos veo que mis amigos Juan Cruz y el Chaucha estaban parados ordenando sus mochilas. A pico seco, sin desayuno y sin una gota de agua en mi cantimplora verde militar, me desperezo con un grito sapucaí para arrancar otro día de aventuras: 400 km a recorrer por las vías del tren de la “La Trochita”

Se estaba levantando la bruma de la mañana cuando repentinamente entra la formación del “Expreso Patagónico”, nombre coloquial de la



*Estación Esquel*



*Tren ecológico*

*Rio Iguazú*

11

# TREN POR LAS CATARATAS DEL IGUAZÚ



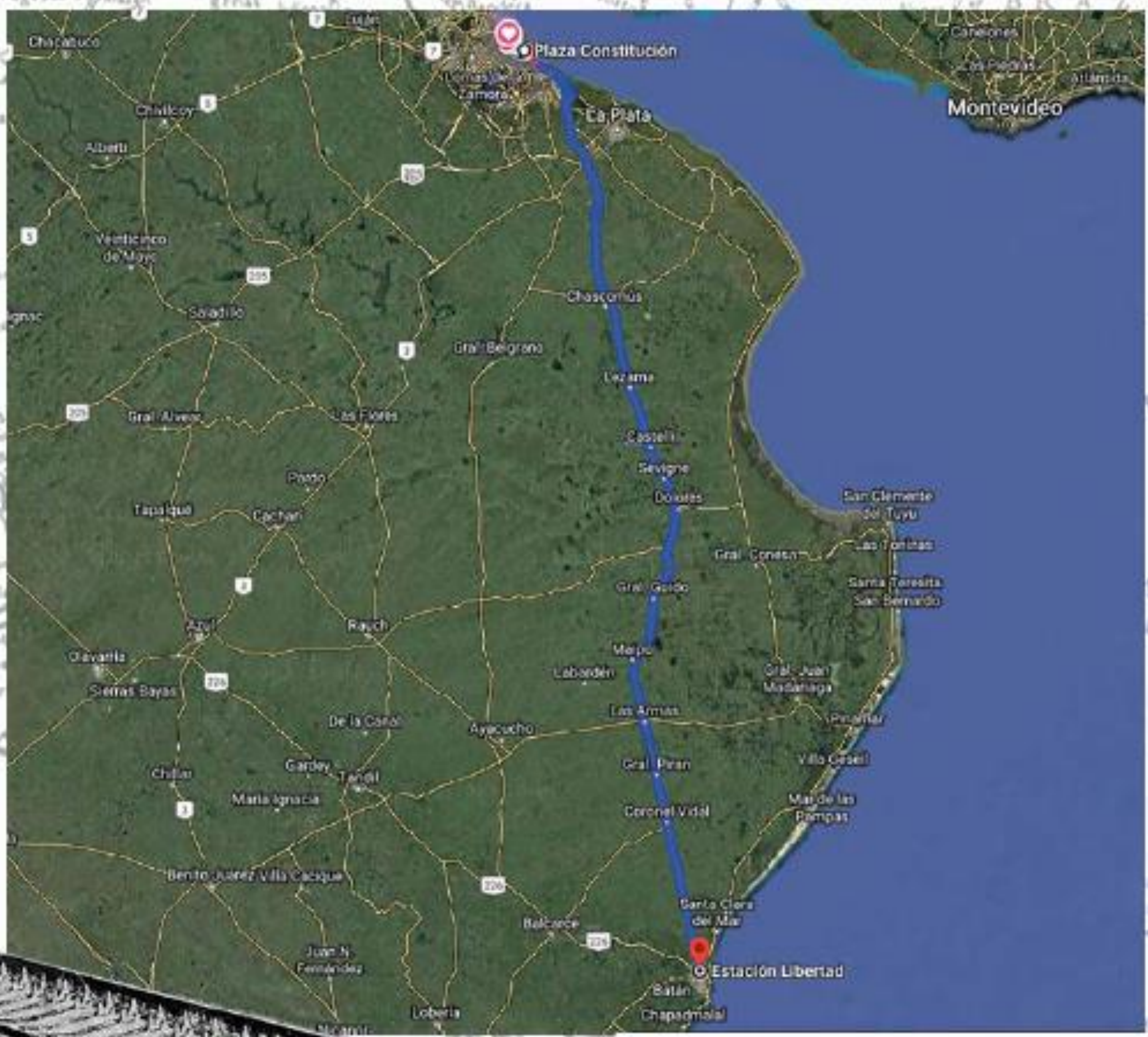


*Río Iguazú*

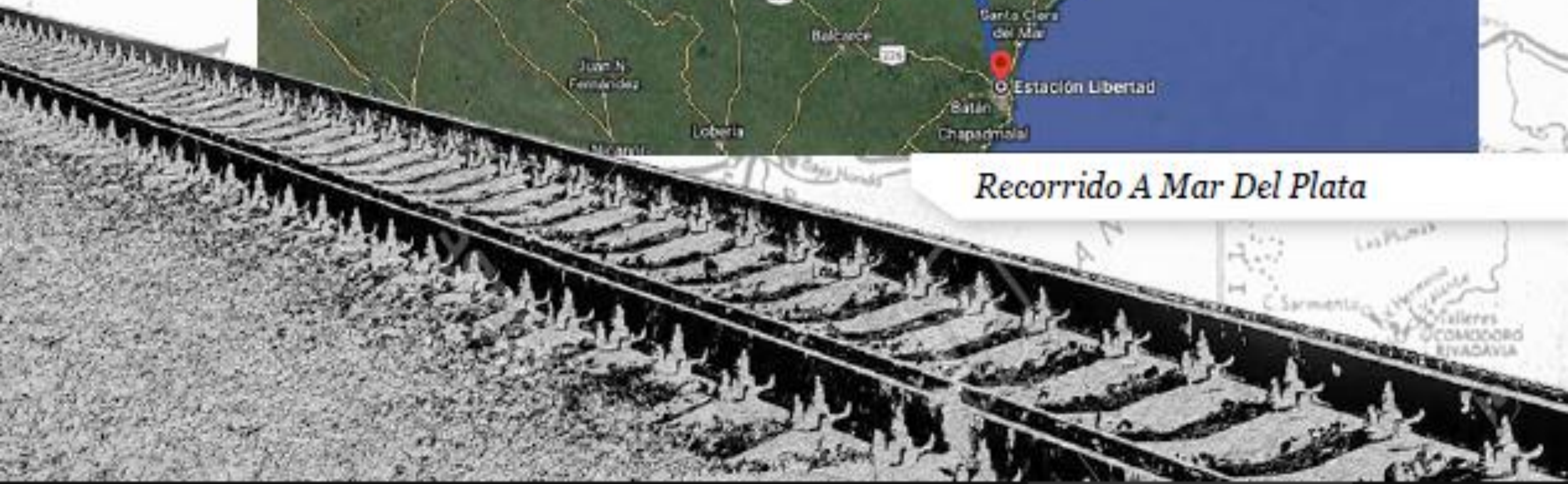
urracas amarillas y negras y un tucán a lo lejos mimetizado con este hermoso paisaje. Esto me recuerda a los helados “Tucán” que fueron un boom de los 80 en la ciudad de Buenos Aires y todo el conurbano bonaerense, con sus cucuruchos sobredimensionados, vívidos colores y bajos precios... pero lejos de tener un helado refrescante aquí. En el trayecto que bordea el río nos topamos con manada de coatíes, haciendo “piquete” para que los alimentemos gratuitamente. Estos animalitos pertenecen a la familia de los prociónidos, como los mapaches, solamente distribuidos en América. La palabra “coati” significa del guaraní: “coá” largo, y “tĩ” nariz. De mi bolsillo hurgueo una bolsa plástica que enloqueció los oídos de estos mamíferos. Tenía resto de chipá comprado en la última estación. Simultáneamente al retirar mi mano del pantalón “Pampero” los niños intrépidos se acercan a mi alrededor: parados en sus patas traseras y rasguñando con sus manos solicitan en posición de súplica que les entregue el material nutritivo de mandioca. Arrojo las migas generando un gran revoloteo de animales peleándose por el pedazo más grande y conformando así la saciedad inagotable de estas divertidas bestias. Finalmente llegamos al campamento y armamos la carpa de “estilo canadiense”. -No hay más agua



