

Galpón de Locomotoras Ingeniero White

En el mes de julio, de 1949, se estaba llevando a cabo, en la playa de Ingeniero White, la construcción de un galpón, o depósito para locomotoras, situado al nor - este del Taller de Reparaciones, y como edificio auxiliar del mismo.

La obra había sido anunciada, oportunamente, por el Ministro de Transportes de la Nación, Tte. Coronel **Juan F. Castro**, en una visita a nuestra ciudad.

El depósito era de forma semicircular y con capacidad para 12 locomotoras.

Las 12 vías interiores, del galpón, estaban provistas de las correspondientes fosas de inspección, para poder realizar las tareas de alistamiento de las máquinas y a la vez facilitar tareas de reparación y/o limpieza.

El acceso al depósito (a sus vías), se efectuaba a través de una mesa giratoria, de accionamiento manual, colocada al efecto.

El depósito tenía una altura máxima de 6,50 mts. y una mínima de 5,00 mts.

Con las vías de estacionamiento exteriores y las interiores del depósito, el complejo se inscribía en un diámetro de unos 50 mts.

Para la fecha citada, más arriba, se estaban realizando tareas en los solados de hormigón.

La obra en cuestión había sido presupuestada en la suma de \$ 700.000 (de la época, claro) y era realizada por la empresa contratista **Picciafuoco y Cía.**, de la Capital Federal.

Los trabajos, bajo control directo del Ministerio nombrado, eran supervisados por el Ingeniero de Distrito, del Departamento de Vía y Obras, de Bahía Blanca.

Este departamento dependía, en su jurisdicción, de la Superintendencia de Locomotoras, con asiento en Ingeniero White y a cargo del sr. **Dante De Simón**.



Reunión de locomotoras diesel-eléctricas, Lima-Baldwin-Hamilton, acompañadas por la austera figura de su hermana europea, la Cockerill Ougree, fotografiadas por Marcelo Arcas, en el galpón de locomotoras.



Arriba, galpón de locomotoras, a la fecha desmantelado por el concesionario FEPSA. Abajo otro ángulo del interior del galpón, inmortalizado en la emulsión de plata por Marcelo Arcas.



Alcanzar la felicidad

Para alcanzar la felicidad, en el invierno de 1970, bastaba con viajar en el tren “**Los Arrayanes**”; bueno, por lo menos eso era lo que ofrecía la propaganda del **F.C.G.R.** para



su viaje a Bariloche, a bordo del tren mencionado.

Los servicios ofrecidos, en el viaje hacia la felicidad, eran:

coche cine, con películas de pre - estreno; restaurante, con comida internacional; coches dormitorios con aire acondicionado, biblioteca rodante, diarios y revistas, etc., todo esto

atendido en forma “exquisita” por camareros y azafatas; incorporaba, además, un médico a bordo.

La propaganda prometía el recorrido de 1.741 kms., entre las terminales, Plaza Constitución y Bariloche, en 29,30 hs. “**de placer**”.

El viaje inaugural de Los Arrayanes partiría, de la primera terminal, el día 21 de junio e incorporaba como novedad varios coches dormitorios.

En esta oportunidad realizaba el viaje el presidente de Ferrocarriles Argentinos, general **Juan Carlos Demarchi**, acompañado de directores y gerentes de la empresa, administradores de las distintas líneas e invitados especiales.

En la ciudad de Patagones abordaría el tren el Director General de Turismo, de la provincia de Río Negro, y en Bariloche, el general Roberto Vicente Requeijo, gobernador de la provincia, recibiría a la comitiva, que realizaría varias visitas y excursiones regresando hacia Buenos Aires el día 23 a las 12,15 horas.

Este servicio había comenzado a correr el año anterior con coches Pullman solamente, los tres coches dormitorios, que se agregaban, habían sido construídos por Fiat Concord y contaban con aire acondicionado y 24 camas, dos por compartimento, una cama inferior que se usaba como asiento durante el día y una superior rebatible.

El itinerario del servicio sería el siguiente:

Partida de Bs. As. (P.C.) los días domingo a las 08,05 hs., llegando los lunes a Bariloche a las 13,35 hs.

