

NUESTRO FUNCIONARIO DE FEDERACIÓN

NELSO PRINA

HISTORIA



Diario La Nación, suplemento CAMPO, Sábado 2 de junio de 2007

Rincón gaucho

El tren, un viaje al pasado pampeano en primera persona

Las memorias de Nelso Prina, ex empleado ferroviario, despiertan la reflexión sobre el desarrollo de nuestro territorio

REALICO.- Nelso Prina tiene ahora 80 años. Cinco años atrás, cuando leyó en LA NACION una entrevista con el periodista español Juan José Millás, quien sostenía que una biografía personal es el mejor regalo para un hijo, decidió dedicarse a hilvanar recuerdos sobre su vida y su trayectoria como ferroviario, para los suyos.

En esa historia -la de un hombre que se considera sencillo- aparecen referencias sobre pueblos que se proyectan en el tiempo como fantasmas, que se esconden en los patios y salen a vagar entre un eco de adioses.

¿Cuántas veces habrá visto el joven empleado del ferrocarril "de los ingleses" apearse de un sulky a un hombre de bombachas y pañuelo al cuello, con el sombrero calado hasta los ojos, mientras su mujer apuraba el gesto de peinar el jopo del hijo? Claro: se iban en tren a Buenos Aires. Llevaban la vieja manta del abuelo, para aliviar la dureza del asiento de pinotea en segunda clase y una bolsa con comida (una gallina hervida, galletas, una botella de agua y una de tinto para el jefe de la familia; la torta de chicharrones iría envuelta aparte para que no se mezclaran los olores).

Nacido en Realicó el 11 de enero de 1927, por mediación de Hortensia de Lyons (esposa del superintendente comercial de los Ferrocarriles Sud, Oeste y Midland, en General Pico) ante el mayor Oscar Lowenthal -gerente general de los ferrocarriles y técnico ferroviario de larga y descollante actuación en ramales de México, Brasil y Chile y sus nexos con los de Argentina-, con sólo 14 años Nelso Prina quedó designado office boy, con un sueldo de 80 pesos, cuando el personal común ingresaba con 60 pesos, pero con el compromiso de realizar tareas de dependiente séptimo, o sea, la categoría inicial en la carrera administrativa del ferrocarril.

Después recorrió todo el escalafón en el Ferrocarril Sarmiento hasta llegar a jefe de promoción de los ferrocarriles Roca y Sarmiento, cuando en 1971 se unificaron. El 1º de agosto de 1983 renunció a su cargo para integrarse como funcionario en el Centro de Acopiadores de Cereales.

Paisaje de la memoria

Es notable cómo los ruidos -en especial, nocturnos- inquietan o producen acostumbramiento hasta convertirse en remotos vaivenes del sueño. El de los trenes perdura en los pueblos, y en el hombre de espíritu ferroviario hasta la anécdota familiar queda como parte ineludible de su condición laboral. Prina cuenta que, cuando nació, su padre recién ingresado al por entonces Ferrocarril Oeste, no estaba presente porque había sido ubicado en calidad de cambista en la última estación de este ferrocarril de la línea a Colonia Alvear, Mendoza, denominada Soitué.

Ennegrecido porque había que quemar el pasto para que no entorpeciera el paso de máquinas y vagones, el exacto espacio que mediaba entre alambrados y el silencio hacía vislumbrar los ocres y los verdes en simultáneo ritmo que estallaba en frutos hacia la cordillera. Entre chañarales y polvaredas, ortigas y yuyales y huesos blancos de tanta intemperie, matizaban el recorrido de 600 kilómetros que resultó -en tanta lejanía- la definición de una parábola personal y de destino de país.

Lo que cuenta Prina tiene vigencia de gestión en la actualidad, con la conformación del consorcio Unión Pacífico entre municipios del sur mendocino, San Luis y La Pampa, entre los que figura Realicó. "La construcción de la línea ferroviaria que superara a la estación Colonia Alvear tenía como finalidad que el Ferrocarril Oeste llegara a Chile por el paso El Pehuenche, con habilitación permanente para el cruce de la cordillera de los Andes. Tanto es así -corroboró- que a la décima locomotora se la denominó «Voy a Chile». El proyecto quedó trunco a pocos kilómetros de Soitué (un simple edificio, por entonces, de madera y chapa) pues por razones políticas que desconozco, se decidió que la conexión a Chile partiera de la ciudad de San Rafael, pero ese ramal quedó inconcluso en Malargüe, por problemas operativos."

Punto de partida

De los tiempos de infancia, las imágenes aparecen nítidas cuando un nombre las convoca. Soitué -que en lengua pampa significa "cosechando algarrobo"-, es la palabra mágica que busca rastros en el paraíso mental del hombre que cuenta su propia historia, la de cuando recién nacido habitaba junto a sus padres en un vagón de carga preparado para vivienda, con una cocina de adobe construida a la par. Allí bebían agua traída en vagones cisterna porque la de la zona era de muy mala calidad.

O cuando se dibujan en su retina los personajes de Soitué: el gaucho Vargas -de impecables botas negras y rastra de plata- que un atardecer ultimó de una puñalada en pelea de boliche a un chileno que lo había enfrentado con un revólver; el turco del almacén, o el viejito que en una dependencia abandonada del ferrocarril tejía ponchos con lana de guanaco o vicuña.

Soitué, donde conoció el primer ventilador (más bien, espantamoscas) ideado por la familia López, "que consistía en un par de aletas ubicadas sobre la mesa de la cocina, movidas mediante un ingenioso sistema de pedal y polea". Soitué, desde donde viajaban una vez por semana hasta Colonia Alvear para aprovisionarse de víveres, ropa y enseres (de los que allí se carecía) montados en un velocípedo, un vehículo de tres ruedas apto para circular por las "paralelas de hierro", que descarriló en uno de los viajes y trajo aparejada una quebradura en la pierna derecha cuando todavía no había cumplido un año (¿será por eso la chuequera?).

En los numerosos viajes, gobierno tras gobierno (política ferroviaria afín a los ideales de turno), anécdotas, trabajo y amigos dispersos contribuyeron a jalonar hechos y acontecimientos que, de golpe, vuelven todos hilvanados como recuerdos.

Mientras se preparaba el terraplén para el tendido de las vías que llegarían hasta Chile, allá, en Soitué, donde su padre "iba colocando ramas de tamariscos que, con el correr del tiempo se convirtieron en frondosos ejemplares que aun se conservan", según refiere con emoción Nelso Prina. Sabe que le bastaría con arrancar una astilla de esos árboles para adivinar la hora del regreso. El tren, hierro, silbato y un hondo suspiro que rechina cuando entorna los párpados.

**Por Gladys Sago
Para LA NACION**