

**Es una publicación del Instituto y
Archivo Histórico Municipal de Morón**
Estrada 17 - Haedo - C.P. 1706
Tel. 4650-2580
moronhistorico@hotmail.com

AUTORIDADES

Intendente Municipal
Sr. Martín Sabbatella
Secretaría de Desarrollo Social
Sr. Andrés Rodríguez
Directora de Educación
Prof. Virginia Veyga
Instituto y Archivo Histórico
Directora Prof. Graciela Saez

STAFF DE LA REVISTA

Dirección
Prof. Graciela Saez
Secretaría de Redacción
Lic. Carlos María Birocco
Asesores
Lic. Hebe Clementi
Mons. Juan Antonio Presas

Composición y Diagramación

Arq. Guillermo de Almeida
Diego Ferrante

**Equipo de Trabajo del Instituto
y Archivo Histórico**

Graciela Saez, Carlos Birocco,
Guillermo de Almeida, Mariela Canali,
Mariela Rametta, Elsa López,
Diego Ferrante, Graciela Peteira

Foto de tapa aportada por el Centro de
Jubilados Ferroviarios "5 de Abril" de Haedo

Registro Nacional de la Propiedad Intelectual
N° 686.295

Los artículos firmados son responsabilidad de
sus autores

Queda prohibida la reproducción total o parcial
del contenido de la revista, salvo autorización
de la Dirección

ÍNDICE

Editorial	2
El patrimonio ferroviario bonaerense. Por Jorge Tartarini	3
El ferrocarril del oeste: pensado para la campaña, demorado en la ciudad. Por Jorge Shvarzer y Teresita Gómez	6
Ferrocarril, replanteo urbano y ordenamiento social: la llegada de la modernidad a Morón (1852-1872). Por Carlos María Birocco	13
El ferrocarril en Zárate. Estación Zárate Alto y Las Palmas: dos paradigmas. Por Sergio Robles	20
Espacios ferroviarios recuperados. Por Elsa López	22
Noticias Bonaerenses	25
Actividades del Instituto y Archivo Histórico de Morón	26
Nuevos libros bonaerenses	27
Después de una larga lucha. Por Mariela Canali	28
Ferrocarril Oeste: Antiguas Estaciones	31
Historia y Literatura. Ferrocarril y comunidad	33
Morón: memoria de un largo recorrido. Por Graciela Saez	34
De trenes y trencitos. Por Hebe Clementi	44
La historia del ferrocarril en documentos	47
Tierras y ferrocarril. Un plan de colonización agrícola en la extensión del ferrocarril oeste. Por Viviana Barry	48
El viejo ramal ferroviario: de Saenz Peña a Villa Luro. Por Horacio Callegari	56
La falsa vía muerta. Por Ariel Bernasconi	58
El tren. Por Santiago Dabove	61

Editorial

Con este ejemplar N° 25, “Ferrocarriles”, nuestra **Revista de Historia Bonaerense** cumple 10 años. Una década en la que hemos transitado por la historia de nuestra provincia desde los abordajes más diversos. No es fácil mantener la continuidad de una publicación dedicada a la historia de los pueblos, y así lo expresamos en el editorial anterior, luego de un año de ausencia. Pero renovadas esperanzas nos hacen pensar que comenzaremos a transitar tiempos mejores y que en lo puntual, nuestra Revista volverá a tener una periodicidad más corta.

Una nueva época parece comenzar para el Instituto y Archivo Histórico de Morón, institución municipal desde la que editamos esta revista, ya que por primera vez contamos con un local adecuado a sus variadas funciones. Nuestra nueva sede es nada menos que un antiguo galpón ferroviario que ha sido resignificado, convirtiéndose en el espacio donde se preserva, investiga y difunde nuestra historia.

Tenemos el propósito de hacer una revista más ágil, con más imágenes y más información general sobre actividades históricas de la provincia. Pero conservamos los mismos objetivos que nos orientan desde su creación: **crear una publicación de calidad sobre historia regional, donde la producción de los investigadores locales se jerarquice junto a la de importantes historiadores nacionales y extranjeros, permitiendo de esta manera su conocimiento por un público amplio y heterogéneo.**

Dedicamos este número a los Ferrocarriles, a la historia y trascendencia social de un medio de transporte que siendo mucho más que eso, ha revolucionado la vida de los pueblos, convirtiéndose en uno de los factores más importantes de modernización y progreso de la humanidad en los últimos 150 años.

Muy amplio es el campo de estudio e investigación relacionado con el tema. A la extensa bibliografía y documentación existente se suman el patrimonio material vinculado al sistema ferroviario y el riquísimo patrimonio intangible que nos permite descubrir esa red de representaciones e imaginarios que integran la memoria colectiva y conforman una verdadera cultura ferroviaria.

Entendemos que en la actualidad, cuando es inminente la reactivación de antiguos ramales abandonados, preservar el patrimonio y la memoria ferroviarios contribuirá a que la sociedad revalorice la experiencia pasada y participe activamente en su defensa y conservación.

EL PATRIMONIO FERROVIARIO BONAERENSE

Algunas consideraciones sobre su valoración e importancia

Jorge Tartarini

La acción del ferrocarril

En 1857 la aparición del ferrocarril en la Argentina cambió definitivamente el sistema de comunicaciones y transportes vigente desde la época de dominación hispana. Las economías regionales encontraron en el ferrocarril el instrumento indispensable a un mercado internacional de capitales en expansión que exigía el acarreo y traslado de grandes volúmenes de materias primas, del interior hacia las terminales del sistema, es decir, los puertos de ultramar.

El ferrocarril, vía de salida de materias primas y llegada de inmigrantes, permitió la fundación, o bien el desarrollo, de asentamientos, constituyendo incluso en algunos casos su base económica principal, con talleres y depósitos ferroviarios, barrios de viviendas, y demás instalaciones del sistema. Este fenómeno, en la Provincia de Buenos Aires lo podemos observar en poblados como Sevigne y Mechita, y cabeceras de partidos como Junín y Campana, entre otras localidades. En otros asentamientos, fueron industrias extractivas vinculadas estrechamente a la acción de este transporte, como en los casos de Olavarría, Sierra de la Ventana y Tandil, con sus ramales industriales.

En los pueblos y ciudades preexistentes, la aparición del ferrocarril tuvo múltiples consecuencias. En ocasiones, alteró los usos y costumbres tradicionales con la aparición de hoteles, negocios y conglomerados como “el barrio de la estación”, la calle comercial, y otras funciones que exigían la llegada de otros medios de transportes para vincularlos con el centro de la ciudad. El ritmo de la vida cotidiana, marcado por las campanas de la iglesia, comenzó a ser compartido con la campana y el silbato de la locomotora a vapor, introduciendo nuevos símbolos y significados. La estación misma, como polo de atracción, desplazó el foco de interés, estableciendo horarios y nuevas rutinas de recorridos, según los horarios de llegada y partida de los trenes.

La irrupción del ferrocarril en las ciudades no solo determinó cortes irreversibles y privilegió áreas, sino que además las amojonó con el equipamiento que demanda el tendido de ramales y la infraestructura en torno a las estaciones. Puentes, cabinas, talleres, viaductos, depósitos, barrios de empleados y un sinnúmero de obras de ingeniería generalmente asociadas a los complejos ferroportuarios, causarían impactos limitando, cercenando y alzando barreras en la expansión de las ciudades.

Primeramente el auge del transporte automotor y el consiguiente plan de carreteras iniciado en la Provincia en las décadas de 1920 y 1930, luego los efectos del crack financiero mundial de 1930, y finalmente los cambios en la economía mundial producidos a partir de la segunda posguerra con el deterioro del precio de las materias primas y el proceso de sustitución de importaciones, afectaron seriamente el desarrollo y rentabilidad del ferrocarril como sistema que monopolizaba los principales flujos de pasajeros y cargas.

Si a ello sumamos la ausencia de inversiones y políticas de mantenimiento, renovación y adecuación del sistema a las nuevas condiciones del contexto económico local e internacional, nos encontraremos que la red ferroviarias detuvieron su crecimiento -que había superado los 44.000 km de rieles en todo el país- comenzando incluso a ser desactivados ramales que abastecían importantes zonas de la provincia hacia 1958. De esta manera, se acentuaba el colapso de un sistema de transporte que llegó a estructurar la economía y las comunicaciones locales en una escala territorial y una envergadura sin precedentes.

Sobre el trasplante tecnológico y constructivo

En el terreno constructivo, tecnológico y arquitectónico, el trasplante del sistema ferroviario se operó en forma directa y comprendió un proceso de transculturación y transferencia tecnológica y estilística que se extendió a todos los elementos componentes: proyectos, estructuras, materiales, equipamiento, infraestructura complementaria, edificios de montaje en seco (estaciones, cabinas, viviendas, etc.), reglamentos, personal

técnico, profesionales, mano de obra, e infinidad de accesorios, que en su conjunto reflejan el desarrollo industrial ferroviario alcanzado por los principales países proveedores: Gran Bretaña –en un primer plano casi excluyente- y luego Francia y Bélgica, entre 1825 y 1920, aproximadamente.

Hablar del ferrocarril es hablar de nuevas tipologías, sin precedentes en nuestro continente aunque de probado uso en sus países de origen. Es, en suma, analizar un movimiento constructor que se convertirá en uno de los repertorios arquitectónicos, gráficos y ornamentales más integrados y sistematizados de la historia. Hablar del ferrocarril es hablar de nuevas tipologías, sin precedentes en el medio local aunque de probado uso en sus países de origen. Es, en suma, analizar un movimiento constructor que se convertirá en uno de los repertorios arquitectónicos, gráficos y ornamentales más integrados y sistematizados de la historia. En lo arquitectónico consistirá en: edificios de pasajeros con estaciones terminales o intermedias de 1ª, 2ª y 3ª clase; depósitos varios (encomiendas, maquinarias, cargas, aceites, inflamables, coches, locomotoras), talleres de fabricación, refugios, apeaderos, lampareras, tanques de agua y de combustible, cabinas de señales, garitas, casillas de básculas, usinas, bloques de sanitarios, servicios hospitalarios, otras dependencias (cooperativas, telégrafo, señales), casillas varias (empleados, camineros, servicio de agua y bomba, guarda hilos), viviendas para personal jerárquico y empleados de distintas categorías (donde se manejaban distintas variables como: individuales, colectivas, aisladas, apareadas, en barrios, permanentes y transportables). Integrados al sistema las instalaciones de apoyo y servicio tendrán también un papel importante: surtidores de agua, señalizaciones, pilas de agua, molinos de viento, aljibes o cisternas, bandeja giratoria y obras de arte (alcantarillado, drenajes, túneles, pasajes subterráneos, puentes ferroviarios, puentes peatonales, viaductos).

En el período fundacional del sistema (1850-1880) se construyeron las primeras terminales; edificios austeros que en su mayoría adaptaron su lenguaje expresivo a los lineamientos vigentes en cada lugar y, principalmente, a sus limitaciones tecnológicas, tal como puede observarse en las primeras estaciones del Ferrocarril del Oeste entre 1857 y 1880 (primeros edificios de estaciones como Floresta, Gorostiaga, etc.) y las del Ferrocarril Sud, entre 1865 y 1870 (Lomas de Zamora, Domselaar, Jeppener, etc.). En algunos casos se optó por importar edificios prefabricados de montaje en seco, ya sea en chapa o madera, como bien se observa en la primera estación Ensenada del Ferrocarril de Buenos Aires a la Ensenada.

Estos primeros edificios de pasajeros en poco se diferenciaban de la arquitectura doméstica, con sus formas clasicistas o neorrenacentistas,

y jugaron un papel secundario frente a la locomotora y las estructuras de hierro que cubrían los andenes convertidas en novedad y la atracción principal.

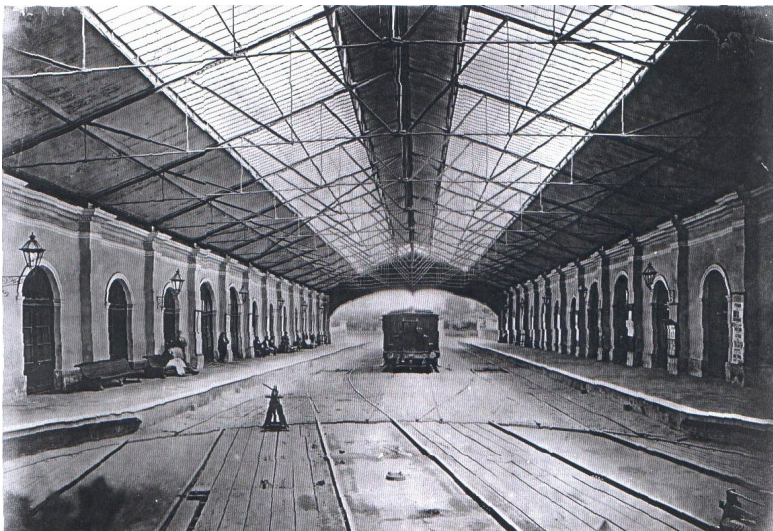
Siempre en términos generales, entre 1880 y 1915, el ferrocarril en la Provincia quiebra el alcance regional e integra los principales enclaves productivos, ampliando la escala de transferencia tecnológica de un sistema que requería fuertes inversiones en obras de ampliación y ensanche de las estaciones originales, ahora anticuadas e insuficientes para los nuevos movimientos de pasajeros y cargas.

Así, en Bahía Blanca, La Plata, Mar del Plata y otras localidades importantes de la Provincia, surgieron edificios emblemáticos de ese nuevo medio de transporte que acortaba tiempos y distancias, no tanto por su arquitectura afrancesada y su marcado eclecticismo, sino por los significados y el impacto de la tecnología del hierro y el material rodante.

La variedad de estilos iniciada de fin de siglo XIX se prolongó durante varias décadas de iniciado el XX, modificando no solo la apariencia de las terminales sino la de los edificios menores del sistema, esto es, es-



Antiguo aspecto del interior de la Estación Once
(Foto Museo Nacional y Centro de Estudios Ferroviarios)



Interior Estación del Parque a fines del siglo XIX
(Foto Museo Nacional y Centro de Estudios Ferroviarios)

taciones intermedias de distintas categorías, y ciertos edificios anexos. A la vez que se proyectan edificios en estilos antiacadémicos -como en las estaciones de la Compagnie Generale de Chemins de Fer de la Province de Buenos Aires, y algunas del Ferrocarril Sud, proyectadas por los arquitectos Chambers y Thomas-, las corrientes pintoresquistas incrementaron su desarrollo, especialmente en las localidades veraniegas y suburbanas, que acrecentarán aun más sus instalaciones durante la primera mitad de la década de 1920, como se observa en las estaciones Banfield, Lomas de Zamora y Temperley del citado F.C. Sud.

El auge de los movimientos americanistas trasladará a la arquitectura ferroviaria

sus variantes estilísticas, que iban desde la copia de modelos del renacimiento español, pasando por estilos neocoloniales locales, como se observa en la terminal del Ferrocarril Provincial en Avellaneda.

Los efectos del colapso provocado por la crisis de 1930 y las causas más arriba enunciadas, junto a las erráticas -cuando no ausentes- políticas de transporte, afectaron la coherencia y riqueza de significados de una arquitectura que fue cayendo en un progresivo proceso de obsolescencia física y funcional.

El patrimonio ferroviario. Un llamado de alerta

Sin lugar a dudas, un símbolo paradigmático de este globalizado comienzo de milenio es la arquitectura ferroviaria. Los peligros que amenazan con su desaparición no son solo los que comúnmente sufren los edificios históricos por obsolescencia física y funcional, sino los debidos a la desaparición del sistema -y con él su coherencia, sistematización y riqueza tipológica- que hizo posible su construcción, tanto por desafectación de ramales como por el deficiente mantenimiento practicado por las empresas a cargo de los ramales concesionados.

La coherencia de este sistema no se rescata recuperando solo una gran terminal, sino valorizando cada uno de los eslabones -supuestamente menores- que permiten una lectura integrada de los significados, envergadura y alcances que tuvo la acción del ferrocarril a nivel provincial y nacional. Esta protección resulta sustancial en un patrimonio donde, por sobre la obra impar, prevalecen las tipologías de elementos menores que permiten una visión real de su relevancia.

Hoy, uno de los principales problemas es la desprotección legal y la crónica escasez de recursos para enfrentar el rescate de este patrimonio. Lejos del exceso de nostalgia, el rescate del patrimonio ferroviario exige propuestas creativas y conscientes de las reglas de juego que enfrenta el difícil presente local y continental, diametralmente opuesto a los valores y relaciones entre países que caracterizaron al momento de auge del sistema .

Por lo pronto, resulta fundamental aunar esfuerzos para acrecentar su conocimiento, promoción y difusión. Conociendo sus valores y posibilidades se asegurará un aprovechamiento y protección más idóneos. De esta manera, encontrarán solidez bases para ulteriores desarrollos, tanto especulativos como de protección legal y prioridades de intervención, según los recursos disponibles, necesidades y grados de riesgo que lo afectan. Salvar los baches de conocimiento que existen sobre el patrimonio ferroviario a nivel provincial resulta hoy primordial.