Regresaba de Bariloche los martes a las 12,15 hs. para llegar a Plaza Constitución el miércoles a las 17,45 hs.

Por Bahía Blanca pasaba, a la ida, los domingos a las 16,30 hs. y al regreso, los días miércoles, a las 08,45 hs., con una parada técnica de 15 minutos en ambos casos.

Galpón de Locomotoras Maldonado

En noviembre de 1905, el Ministerio de Obras Públicas de la Nación, autoriza al **F.C.B.A.P.** (sección **B.B.N.O.**) para construir, según planos aprobados, una segunda vía entre la estación BB y el Km. 7, progresiva donde se estaba construyendo el galpón de locomotoras, otra de las obras encaradas por el F.C.B.A.P. a poco de concesionar el F.C.B.B.N.O. (en 1904).

Al efectuar la doble vía, entre los dos sitios mencionados, el F.C. debía realizar una serie de obras complementarias, como fueron:

1).- El reemplazo del puente existente sobre el arroyo **Maldonado** de 10 mts. de luz, y construído en tres tramos, por uno nuevo conformado por dos bóvedas de 5mts. de luz, obra de arte que permanece hasta el día de hoy

y puede apreciarse en calle **Don Bosco** y su intersección con el canal Maldonado.

2).- Construcción de una alcantarilla doble de 0,60 mts. (de diámetro), en el km. 4,859, esta obra también puede ser vista en el km. referido en calle (pasaje) **Harding Green**.

3).- Construcción de un tanque doble de acero.

4).- Construcción de una mesa giratoria

5).- Construcción de los desvíos necesarios para el servicio de tracción y talleres.

El galpón de máquinas se hallaba terminado para enero de 1907.

Como vimos en el boletín anterior, el maquinista **Avelino Bavio**, muerto en el accidente de **Alpatacal**, había iniciado su vida de ferroviario en el galpón Maldonado, a poco de su llegada, desde España, en 1907, desempeñándose inicialmente como limpia máquinas.



Se pueden observar, en la imagen de arriba, dos vías de acceso al galpón, (con fosas de inspección a la altura de los hidrantes) que se ramifican para conformar diez vías, en el interior del edificio.

A la extrema izquierda, de la foto, podemos apreciar una construcción para la caldera fija y a la derecha el tanque de agua (existente hoy en día), que se menciona en la crónica, adelante del mismo una pila de leña.

Foto colección museo **Ferrowhite**.

Usina F.C. S. de 1902

Dentro de las obras de expansión del **F.C.S.**, llevadas a cabo en Ingeniero White, a partir de 1900, la empresa mencionada propuso la construcción de una usina, el 18 de noviembre de 1902. Los planos respectivos fueron aprobados el 01 de diciembre de ese año.

Dicha usina se encargaría de suministrar energía eléctrica a los guinches del muelle de hierro, a las cintas transportadoras del muelle de alto nivel y a la estación de Ingeniero White.

El edificio para usina se construyó dentro del cuadro de la estación, al suroeste del edificio de pasajeros.



En la foto de arriba, a la derecha, vemos el edificio de la usina del F.C.S. de 1902, en la esquina formada, actualmente, por las calles Torres y Cárrega (antes La Niña); en éste sector, ahora plaza, se puede apreciar,

parcialmente, la mampostería de cimientos que correspondería a paredes del edificio mencionado (según nuestra modesta evaluación).

La toma de la imagen está realizada desde el

“mangrullo” del edificio de la Aduana y Resguardo, también construido por el F.C.S. Esta foto podría estar fechada, alrededor de 1908 - 1909, dado que el edificio de la aduana está terminado y no se había comenzado la construcción del viaducto sobre la playa del FCS (puente La Niña), que se inició en 1910. Se puede apreciar, sobre la pared lado este, de la construcción, el apuntalamiento de la misma, también alcanzamos a distinguir, un puntal sobre el lado norte, por lo que se puede deducir

que las paredes presentaban fallas y eran inestables, de ahí el refuerzo efectuado. Dicha falla estructural debe haber sido la causa de la demolición del edificio, cuando dejó de funcionar como usina. Como dato ferroviario de interés, en la susodicha foto, se puede apreciar, al suroeste de la usina, el paso a nivel protegido por barreras, sobre la vía del empalme del **F.C.B.B.N.O.** con el **F.C.S.** y la típica casilla del guardabarreras.



