

"DE PATRICIOS AL FAR WEST"

"DE PATRICIOS AL FAR WEST"*

* Por Alfredo Armando AGUIRRE
<http://choloar.tripod.com/choloar.html>

Ya llegamos a Patricios. De allí el Compañía General (en el acontecer espiritual el pasado y el futuro coexisten...) se bifurca hacia General Villegas y hacia Victorino de La Plaza. Claro que artilugio fantástico mediante pegamos un desvío hacia el Provincial (cosa que incluso estuvo prevista). En la realidad las vías del Compañía General hacia Villegas se cruzaban con las del Provincial, muy cerca de la Estación 9 de julio Sur.

Mas antes de adentrarnos para ver como nos las ingeniamos para seguir la macha hacia el Oeste, no pudo dejar de hacer una dispersión, acerca de esos mal nacidos, que deliberadamente y por ignorancia, causaron un daño aun no dimensionado al desestructurar el sistema ferroviario argentino, para favorecer la irrupción del complejo caminero automotriz.

No nos cansaremos de repetir la nefasta continuidad que tuvo la ley 5315 de 1907, la aplicación sin restricciones de la ley nacional de vialidad 11.658 de 1982 y el tristemente conocido "Plan Larkin" de febrero de 1962.

Toda esa retahíla de pueblos casi en trance de desaparición, se debe a esa salvaje política de sustitución. Al complejo de intereses del complejo, se sumaron por un lado como reaseguros las decenas de miles de familias propietarias de camiones y ómnibus y un ensimismamiento de los gremios ferroviarios, que siguieron con sus practicas de la época monopólica del ferrocarril y no advirtieron que se estaban poniendo la soga al cuello. Vale aclarar que las cosas no son tan simples como aparentan porque se entremezclan cuestiones de política y también la pérdida de posiciones del imperio ingles que respaldaba a los intereses ferroviarios y la pujanza del complejo caminero automotriz que era soportado por la creciente potencia norteamericana.

Otros países dieron respuestas mas soberanas que la inestable Argentina, y preservaron todo lo que pudieron sus trenes y su navegación interna. Aquí se dejó hacer. Y encima algunos como la gente partidaria de Frondizi, lo esgrimen como un logro. Cuantos hoy ancianos deben arrepentirse de aquellas comisiones de buenos vecinos que pedían enfáticamente que pavimentaran tal o cual ruta sin darse cuenta que no solo contribuían a matar al tren y además a generar daños ambientales, porque bueno es recordar que gran parte del drama de las inundaciones en la Pampa Húmeda, proviene del desastre ecológico provocado por las rutas pavimentadas.

Inclusive pronto asistiremos a un drama. En los pueblos parte importante de la actividad pivotea hoy sobre el transporte automotor. En uno de los tantos pueblos en lo que el ferrocarril dejó de pasar y sus ramales fueron rapazmente levantados por chatarreros inescrupulosos, hay un grupo grande de familias que vive de los fletes de cereales o de ganado. ¿Qué pasaría con esas concretas estructuras económicas si el ferrocarril volviese?

"DE PATRICIOS AL FAR WEST"

Bueno el daño esta hecho, y los perpetradores la han sacado barata, pero el "ferrocarril" es causa de estos escenarios a los que intentamos remontar desde la imponderable fuerza de lo onírico y lo quijotesco.

Porque con algún cable a tierra, debemos consignar que el Compañía General hasta Patricios aun conserva la vía. Eso facilita alentar su reactivación (que dicho sea de paso forma parte de una licitación en curso en los días que corren). Pero de allí para adelante la vía fue ávidamente levantada por los chatarreros. Incluso hubo una actitud cómplice de los que posibilitaron la conversión de las estaciones en centros culturales o los que hacían obras publicas por donde pasaban los rieles. Todo ello conducente a que por si algún día a algún "loco", se le ocurriera reinstalar las vías.

No sé bien que pasó con los terrenos que iban hasta Victorino de la Plaza, o del ramal a Caruhé que andaba por la zona, pero en lo que era el Provincial, los terrenos fueron ofrecidos en venta a los propietarios de los campos linderos. O sea que allí se borró la huella como no sea en las inmediaciones de alguna estación o algún puente u otra obra de arte (en sentido de instalaciones ferroviarias).

Bueno pero puesto a marchar hacia el oeste, y aplicando el concepto de tecnología adecuada o apropiada e imitando al estilo japonés, tenemos una batería de soluciones. Aunque la lista queda abierta a mas creatividad. Las alternativas son: los dirigibles de aire caliente, las caravanas de camellos (pueden ser llamas...), carros de materiales ultralivianos tirados por caballos percherones potenciados biotecnologicamente, empleo de alcohol de sorgo sacarino para propulsar ferrobuses...

Aunque suene paradójico, el desarrollo tecnológico, torna viables soluciones que algunos consideraban obsoletas. Y aclaro que lo de obsolescencia es un concepto relativo y arbitraria.