Jorge Daniel Tartarini, arquitecto, es especialista en Preservación del Patrimonio Urbano Arquitectónico, Su libro *Arquitectura Ferroviaria* ha sido premiado en la última Bienal de Arquitectura Latinoamericana de 2002. Actualmente se desempeña como investigador del CONICET y Director del Museo del Patrimonio Histórico.

EL FERROCARRIL DEL OESTE

Pensado para la campaña, demorado en la ciudad.

Jorge Schvarzer
*Teresita Gómez**

Introducción

Cuando en septiembre de 1853, un grupo de empresarios locales pide la concesión para construir un ferrocarril "al Oeste", se estaba dando inicio a un cambio fundamental en el Río de la Plata. Su aspecto más visible fue el inicio del transporte ferroviario, que abrió la posibilidad de unificar el país y de explotar a fondo la fertilidad natural de las pampas, contribuyendo a generar el avance general en las décadas siguientes.

Esos objetivos comenzaron a verse concretados hacia mediados de la década de 1870, cuando la incipiente red ferroviaria permitió expandir la producción agropecuaria pampeana, tanto como de otras actividades regionales (como la producción de azúcar en Tucumán, de vino en las provincias de Cuyo, la tala del quebracho y la extracción del tanino en las provincias del Nordeste argentino, etc.). A partir de aquella época, los ferrocarriles se constituyeron en uno de los núcleos vitales que contribuyeron a generar las bases estructurales de la notable riqueza que exhibía la Argentina a fines del siglo XIX y comienzos del XX.

Pero el futuro no explica el pasado. En las primeras etapas de la construcción de los ferrocarriles, el potencial productivo real de las praderas argentinas era desconocido, de modo que aquella apuesta ofrecía, a lo sumo, un resultado dudoso. Las otras fuentes posibles de riqueza natural no eran mejor conocidas y estaban ubicadas muy lejos de la ciudad puerto que actuaba como capital de la Nación. No resulta extraño que esas condiciones hicieran que la propuesta de invertir en ese nuevo medio no fuera abrazada desde el principio con suficiente entusiasmo por las clases dirigentes de la época. La incertidumbre resultaba superior a la confianza ciega en el progreso.

En esos primeros momentos, en cambio, hubo bastante interés por la inversión ferroviaria concentrada en el ámbito de la ciudad de Buenos Aires y sus zonas adyacentes. Allí, la rápida expansión de la población y las continuas mejoras inmobiliarias valorizaban rápidamente el suelo urbano y prometían un futuro bastante atractivo a quienes se atrevieran a invertir. Esta opción ofrecía menos incertidumbre, y menos costos, que avanzar sobre la pampa, mientras generaba un proceso de crecimiento acumulativo que podía rendir pingües beneficios para los grupos propietarios.

Buenos Aires entra en la era del ferrocarril

La empresa se denominó "Ferrocarril del Oeste", título ambicioso que dejaba traslucir sus intenciones de avanzar sobre la pampa tan lejos como fuera posible, y hasta llegar al propio Chile, como pretendió años más tarde. Pero el primer proyecto real, en 1854, sólo imaginaba 20 kilómetros de línea. Aún así, el proyecto resultaba ambicioso para las posibilidades de la época y la realización original se limitó a apenas diez kilómetros en el primer tramo, concretado e inaugurado en agosto de 1857. La vía partía desde un punto fronterizo de la zona urbanizada, a un kilómetro de la costa, porque los ciudadanos protestaban frente a la posibilidad de que las locomotoras cruzaran la parte más densamente poblada, afectando los hábitos de vida y el valor de las propiedades concentradas en el antiguo centro urbano; de allí se dirigía hasta la Plaza de Miserere, lugar tradicional de concentración de las tropas de carretas, para salir desde ese cruce, y en línea recta, hacia el Oeste, sobre el trazo del camino apenas marcado por el andar de caballos y vehículos. La primer terminal concretada fue en Flores, una villa que contaría entonces unos 2.000 habitantes (rodeado por otros 3.000 en el ámbito rural); ese poblado vería multiplicada su actividad gracias a ese lazo de acero, cuyo influjo la llevaría a integrarse con Buenos Aires en un único conglomerado urbano años más tarde.¹

La línea había sido imaginada para el transporte de carga y los primeros cálculos económicos se efectuaron sobre esa base, dejando el ingreso del transporte de pasajeros como un residuo marginal. Pero la oferta de un servicio que cubría distancias en poco tiempo, permitiendo salir de la zona urbana hacia el campo, operó como un poderoso imán para los porteños. La demanda de los viajeros a Flores, y al recreo de La Floresta, donde terminaban las vías en aquellos años, otorgó un impulso decisivo al funcionamiento de la empresa.

El 80% de los ingresos del ferrocarril en los tres primeros años de operación (1858-60) se originaron en los pasajeros. En este último año se vendieron cerca de 300.000 boletos, una cantidad que se debe destacar frente a los al-

go más de cien mil habitantes de la ciudad. La demanda de transporte de pasajeros era tan intensa, sobre todo los fines de semana, que los trenes corrían completos; la experiencia obligó a la empresa a advertir a sus clientes que corrían el riesgo de no obtener lugar en el viaje de regreso a Buenos Aires, debido al escaso número de viajes y las limitaciones de espacios en los coches disponibles.²

Un viajero inglés, que vivió en Buenos Aires hacia 1861, relató el impacto del ferrocarril con trazos coloridos: "el tren sale de la ciudad, y pronto se advierte que estaba produciendo sus naturales efectos. Barracas y molinos de harina estaban surgiendo como hongos en los alrededores de la ciudad. Hermosas villas se edificaban cerca de las estaciones y bares de recreo, con lindos jardines, tentaban a muchos de los porteños inclinados a divertirse y a pasar sus domingos y días de fiesta como los ingleses lo hacen en Richmond o en Gravesand. No conozco lugar donde haya mayor necesidad de sitios de esta naturaleza, porque Buenos Aires no tiene, propiamente dicho, jardines públicos o parques, como los que adornan las capitales europeas; y aunque yo creo que los nativos se hallan, en su mayor parte, satisfechos, hay, sin embargo, una enorme población extranjera de ingleses, franceses, alemanes e italianos deseosos de encontrar la primera oportunidad para lograr atraer algunas variedades de las que tanto gustan en Europa..."³

Las noticias periodísticas dan prueba de este nuevo placer de los porteños. En enero de 1858 (apenas unos meses después de la inauguración de la línea) se anunció un tren especial para que el público pudiera asistir a un baile en La Floresta, y en febrero se anunció un tren especial para ir a una fiesta en Morón (donde ya estaba llegando la punta de rieles). En ese mismo mes, una colorida nota menciona la nueva moda: los ciudadanos se apasionan por ir "a tomar un café a Morón" para volver luego al centro urbano.⁴

Esos viajes engrosaban los ingresos del ferrocarril y estimulaban la inversión en los parajes alrededor de las estaciones y a lo largo de la línea en general. Poco a poco, proliferaban las casas quinta y los negocios para el público viajero así como para aquellos que se decidían a vivir en los nuevos pueblos, ahora tan cercanos a la ciudad.

La línea se mantuvo en sus 40 kilómetros durante un trienio, hasta que, entre 1863 y 1866, se extendió hacia la campaña, en busca de Chivilcoy, un centro agrícola situado a 160 kilómetros de Buenos Aires. Lógicamente, luego de casi una década de actividad, la carga comienza a registrar su impacto en los ingresos de la empresa ferroviaria y llega a aportar más de la mitad del total recaudado. Pero la demanda de pasajes no cede, y trepa a 470.000 en 1867, a raíz de una epidemia de cólera que provoca un éxodo de los habitantes urbanos hacia las zonas geográficas más altas, y más saludables, que se encontraban a lo largo de la línea (y, en especial, hacia los actuales barrios de Caballito y Flores). Atender dicha demanda no era fácil, dada la restricción de recursos. En 1869, la empresa comenta que había comprado en Europa 12 coches adicionales para pasajeros y que, para aumentar la capacidad de transporte de esos vehículos, había decidido quitar los brazos de los asientos; esa medida, simple e ingeniosa, permitió aumentar el número de pasajeros por coche de 18 a 24, logrando una mejora del 33% en su *productividad*. El aumento de la oferta fue oportuno. Apenas un par de años después, en 1871, una nueva epidemia, esta vez de fiebre amarilla, aniquiló a buena parte de la población y provocó el pánico en toda la ciudad, generando un éxodo masivo hacia esos mismos lugares; ese año, los pasajeros transportados alcanzaron al millón. El efecto sobre los ingresos de la empresa resulta menor que lo supuesto por esa notable expansión de sus actividades debido a que el gobierno redujo el precio de los boletos para posibilitar esos desplazamientos.⁵

Diez años más tarde (1881), la empresa se vio obligada a construir vías dobles a partir del Once, para atender el intenso tráfico de la zona; la ampliación llegó a Liniers en 1883, barrio que hoy marca el límite oeste de la Capital. Ese mismo año se terminaba de desmontar el ramal que nacía en el Parque y llegaba al Once, debido a las demoras y accidentes que provocaba el servicio en dicho tramo, ya densamente poblado y donde la franja disponible para las vías era demasiado angosta para encarar mejoras de cualquier orden.⁶

Irónicamente, la fiebre amarilla no sólo incrementó el transporte de pasajeros, sino que llevó al ferrocarril a construir un ramal semiurbano para unir la línea principal con el nuevo cementerio de Chacarita, construido hacia el Noroeste de Plaza Once, en las afueras de la zona habitada. La demanda del nuevo cementerio era perentoria, debido a que el anterior había colmado su capacidad por los efectos del flagelo, y el tren parecía, todavía, un buen vínculo de acceso desde la ciudad. La vía se extendía siguiendo el trazado de la actual avenida Corrientes, desde Pueyrredón al cementerio, y el servicio se conocía como el "tren de los muertos" por aquella función original y prácticamente única. Ese tramo de seis kilómetros de vía fue construido en tres semanas, pero el tren se limitó a llevar ataúdes en el foco de la epidemia; luego, no se le encontró demasiada utilidad y el servicio languideció. La línea quedó en desuso hasta dejar lugar a la avenida mencionada cuando el crecimiento urbano lo exigió.

El ramal a Chacarita no fue el único ramal urbano (o periurbano) construido por una empresa que se jactaba de su objetivo de avanzar sobre la pampa, hacia el Oeste. En esos años, el Ferrocarril se lanzó a la construcción de una vía hacia el Sur, con el propósito de llegar al Riachuelo, donde operaba el puerto de la ciudad; esta obra quedó atascada, por diversas circunstancias, a siete kilómetros de su punto de partida. La línea avanzaba sobre terrenos bajos de la periferia urbana hasta terminar en las zonas anegadizas cercanas al Riachuelo y conocidas como el

"barrio de las ranas"; de allí que, en lugar de una conexión con el puerto, su servicio se limitó a transportar la basura que se recolectaba en el centro de Buenos Aires y se llevaba hasta esos pantanos para su descarga final. Los carros a caballo juntaban los residuos urbanos y los llevaban a una estación ubicada a la altura de la actual calle Sánchez de Bustamante, donde eran trasladadas al tren que las dejaba en su destino final.⁷

EL FC Oeste seguía planeando acceder al puerto, e intentó un nuevo ensayo por el lado de Retiro, donde pasaba una línea ferroviaria, paralela al río. De modo que construyó otro ramal que salía de Pueyrredón y Corrientes y se dirigía hacia el Norte a lo largo de ésta última hasta la hoy Avenida del Libertador, donde empalmaba con el ferrocarril a Tigre (que se menciona más adelante). Esta línea de alrededor de seis kilómetros estaba destinada a las cargas, aunque también llevaba pasajeros y contribuyó al crecimiento urbano hasta que fue levantada en 1895.

En consecuencia, hacia mediados de la década de 1870, el primer ferrocarril argentino, lanzado para "ir hacia el Oeste" tenía 200 kilómetros de línea; de ese total, cerca de 50 kilómetros habían sido construidos dentro de la zona urbana y su periferia (definida como el área que forma parte hoy de la ciudad de Buenos Aires). La aventura de ocupar la pampa con rieles recién comenzaba pero la ciudad ya vivía en la era del ferrocarril.

Las líneas férreas abrazan la ciudad

Aún antes del proyecto del FC Oeste se hablaba de la necesidad de construir dos vías de comunicación con los puertos "naturales" de la ciudad. Una, dirigida hacia Tigre (o San Fernando) ubicado poco más de 30 kilómetros "aguas arriba" de Buenos Aires, que servía como puerto fluvial para el transporte hacia y desde toda la cuenca del Río de la Plata. Otra, que avanzara "aguas abajo", hasta la localidad de Ensenada, a 60 kilómetros al sudeste, donde se pensaba levantar el gran puerto para la comunicación de ultramar.

La concesión para la línea Buenos Aires a San Fernando fue otorgada por ley en junio de 1857, apenas dos meses antes de la inauguración oficial del primer tramo del FC Oeste. La segunda fue aprobada en agosto de ese mismo año, casi en coincidencia con los festejos del primer servicio ferroviario nacional. Pero esas medidas no tuvieron una cosecha inmediata.

El Ferrocarril a San Fernando fue iniciado en esa misma década pero su trazado era demasiado cercano al río y fue destruido por una crecida. Recién en 1862 se inauguró la primera sección, que llegaba hasta Belgrano, un pueblo que contaba apenas algo más de mil habitantes. La línea partía de Retiro, una zona elevada, cercana a la costa, a 1,5 kilómetros al Norte de la Plaza de Mayo, y recorría 8 kilómetros en esa primera etapa; luego, se extendió hasta los 32 kilómetros para llegar a Tigre, puerto que alcanzó en 1865. En ese lugar se detuvo y no volvió a crecer por décadas, de modo que esta empresa operó como ferrocarril urbano o periurbano. El servicio era malo y, como se puede imaginar, estaba más basado en los pasajeros que en la carga, pese a las pretensiones del proyecto original.

El Ferrocarril a Ensenada demoró varios años en concretarse, debido a una larga puja de intereses, e inauguró su primer tramo, de apenas 5 kilómetros, hacia 1865. La vía partía desde un punto cercano a la costa, unos 500 metros al Sur de la Plaza de Mayo, y avanzaba hasta la Boca del Riachuelo, donde se detuvo varios años. En 1870, la línea atravesó el Riachuelo para llegar a Ensenada en diciembre de 1872. La empresa no efectuó más ampliaciones hasta la década de 1880 y también permaneció como un servicio urbano, o suburbano, hasta que fue vendida a otra empresa ferroviaria, a finales del siglo XIX.

En medio de cierto entusiasmo creciente por el sistema ferroviario, una nueva empresa pidió, a comienzos de 1861, la concesión para construir y explotar una línea de Buenos Aires hasta el pueblo de Chascomús, al sur de la ciudad. La vía prevista tendría una longitud de 114 kilómetros y se extendería a lo largo de una amplia zona ocupada por estancias, muchas de ellas de propietarios británicos, igual que la nacionalidad de la mayoría de quienes la propusieron. El debate de la ley fue complicado hasta que se aprobó, en 1863. Se acordó que la línea debía partir de la Plaza Constitución, a unos dos kilómetros al Sudeste de la Plaza de Mayo, y desde allí dirigirse, en línea casi recta, hacia Chascomús, luego del paso por Barracas y de atravesar el Riachuelo.

Las obras se llevaron a cabo de modo más o menos simultáneo con la extensión del FC Oeste hasta Chivilcoy, y sus dimensiones eran semejantes. Por primera vez, en la provincia se encaraba la construcción de dos grandes líneas troncales hacia el interior de la campaña bonaerense que se tendían al mismo tiempo. El FC del Sud logró inaugurar su servicio en diciembre de 1865, meses antes de que el FC Oeste llegara a Chivilcoy. El lugar elegido como origen de la nueva línea estaba sobre el borde Sur del difuso entramado urbano y, específicamente, donde se ubicaba una playa tradicional de carretas, cuyo servicio se proponía reemplazar. La primera parte de la línea, entre la Plaza Constitución y el Riachuelo, era semi urbana; mucho más allá de esa frontera natural, el servicio comenzaba a entrar en las profundidades de la llanura pampeana.