Descarrilo y Cine

El descarrilo del título se produce sobre el puente de hierro, que cruza el arroyo Napostá, en el Parque de Mayo, el día 08 de julio de 1954, aproximadamente a las 07,40 hs.

La máquina del tren en cuestión, procedente de Plaza Constitución (P.C.) y con destino a Zapala, arrolla unos mil mts. antes, del puente citado, a un equino, que se encontraba sobre las vías, dicha colisión produce un corte entre el primer coche de 2° y el furgón postal.

El resto del tren sigue su marcha deteniéndose un poco más adelante.

El coche que seguía al furgón postal pierde las ruedas de un bogie y es arrastrado durante varios metros, pero, aminorando la velocidad del corte; el descarrilo se produce por la rotura de un eje (ver foto), en malas condiciones, que colapsa en el accidente y como consecuencia de éste varios coches quedan recostados, en el citado puente, sobre la vía ascendente.

No hubo que lamentar desgracias personales, solo hubo heridos leves y el pánico en algunas personas del pasaje. Los daños materiales fueron de importancia.

Varios empleados municipales, del vivero que

se encuentra a pocos metros del lugar, al comando del sr. **Bruno Ricci**, realizaron las primeras tareas de auxilio, el nombrado trasladó, en un camión municipal, al camarero **Manuel Higinio Otero**, domiciliado en Banfield, hasta el Hospital Municipal, que luego fue derivado al Ferroviario, quedando internado en el mismo ya que presentaba fractura de antebrazo.

El tren, N° 39, era tirado por la locomotora N° 14.388, pilotada por el maquinista **Antonio Mazzechi**, domiciliado en Avenente 3556 de Ingeniero White, acompañado por el foguista **Buenaventura R. Dinotto**, con domicilio en Reconquista 2990, también de la localidad portuaria.

En la tarde del día mencionado llegan a Bahía Blanca, en avión, procedentes de Buenos Aires funcionarios del F.C.N.G.R., de Vía y Obras y del Ministerio de Transporte para realizar una evaluación “in situ”.

Un par de días más tarde, y trabajo por medio de las cuadrillas pertinentes, quedaba liberado el tráfico por el sector.

Angel Magaña, Tito Alonso, intérpretes principales del film “**El cura Lorenzo**”

viajaban en el tren siniestrado, ocupando el último coche, que no descarriló, acompañados por el productor de la película, sr. **Enrique Faustín**.