# TREN A MAR DEL PLATA



*Recorrido A Mar Del Plata*





*Tren MDQ, 1930*

parlar con mi madre, como si no nos conocieramos, decido mover mis piernas. Me dirijo al final del vagón y me pongo a charlar con Santiago, uno de los guardas, y le pregunto respecto del desfibrilador externo automático (DEA) que se encuentra colgado y me cuenta que en estos años hubo varios pasajeros que sufrieron muerte súbita e infartos por lo cual ahora cuentan con un DEA en la formación y entrenamiento en reanimación cardio-pulmonar (RCP)

Arribamos al km 400 a MDQ en las 6 horas previstas, ni un minuto mas, igual que los ferrocarriles europeos con justa precisión. La tejedora terminó su bufanda y el de las rastas hizo cura de sueño. En diciembre de 2009 la presidenta Cristina Kirchner inauguró la nueva Terminal Ferroautomotora de Mar del Plata, como parte de los festejos del «Bicentenario» de la independencia. La nueva terminal fue rebautizada con el nombre de «Eva Perón».

De forma paralela bitemporalmente (separados por 40 años cada viaje) arribamos con mi hermano en los 1980 y con mi madre en el 2023 a Mar del Plata. Esta hermosa ciudad balnearia de casi 600.000 habitantes fue fundada en 1874, una de las tres misiones jesuíticas de la Pampa. Rápidamente la densidad poblacional fue ocupando este pueblo marítimo hasta que en 1886 llega el ferrocarril a Mar del Plata mediante gestiones del gobernador Dardo Rocha. El trayecto desde la estación Constitución tardaba 10 horas. Su llegada produjo una nueva etapa de progreso para la ciudad que se convirtió en un destino turístico preferido de la aristocracia de Buenos Aires.



13

# TREN DEL FIN DEL MUNDO



*Atravesando el bosque patagónico fueguino*

nos ubicamos en el último de los 6 vagones listos para tomar las fotografías de este impresionante panorama. Atraviesa el Valle río Pico, en la Garganta Toro, donde se encuentra el cementerio de árboles (talado en su momento por los presos), con una parada intermedia en la «Estación Macarena». Posteriormente el tren ingresa al parque nacional Lapataia, que luego de 8 km totales a una velocidad promedio de 15 km/h, arriba a la estación “Parque Nacional Tierra del Fuego”. Teniendo en cuenta que el último tren regresa a las 16 hs teníamos que recorrer el parque a toda velocidad. La opción de caminar por la ruta congelada hasta el centro de visitantes (fin de la ruta N 3) a 7 km quedaba lejos y perderíamos el tren de regreso. Decidimos entonces hacer un trekking de 2 km atravesando el bosque fueguino hasta la ensenada Zaratiegui sobre el mar. Con nuestras botas de montaña, paso tras paso por la nieve arribamos a la costa donde se encontraba el “Correo Argentino”, el más austral del mundo sobre el muelle de la Armada Argentina. Aquí los viajeros plasman con un sticker su aventura en las paredes externas de la estafeta postal. Hay un buzón característico de color amarillo (antes rojo) por donde puedes enviar tu carta a Alaska o a Rusia según