La red de servicio a las estaciones

Hacia 1870 comenzaba a quedar dibujado el mapa de ferrocarriles urbanos, con tres estaciones mayores que se ubicaban fuera del ámbito histórico y sobre la línea imaginaria de una circunferencia de alrededor de 2,5 kilóme-

tros de radio con centro en la Plaza de Mayo: Retiro, recostada sobre la costa, al Norte; Once, al Oeste, sobre el eje callejero que nacía en la Casa de Gobierno; y Constitución, al Sur, sobre el otro eje virtual Norte-Sur que muchos años más tarde atravesaría el ya clásico Obelisco que representa a la ciudad. Estas estaciones formarían la base angular del sistema ferroviario argentino y serían los núcleos de arribo y partida de pasajeros (más que de cargas) que fomentaría la consolidación del conglomerado urbano en sus áreas de influencia. Años después, Retiro sería el lugar elegido por tres líneas férreas diferentes, con estaciones adyacentes, concentradas en una misma franja, frente a una gran plaza pública. Once y Constitución, por su parte, crecerían sin pausa, mientras que la única estación cabecera que se agregaría en la ciudad sería la de Federico Lacroze, al lado del cementerio de Chacarita, y base de un sistema que enlazaría a Buenos Aires con las provincias mesopotámicas.⁸

Había otras dos creadas en una primera etapa (la del Parque y la Central) que desaparecieron con el paso del tiempo debido a sus efectos negativos sobre la vida urbana, de acuerdo a la visión de sus contemporáneos. Su cierre definitivo fue impulsado, también, por la competencia que les hizo el tranvía a partir de su etapa de auge. De la confluencia de ambas causas resultó que el antiguo centro histórico de la ciudad quedó prácticamente despojado de rieles férreos en clara diferencia con el resto del entramado urbano. Aún hoy, siglo y medio después, la mayor parte de la ciudad está surcada por vías, y el tránsito rutero se encuentra bloqueado por numerosos pasos a nivel.

Antes de su eclipse definitivo, esas estaciones fueron centros destacados del movimiento de pasajeros. La terminal ferroviaria del Parque, la primera de la ciudad, requería medios de acceso a quienes querían viajar por ferrocarril y, por eso, pocos meses después de inaugurada contó con un servicio de ómnibus a caballo que permitía llegar, o salir, de ella desde cuatro puntos diferentes. El servicio se llamaba de ómnibus porque los vehículos no se desplazaban sobre rieles sino sobre el rústico y desnivelado "empedrado de bola" que utilizaba Buenos Aires en aquella época.⁹

Las grandes estaciones ferroviarias

La cada vez más clara división entre los servicios de carga y los de pasajeros llevó progresivamente a una diferenciación física y operativa entre unos y otros que se extendió a diferentes estrategias en algunos trazados específicos de vías. Los primeros eran, por naturaleza de larga distancia y estaban estrechamente relacionados con actividades de importación o exportación, de modo que las empresas férreas se abocaron a construir ramales que terminaran en el puerto de Buenos Aires (y, a veces, en otras urbes), para atender esas cargas. En cambio, los servicios de pasajeros debían atender una demanda que se desplazaba a lo largo de trayectos más o menos cortos (que resultaba de gran magnitud y que parecía ser sumamente rentable) con otros de gran extensión. La satisfacción de esos movimientos requería adecuar las dimensiones y localización de las estaciones cabeceras al tránsito de pasajeros. La combinación de esas doble categoría de servicios llevó a algunos resultados curiosos. Los tramos férreos destinados a las cargas asumieron trazados muy sinuosos para conectar sus puntos de llegada (o partida) con los ramales que se introducían en la pampa. En cambio, las líneas de pasajeros tradicionales tendían a construir estaciones terminales que debían atender un servicio especial, pero con una arquitectura, pompa y dimensiones que generaba una clara imagen de poder y riqueza. Al mismo tiempo, su presencia multiplicaba la actividad comercial y edilicia en su entorno físico.

La estación Once, del FC Oeste, es un buen ejemplo de esos cambios. La instalación original, construida en el inicio de la explotación, era una simple casilla de madera ubicada en el rincón Oeste de la plaza, en la actual esquina de las calles Ecuador y Bartolomé Mitre. A su lado estaban los depósitos de mercancías, pequeños e insuficientes, que fueron motivos de quejas, desde el comienzo de las operaciones, por parte de los cargadores que reclamaban mayor espacio y comodidades. A unos 300 metros hacia el Norte, en la manzana que hoy forman las calles Corrientes, Lavalle, Pueyrredón y Paso, se ubicaron los primeros talleres (al lado de la vía que unía El Parque con Once, y que más tarde serían desmantelados). La austeridad de las obras coincidía con el propósito de reducir costos de inversión en la primera etapa, frente a la escasez de recursos y la incertidumbre sobre los ingresos que se podían esperar de la operación.¹⁰ La Memoria de 1866 insiste en los defectos de esos edificios con términos muy duros: "La Central (por El Parque) puede decirse que es todo lo que se quiera, menos una estación... La estación Once de Septiembre no tiene sala de espera y además está en un pozo, lo que hace que en las épocas lluviosas se convierta en un lodazal".

Para 1870, después de 13 años de que fuera inaugurada, esa estación resultaba demasiado pequeña e inconveniente para su uso; ello motivó que se comenzaran a trazar los proyectos para construir una nueva, acorde a la jerarquía pretendida por el servicio y la nueva visión respecto al futuro de la urbe.

Ese mismo año, la empresa compró amplios terrenos en el Once destinados a construir la nueva estación, que ya estaba destinada a ser terminal de la línea, dada la decisión de levantar el tramo a El Parque, demasiado molesto para el movimiento urbano. Esa idea se concretó en un proyecto ambicioso que, como era de esperar, provocaría un fuerte impacto en el desarrollo urbano de la zona. La Memoria de la empresa, en 1872, detalla la obra y su

comparación con el presupuesto de inversión, arroja resultados significativos sobre la importancia que se le asignaba en términos relativos.

El monto total destinado en dicha Memoria al programa de expansión de la empresa fue establecido en 201 millones de pesos. De ellos, 36 millones se destinaban a la estación de Once, una proporción notable frente al énfasis verbal que se ponía en la necesidad de atravesar con rieles la zona pampeana. Más aún, el proyecto destinaba 10 millones de pesos a finalizar el ramal a la Boca, 21 millones para el ramal a Catalinas y otros 15 millones para construir la doble vía a partir de Once. En conjunto, esos proyectos implicaban que más del 40% de la inversión prevista para la expansión de la empresa, se destinaba a actividades en el ámbito propio de la ciudad, y sólo el 60% se aplicaba al deseado avance sobre el espacio rural.¹¹

Una ley provincial de 1874 autorizó a la empresa una inversión definitiva de 117 millones de pesos, menos de lo pedido debido a la escasez de recursos; de ese monto total, 45 millones eran destinados a la estación de Once, y otros 24 millones a la región urbana. Ese criterio de reparto sugiere la gran importancia asignada a dicho edificio terminal y a la inversión urbana en general, dado que la proporción destinada a esta última ya se acercaba al 60% del total, invirtiendo la relación anterior.

La actividad edilicia del FC Oeste cambió de orientación unos años después debido a los cambios políticos. En 1880, luego que aquellas obras se terminaran, la ciudad de Buenos Aires fue separada de la provincia y transformada en distrito capital de la Nación. La provincia, a su vez, decidió construir una nueva capital ubicada 60 kilómetros al Sur de aquella urbe y cercana a la Bahía de Ensenada. La nueva ciudad de La Plata, que fue levantada desde la nada, sobre un espacio despoblado, exigía inversiones de magnitud para concretarse en las condiciones deseadas por los líderes políticos. El FC Oeste, propiedad de la provincia, fue convocado para esa tarea y a partir de entonces orientó su esfuerzo hacia las construcciones civiles y ferroviarias en la nueva urbe. Los rieles conectaron sus ramales previos con la ciudad de La Plata, donde se levantó una gran estación central, acorde con la jerarquía que se le asignaba a la nueva ciudad; además, los pequeños y antiguos talleres cercanos al Once fueron reemplazados por un emprendimiento considerable en Tolosa, en las afueras del área urbanizada de La Plata.¹²

El FC Oeste redujo sus inversiones en la ciudad de Buenos Aires hasta que, en 1889, fue vendido al capital inglés. Con nuevos propietarios, la empresa volvió a cambiar su fisonomía y estrategia y, poco después, reforzó sus actividades en la gran Capital. Allí, además de algunas líneas menores, levantó una monumental estación final en Once; el edificio, fastuoso para la época, fue inaugurado en 1896 y permanece hasta hoy como un símbolo de las esperanzas puestas en el desarrollo ferroviario local.¹³

La valorización del patrimonio urbano

Aún antes de que se iniciaran las operaciones ferroviarias en la Argentina, la sociedad porteña reconocía en ellas, al parecer, una fuente apreciable para la valorización de la tierra, tanto urbana como rural. Es evidente, al menos, que la Comisión Directiva del FC Oeste consideró el tema de la tierra como un valor importante y una fuente de rentas propias. Sus primeras actividades trataron de disimular el trazado real que se pensaba definir, pese a las protestas de diversos grupos sociales, con un cuidado y reserva que lleva a imaginar que varios de sus miembros estaban buscando tomar posiciones como propietarios de fracciones urbanas estratégicas antes de que estas subieran de precio por el influjo de la vía.¹⁴ Algunos datos aislados tienden a confirmar esta hipótesis. Al menos, uno de los directores tenía un amplio predio frente a la Estación El Parque, donde construyó, poco más tarde, una de las mansiones más lujosas de la ciudad¹⁵; otro, tuvo su casa de recreo en Flores, donde llegaron los rieles en la primera etapa de construcción.

El interés de los vecinos por el impacto derivado de la construcción de esa línea no fue menor. La mayoría de los propietarios de la zona reservada para la vía en el tramo El Parque-Flores cedieron gratuitamente la franja de tierra necesaria para ella durante el período 1855-56, una vez que se definió el trazado. Sólo un dueño recalcitrante se resistió a la venta, temeroso de que el ferrocarril afectara de algún modo su propiedad; un grupo muy reducido eligió tomar acciones de la empresa como forma de cobro. En consecuencia, los costos de inversión fueron inferiores a los previstos para la empresa (y, por supuesto, menores a los que sugería la experiencia internacional) mientras surgía una nueva fuente de renta derivada del aumento del valor de la tierra de los vecinos.

Los resultados de esa primera etapa estimularon el interés de los propietarios. Durante la segunda etapa, marcada por la extensión de las obras hasta Moreno, entre 1857 y 1860, las cesiones fueron gratuitas y con buena disposición por parte de los propietarios ribereños. En el área de Morón, cuenta Scalabrini Ortiz, un "molinero progresista" compró 30 cuerdas en 1855, en los albores del proyecto, y donó luego tres al FC Oeste, destinadas a la franja de vía y a la construcción de una estación, para conseguir que la línea pasara por ese lugar. Luego de que se terminara la obra, dividió el predio y vendió los lotes a precios seis veces más elevados que el de adquisición. En Moreno, que sería la terminal provisoria de la línea, hizo lo mismo el señor Alcorta, quien obtuvo una fracción de 6.000 hectáreas, que vendería luego en lotes a precios 50 a 60 veces mayores que los de compra.¹⁶

En las dos décadas transcurridas entre 1850 y 1870 la tierra de la provincia de Buenos Aires se valorizó unas 30 veces, en parte por el avance de la producción, y en parte por el avance de las vías (tanto el real como el esperado). Pero, las tierras alrededor de la ciudad llegaron a multiplicar 50 veces su valor, y resulta probable que dicho factor fuera muy superior en las zonas que rodeaban a las mayores estaciones.¹⁷ Ferns, un historiador clásico de las relaciones argentino británicas, consideró que esa fue una de las razones que quitó motivación a los estancieros por invertir en ferrocarriles; ellos preferían, según ese razonamiento, especular con la tierra, el ganado y las ovejas, que se valorizaban con la propia extensión de las líneas férreas.¹⁸ En cambio, dicho autor no mencionó con la misma fuerza el tema de la valorización urbana, que fue una de las razones mayores del incremento de la riqueza social en esa época, y que tendió a definir el proceso de inversión.

La orientación de los ferrocarriles define claramente su apego preliminar a dar mayores privilegios a su instalación en la ciudad y sus alrededores, fuente de beneficios empresarios y de renta urbana, antes de saltar, de manera definitiva, hacia el interior del país. La fabulosa riqueza que desplegó la pampa argentina una vez que fue surcada por el nuevo medio de transporte, alcanzó a disimular el impulso recibido por la gran valorización de la tierra urbana y periurbana que definió el desarrollo de la ciudad de Buenos Aires como una de las grandes capitales del mundo.

Notas

1 La primer etapa del desarrollo del FC Oeste la hemos relatado en J. Schvarzer y T. Gómez, "El Ferrocarril Oeste como agente empresario del desarrollo argentino (1854-1860)", en M. Muñoz Rubio, J. Sanz Fernández y J. Vidal Olivares (eds.) (1999), *Siglo y Medio del Ferrocarril en España 1848-1998. Economía, industria y sociedad*. Fundación de los ferrocarriles españoles, España.

2 Las cifras de pasajeros, y de ingresos de la empresa, fueron tabuladas por nosotros como parte de un estudio de todo el período de funcionamiento del FC Oeste como empresa nacional (1854-89) que está en proceso de terminación. La mención de la empresa sobre el hecho de que los trenes parten cargados a la mañana y vuelven vacíos, mientras surge la dificultad de cargar a todos los pasajeros al regreso del fin de la tarde, está en el diario *El Nacional* del 3-2-1859.

3 Woodbine Hinchliff, *Viaje al Plata en 1861*, Hachette, Buenos Aires (traducción y edición de 1955).

4 Estas notas están en *El Nacional* del 22-1-1858, 4-2-1859 y 22-2-1859, respectivamente.

5 La *Memoria* de 1873 de la empresa señala una nueva modificación en el precio de los abonos, medida que permitió multiplicar por cuatro el número de los usuarios del servicio, que ya llegaban a 167.000, lo que da una idea de la importancia adquirida por el mismo.

6 Es interesante destacar que en el lugar de la primera estación ferroviaria del país se construyó, luego, el nuevo Teatro Colón, una de las obras arquitectónicas de mayor envergadura del Buenos Aires de comienzos del siglo XX que define con su elegante silueta el perfil de esa zona de la ciudad. Para los porteños, resulta ya difícil reconocer que desde ese "antiguo basurero"... "donde se levanta hoy el monumental Teatro Colón, salió la primer locomotiva, que vino a modificar costumbres y paisajes" (cfr. P. Obligado, 1908, pág. 215.).

7 Este relato se basa en los trabajos de A. Bernardes y S. Ruiz Díaz (1997), "La red del ferrocarril Oeste en la ciudad de Buenos Aires", publicado en el *Boletín de Historia Ferroviaria*, no 7, suplemento de la revista *Todo es Historia*, no 356, Buenos Aires, marzo, y López (1991).

8 En la Argentina conviven tres trochas férreas: la ancha, mayoritaria y utilizada en las líneas del FC Oeste y del Sud y, más tarde, en los Ferrocarriles Pacífico y Central Argentino (que salían de Retiro); la media, que cubre la Mesopotamia y llega a la mencionada estación F. Lacroze, en Buenos Aires; y, por último, la angosta, que cubre buena parte del país y fue construida por el Estado con una función de fomento, que llega también a Retiro.

9 Los ómnibus partían de la calle defensa, entre Chile y México; de la calle Perú, entre México y Chile de la calle Piedras, entre Mxico y Chile y de la Plaza de la Concepción, según Tavelard (1940).

10 Este criterio se repitió en casi todas las obras ferroviarias de la época. Ver, por ejemplo, el relato de Lewis, C. M. (1983). *British Railways in Argentina. A Case Study of Foreign Investment*. Institute of Latinoamerican Studies, University of London, sobre la pobreza de la terminal Rosario que levantó el FC Central Argentino a fines de la década de 1860, pag.39.

11 Estos datos están tomados de la *Memoria Anual del FC Oeste*, que era publicada dentro de la *Memoria* del Ministerio de Hacienda de la Provincia de Buenos Aires.

12 La escasa disponibilidad de espacio adicional en Once, sumada a la pretensión de dotar al lugar de un mayor valor urbano, fueron causales de que se impulsara la apropiación de un gran espacio en Caballito, destinado a talleres y playa de maniobra, que, con el paso, del tiempo, quedó en el corazón de ese barrio porteño, por entonces suburbano.

13 Algunos detalles de estas actividades urbanas del FC Oeste pueden verse en el trabajo al respecto de Bernardes y Ruiz Díaz (1997).

14 Algunos aspectos de esa estrategia pueden seguirse en nuestro trabajo Schvarzer J. y Gómez, T. (1999), "El Ferrocarril Oeste como agente del desarrollo argentino (1854-1860)", en *Siglo y Medio de Ferrocarriles en España, 1848-1998. Economía, industria y sociedad*, editado por Muñoz Rubio, J., Sans Fernández, J. y Vidal Olivares, J., Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.

15 Se trata de Mariano Miró, consuegro del presidente de la empresa, que había comprado en subasta pública, en 1841, una casa de pobre aspecto construida sobre un terreno de una hectárea, en la manzana situada en el ángulo noroeste de la futura estación terminal, donde construyó una importante residencia en 1869, diseñada por dos arquitectos italianos (Nicolás y José Canale). No está de más destacar que el barrio fue beneficiado por el primer servicio de agua corriente de la ciudad, debido a que el ferrocarril debió tender una cañería desde el río hasta El Parque para abastecer a las locomotoras; esa sencilla obra fue utilizada por los vecinos que recibieron dicho servicio casi tres décadas antes que el resto de la urbe frente a los retrasos ocurridos en el desarrollo de-

finitivo del servicio de aguas corrientes (Tenenbaum, León, *Tribunales, vida y tiempo de un antiguo barrio porteño que llamaban del Parque*, Fundación Banco de Boston, Buenos Aires, 1989).