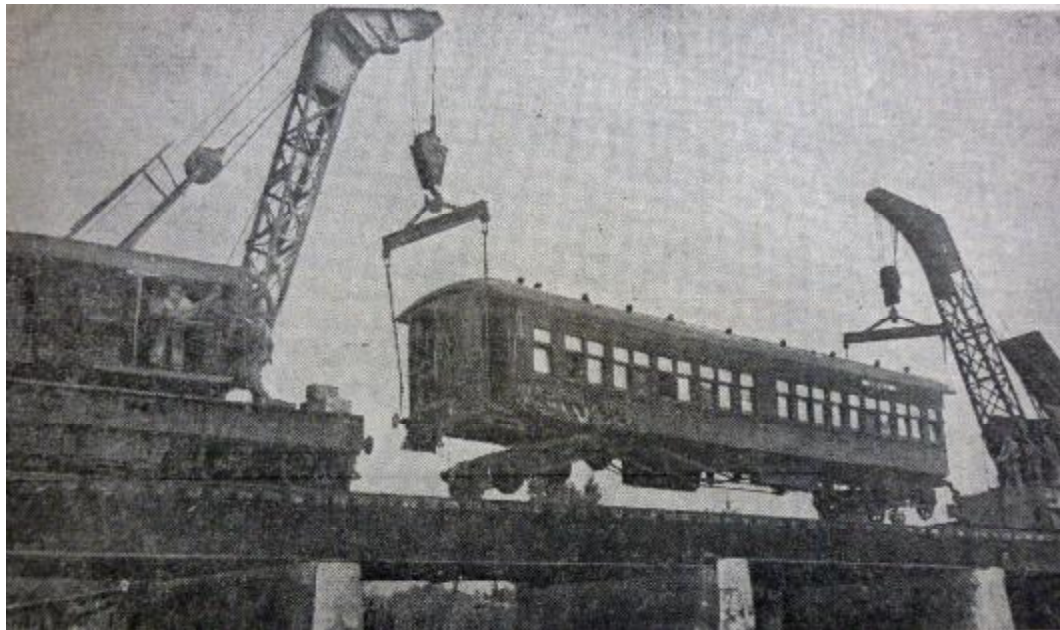
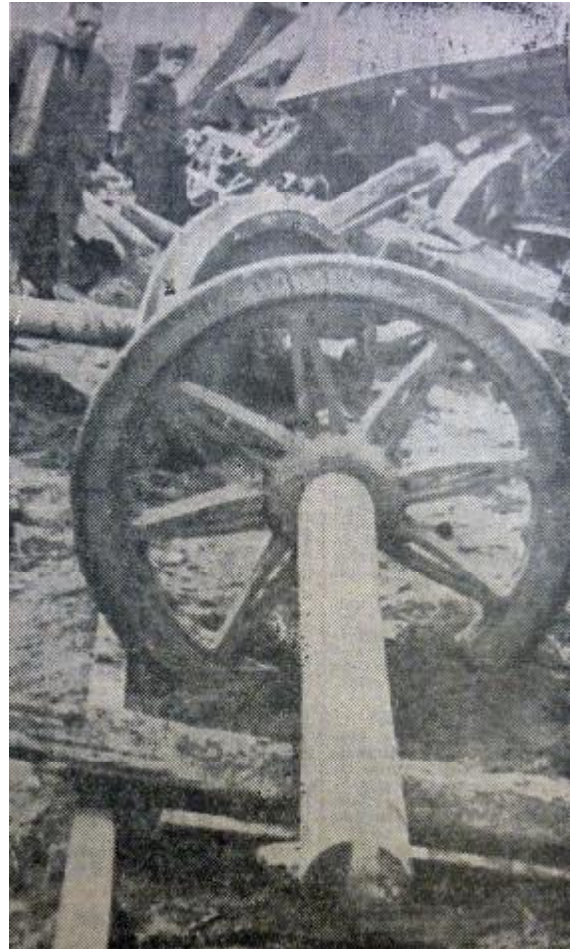
Según la crónica del diario El Atlántico, los personajes relatan que:

...“ya pasado el peligro crítico tomamos nuestras valijas y salimos caminando por el parque acertando a pasar una camioneta cuyo conductor no tuvo inconvenientes en llevarnos”...(hacia el centro).

PALACIO DEL CINE
T. E. 0480-3201
CONTINUADO de 16 a 24
Platea \$ 3.80. Pullman \$ 3.00
Menores \$ 2.00
A las 17.15, 19.40 y 22.30 horas
¡Sensacional primicia exclusiva!
EL CURA LORENZO
Una película argentina, que será orgullo de nuestro cine!, con Angel Magaña, Tito Alonso, Nelly Meden y Tarzanito. Completa el programa a las 16, 18.40 y 21.10 horas: **EN CUERPO Y ALMA**, con Armando Bó y Oscar Furlong.
Noticiosos Pathe y Argentino
Jueves: **HORAS DE ESPANTO**, con Paul Douglas.

A la izquierda: programación del Palacio del Cine presentando la película El Cura Lorenzo.

Abajo: imagen de dos grúas a vapor encarrilando un coche sobre el puente de hierro en el Parque de Mayo



Con respecto a la película mencionada, en la crónica, podemos agregar que fue exhibida en privado en el Palacio del Cine, función a la que habían sido invitados especialmente el Obispo Diocesano dr. **Germiniano Esorto**, personalidades de la Curia y representantes locales del periodismo.