*1<sup>ra</sup> locomotora a vapor  
del Tren a las Nubes*



**TREN A LAS NUBES**



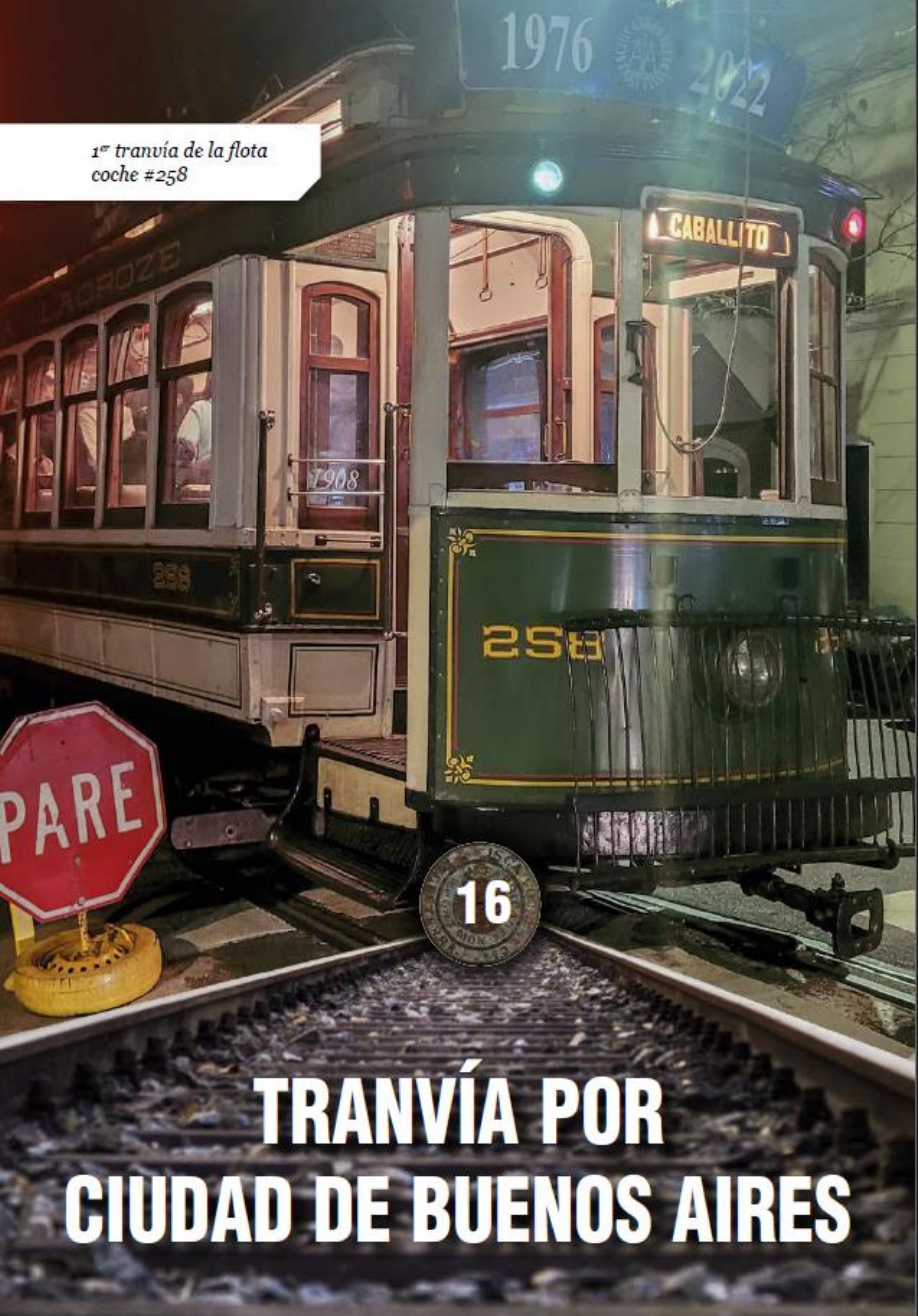
de retornamos sin antes descender 30 minutos y apreciar la artesanía de los pobladores como sweter y gorros de lana de vicuña o saborear una tortilla viendo como se iza la bandera Argentina en aquel mástil. Yo estaba embelesado por dichos paisajes multicolores sacando fotos de todos los ángulos cuando repentinamente debo bajar corriendo de aquel cerro para alcanzar la formación que me estaba dejando en el lugar. Subo en la última puerta del último vagón con ayuda del “Guarda” que me advierte que tuve suerte de no ser abandonado a pesar de las múltiples advertencias que había hecho mi esposa al personal ferroviario. Me dirijo al coche B, asiento 34 al lado del 33 donde se encontraba mi compañera de vida con seño fruncido listo para regañarme. - No me digas nada, ya se- le contesto antes de que le salga humo por la boca y de sus oídos. Exhaustos por esta hermosa travesía decido cruzar las piernas y meditar a la Pacha Mama con el fondo de música puneña y el golpeteo de las pezuñas chas-chas. 15:00 hs en punto arribamos nuevamente a la estación de San Antonio de los Cobres. El atardecer con