16 Ver Scalabrini Ortiz (1964), pag. 34.

17 La estimación del alza en los valores de la tierra rural surge de las compilaciones históricas de Sábato, H. (1989), pag.63, mientras que la de los alrededores de la ciudad es una estimación de *The Buenos Aires Standard*, en 1872, citado por Ferns (1966), pag. 328.

18 Ferns (1966), pag. 338.

Bibliografía

Benarós, L. (1981). "De tranvías y de nostalgias", en *Todo es Historia*, edición del mes de junio.

Bernardes, A. y Ruíz Díaz, S. (1997). "La red del Ferrocarril Oeste en la ciudad de Buenos Aires", en *Boletín de Historia Ferroviaria*, no 7, separata de *Todo es Historia*, no 356.

Ferns, H. S. (1966). *Gran Bretaña y Argentina en el siglo XIX*. Solar-Hachette, Buenos Aires.

García Heras, R. (1994). *Transportes, negocios y política. La Compañía Anglo Argentina de Tranvías, 1876-1891*. Editorial Sudamericana. Buenos Aires.

Jailikis, M. (1925). *Historia de los medios de transporte y su influencia en el desarrollo urbano de la ciudad de Buenos Aires*. Edición de la Compañía de Tranvías Anglo Argentina Ltda, Buenos Aires.

Lewis, C. M. (1983). *British Railways in Argentina. A Case Study of Foreign Investment*. Institute of Latinoamerican Studies, University of London.

López, M., J.(1991). *Historia de los ferrocarriles de la Provincia de Buenos Aires, 1857-1886*. Lumiere, Buenos Aires.

Memoria Anual del Ferrocarril Oeste. 1866, 1870, 1872. Ministerio de Hacienda.

Obligado, P. (1908). *Tradiciones argentinas*. Primera serie. Imprenta de Obras de E. Spinelli, Buenos Aires, 1908.

Sábato, H. (1989). *Capitalismo y ganadería en Buenos Aires: la fiebre del lanar, 1850-1890*. Sudamericana, Buenos Aires.

Scalabrini Ortiz, R. (1964). *Historia de los ferrocarriles argentinos*. Plus Ultra, Buenos Aires (edición original de 1940).

Schikendantz, E. y Rebuerto, E. (1994). *Los ferrocarriles en la Argentina 1857- 1910*. Fundación Museo Ferroviario, Buenos Aires (reedición de la obra original de 1911).

Scobie, J. R. (1977). *Buenos Aires, del centro a los barrios, 1870-1910*. Solar / Hachette, Buenos Aires.

Schvarzer J. y Gómez, T. (1999), "El Ferrocarril Oeste como agente del desarrollo argentino (1854-1860)", en *Siglo y Medio de Ferrocarriles en España, 1848-1998. Economía, industria y sociedad*, editado por Muñoz Rubio, J., Sans Fernández, J. y Vidal Olivares, J., Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.

Stones, H. R. (1993). *British Railways in Argentina, 1860-1948*. P. E. Waters & Associates, England.

Tenenbaum, León (1989). *Tribunales, vida y tiempo de un antiguo barrio porteño que llamaban del Parque*. Fundación Banco Boston. Buenos Aires.

Valeri, R. (1983). "La polis del Plata", en Romero, J. L. y Romero, L. A. (directores), *Buenos Aires, Historia de cuatro siglos*. Abril, Buenos Aires.

Taullard, A. (1940). *Los planos más antiguos de Buenos Aires (1580-1880)*. Jacobo Peuser, Buenos Aires.

Zalduendo, E. A. (1975). *Libras y rieles*. El Coloquio, Buenos Aires.

Jorge Schvarzer y Teresita Gómez Director e investigadora, respectivamente, del CEEED (Centro de Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo) de la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de Buenos Aires

FERROCARRIL, REPLANTEO URBANO Y ORDENAMIENTO SOCIAL: LA LLEGADA DE LA MODERNIDAD A MORON (1852-1872)

Carlos María Birocco

Hacia una nueva inserción económica del partido

La historiografía tradicional moronense ha resaltado la incidencia que tuvieron dos factores en el crecimiento de nuestro partido: su situación privilegiada respecto a los caminos que conducían a la capital, que se remonta al siglo XVII, y las nuevas facilidades que le brindó el ferrocarril a partir de 1859.¹ Del primero de esos factores (que por lo menos merece ser discutido) nos ocuparemos en otra ocasión. Aquí nos referiremos a las transformaciones que se produjeron en los años posteriores a la llegada del ferrocarril.

Como es sabido, Morón formó parte desde los tiempos coloniales del anillo de *tierras de pan llevar* que bordeaba la ciudad de Buenos Aires. Desde comienzos del siglo XVIII fue uno de los principales proveedores de trigo del mercado porteño, junto con otros partidos del ejido como Matanza, San Isidro y Quilmes. Esta situación varió muy poco hasta la década de 1850, ya que el atraso técnico en los transportes impidió que los partidos más alejados cumplieran con la función de abastecer a la ciudad. Será la aparición del ferrocarril lo que transformará en forma rápida y definitiva el mapa tradicional de la agricultura bonaerense, relegando a Morón a un modestísimo papel en la producción cerealera.

En los años previos a la llegada del tren, los campos de Morón ya estaban conociendo algunas transformaciones. El tradicional cultivo de trigo estaba siendo desplazado por el maíz, utilizado como entonces como forraje para el ganado fino. En 1857 la producción maicera (cuyos altos rindes la convertían en la opción más remunerativa) había trepado a 16.000 fanegas anuales, mientras que la de trigo no pasaba de 12.500.² Casi dos décadas más tarde, en 1876, se cosechaban 27.241 fanegas de maíz frente a 22.753 de trigo. Esta expansión de los maizales, sin embargo, no resultó privativa de Morón sino que fue común a toda la provincia, mientras que la producción triguera comenzaba a concentrarse en las colonias santafesinas.

En la década de 1870, la agricultura del ejido se encontraba todavía en posición de competir con las colonias de inmigrantes en la producción de cereales, pero ya no lo estaría en la siguiente década.³ Para entonces podían percibirse algunos cambios en la producción agrícola de nuestro partido: hubo una clara expansión de los cultivos de cebada y de la horticultura.⁴ Las estadísticas indican, además, que Morón se estaba convirtiendo en uno de los principales productores de lácteos. En 1874 se remitieron desde nuestro distrito 265.484 quesos y 8287 libras de manteca a Buenos Aires, cifra que superaba por entonces la de cualquier otro partido bonaerense.

Pero en los últimos años del siglo XIX se produciría una transformación más radical. Hubo en Morón un crecimiento extraordinario de la superficie cultivada de forrajeras, en detrimento del trigo y el maíz. Estos, que ocupaban en 1881 el 69,8% de la superficie sembrada, no superaban en 1895 el 12,9% de la misma. Las forrajeras, en cambio, pasaron de ocupar 11,8% de dicha superficie en 1881 al 71,8% en 1895. Como en el resto de la provincia, los sembrados de alfalfa, avena y cebada avanzaron junto con la utilización del alambre de púa: la aparición de potreros cercados permitió de una vez por todas que labradores y ganaderos pudieran convivir en un partido de tradición agrícola como era el nuestro.⁵ Creció asimismo el área dedicada a las legumbres, aunque más tímidamente que en el caso de las forrajeras: del 0,6 al 4,4%.

Los cambios en el paisaje agrario bonaerense, directamente relacionados con las facilidades en la conexión brindada por los ramales ferroviarios en toda la provincia, vinieron acompañados por transformaciones en el mapa ganadero. En el caso de Morón se observó un paulatino descenso del ganado lanar: en 1857, los ovinos se constituían en el 89% de las cabezas de ganado existentes en el partido, pero en 1874 habían descendido al 37,5% y en 1895 al 21,9%. El ganado vacuno, entretanto, cobraba mayor presencia: de constituirse en el 12,7% de las cabezas en 1866, ascendió en 1874 al 46,1% y en 1895 al 58%. ¿Cómo pueden interpretarse estas cifras? Se trató, sin duda, de un aumento de las vacas lecheras en manos de los pequeños productores locales. Nuestro partido, que no había podido competir con las nuevas regiones cerealeras del centro del país ni con las zonas laneras del interior de la provincia, consiguió en cambio afirmarse como productor de lácteos para el cercano mercado porteño.

Desde que en 1865 se separó de Merlo, Morón había ido acentuando ese perfil, a la par que la producción de ovinos pasaba a un plano secundario. El partido jamás alcanzó a ser, como han afirmado quienes se han dejado in-

fluir por una iconografía aún insuficientemente interpretada, una suerte de emporio de la cría del lanar.⁶ En 1869, el *Handbook* de los Hermanos Mulhall observaba que no quedaban más que 6000 ovejas en el partido, circunstancia que atribuía a la separación de Merlo y de Las Heras, donde quedaron concentradas las majadas. Sólo quedaron en Morón algunas cabañas, que producían animales de pedigree a pequeña escala. Entre ellas se destacaban las que se especializaban en la crianza de ejemplares de raza Negrette, una variedad de merinos originaria del centro de Europa.⁸ Finalizando el siglo, la *Geographie* de Latzina todavía hacía referencia a esas cabañas en Morón.⁹ Los alfalfares que predominaron en nuestro partido en la última década del siglo XIX pueden haber estado destinados a sostener la cría de estos lanares finos, pero también a un creciente número de vacas lecheras.

La “construcción de un Municipio” en Morón

Desde que en Morón se hizo efectiva la Ley de Municipalidades, el poder tendió a ser monopolizado por una familia de antigua raigambre local: los Villegas. Serapio Villegas, próspero y respetado comerciante del poblado, fue juez de paz en 1856, 1858, 1859 y 1861. Señalado como unitario en el ápice del régimen rosista, había estado ausente del partido algunos años a causa de sus ideas, pero había regresado junto con otros emigrados luego de la caída del Restaurador. Otro miembro de la familia que ejerció funciones de poder en el ámbito local fue José María Casullo, casado con una Villegas y médico de profesión, que fue juez de paz entre 1865 y 1868 y en 1871.

¿Quiénes dominaron junto con los Villegas el mapa político moronense en las dos décadas que siguieron a Caseros? Podemos señalar a dos antiguos unitarios que durante el segundo gobierno de Rosas tuvieron que exiliarse y vieron confiscados sus terrenos: Fermín Rodríguez y Mariano Castex. El primero fue juez de paz en 1860 y 1862 y el segundo en 1862, 1863 y 1870. Rodríguez era panadero y molinero; Castex, un terrateniente y hombre de negocios que tuvo una fuerte inserción en la política provincial.¹⁰ También debe mencionarse a Augusto La Roche, un molinero francés que había comprado los terrenos que circundaban el pueblo de Morón y extrajo altos beneficios loteándolos luego de que fueron valorizados por el paso del ferrocarril. Nunca fue juez de paz, pero integró como edil la corporación municipal y solventó generosamente sus proyectos.

Todos ellos, vinculados al acaparamiento y comercialización de la producción agrícola, estaban especialmente interesados en que el partido prosperara y su población creciera. Fueron quienes desde el poder prepararon el crecimiento de Morón, así como los que defendieron la integridad territorial del partido, aunque no consiguieron imponerse en el plano provincial. Desde el Parlamento, Castex quiso oponerse a la separación de Merlo, impulsada por Juan Dillon, quien encarnaba una posición más tradicional dentro de la élite local.

Las transformaciones sociales y económicas que experimentó el partido desde 1860 empujaron al grupo gobernante a replantear sus proyectos, sobre todo en lo referente a la urbanización. En 1859, a escasos meses de la llegada del ferrocarril, la Municipalidad contrató a Pedro Benoit para que realizara una mensura de la villa de Morón. Este agrimensor recibió el encargo de ordenar mínimamente el trazado de las calles, pero sin incrementar las dimensiones del pequeño poblado rural, que no pasaba de una docena de manzanas en derredor de la plaza.

En una segunda mensura, efectuada por el agrimensor Adolfo Sourdeaux en 1866, ya se observa un cambio de perspectiva en el grupo gobernante. Hubo un replanteo urbano, relacionado en forma directa con el crecimiento demográfico.¹¹ A resultas de la conexión ferroviaria, un número cada vez mayor de inmigrantes europeos había ido radicándose en el poblado, que pudo extenderse gracias al loteo de los terrenos de Augusto La Roche. Ese crecimiento condujo a los gobernantes locales a concebir un teórico “pueblo nuevo”, ampliado a noventa manzanas. Llegó incluso a planearse que fuera circunvalado “*por Boulevares de 40 varas de ancho, los que abocando con las vías principales a todos rumbos ofrecerán nuevas facilidades al movimiento, y el recreo consiguiente*”.¹²

Augusto La Roche y Mariano Castex comprometieron sus fortunas personales en los proyectos del gobierno local. La Casa Municipal fue edificada entre 1862 y 1863 con el aporte de ambos, que prestaron 100.000 pesos para su edificación, lo mismo que para la construcción de un nuevo cementerio y la confiscación de las casas que interferían en el trazado de calles propuesto por Benoit. En 1865 fue demolida la casa de José Pardo y se expropiaron terrenos para rectificar las calles San Martín y 25 de Mayo, todo ello con aporte de La Roche, que prestó 45.000 pesos con ese fin.

Un lugar especial en ese proyecto de urbanización lo ocupó la plaza central del pueblo. Esta se adecuó a una visión elitista del uso del espacio, opuesta a la de plaza “abierta” del rosismo. Hasta entonces se había permitido que los animales de los vecinos pastaran en la plaza, pero ahora pasó a priorizarse el embellecimiento del casco urbano, símbolo explícito del progreso. En 1858 el Municipio implantó las primeras arboledas y la hizo cercar de alambre. En la década siguiente la hizo objeto de nuevos cuidados: entre 1867 y 1869 se colocaron bancos, se construyeron senderos y se plantaron nuevas hileras de árboles. Inspirada por esa misma idea de progreso, la corporación aspiraba a un acicalamiento general del pueblo. En 1868 adquirió un carro para limpiar las calles de basuras y dispuso por medio de una ordenanza que fueran blanqueadas las fachadas de todos los edificios.¹³

Desde finales de la década del 1860 la Municipalidad puso especial énfasis en suplir las necesidades culturales y

de esparcimiento de la población. En 1869 se hicieron refacciones en la escuela de varones de la planta urbana, y al año siguiente se gestionó la creación de cuatro nuevos establecimientos escolares en los cuarteles rurales del partido. Para ese último año ya existía un hipódromo en las cercanías del pueblo.¹⁴ En 1870 se levantó un teatro frente a la estación y en 1873 se fundó la primera biblioteca pública de Morón, que se mantuvo abierta durante las dos décadas siguientes.

No obstante, la Municipalidad continuó con las obras de infraestructura, tal como lo refieren los sucesivos presupuestos. En el de 1870 fueron destinados 45.000 pesos a “*la construcción de dos alcantarillas, reparación de caminos, desagües y reparación de edificios públicos y hermoso del Pueblo*”.¹⁵ Las *alcantarillas* a que se alude aquí no eran otra cosa que pequeños puentes sobre el arroyo Morón. Lo atravesaban entonces dos puentes en uso, edificados entre 1856 y 1857, y se estaba por levantar un tercero. Uno de los que ya existían, conocido primero como *Puente Lincoln* y luego como *Puente de Piedra*, había sido construido para conectar la villa de Morón con los caminos que venían del Paso Morales y el Puente Márquez (hoy avenidas Vergara y Gaona) que hacían empalme a pocas cuadras del arroyo. Como puede apreciarse, el grupo gobernante no sólo proyectaba un poblado urbanizado, sino un partido mejor conectado, tanto en su interior como con el entorno.

Algunos de los miembros de ese grupo arriesgaron su capital personal en la construcción de rutas y caminos, previendo que la dinamización de la circulación contribuiría a levantar el perfil económico del partido, poniéndolo en mejores condiciones de competir que otros partidos del ejido. José María Casullo y Augusto La Roche encabezaron una sociedad de carácter privado que construyó el puente sobre el Paso Morales, en el río Reconquista, y un camino entre ese puente y la villa de Morón. Las obras culminaron en 1868, y se preveía que la inversión podría recuperarse cobrando peaje por el uso de ambos en los veinte años siguientes.¹⁷

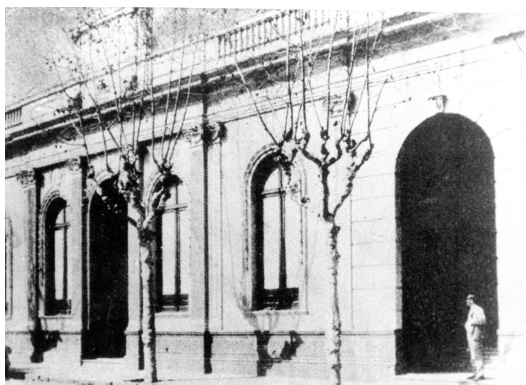
Viejos remedios para males nuevos: el ordenamiento social

El mismo grupo gobernante que emprendió en la década de 1860 las obras de infraestructura que permitieron modernizar el poblado de Morón fue el que debió hacer frente a los problemas sociales cotidianos. El ordenamiento de la trama urbana fue acompañado por un intento de ordenamiento social.