En el argumento del film se reflejaba la vida del Padre **Lorenzo Massa**, propulsor del deporte y fundador del Club San Lorenzo de Almagro. Para la presentación de la película, al público, habían llegado a la ciudad los actores referidos, que viajaban en el tren accidentado, junto al productor y al director **Augusto Vatteone**.



Tren a Stroeder

A partir del sábado 14 de agosto, próximo pasado, comenzó a correr el tren de BBS hasta Stroeder.

En ésa oportunidad la formación estaba tirada por la GT 22, N° **9069**, Ave Fénix, y compuesta por un coche de **P** (primera), un **PA** (pullman con aire acondicionado) y un furgón.

Según el horario oficial, el tren **2351** sale de **BBS** a las 10,40 hs. del sábado y llega a **Stroeder** a las 16,03 hs. (con todo respeto los 3 minutos parecen un chiste).

Regresa el tren **1351**, saliendo de **Stroeder** a las 09,41 hs. y llegando a **BBS** a las 18,43 hs.

De Stroeder hacia Patagones la vía sigue cubierta de arena, **91** kms., dato del fc.



En la imagen de la izquierda el **Ave Fénix** regresando el domingo 15 de agosto, desde Stroeder hacia Bahía Blanca, a su paso por la estación de Teniente Origone, instalación abandonada y que sufrió los embates del vandalismo

(¿y van ...?!)

El tren en su recorrido pasa por las estaciones de **Aguará**, **Ombucta**, **Tte.**



Origone, Buratovich, Ascasubi, Pedro Luro, Pradere, Igarzabal, Villalonga, Lamarca, llegando a Stroeder.

En la estación de Burato encontramos (foto izquierda arriba) un coche de madera, ex eléctrico del F. C. Sarmiento, el **R 6014**, en espera de su acondicionamiento para ser utilizado por la cuadrilla de Vía y Obras, de Ferrobaires.

En la estación mencionada (foto izquierda abajo), sobre el frente del alero una leyenda reza Centro Cultural 27 de abril



También pudimos observar, en la estación de Burato, dos vagones de madera, tipo vivienda, utilizados en el “proyecto social” (según reza el cartel) **Un Vagón Hermoso**.

Y para que haya de todo, como en botica, dos tolvas pedreras estacionadas en el lugar eran mudos testigos, de : ¿vaya a saber qué?

La llegada del Tren hasta la localidad de Stroeder nos hizo recordar cuando el F.C.B.A.P., construyendo la

línea a Patagones, llega a duras penas hasta Stroeder, que fue punta de riel por algunos años, hasta que el F.C.S. compró la línea y terminó la misma.

Como la historia parece que se repite, no sería extraño que la punta de rieles se eternice en la localidad mencionada, ya que

parece que la arena sobre las vías es un obstáculo insalvable para Ferrobaires, habida cuenta que, desde diciembre/09, como ya dijimos, el servicio está interrumpido y el tren no llega a la localidad maragata.

En la zona, el mismo problema de

acumulación de arena lo tenía el F.C.S. (las sequías, el viento y la acumulación de arena sobre las vías no son invento nuevo), claro que ésta empresa realizaba las tareas de limpieza para el buen funcionamiento de los trenes.



Huéspedes distinguidos

En junio de 1908 llegan, a Bahía Blanca, importantes visitantes, relacionados con los ferrocarriles locales.

Evans Smith, coronel del ejército inglés, era miembro del directorio del F.C.S., en Londres, **A. H. Goudge** gerente del F.C.B.A.P., **Percy Clarke**, gerente del F.C.S., éstas personas estaban acompañadas por el dr. Estanislao Zeballos, el dr. Piñero Sorondo, Ernesto Quesada, el Ingeniero Huergo, Benito Villanueva (senador nacional) y otros.

Un tren especial los condujo hasta Grunbein, donde visitaron la obras que se estaban efectuando, vinculadas con la concesión del servicio de aguas corrientes y que realizaban el F.C.B.A.P. con el F.C.S.

Desde allí se trasladaron, en el mismo tren, hasta Ingeniero White donde acompañados por numerosas personas de la localidad (según las crónicas) visitaron las obras de los elevadores de chapa, de la usina del F.C.S. y otras construcciones en los muelles.