*Rumbo a los volcanes*





1<sup>er</sup> tranvía de la flota  
coche #258



# TRANVÍA POR CIUDAD DE BUENOS AIRES



vías, todos tirados por caballos. Pero a finales del siglo XIX se produjo un gran crecimiento tecnológico. La electricidad abrió nuevas posibilidades para las ciudades: telégrafos, teléfonos, iluminación y transporte públicos. El 22 de abril de 1897 salió el primer tranvía eléctrico cargado de funcionarios. Estos nuevos carros podían transportar al doble de pasajeros en la mitad del tiempo. La empresa "La Capital" lanzó ese mismo año un servicio que conectaba los barrios de Flores y Caballito hasta la intersección de las avenidas Entre Ríos y San Juan. Al año siguiente, en 1898, habían extendido su línea hasta Plaza de Mayo. Durante 65 años la red de tranvías eléctricos sirvió a la ciudad de Buenos Aires. A partir de 1960 comenzó lentamente la desaparición de este

*Tranvía en  
Constitución 1935*



*Tranvía en Cabildo  
y Juramento*



*Metrovia de Mendoza*

*Vías del tren  
transandino*

17

# TRANVÍA EN MENDOZA Y TREN TRASANDINO



*Vías del tren transandino*

*Puente IPMEV*



*Señal en Estación Uspallata*



*Estación Mercedes*



*Catedral Basílica  
de Mercedes*



**MERCEDES A  
TOMAS JOFRE**



*Coche motor EMEPA Alerce en estación Mercedes*

llamado así en honor al prócer argentino Manuel Belgrano, es el más extenso de la red ferroviaria argentina. De trocha métrica, fue formado en 1949 para incorporar todos los ramales con el mismo ancho de vía operados por los Ferrocarriles del Estado cuando se realizó la nacionalización de los ferrocarriles. Su línea principal, el Belgrano Norte, parte desde la estación cabecera de Retiro, en la ciudad de Buenos Aires, y se dirige hacia el norte de Argentina, recorriendo las provincias de Buenos Aires, Santa Fe, Córdoba, Tucumán, Santiago del Estero, Chaco, Formosa, Salta y Jujuy. También se encuentra el Belgrano Sur que tiene su nueva estación terminal llamada Dr. Antonio Saenz en el barrio Nueva Pompeya de la ciudad de Buenos Aires (inaugurada en el 2019). Este tiene dos ramales: el Belgrano M y el G donde este último atraviesa Ciudad Evita, Gonzales Catan para finalizar hoy en la estación de 20 de Junio, muy cerca del Club Ferrocarril Oeste. Antiguamente continuaba este tren pasando por Marcos Paz, Tomas Jofre y la estación Mercedes, hoy en cuestión.

Es en esta última estación donde nos encontramos ahora, esperando subir al tren turístico Mercedes-Tomas Jofre, en su 4to viaje de vida. Actualmente en el edificio de la estación funciona un Centro de Veteranos de Guerra de Malvinas y una radio, llamada Vida. También allí se