La década anterior había sido la del enfrentamiento entre el Estado de Buenos Aires y la Confederación. Las autoridades locales se vieron obligadas a canalizar los recursos humanos y materiales del partido hacia donde lo dispusiese el gobierno provincial. Al igual que en tiempos de Rosas, cualquier agravamiento en el conflicto era motivo para “engancha” en el ejército a hombres sospechosos o sin ocupación conocida, enrolados casi siempre por la fuerza. Así se aprecia en solicitudes como la que llegó en julio de 1857 al despacho del juez Dillon, que le ordenaba remitir “*tres individuos por lo menos de aquellos calificados de vagos, para remonta del Regimiento de caballería que se organiza en la Capital*”.¹⁸

Es bien conocida la manera en que se instrumentaba este procedimiento, que en la mayor parte de los casos era selectivo. Se procuraba alejar del partido a quienes no se amoldaban a los requerimientos laborales y sociales del sector propietario. Al hacer frente a los requerimientos militares del Estado provincial, se buscaba retener la mano de obra que podía resultar útil para las labores agrícolas, por lo que los seleccionados para ser enrolados solían ser aquellos que no se sometían a la normativa vigente ni al trabajo.¹⁹

En la década de 1850, la estructura administrativa del rosismo casi no había sufrido retoques. El juez de paz, auxiliado por los alcaldes y tenientes de alcalde de los cinco cuarteles rurales, continuó atendiendo a los pedidos del gobierno provincial, que seguía considerando a nuestro partido como enclave estratégico en las comunicaciones y como zona proveedora de hombres, reses, caballos y leña. El Ferrocarril del Oeste sólo participó como soporte de las operaciones militares en la fase final de la guerra entre Buenos Aires y la Confederación.²⁰ Todavía el sistema de postas y chasquis dominaba las comunicaciones, y los Juzgados de Paz de éste y otros partidos contribuían a sostenerlo custodiando las *invernadas de caballos patrios*.



Antiguo Palacio Municipal de Morón.
(Foto Instituto y Archivo Histórico de Morón)

Pero en la década de 1860 concluyeron las guerras civiles, y con ello el sangrado de los recursos locales. El gobierno municipal ya no debió atender los encargos de las autoridades militares, pero se vio obligado a encarar la creciente afluencia de inmigrantes y transeúntes que generaba la presencia del ferrocarril. Comenzó el

arribo masivo de europeos, atraídos por la posibilidad de radicarse en el partido o de trabajar en forma temporaria en él. A antiguos problemas como el de la vagancia rural y el abigeato se sumaron otros nuevos: los que dimanaban de la existencia de una estación de trenes que se convirtió en espacio de confluencia, intercambio y conflicto.

Para enfrentarlos, las autoridades locales recurrieron a las mismas herramientas y presupuestos ideológicos que venían sosteniendo desde los tiempos coloniales.

Queremos mostrar aquí, por medio del análisis de unos pocos casos, como se respondió a esos nuevos problemas con “remedios” viejos. Quizás el que mejor lo ilustre sea el de Pedro Castro, remitido como sospechoso a Buenos Aires en agosto de 1864. Castro tenía 31 años, afirmaba ser capitán del ejército de línea y era originario de San Nicolás de los Arroyos. Según el expediente que remitió el juez Dillon a la capital, había llegado a Morón “*buscando colocación en algún billar*”. Justificaba Dillon que “*fue preso porque su conducta lo hacía sospechoso, pues nadie lo conocía, ni tiene medios de subsistencia, ni trabaja en nada, y un día estando por esta razón bajo el ojo de los vigilantes, tomó boleto para la estación San Martín, de donde regresó a pie a las nueve de la noche. Después desapareció, y habiendo vuelto fue aprehendido. Por todas estas razones, que son indicios de hombre vago y mal entretenido, hubiéralo destinado al servicio de las armas, sino fuese que dice ser capitán de línea*” Y concluía diciendo: “*Puede ser que sea desertor de algún cuerpo del interior*”.

Cuando fue interrogado en la cárcel de Buenos Aires, Castro presentó una versión distinta de lo sucedido. Declaró “*que hace como catorce días vino a esta ciudad con procedencia de San Nicolás de los Arroyos, donde vivía en casa de su finado suegro con su familia, sin otro objeto que el de presentarse al Excelentísimo. Sr. Presidente de la República a fin de que si fuese posible lo diese de alta en el Ejército en su clase de capitán, pues había pertenecido en ese grado al Ejército Nacional en el Escuadrón que mandaba el coronel Lamela perteneciente a la provincia de Entre Ríos, hasta que después de la batalla de Pavón, que se presentó al General Mitre que se hallaba en San Nicolás de los Arroyos y se retiró a su casa. Que el Sr. Presidente le dijo que viese a algún Jefe de los del Ejército para que lo propusiera, y entonces no tendría inconveniente en aceptarlo, pero persuadido de que esto no era posible por cuanto se halla llena la dotación de oficiales de su clase en los Batallones, se resolvía a esperar hasta mejor oportunidad y buscar entretanto alguna colocación para atender a su subsistencia. Que con ese motivo fue hasta Morón y se disponía, si no encontraba allí trabajo, pasar a otro punto de la Campaña, cuando por sorpresa suya fue tomado por una comisión hallándose tomando una taza de café en una fonda*”.²¹

¡Con qué facilidad conseguía un desconocido que los ujieres de Mitre le dieran una audiencia! Una facilidad impensable para la complicada agenda presidencial de hoy... El episodio resulta de por sí revelador: la mejor garantía para circular por el partido seguía siendo la de ampararse bajo la protección de alguno de los vecinos de renombre, o traer carta de presentación desde otro partido. Aunque la papeleta de conchabo tendía a desaparecer, todo el que circulaba por la campaña sin formar parte de las redes clientelares de algún vecino poderoso corría el riesgo de ser capturado por sospechoso. En ese sentido, la actitud de las autoridades rurales hacia estos hombres sueltos se había modificado en poco: se perseguía a los vagos y mal entretenidos como hacía dos siglos. Sólo que ahora, los vagos y mal entretenidos viajaban en tren.

Como en las décadas anteriores, las autoridades rurales intentaron mantener en sus partidos un cierto control sobre la circulación de personas, animales y cargamentos de mercancías: en ese sentido, el ferrocarril se presentó como un nuevo elemento de tensión. Gracias a las nuevas facilidades de desplazamiento que éste les brindaba, peones y changadores se trasladaban sin impedimentos de la capital a las poblaciones más cercanas, agitando las sospechas de jueces y alcaldes. A escasos días de detener al capitán Castro, el juez Dillon apresó a un extranjero “*por sospecha de ser desertor, fundándose para ello en que nadie lo conoce aquí, no está ocupado en nada, y por el pelo corto*”. Era albañil y había estado un par de meses en San Justo, después en la capital y por último en Morón, siempre trabajando en su oficio.²²

Estos trabajadores que venían en tren desde la capital, al igual que el resto de la población flotante de la campaña, eran vistos como una amenaza contra la moral y el orden doméstico, tan celosamente defendidos por las autoridades locales. En diciembre de 1864, Dillon comunicaba a sus superiores: “*Anoche se ha fugado de casa de las señoritas de Viera una muchacha sirvienta llamada Inés, gorda, achinada, como de 17 años, medio sonsa. Se sabe de positivo que partió ayer en el último tren, y según todas las presunciones ha sido seducida por un peón albañil que trabajaba en una casa contigua, y el cual fue también a la Capital en el último tren y no ha vuelto*”.²³

El seductor se llamaba Vicente Luján y vivía en la calle Charcas, en Buenos Aires: Dillon consiguió que fuera apresado. Al declarar, admitió que habían viajado juntos en el tren, pero se habían separado en la última estación. Aseguraba que quienes indujeron a Inés a escapar habían sido Luis Espinosa y Calixto Ezcurra, otros dos albañiles que trabajaban en la escuela de niños de Morón y también solían viajar en tren a la capital. Este episodio permite apreciar como estos trabajadores, al igual que los de hoy, se desplazaban a diario en tren para ofrecer su fuerza de trabajo donde se los requiriera. La ciudad y los poblados rurales circundantes comenzaban a fundirse en un solo mercado laboral.

En cuanto a Inés, fue una de las tantas muchachas pobres recogidas en su temprana infancia por familias de los estratos más altos, que pretextando hacer una obra piadosa se aseguraban los servicios gratuitos de una criada. Desde hacía siglos, las familias blancas venían recogiendo en sus casas a niños y niñas de todos los grupos étnicos,

unos abandonados y otros cedidos por sus padres.²⁴ Pero aunque la tenencia no tenía un trasfondo legal, las autoridades consideraban que el mejor destino para esas criaturas era permanecer en “casas decentes”, y Dillon no dudó en apoyar a las señoritas de Viera cuando reclamaron que Inés les fuera devuelta. El tren le había servido a esta muchacha para escapar a la servidumbre infanto-juvenil, esa práctica de sometimiento que hundía sus raíces en el mundo colonial.

No todos los que llegaban al partido ostentaban las condiciones mínimas para ser asimilados al mercado laboral: entre los descalificados se encontraban mendigos, dementes, niños sin padres o escapados de sus casas, ancianos sin hogar y otros marginales que aparecían vagando por los alrededores de la estación de tren. En casos de demencia o enfermedad, la solución era enviar a esos vagabundos al Hospital de Hombres de Buenos Aires.²⁵ Pero también deambulaban por la estación personas perdidas o difíciles de clasificar, que eran mandadas de regreso a la capital. En mayo de 1865, Casullo hizo detener a “cuatro individuos al parecer ingleses y de profesión marineros, que se encontraron anoche sin destino en esta Estación”, y los remitió a la Jefatura, por no saber si debía tratarlos como sospechosos o como extraviados.²⁶

También hizo prender a Bartolo Vicencio, del que se decía que había sido “echado de todas las estaciones por su mala conducta, sin embargo de hallarse impedido de una pierna”. Este italiano había quedado lisiado a causa de un accidente ferroviario y vivía a la intemperie. Afirmaba Casullo que “se ocupa de cuidar bueyes, único trabajo a que puede dedicarse por haber quedado inútil de una pierna a consecuencia de haber sido maltratado por el Ferrocarril del Oeste. Sin embargo, algunos empleados del Departamento lo han visto pedir limosna en el partido de Morón a inmediaciones del ferrocarril”. Lo remitió a Buenos Aires, pero allí no se encontraron razones para detenerlo y se lo puso de inmediato en libertad.²⁷

La estación de Morón tenía la mayor afluencia de pasajeros de todo el Ferrocarril del Oeste, después de las estaciones Once y Parque. Eso causó un fuerte impacto en el espacio circundante. Augusto La Roche donó terrenos a ambos lados de la vía para que se formaran dos nuevas plazas. La del lado Norte se convirtió en la *Plaza de Férias y Carruajes*: allí se realizaban remates de ganado, se concentraban los cocheros y había una playa de maniobras para las locomotoras. En torno a la plaza que se hallaba al Sur de la estación (que años más tarde recibiría el merecido nombre de Plaza La Roche) aparecieron fondas y despachos de bebidas muy frecuentados por los viajeros, que estaban en la mira de la policía por ser merodeados por rateros y personajes sospechosos.

Cuando se denunciaba algún hurto en esas fondas, las autoridades tendían a inculpar a los changadores o personas sin oficio que recorrían los partidos buscando un empleo ocasional. En 1870 el juez Miguel Naón remitió preso a Augusto Müller, un prusiano de 29 años que según decía era “peón albañil y sin domicilio fijo, porque en el ejercicio de su oficio en los pueblos de la campaña tan pronto se halla en uno como en otro”. Había llegado al país nueve meses atrás, y en esa ocasión venía de Cañuelas a Morón. Naón lo acusaba de ebrio y de ladrón: Müller había “sustraído de la Estación de Ferrocarril un baúl, y llevándolo a una fonda, se lo encontró embolsando todo con miras de fugarse”.²⁸

El entorno de la estación, lugar que por ser nuevo en el paisaje urbano era poco conocido, ofrecía escondrijos y recovecos para que se pudieran perpetrar ocultaciones y delitos. En 1865 se descubrieron unos fardos de cueros robados debajo de las vías. Después de muchas averiguaciones, el culpable resultó ser conocido por todos: se trataba del napolitano Angel Massolo, capataz de la cuadrilla de peones camineros de la estación de Morón. Pero no se lo pudo encontrar: pronto se supo que se había fugado a Montevideo.²⁹

A modo de conclusión

La noción de ordenamiento urbano sostenida por las autoridades locales se vio acompañada por una concepción del ordenamiento social que no despreciaba los procedimientos coercitivos. Mientras se embellecía la plaza y se construían modernos edificios públicos, puentes y caminos, se seguían utilizando las mismas cárceles y *cepos de lazo* que en la época de Rosas.

En la década de 1860 comenzó a aflojarse la presión militar que el Estado provincial había venido ejerciendo sobre los estratos bajos de la población rural durante más de cuatro décadas. Esto les dio a los jueces de paz un mayor poder de decisión sobre el destino de los reos. En general, sólo se remitía a la capital a quienes se consideraba que por su peligrosidad o falta de aptitud no podían ser reabsorbidos en el mercado laboral. Pero a los que cometían faltas leves se les siguió aplicando el mismo correctivo que en las décadas anteriores: se los demoraba por unos días en los llamados *trabajos de corrección*, que consistían en servir al juez de paz en lo que se considerara necesario. De esa forma, fueron empleados como mano de obra forzada en la construcción de la Casa Municipal, el mejorado de las calles del poblado u otros trabajos públicos.

Durante largas temporadas, faltaba en Morón este tipo de trabajos: entonces, esgrimiendo la excusa de que la cárcel del Juzgado no disponía de espacio suficiente, se despachaba a los reos a Buenos Aires. En 1864 el juez Dillon envió a la capital al Amadeo Benítez, acusado de embriaguez y perturbación del orden, delito menor que

en otras circunstancias no habría ocasionado su traslado. Pero en una misiva al jefe de Policía, Dillon dejó bien en claro los motivos: “*Lo hubiera destinado a un mes de trabajo por ser reincidente, pero como la Municipalidad no tiene trabajos públicos en la actualidad, lo remito a VS para que reciba la corrección que corresponde*”.³⁰ No obstante, se seguía recurriendo a la aplicación esporádica de medidas ejemplificadoras, que en la mayor parte de los casos consistían en alejar a los reos del partido, aunque ello implicase renunciar a utilizarlos como mano de obra forzada. Por un delito leve como el de haber robado una cigarrera, el juez Casullo ordenó que Santiago Moncal fuera enviado a la capital, para que allí “*se lo destinase por seis meses a los trabajos públicos, porque él no quería rateros en su pueblo*”. El mismo Casullo que recurre a esas duras medidas coercitivas para enfrentar la delincuencia es el gobernante que planifica puentes y caminos y el médico abnegado que sería idolatrado por la historiografía moronense por haber servido desinteresadamente durante la Fiebre Amarilla.³² No son sino facetas distintas, y no necesariamente contradictorias, en el perfil de un estadista local.

Notas

1 Esta visión del Morón que se desarrolló por haber estado bien posicionado sobre el camino real ya se encuentra en Gabino BRAVO Reseña Histórica del Partido de Morón 1946, págs. 88-90. Su postura fue seguida luego por Juan Presas y otros historiadores locales.

2 Para los datos que manejamos en este artículo consultamos los Registros Estadísticos de la Provincia de Buenos Aires de los años 1854 a 1877, lo mismo que el Censo Provincial de 1881 y los Censos Nacionales de 1869 y 1895.

3 Eduardo MIGUEZ “La gran expansión agraria (1880-1914)” en Nueva Historia de la Nación Argentina Academia Nacional de la Historia, Buenos Aires, 2001, pág. 109.

4 La cebada, no había ocupado hasta entonces más que un lugar secundario en la producción, siempre inferior a las mil fanegas, pero en 1876 se cosecharon 4773. Ese mismo año se habla del envío de 21500 sandías y zapallos a Buenos Aires, contrastando con los envíos de escasa significación de años anteriores.

5 Osvaldo BARSKY y Jorge GELMAN Historia del agro argentino. Desde la Conquista hasta fines del siglo XX Grijalbo Mondadori, Buenos Aires, 2001, pág. 157.

6 Hay quien ha afirmado la importancia de los ovinos fundándose en la existencia de un primer escudo de Morón en que aparece la figura de una cabeza de oveja. Pero tanto los datos estadísticos como las Guías del Viajero de la época refutan esa imagen del “Morón ovejero”, que no tiene ningún tipo de basamento documental.