Aclarando, decía el lechero, se puede comprender el listado precedentemente enunciado. Una vez leí que los chinos habían construido un ferrocarril para llevar mineral de hierro desde un lugar mediterráneo de Africa hacia un puerto. Al costado del ramal habían plantado arboles de crecimiento rápido. Con la leña de esos árboles harían combustible para las locomotoras, e irían cortando desde los extremos para de ese modo cuando llegaban talando a una punta, en la otra los arboles habían crecido de nuevo. Con ese ejemplo se me ocurre que se siembre sorgo sacarino a los costados de donde hay vía o donde se la reconstruya. Con el sorgo sacarino, se haría alcohol y entonces los ferrocarriles livianos o ferrobuses, circularían impulsados por ese carburante a todas luces ecológico y daría lugar en algún punto o en varios del ramal, la construcción de destilerías pequeñas que elaborarían ese combustible. Esta alternativa esta suficientemente estudiada en ámbitos académicos.

Hay una alternativa al ferrobús impulsado por sorgo sacarino: "El tranvía rural". Así comenzó el tranvía Lacroze que iba desde donde hoy esta el Abasto hasta Salto. Era un tranvía a caballo que iba por el campo, hasta que se lo reemplazó por locomotoras a vapor. ¿Porque no pensar que entre Marcos Paz y Patricios, circule un "tranvía rural", tirado por caballos percherotes potenciados biotecnologicamente, arrastrando uno o dos coches, construidos con materiales livianos tipo fibra de carbono, plástico y aluminio?

"DE PATRICIOS AL FAR WEST"

¿No es una alternativa viable a la no existencia del servicio? ¿O vamos a seguir comprando el espejito de colores de que cosas como las que aquí se deslizan implican atraso? ¡Fíjate a donde fuimos a parar con el progreso!!!...

Hace algunos años me causo cierta hilaridad leer en un libro de 1934, del Coronel José María Sarobe (uno de los militares argentinos que más libros ha escrito) que proponía traer camellos bactrianos (los de dos jorobas) a la Patagonia. Su propuesta se basaba en que durante su desempeño como agregado militar argentino en Japón, había estado en la Manchuria y como esa región era tan similar en clima y suelo a la Patagonia, en ello fundaba su propuesta.

Pasó el tiempo, y un día, haciendo un estudio sobre camélidos sudamericanos (así se llaman a los guanacos, las llamas, las vicuñas y las alpacas y sus cruza), me encontré con una tesis doctoral hecha en la Universidad de Upsala, Suecia, sobre la leche de camella. En esa investigación realizada en el "cuerno de Africa", se fundamentaba con profusa bibliografía, las versatilidad de los camellos bactrianos y entonces entendí la inquietud de Sarobe y la vengo haciendo mía "entre la cargada de todo el Café", como decía aquel tango que tan bien entonaba Julio Sosa.

Así que podríamos pensar en una caravana de camellos para llevar la mercadería todos los pueblos hasta Mira Pampa, Victorino de La Plaza, y General Villegas. ¿ Y decime delirante, preguntará algún chusco con esa sonrisa cargadora no abandonan, de donde sacas los camellos?. Bueno existe una instancia que se llama cooperación técnica internacional y se los podría solicitar a China o a Mongolia (dicen que de allí viene lo de Mongo Aurelio...): Me he enterado que ha habido algun intento por el Norte Argentino y que en Uruguay también hubo un inmigrante canario que los trajo (En las Islas Canarias hay tres criaderos de camellos). Bueno tendría que venir un criador de camellos chino y su traductor y seguro aparecerán paisanos para volver a hacer de reseros. El camello come cualquier cosa y aguanta hasta una semana sin tomar agua. No le hace asco al barro ni a la lluvia ni al frío. Saque cuanta el eventual lector y vera que con una adecuada programación esto serviría para muchas regiones de argentina, donde esto es mucho mas barato y ecológico que pavimentar el camino o usar una 4 X 4. Y generaría trabajo para la gente.

Podríamos ser más telúricos y hacerlo con tropas de llamas. Como hacen nuestros hermanos kollas y aymarás en la Puna Jujeña. Cada llama transporta exactamente 40 kilos y ni un gramo más. Le pones un gramo mas y se planta. El otro día en la rural de Palermo, fui al stand de llamas, valen 800 pesos cada una, 1500 la pareja. Y hay varios criaderos. Uno en Colonia El Pato, donde pasaba el Provincial...

Del dirigible de aire caliente, es una versión económica del Inventrenzepp. Seria ideal para ir por encima de los campos que hoy se han transformado de camino publico en propiedad privada. Un dirigible de aire caliente (Se podría usar el alcohol sacarino), es la versión más económica de la tecnología y su construcción no seria de mucho obstáculo para las maravillas que hacen nuestros mecánicos. Podría complementarse con las caravanas de camellos o de llamas o los ferrobuses movidos a alcohol sacarino.

Todo generaría trabajos concretos en los lugares que a pesar de todo generó el ferrocarril con gente que se resiste a dejarlos.

"DE PATRICIOS AL FAR WEST"

El avance desbordante de las Tecnologías de la Información y la Comunicación(TICs), cuyo estado del arte es la modalidad WI - FI (banda ancha inalámbrica de muy bajo costo), torna fluidas y mas viables estas hipótesis u otras similares que seguramente surgirán de abordajes colectivos y transdisciplinarios. Lo nuestro tiene todas las limitaciones de lo monográfico.

Todo ello seria posible con baja inversión y un uso intensivo de la inteligencia y la solidaridad social.

Para seguir adelante, aun en medio de la escasez, hay que tener permiso para soñar. Y si no se tiene permiso obtenerlo. Si vos lector no tenés permiso para soñar, yo te lo doy. Aprovecha que hoy es gratis...

*choloar@arnet.com.ar

Buenos Aires, lunes 26 de julio de 2004