En un vaporcito del F.C.S. navegaron hasta puerto Galván, inspeccionando las obras en ese lugar, volviendo luego, en otro tren especial, a Bahía Blanca donde serían de la comitiva **Arturo H. Coleman** y **W. B. Harding Green**. Los paseantes continuarían viaje hacia Neuquén y de regreso pasarían por Saavedra y tomando por vía Guaminí y Goyena, visitarían 25 de Mayo, siguiendo viaje hacia la Capital Federal.



Servicio de coches Comedor

Hacia 1936, el ferrocarril **Sud** contaba en su stock con 61 coches comedor, o restaurant, los que eran atendidos por 460 empleados.

Según una gacetilla del FCS:

“Comer en nuestros coches restaurantes es realizar un verdadero viaje de placer”

También se avisaba sobre la utilización de productos del país, en manos de chefs

experimentados :

...“que satisfarán a los paladares más exigentes”...

El **Departamento de Confiterías del F.C.S.**, encargado del servicio de los coches comedor se encontraba localizado en Plaza Constitución (General Hornos N° 67) para:

...“cualquier reclamación, sugerión o pedido”...

Radicación de Colonos

El FCS promocionaba la radicación de colonos sobre las líneas de su propiedad.

Es por eso que, a las familias de colonos que quisieran radicarse en las líneas **Neuquén, Patagones** y/o **Bahía Blanca Noroeste**, como ayuda, le concedía las siguientes rebajas:

- 1.- 50 % en el precio de los pasajes de 2da. Clase en el viaje de ida al colono y su familia.
- 2.- 50 % por el flete de los enseres transportados
- 3.- 50 % en el flete de los vehículos (carros, coches, camiones, maquinarias, etc.)
- 4.- 50 % en el flete de los materiales para la construcción de viviendas, galpones y alambrados.

Acordaba, además, un 50 % de rebaja en el flete de los granos destinados a semilla para realizar siembra en toda la zona de influencia del FCS y del FCS (sección BBNO).

Trenes especiales de pasajeros

El FCS, siempre que tuviera disponible, podía formar trenes especiales de pasajeros, en alquiler, conformados por locomotora, furgón y uno o más coches, también concedía el uso de coche comedor si era solicitado.

En la configuración mínima, es decir coche, furgón y loco se cobraba una tasa fija más un adicional por km. recorrido, siendo de un valor determinado dentro de los primeros 350 kms., pasados los mismos se agregaba un adicional (o sea, de 351 kms. en adelante).

La tasa fija era una, para furgón y locomotora y otro valor para el coche y se cobraba en concepto de remolque, en el caso de la locomotora y furgón, desde el depósito más próximo al punto de partida hasta el más próximo al punto de llegada.

En el caso del coche la tarifa estipulada era por el remolque desde la salida de la cochera hasta la vuelta a la misma.

Para el coche comedor rejía el mismo cargo que para los coches, más un adicional diario por el alquiler del mismo.



www.afena.com.ar, el sitio más completo de **modelos ferroviarios nacionales** en HO
[//pagina.de/trenes](http://pagina.de/trenes), (alternativa [//pagina.de/ferrocarriles](http://pagina.de/ferrocarriles)) por **Roberto Yommi**
www.rumboalsud.com.ar (la revista virtual de **Marcelo Arcas**, desde Tandil).
archivocaballero.blogspot.com (vivencias de un ferroviario)
www.portaldetrenes.com.ar, el sitio de Andrés Bilstein
<http://www.elrpb.blogspot.com/>, por Fabián Pesikonis
www.ccbraillroad.com.ar, (el sitio de Andrés Saez Cox).
[//www.arar-cc.org](http://www.arar-cc.org) , Asociación Rosarina Amigos del Riel.
[//www.tranvia.org.ar](http://www.tranvia.org.ar), Asociación Amigos del Tranvía.
undocumentalenvivo.blogspot.com (Archivo White)
http://www.revistatodotrenes.blogspot.com/
museotaller.blogspot.com (Museo Taller)
hoynotengoqueirabosnia.blogspot.com/