7 Para el tema de las cabañas, véase BARSKY y GELMAN, Historia del agro argentino pág. 146-157.

8 “*Mr. Keiman keeps a small flock of Negretti ewes at his chacra for breeding rams; he is the only one now in Moron holding out in this business. The Cabañas Laspiur, the Sociedad Negrettis, the Ranbouillet, and lastly the Cabaña Pérez Mendoza Hijo are done up of late years*”, MULHALL Handbook of The River Plate Londres, 1869, pág. 81.

9 Se trata de las cabañas Rambouillet, San José y Morón; F. LATZINA Geographie de la République Argentine Buenos Aires, Lajouane, 1890, pág. 201.

10 Mariano Castex fue propietario de terrenos en Morón, pero de otros de mayor valor en el partido de Areco. Fue asimismo diputado y senador provincial; Arturo RICHERI “Los Castex” en Revista Genealogía Buenos Aires, 1976, nro.16, pág. 188.

11 Para la problemática de la urbanización puede consultarse: Guillermo TELLA Política municipal y espacio urbano (Buenos Aires 1880-1910) CEAL, Buenos Aires, 1994; Pilar GONZALEZ BERNALDO “Sociabilidad, espacio urbano y politización en Buenos Aires (1820-1852)” en La vida política en Argentina del siglo XIX. Armas, votos y voces Fondo de Cultura Económica, Buenos Aires, 2003, 191-204.

12 Estas palabras proceden del el Acto de colocación de la piedra fundamental del nuevo Templo y casa parroquial; véase Libro de la Coronación Morón, 1947, pág. 51.

13 Libro Copiador de la Municipalidad de Morón 1866-1888 (en adelante LCMM) f. 150. Este tomo se encuentra depositado en el Museo Histórico y de Artes de Morón.

14 LCMM f. 184.

15 En septiembre de 1869 ya existía ese hipódromo, pues ese mes el juez Miguel Naón se dice necesitado de una “*partida para las fiestas de carreras en este circo*”; AGN X-34-9-7, Jueces de Paz de Ciudad y Campaña (1869). Parece ser el mismo al que años más tarde, concurrirían el gobernador Alsina y su comitiva.

16 LCMM f. 193.

17 Jorge FUMIERE Historia de Hurlingham Buenos Aires, 1972, págs. 60-67; Javier GARCIA BASALO Orígenes del pueblo Mariano Haedo Buenos Aires, 2001, pág. 140.

18 AGN X-19-9-7, Juzgado de Paz de Ciudad y Campaña (1857).

19 Esta metodología es explicada, entre otros, por Juan Carlos GARAVAGLIA “El Juzgado de Areco durante el rosismo (1830-1852)” en Raúl FRADKIN y otros Tierra, población y relaciones sociales en la campaña bonaerense (siglos XVIII y XIX) Universidad Nacional de Mar del Plata, 1999, pág. 220 y ss.

20 Tenemos una sola evidencia de la utilización del ferrocarril con fines tácticos: el 16 de octubre de 1861, pocos días después de la victoria de Pavón, el juez Serapio Villegas recibió por el primer tren del día la orden de facilitar al mayor Gregorio Guerrico veinte hombres para conducir una caballada; AGN X-20-8-2, Jueces de Paz de Campaña

(1861).

21 AGN X-34-3-8, *Juzgados de Paz de Ciudad y Campaña* (1864).

22 Idem.

23 Idem.

24 Para darle un marco teórico a este problema, consúltese Cecilia RAVELL ROMERO "Trayectoria de vida familiar, raza y género en Oaxaca colonial" en Pilar GONZALBO AIZPURU y Cecilia RABELL ROMERO *Familia y vida privada en la historia de Iberoamérica* El Colegio de México, México, 1996.

25 En abril de 1865 el juez Casullo escribía a la jefatura de Policía: "El soldado de este Juzgado portador conduce por el ferrocarril a la Capital, un demente para entregar en el Departamento General de Policía"; AGN X-34-4-7, *Juzgados de Paz de Ciudad y Campaña* (1865).

26 Idem.

27 Idem.

28 AGN X-34-9-6 *Policía, Jueces de Paz de Campaña* (1870).

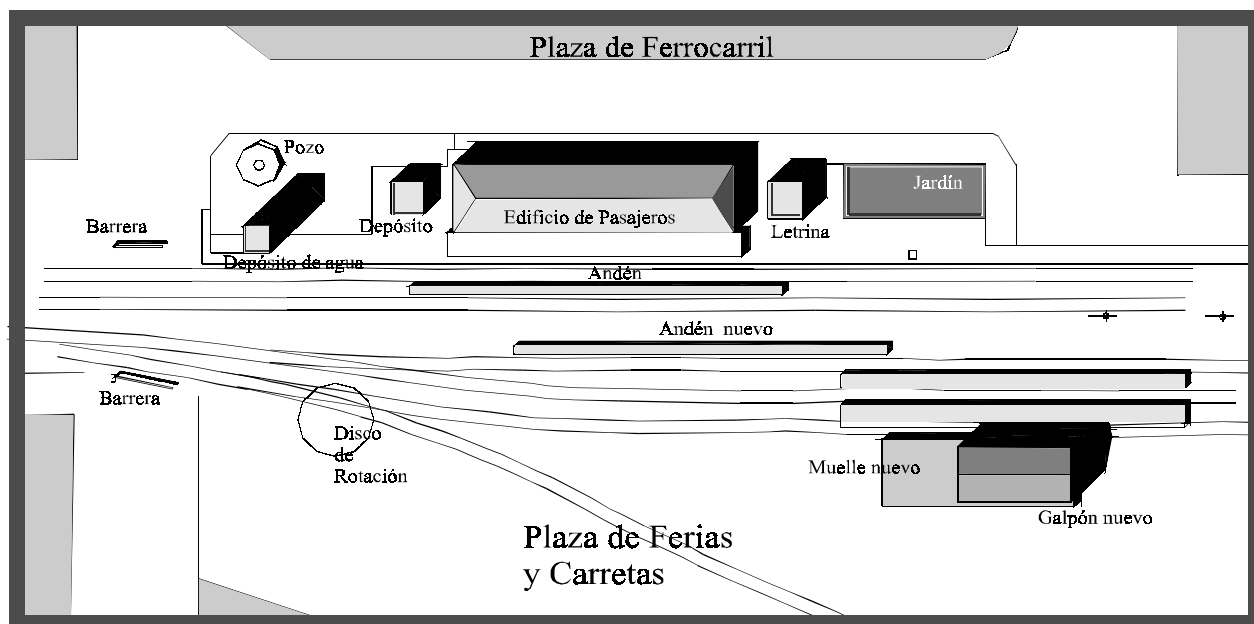
29 AGN X-34-4-7, *Juzgados de Paz de Ciudad y Campaña* (1865).

30 AGN X-34-3-8, *Juzgados de Paz de Ciudad y Campaña* (1864).

31 AGN X-34-7-3, *Juzgados de Paz de Ciudad y Campaña* (1868).

32 Para una biografía panegírica de Casullo, véase Alberto César LACOSTE *Biografías del Morón sin tiempo* Autores Asociados, Morón, 1987, págs. 33-35.

Carlos María Birocco
Investigador del Instituto Histórico de Morón
Docente de las Universidades de Morón y Luján



Plano de la Estación Morón y sus inmediaciones hacia 1875. (Interpretación de Guillermo de Almeida sobre la base de documentación del Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires)

EL FERROCARRIL EN ZÁRATE

Estación Zárate Alto y Las Palmas : dos paradigmas

Sergio Robles

La larga dictadura de Rosas no solamente había postergado la organización del país, sino que además había sumido a éste en el atraso y la ignorancia. Luego de la caída del régimen rosista, muchos de los hombres que participaron en la construcción del moderno Estado argentino, consideraban indispensable para lograr el desarrollo como nación, la promoción de la educación, la inmigración y la adopción de uno de los emblemas del progreso de aquellos tiempos que corrían : el ferrocarril.

Sarmiento fue uno de los mas entusiastas promotores del ferrocarril. Al tiempo de finalizar su mandato se constituyó en Londres una empresa denominada "Buenos Aires and Campana Railway Limited" que tuvo por objeto la construcción de una línea (ex Mitre) entre la capital y aquella ciudad bonaerense cuyo servicio quedó inaugurado en abril de 1876. Pero hubo que esperar hasta 1885 para que se extendiera el ferrocarril hasta Zárate. Precisamente su inauguración coincidió con la presencia del ex presidente Sarmiento al pueblo, quién comentó el acontecimiento en las páginas de El Nacional.

En 1888 llegaba una nueva línea a Zárate (Lacroze, luego Central Bs.As. y más tarde Gral. Urquiza) que era de tranway tracción a sangre. La iniciativa pertenecía al empresario Federico Lacroze y unía Chacarita con el pueblo hasta el Km. 98.448. Años después locomotoras a vapor reemplazaron los sacrificados caballos y la compañía pasó a denominarse Tranway Rural a Vapor.

La idea de unir la provincia de Buenos Aires con el Litoral y éste con el Paraguay, llevó a las autoridades nacionales y provinciales a firmar una serie de convenios para realizar las construcciones necesarias para cumplir con este proyecto. Muelles, extensión de vías, terraplenes, etc. constituyeron el sistema de comunicación a través del ferry-boat cuya inauguración fue realizada en Zárate el 29 de mayo de 1908 por el presidente de la República José Figueroa Alcorta. Como bien lo señala Botta " esta línea unía por primera vez en los anales de la historia a dos países hermanos, por medio de caminos de hierro, en 38 horas" (1)

La citada línea tenía en el pueblo de Zárate dos estaciones, Zárate Alto y Zárate Bajo. Nosotros nos referimos a la primera.

Zárate Alto estaba ubicada en la Avenida Mitre N° 1000 en su intersección con la calle Alem y fue un punto de gran importancia para la transferencia de cargas y pasajeros.

Muchos de los viajeros procedentes del litoral se radicaron en nuestra ciudad en búsqueda de un futuro más promisorio asegurándose un trabajo en algunas de la numerosas industrias instaladas en el lugar como los frigoríficos, la papelería o el establecimiento La Diana de productos químicos.

Por espacio de setenta años el ferrocarril a través del sistema de ferry-boat cumplió con su objetivo, pero la inauguración en 1978 del complejo ferroviario Zárate-Brazo Largo - cuya nueva línea y estación se habían corrido a las afueras de la ciudad - puso término a aquel complejo movimiento comunicacional, cambiando incluso la fisonomía urbana al "herir de muerte" la zona portuaria, cuyo dinamismo estaba unido estrechamente a aquel sistema.

La estación Zárate Alto fue desafectada de su uso original y poco a poco sus edificios y su entorno deteriorado se convirtió en lugar de cobijo de vagabundos y marginales.

Luego de largas gestiones del Municipio de Zárate ante la Gerencia del Ferrocarril Urquiza se concretó la cesión del edificio con destino a fines culturales. A principios de 1991 el Municipio realizó una convocatoria a la comunidad para recuperar el viejo edificio de la estación de Zárate Alto para que sirviera de recinto del Museo Histórico que se estaba por crear y asiento de la dirección de Turismo.

En aquella primera reunión estuvieron presentes representantes del Departamento Ejecutivo Municipal y miembros de distintas instituciones intermedias entre ellas, de la Unión de Entidades Zarateñas, del Centro de Comercio e Industrias, de la Liga de Propietarios de Bienes Raíces, de la Comisión Municipal de Preservación del Patrimonio Cultural Arquitectónico y Urbanístico, de la Junta Municipal de Investigaciones His-

tóricas, del Centro de Arqueología, del Centro Entrerriano y personal ferroviario.

Luego de varios meses de intenso trabajo se logró restaurar el edificio y recuperar el predio circundante de manera que el 1° de septiembre de 1991 el intendente municipal Dr. Aldo Arrighi, inauguraba oficialmente el Museo Histórico Municipal.

El nuevo espacio convocó a diversas actividades culturales : desde las muestras temporarias del Museo con participación de la comunidad hasta espectáculos al aire libre como conciertos de jazz, funciones de títeres, etc.

Tiempo después, la dirección de Turismo se trasladó a otro edificio pasando a ocupar su lugar la Dirección de Cultura Municipal. El junio de 1996 el Museo se trasladó a su sede definitiva en la antigua casona de la familia de la Torre, quedando desde entonces disponible en su totalidad para el funcionamiento de la Dirección de Cultura, donde actualmente funcionan parte de las actividades desarrolladas por la misma y una sala de exposiciones de prehistoria y arqueología perteneciente al Grupo de Estudios Regionales del Pasado (G. R.E.P.)

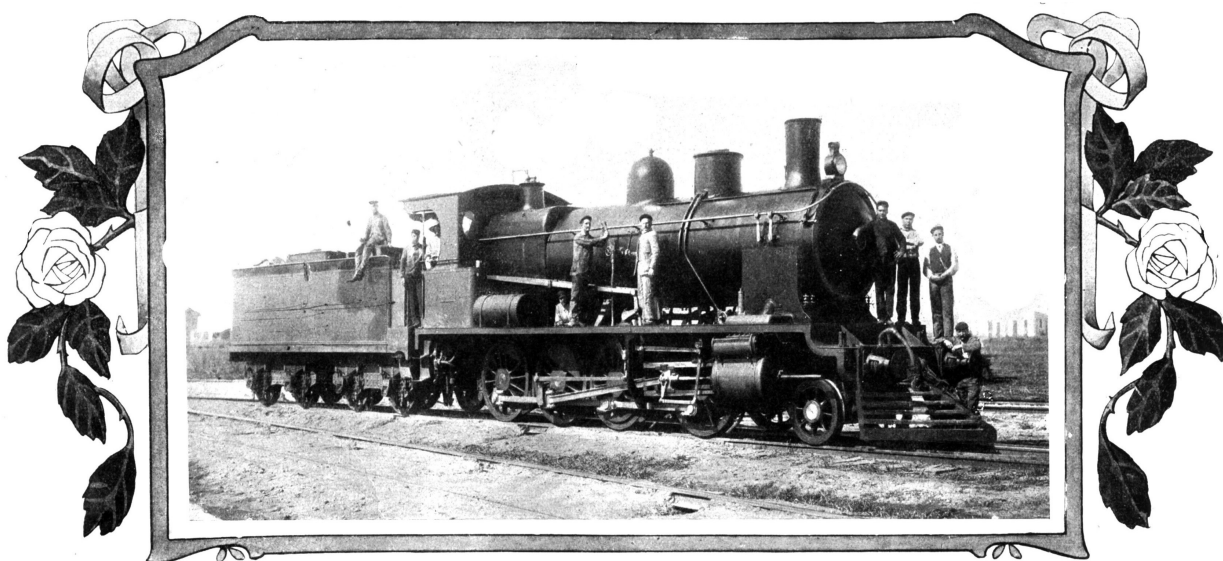
Con la privatización de los ramales ferroviarios llevados adelante por el gobierno de Menem durante la década de 1990, muchas regiones del país se vieron aisladas y algunos pueblos del Interior prácticamente desaparecieron al desafectarse sus estaciones. En la zona rural del Partido de Zárate, en la ex línea Mitre, la antigua estación Las Palmas, ubicada sobre el camino del Paso ancho que nos une al pueblo de Lima, y cuyo origen estuvo vinculado al establecimiento de uno de los mas antiguos frigoríficos del país, comprendía, un conjunto de edificios integrados por la estación de pasajeros, casa para el personal y un galpón, ha quedado reducida a paredes, debido al saqueo que sufrió desde su abandono, lamentando la pérdida que significa como testimonio de una época.

El origen de esta estación estaba vinculado con el establecimiento en 1886 de uno de los más antiguos frigoríficos del país y desde hace unos años se ha desarrollado en proximidades del lugar un emprendimiento inmobiliario denominado Puerto Panal (chacras de estancia) en tierras de la histórica estancia de Las Palmas ; es decir un lugar de paso de residentes de la ciudad de Buenos Aires que llegan a sus viviendas de fin de semana. A pesar de esto no ha servido de incentivo para llevar adelante algún proyecto turístico-comercial y a la vez cultural o recreativo.

La inacción de los poderes públicos, el desinterés de la comunidad, la falta de conciencia histórica y de imaginación hacen que nuestra sociedad vaya disminuyendo día a día parte del patrimonio cultural.

Los dos ejemplos que hemos señalado dentro del Partido de Zárate, sirven de claro ejemplo como se puede recuperar y dar una utilidad social o perder para siempre aquello que nos han legado quienes nos precedieron .

Sergio Robles. Historiador zarateño. Presidente de la Sociedad Argentina de Escritores Seccional Nordeste



Siguiendo una costumbre de la época, las primeras locomotoras argentinas tuvieron cada una su nombre. Fueron bautizadas como: La Porteña, La Argentina, Constitución, Libertad, Industria, Independencia, Progreso, Pampero, Pergamino, Luz del Desierto, Chacabuco, Parejero, Los Andes, Mendocina, Civilización, Rauch, Coronel Pringles, Indio amigo, Voy a Chile.

ESPACIOS FERROVIARIOS RECUPERADOS

Elsa López

En septiembre de 2003, la sede del Instituto y Archivo Histórico Municipal de Morón se trasladó en forma definitiva a un antiguo galpón ferroviario dentro del predio donde funcionaba la imprenta del Ferrocarril del Oeste, en la localidad de Haedo, Partido de Morón.

provincia de Buenos Aires.

El éxito en la recuperación y revalorización de este patrimonio arquitectónico dio inicio a una investigación y relevamiento en varios municipios de la Provincia de Buenos Aires con el objetivo de recabar información acerca de las posibles acciones municipales, tendientes a recuperar espacios ferroviarios abandonados. Si bien la cantidad del material reunido ha sido rico y abundante solo se ha publicado la información proporcionada por cada Dirección de Cultura, Catastro o Secretaría de Gobierno que gentilmente atendió nuestro pedido.

El cuadro que se presenta a continuación detalla los espacios recuperados y el destino funcional de los mismos.

MUNICIPIO	ESPACIO Y DESTINO	OBSERVACIONES
Morón	Terrenos ferroviarios en Haedo - U.G.C. N° 2, plaza e Instituto y Archivo Histórico Municipal.	
Gral Pueyrredón	Vagón - Recreo (Vagón de títeres)	No hay cesiones por escasez en las parcelas del F.C.
Saliquello	Edificio de la Estación - Museo Histórico Regional Municipal	También se hizo en comodato una cesión de un terreno en Quenumá (act. culturales).
Tornquist	no hay cesión	Se pidieron unos vagones para hacer un Museo, pero se incendiaron.
Nueve de Julio	Estación de La Trocha - Museo Histórico y Archivo	Por convenio del año 1995 donde se dio el permiso de uso. Todavía no hay tenencia definitiva.
Bragado	Casa de Tráfico del F.C. (2 edificios) - Museo Municipal	El espacio fue concedido en 1995 y en 1996 empezaron las obras para el Museo.
San Cayetano	no hay cesión	
Tapalque	Estación - Taller de calzado	En el 2000 se puso a disposición del Municipio parte de la antigua estación para espacio verde. Finalmente no se utilizó
Pilar	No hay cesión	
Saladillo	Galpón ferrov. - Act. Culturales	
Tres Lomas	Zona circundante a la estación - Paseo ecológico, parquización y anfiteatro	Cesión de uso
Pinamar	No hay cesión	
Puan	Estación - Of. de información turística, Terminal de omnibus y Confitería.	Se hizo la cesión en préstamo en 1993. Se recicló toda la estación
Salto	No hay cesión	Se planea hacer un Museo del Campo en las inmediaciones de la estación. En trámite con el ferrocarril.
San Pedro	No hay cesión	

Saaverda	No hay cesión	Está en trámite la cesión de la estación de Pigué para realizar act. culturales (a definir)
Rojas	Estación de pasajeros - Escuela de Bellas Artes y dependencias de Acción Social	También el Ferrocarril va a ceder la estación al Municipio. Se destinará para actividades culturales.
Tres Arroyos	Galpón ferroviario - Se quiere destinar para Teatro (aún no se hizo).	Estaba en trámite la cesión de la estación para destinarlo como ctro. cultural, pero está allí la caballeriza de la Policía Montada.
Suipacha	No hay cesión	Se quiere obtener unos terrenos para cancha de deportes
Rauch	Estación y alrededores - Plaza, Ctro. Asistencial para 1° auxilios y una sala de reparaciones.	
Lanus	Playa de maniobras - Polideportivo	Un terreno del ferrocarril, por intermedio del Municipio, fue cedido a la Universidad de Lanús.
Maipú	No hay cesión	Hay tres predios que se quieren destinar para viviendas
Gral Villegas	No hay cesión	
Viamonte	Casa del Jefe de Estación, Predio del F.C. y casetas - Plan Jefes de Familias, Turismo, etc., corredor verde y laboratorio.	Se hizo en comodato y en calidad de posesión
Gral. Las Heras	no hay cesión	
Alem	no hay cesión	Se hizo un pedido para obtener el edificio de la estación en Alberdi y destinarlo para act. culturales. No se logró nada.
S. M. del Monte	Predios contiguos a la Estación - actividades culturales	La cesión fue realizada en calidad de préstamo de uso con el pago de un canon(1998). En otros pueblos se hicieron, en la estación, ctros. culturales o de jubilados.Se esta gestionando un terreno en forma definitiva.
Laprida	Estación y vía del tren - parqueización sobre la vía y act. culturales en un sector de la estación.	La cesión de la estación es por cinco años
Junín	Terrenos del F.C fuera de Estación - Universidad y actividades culturales	En la estación no hay ningún inmueble utilizado
Mercedes	no hay cesión	Se está tramitando con el F.C. la utilización de unos galpones.
Luján	No hay cesión	Se está tramitando un convenio con la ONABE para utilizar los terrenos aledaños a la estación y destinarlos para ctro. cívico y/o locales comerciales. También se está embelleciendo el pueblo de C. Kenzi, allí los artesanos están trabajando en la estación.
Guamini	Terrenos e inmuebles de la estación y espacios verdes del F.C. - Museo del inmigrante, plaza (en terrenos contiguos a la estación), Biblioteca y Cabaña de Bromatología.	En todas las localidades del partido de Guamini hubo cesiones
Patagones	Frente de la estación y un espacio retirado de la misma - Canchas de fútbol	Los terrenos destinados a deporte son préstamos a voluntad sin ningún tipo de papeles.
Navarro	Terrenos y edificios de la estación - Museo Ferrocarril, esp.verdes, club de fútbol infantil y réplica del Fortín de Navarro.	El Municipio utiliza los predios en calidad de "tenencia precaria"
Cnel. Dorrego	terrenos ferroviarios - fines educativos : escuelas y educación física.	Por convenio el municipio alquila esos terrenos. A varios de ellos no se les dio uso por la falta de población en algunos pueblos.

Pellegrini	edificios de la estación - viviendas de familia	Mediante el pago de un canon se destinaron para albergar familias afectadas por la inundación. Esta cesión no permitió la reforma del edificio. Hoy ese proyecto se ha abandonado.
M. Argentinas	No hay cesión	Se está tramitando adquirir con costo honoroso terrenos contiguos a la estación de Tortuguitas, V. de Mayo y Polvorines. Se destinaría para esp. verde o Del. Municipal.
Moreno	terreno frente a Edenor próximamente una plaza	Se esta pidiendo la cesión del predio donde era la estación de trasbordo, destinándolo para terminal de omnibus, comercios y esp. verdes. También la Casa del Jefe de la Estación se utilizaría para Casa de la Cultura y en la casa del Guardabarrera funcionaría una oficina de turismo.
Ramallo	galpones ferroviarios en Billán, V. Gral Sabio y V. Ramallo - Ctro. Cultural, Biblioteca y Delegación Municipal	La cesión fue en calidad de uso precario. El Municipio se comprometió a mantenerlo y arreglarlo.
Olavarría	terreno del ferrocarril	Este espacio se cedió en el año 1969.
Necochea	antigua estación de Necochea y dos galpones de la antigua estación de La Dulce - Escuela Municipal de Arte y Museo Histórico.	No está cedido en forma definitiva. Se encuentra en trámite para que lo sea.
Almirante Brown	terrenos ferroviarios - espacio verde	En los mismos terrenos se proyecta realizar una Del. Municipal
Avellaneda	No hay cesión	
Berazategui	No hay cesión	
E. Echeverría	No hay cesión	Quieren hacer algo de carácter cultural pero no consiguen el predio
Ezeiza	antigua estación Canning - próximamente Museo	En trámite la posesión de las tierras a lo largo de la línea Belgrano
F. Varela	No hay cesión	Una entidad intermedia pide al F.C. un espacio en la estación S. Martín (para Centro Cultural). El Municipio esta mediando.
La Matanza	No hay cesión	
Lanus	No hay cesión	Se proyecta adquirir un espacio para realizar una sala teatral.
Quilmes	No hay cesión	
San Fernando	No hay cesión	
Tres de Febrero	antiguo Hospital Ferroviario - Acción Social.	Se busca destinar otro predio para fines culturales.
Vicente López	Estaciones - espacios verdes recreativos	Se esta tramitando la posesión de dos espacios mas. En un predio grande se piensa hacer algo a nivel cultural.
Zárate	Vieja estación Zárate Alto - Dir. de Cultura y Educación.	Se esta reciclando un galpón de la estación para destinarlo como Centro Cultural.
T. Lauquen	inmueble en la ex estación Girodías - Escuela Municipal	
Tandil	Galpón de carga, Galpón de encomiendas y ex confitería de la estación - Talleres dependientes de Dir. de Cultura y Educación.	Desde el 2002 se realizan tareas de mantenimiento y embellecimiento de la Estación. Se firmó un convenio en comodato para el reciclaje del Teatro de la Confraternidad Ferroviaria.

Siguiendo los datos rescatados en la tabla, se puede observar que sobre un total de 56 municipios investigados un poco más de la mitad, es decir el 53.57%(30), ya tienen espacios del ferrocarril en uso o en vías de hacerlo, en cambio, el 46.42 %(26) no tienen ningún tipo de cesión realizada por las empresas ferroviarias; sin embargo es interesante destacar que casi la totalidad de los municipios está tramitando la posesión de algún terreno o edificio donde realizar acciones para la comunidad local, y que demuestra el creciente interés en los últimos años por recobrar espacios que se niegan a ser olvidados. Si bien se debe reconocer que el destino de muchos terrenos están reservados a actividades que poco tiene que ver con el pasado ferroviario, su recuperación constituye un paso importante a la hora de tomar conciencia de la valoración que tiene que tener este tipo de patrimonio.

Elsa López
Pasante del Instituto y Archivo Histórico Municipal de Morón.
Estudiante de Historia, Universidad de Morón.

Agradecemos a la Dirección de Cultura, Dirección de Catastro y Secretaría de Gobierno respectiva de cada Municipio por el material proporcionado.

Noticias Bonaerenses

FLORENCIO VARELA: PALABRAS QUE LLEVAN HISTORIA

Palabras con historia, publicación de Florencio Varela dirigido por nuestra colega Graciela Linari, nació en mayo de 2002 y busca difundir temas de historia local. Tiene una edición de 1500 ejemplares que se distribuyen gratuitamente en escuelas, bibliotecas y centros culturales de esa localidad. La editora consigue sorprender y enseñar con viejas fotos desconocidas y evoca el pasado local a través artículos sobre viejos personajes o recordando efemérides. Una de las secciones fijas es la del Parque Ecológico “Guillermo Enrique Hudson”, donde se publica información sobre animales y plantas autóctonas. La publicación es mensual y ya se editaron 14 números.

BERAZATEGUI: ASOCIACION ORIGENES

Fundada el 8 de mayo de 1993, la Asociación Orígenes de Berazategui cumplió este año su primera década de fecunda existencia. Sus objetivos son los de difundir, investigar y desarrollar todo tipo de actividades relacionadas con la historia de ese partido. Promueve la difusión de la historia local mediante la recuperación de documentos, fotografías y objetos. Hasta la fecha editó nueve libros de historia local y muchos folletos del partido, además de organizar charlas y jornadas y participar de eventos similares en partidos vecinos. Entre las que organizó se encuentra la primer Jornada Histórica Geográfica y Genealógica de Berazategui, con 31 trabajos presentados que fueron editados en un CD.

ACTIVIDADES DEL INSTITUTO Y ARCHIVO HISTÓRICO MUNICIPAL DE MORÓN

Quinto Concurso de Historia de Morón en las Escuelas

Este Quinto Concurso, cuya temática fue "El Ferrocarril en la Historia de Morón", tuvo como objetivo promover el interés de los alumnos por el pasado de su comunidad. Estos respondieron a un sencillo cuestionario sobre la Historia del Ferrocarril en el partido y realizaron un trabajo de investigación, basado en entrevistas a usuarios y trabajadores del Ferrocarril. Esto no sólo los acercó a una forma distinta de hacer historia, sino que movió a la comunidad a reflexionar sobre el tema y a participar de la reconstrucción histórica.

La investigación culminaba con la creación de un relato que podía ser histórico o de ficción. Este fue en muchos casos de gran originalidad: el tren les dio la oportunidad de que escribieran historias de amor, viajes fantásticos, relatos de trenes diabólicos, cartas de inmigrantes, soluciones ingeniosas a los problemas del servicio, reconstrucciones de la llegada del ferrocarril en diarios íntimos de chicos de otras épocas.

La alta participación y la calidad y cantidad del material reunido superaron ampliamente nuestras expectativas. El concurso se cerró con un acto de entrega de premios y menciones especiales, coordinado por las profesoras Mariela Rametta y Elsa López, que junto con la profesora Mariela Canali también estuvieron a cargo de la convocatoria, seguimiento y evaluación de los trabajos. En el acto, los mismos alumnos leyeron sus trabajos con entusiasmo. Estos serán conservados en el Archivo Histórico de nuestro Instituto.

Inauguración de la nueva sede

El 11 de septiembre de este año, el Instituto Histórico inauguró su tan esperada sede propia. El antiguo galpón donde funcionaba el Taller de Encuadernación de la Imprenta del Ferrocarril Oeste ha sido refundacionalizado y hoy cuenta con oficinas de trabajo, un sala de recepción y consulta, una biblioteca de más de dos mil volúmenes y un Archivo Histórico. A este último se le dio el nombre de Rvdo. Padre Juan Presas, con lo que se honró mercedamente al reconocido historiador de los moronenses. El intendente Martín Sabbatella ofició en la inauguración, que contó con la presencia del padre Presas, de varios funcionarios y la concurrencia de numeroso público. Se recibieron adhesiones de Asociaciones Históricas de toda la provincia de Buenos Aires.

Espectáculo audiovisual en la Semana de Morón

El 8 de octubre se presentó en el Teatro Municipal Gregorio de Laferrere, a sala colmada, el espectáculo audiovisual "La Tierra de uno: un recorrido histórico por las calles y plazas de Morón". El texto, escrito por Graciela Saez y Carlos Birocco, rescata los recorridos cotidianos de los moronenses y la historia de los espacios públicos entre la época colonial y mediados del siglo XX. La digitalización de imágenes corresponde a Guillermo de Almeida y Néstor Rodríguez. Las voces estuvieron a cargo de Irene Miraglia, Noemí Zamora, Paco Roig y Fernando Perez Hernández, y participaron el grupo "Perez Concuenda" y músicos invitados.

Congresos, jornadas y conferencias

El Instituto Histórico estuvo representado en varios eventos académicos. Los profesores Graciela Saez y Carlos Birocco coordinaron una mesa en las IV Jornadas de Historia y Arqueología de las Regiones Pampeana y Patagónica que se celebraron en octubre en Chivilcoy. La temática fue "El Ferrocarril en el siglo XIX: la irrupción de la modernidad".

Las profesoras Graciela Saez y Mariela Canali participaron del VI Encuentro Nacional de Historia Oral, organizado por el Instituto Histórico de la Ciudad de Buenos Aires y el Programa de Historia Oral de la UBA. El profesor Birocco coordinó, además, una mesa sobre "Comercio y comerciantes en el Río de la Plata virreinal" en las Jornadas de Historia Económica que se celebraron en Montevideo en julio pasado. La profesora Saez, por último, dio una conferencia sobre "Patrimonio Histórico y Memoria" en Berazategui, invitada por la Asociación Orígenes de esa localidad.

Investigación y difusión

La temática de investigación que emprendió el equipo del Instituto este año fue la historia de las plazas, monumentos y sitios públicos del partido. Se realizó una intensa búsqueda en hemerotecas y archivos, y su resultado se verá en una próxima publicación.

El Instituto encaró una nueva manera de difundir la historia por medio de folletos. Este año, sus temáticas fueron: "Un recorrido histórico por la plaza de Morón", "La vieja Casa Municipal: historia del solar y el edificio" y un tríptico con una síntesis sobre la historia del ferrocarril en Morón. Además, el Instituto siguió participando en programas de radio, televisión y medios gráficos, y continuó con las muestras de paneles en distintas instituciones escolares.

Talleres de Historia Oral

En 2003, se realizaron Talleres de Historia Oral en sociedades de fomento de Haedo Sur y Villa Sarmiento. Además, se continuó el relevamiento oral mediante entrevistas individuales, que pasarán a integrar nuestro archivo audiovisual. También se hicieron tareas de extensión con entidades educativas: un Taller de

NUEVOS LIBROS BONAERENSES

CAPILLA DEL SEÑOR: NUEVA HISTORIA DE UN ANTIGUO PAGO

La Municipalidad de Exaltación de la Cruz publicó en septiembre de este año el libro *Cañada de la Cruz. Tierra, producción y vida cotidiana en un partido bonaerense durante la Colonia*, obra de Carlos Birocco, investigador de nuestro Instituto Histórico. Continuando con las líneas de investigación que frecuentó en textos anteriores, el autor aborda en este libro la historia de los antiguos pagos de la Cañada de la Cruz y la Pesquería (hoy partidos de Exaltación de la Cruz, Campana y Zárate) ahondando en temáticas como las de la propiedad de la tierra, la producción agroganadera y la vida cotidiana de los habitantes de esa comunidad rural. En este último caso, Birocco ha apuntado a reconstruir los ciclos vitales y familiares de la población estable de esos pagos: los nacimientos, el matrimonio, las pautas de convivencia y residencia, la enfermedad y la muerte.

VICENTE LOPEZ : LA RADIOFONIA TIENE SU HISTORIA

Cristina Mirabelli acaba de lanzar el libro *Radiofonía Argentina. Sus inicios*, publicado por Ediciones Camino del Bajo. En él se remonta al 27 de agosto de 1920, en que cuatro jóvenes argentinos (los ya legendarios Susini, Mujica, Guerrico y Romero Carranza) transmitieron por primera vez una ópera por radio. A partir de allí, analiza el desarrollo de la radiodifusión en nuestro país, apoyándose en la documentación que relevó en el Museo del Cine Pablo Ducros Hicken, el Archivo General de la Nación y la Biblioteca del Congreso, entre otros. Mirabelli se ha destacado anteriormente como historiadora de los medios audiovisuales y de los barrios. El emotivo acto de presentación del libro se realizó en la casona que perteneció a los Estudios Cinematográficos Lumiton, en Munro.

LA PLATA: LA HISTORIA BONAERENSE DESDE LA TOPONIMIA

El Archivo Histórico “Ricardo Levene” ha editado este año la *Toponimia de la Provincia de Buenos Aires* de Guillermo Pilía. Este excelente trabajo es una revisión de la historia de ciento sesenta ciudades y partidos bonaerenses a través de uno de sus rasgos identitarios más destacables: su nombre. En la toponimia se cruzan elementos geográficos, históricos y lingüísticos, que en algunos casos remiten a un pasado prehispánico y en otros a advocaciones religiosas o a la “hagiografía” patria. Pilía nos propone una interesante lectura de la historia bonaerense que es un aporte a la comprensión de nuestra identidad provincial.

DESPUÉS DE UNA LARGA LUCHA

Mariela Canali

A finales del siglo XIX numerosos oficios comenzaban a agruparse en pequeñas asociaciones de escasos recursos y rudimentaria organización, huérfanos del reconocimiento estatal o patronal pero animadas por el espíritu militante de socialistas y anarquistas.

En esos años empezaban a extenderse los “camino de hierro”, los maquinistas y foguistas del Ferrocarril del Oeste decidieron organizarse en el afán de lucha por mejoras en los salarios y en las condiciones de trabajo. El 20 de junio de 1887, cuando las señales de la crisis económica comenzaban a manifestarse, se fundó “La Fraternidad”, con la presidencia de Aurelio Arévalo y la representación de maquinistas de Pergamino, Mercedes, Temperley, Merlo y Tolosa. Aun cuando sus estatutos organizativos se oficializaron en marzo de 1889, un año antes había concretado su primera huelga por la detención de un maquinista.

Entre los objetivos de esta agremiación figuraban: a) Uniformidad de las condiciones de trabajo por medio de una reglamentación legal, b) Formación de tribunales de arbitraje constituidos por representantes del gobierno, de las empresas y la sociedad, para la resolución de conflictos, c) Legislación sobre responsabilidades y procedimientos para los casos de accidentes que se produjeran en el servicio, d) Establecimiento de una Caja de pensiones y retiro por las empresas, para los empleados y obreros, sin descuento del salario del personal.

Para el logro de esos propósitos La Fraternidad recomendaba “*la fuerza organizada, la propaganda continua, el desinterés privado de los socios, ejerciendo para ello cuantas acciones consientan las leyes del país, de acuerdo con los medios que escojan las asambleas*”.

En estos primeros tiempos del movimiento obrero, las huelgas fueron una verdadera avalancha entre los años 1887 y 1890 dado que la caída del poder adquisitivo de los salarios afectaba a todos los trabajadores. En este sentido la desvalorización de la moneda, el aumento del costo de vida, el pleno desborde de la especulación entre otros factores, dieron motivo a constantes reclamos. Por ejemplo en octubre de 1888 los obreros ferroviarios de los talleres Sola del Ferrocarril del Sur, instalados en Barracas al Norte, exigieron que sus salarios fuesen abonados en oro; si bien no lograron este cometido, sí obtuvieron un aumento.

Este fue uno de los muchos movimientos que los trabajadores ferroviarios protagonizaron en esos años, sobre ellos pesaba como amenaza la estrategia de las empresas y el gobierno de contratar mano de obra de Europa, además de la dura represión policial y militar llevada a cabo mediante los “métodos clásicos”: asambleas disueltas a balazos, arrestos, encarcelamiento, condena y deportaciones de huelguistas.

En 1917 se realizó un pacto de solidaridad entre La Fraternidad y la Federación Obrera Ferrocarrilera -que agrupaba a los obreros no calificados- lo que permitió realizar un paro general del gremio. De inmediato se desató la acostumbrada respuesta: la represión. En Rosario fueron fusilados varios obreros detenidos, en Junín, en los talleres Sola y en Mendoza las tropas del ejército abrieron fuego sobre los assembleístas, la marinería del Crucero Almirante Brown baleó a los huelguistas de los talleres del Ferrocarril Sud... Sólo después de una lucha muy dura en la que no se pudo quebrar a los huelguistas, el gobierno intervino e Yrigoyen dictó un decreto anulando el artículo 11 de la ley de jubilaciones ferroviarias y estableciendo un aumento general de salarios.

En este suceso queda manifiesta una de las contradicciones que planteó el gobierno radical, que si bien marcó una diferencia con respecto a los anteriores en cuanto al rol del Estado encontró concretos límites en sus expresiones. Según la política laboral del radicalismo, el Estado se presentaría como un árbitro entre los obreros y los patrones comprendiendo las necesidades y aspiraciones de los obreros porque los consideraba un elemento legítimo de la sociedad, no obstante, como señalamos, esta comprensión tuvo límites manifiestos y conocidos en varios sucesos entre 1919 y 1921. El gobierno radical, entonces, intervino en la huelga ferroviaria de 1917, en este caso la situación se resolvió favorablemente para los obreros al concederse muchas de sus demandas. Durante el conflicto el presidente defendió los derechos de los trabajadores frente a la fuerte presión de las poderosas empresas ferroviarias y a los intereses comerciales e industriales afectados que le solicitaban que pusiera fin a la huelga a través del uso de la fuerza, sugerencia que provocó la reacción del presidente en estos términos:

“Entiendan, señores, que los privilegios han concluido en el país y que de hoy en más, las Fuerzas Armadas de la Nación no se moverán sino en defensa del honor o de su integridad”.

Fruto de esta lucha es el documento que presentamos: **“ESCALAFON DE SUELDOS. Ascensos y otras mejoras para el personal de conducción de locomotoras de todas las empresas ferroviarias de la República, a excepción de los de concesión provincial. Convenido entre ellas y “La Fraternidad”, Sociedad de personal de ferroviarios de locomotoras. Interpretaciones de las Disposiciones Reglamentarias del Decreto del Superior Gobierno de la Nación de noviembre 21 de 1917, en cuanto se refiere al capítulo Personal de máquinas, servicio sin diagrama”.**

Las disposiciones de este documento comprenden al personal de maquinistas, foguistas y aspirantes de foguistas, una estricta jerarquía que se respetaba no sólo en la remuneración sino también en el cumplimiento de las distintas tareas.

Al comenzar se describen las características físicas y personales que deben cumplir los aspirantes: la edad mínima para el ingreso se estipulaba en 16 años y la máxima en 22, hasta se señala la estatura mínima por edad : 1,62 mts a los 16 años y 1,75 mts a los 18 y las condiciones de salud aceptadas por el examen médico, además de ‘buenos antecedentes personales’.

Condiciones de ascenso

A lo largo de la carrera se rendían varios exámenes para acceder a una categoría superior, y por consiguiente a un mayor sueldo. El primero se llevaba a cabo a los seis meses del ingreso y las condiciones para rendirlo eran *“1° Leer y escribir en castellano y tener una ortografía y caligrafía discretas. 2° Saber las cuatro reglas elementales de la aritmética”. 3° Conocer las obligaciones que debe desempeñar. 4° Tener las nociones elementales sobre las calderas de locomotoras. 5° Poder pasar examen médico de acuerdo con lo que establecen las disposiciones gubernativas del país”.* Luego de un año de servicio, para el puesto de “aspirante autorizado” se rendía el siguiente examen que consistía en :

“1° Recordar las condiciones exigidas en el examen anterior. 2° Conocer las condiciones de alimentación de una caldera. 3° Nociones de la conducción del fuego. 4° Nociones elementales de señalización.”.

Oficios

Dentro de las obligaciones de los aspirantes se encuentran los numerosos puestos en los que éstos debían trabajar: limpiador de máquinas, pasa-leña, limpia tubos, saca-fuegos, lavacalderas, ceniceros, areneros, preparadores, ayudante de ajustador, ayudante de calderero, grillero, arquero, llamador y cualquier otro trabajo inherente a la profesión. Se les exigía también, según las necesidades y en forma provisoria, otras tareas no específicas, con lo cual *“la Empresa se comprometía a favorecer en lo posible el aprendizaje de los aspirantes dándoles la oportunidad de practicar todos los oficios, especialmente los relacionados a la preparación de la locomotora y sus reparaciones”.*

Incluimos algunos testimonios orales sobre estos trabajos que habiendo quedado en la memoria de sus protagonistas, han pasado a sus descendientes. Cuenta el Sr. Jorge Agüero, exferroviario e hijo de un maquinista ferroviario de principios del siglo XX: *“ A medida que se iban extendiendo las líneas se necesitaba mayor cantidad de personal. Entonces ahí tenía que empezar la carrera de conductor de locomotoras, le hablo de la década de 1900. Después ellos tenían que limpiar los ceniceros, tenían que hacer de llamador, tenían que limpiar las máquinas, se llamaba limpia máquinas, tenían que hacer de aceitador. Todo. Había que preparar la máquina como para que saliera nuevamente. Al principio el maquinista hacía de todo, hasta de llamador. Ellos entraban como aspirantes provisorios, daban un examen o estaban un tiempo para ser aspirante efectivo, después aspirante autorizado, foguista de cuarta, tercera, segunda y primera. Lo mejor era ser maquinista por el sueldo y por todo... Un maquinista de primera (en esa época) ganaba 330 o 320 pesos, era un sueldo enorme para esa época.”*

“Los foguistas trabajaban igual que el maquinista, para llegar a foguista mientras no se arrancaba un ramal, costaba un poco, se era maquinista interino. El trabajo del foguista era observar señales, toda anomalía que podía haber... El maquinista iba sobre la derecha, el foguista sobre la izquierda, tenían unas puertitas con vidrio hacia el frente y hacia el centro de la máquina. Y los dos tenían que hacer eso, mirar a ver si había algo que podía obstruir la vía. En ese tiempo había muchos animales sueltos, te hablo de la época de mi papá... El trabajo del foguista a su vez, era mantener la presión de la locomotora y echar carbón cuando era necesario.”

Con la electrificación del ferrocarril el oficio de foguista fue reduciéndose a aquellas líneas que continuaban siendo a vapor.

Además de los sueldos, cuyo escalafón estaba muy bien definido en diversas categorías, cada trimestre se otorgaba un bono por buen servicio, buena conducta, economía en combustible y lubricantes y demás materiales, y tam-

bién un viático de 15 centavos la hora para los que se ausentaban de su galpón de residencia por un tiempo mayor de ocho horas y media.

Licencias

Las licencias, según el documento, se otorgaban anualmente en las siguientes condiciones: 15 días con goce de sueldo para maquinistas y foguistas titulares y 10 días con goce de sueldo para los aspirantes.

En los casos de enfermedad ordinaria certificada por un médico reconocido por la empresa y que no hubiera sido originada "por abuso de alcohol y otros excesos", se acordaba al personal, con seis meses de antigüedad, la mitad del sueldo hasta los 90 días. En caso de accidentes en servicio se acordó el pago del 50% del sueldo si la incapacidad era menor de ocho días, si se prolongaba, entonces el pago era del 75% hasta su curación.

En caso de fallecimiento en la familia (padre, madre, hermanos, esposa e hijos) se otorgaban dos días de permiso con goce de sueldo.

Transferencias

Cuando era necesario transferir al personal, se acordó según el documento, que la empresa pusiera un aviso en el Galón, a la vista del personal, por si había quien voluntariamente deseara el traslado y en caso negativo entonces el traslado se efectuaría por orden de antigüedad en la categoría a transferir. También se había pactado el abono de 50\$ en concepto de gastos de transferencia si ésta se hacía con la familia y 25\$ si se hacía solo. La empresa acordaba pases de primera con cama al personal que viajase con su familia y los fletes libres para el transporte de muebles y equipaje en el mismo tren en que viajaba el personal transferido. Claro, había lugares en los que la residencia se hacía difícil por estar alejados de los centros poblados, por eso el reglamento establecía que en los parajes donde no hubiera comodidades para habitación, aprovisionamiento y asistencia, el tiempo de transferencia no duraría más de dos años: *'Mi papá, en esa época (hacia 1925) tenía residencia en Mechita, al lado de Bragado, en el ramal del Ferrocarril Oeste. Y él al estar transferido y vivir en determinado lugar, las autoridades ferroviarias le tenían que asignar una vivienda. Pero aparte de asignarle una vivienda, si tenía familia le daban 50\$, a su vez, un vagón que era gratis que le llevaba todos los muebles que quisiera... para hacer la mudanza'*.

Pases

Para el personal de conducción de locomotoras, para su esposa e hijos, padre, madre y hermanos que de él dependieran, uno de los beneficios eran un pase libre de ida y vuelta en primera clase en todos los ferrocarriles de la República, cuatro en la empresa donde trabajaban y pases escolares para los hijos menores de 16 años.

También había órdenes de rebaja con el 75% de descuento para el personal, su familia y sirvientes, en pasajes de primera y segunda clase entre cualquier punto de la línea. Y para el personal jubilado y su familia se acordaron dos pases libres de ida y vuelta y órdenes de rebaja del 75% en la línea del ferrocarril al que pertenecían.

Considerando las disposiciones de este estatuto podemos hacernos una idea de la importancia no sólo del trabajo de los maquinistas y aspirantes a esa carrera sino del peso que un gremio como La Fraternidad había alcanzado en la lucha obrera, obteniendo una serie de beneficios que hacían del "ser ferroviario" un trabajo estimado por su estabilidad, su seguridad económica y su imagen ante el resto de la sociedad: *'Para mi madre y para todas las personas el ferrocarril era lo mejor que había: tenían jubilación, tenían buenos sueldos, el trabajo era seguro, los días siete de cada mes se cobraba religiosamente el sueldo. Mirá que ni la crisis del año 30 tuvieron problemas los ferroviarios, porque iban al almacén con la libretita y les anotaban, y el día 7 iban y pagaban.... Mi mamá me insistió siempre: Entrá al ferrocarril, entrá al ferrocarril!'*.

Notas

1 Abad de Santillán, D. Historia Argentina . Tomo 3. Bs As. 1965.

2 Historia del Movimiento Obrero . Vol 2. Bs As. CEAL, 1984

3 Enciclopedia de los grandes fenómenos de nuestro tiempo. Transformaciones. Bs As CEAL, 1971

4 Baily, S. Movimiento obrero, nacionalismo y política en la Argentina. Bs As. Hyspamérica, 1984

5 Entrevista a Jorge Agüero. Haedo, abril de 2003.

6 Idem

7 Idem

Mariela Canali. Profesora de Historia.

Investigadora de los Institutos Históricos de Morón y de la Ciudad de Buenos Aires.

FERROCARRIL OESTE

ANTIGUAS ESTACIONES

ESTACIÓN DEL PARQUE

Fue la cabecera del Ferrocarril Oeste entre 1857 y 1883. Se encontraba en la misma manzana donde hoy está el Teatro Colón. Su denominación deriva del cercano Parque de Artillería que diera también nombre a la calle Parque (hoy Lavalle).

ONCE

El edificio de la primera estación de Once estaba situado entre las calles Ecuador y Bermejo (actual Jean Jaures) y a partir de allí la línea seguía la traza actual hasta la estación Floresta, donde finalizaba el tramo original. Once pasó a ser la estación cabecera en 1883 y el nuevo edificio (tercera estación de Once) se había inaugurado en diciembre del año anterior.

El nombre de la estación recuerda la revolución del 11 de septiembre de 1852 cuando Buenos Aires se separó del resto de la Confederación, conformando un estado independiente.

CABALLITO

Entre 1860 y 1867 prestó servicio la estación Almagro, situada a la altura de la calle Acuña de Figueroa.

La estación de Caballito se habilitó simultáneamente con la apertura de la línea, en un terreno donado por Carlos Naón en 1856. Estaba situada en la esquina sudeste de la calle Caballito (actual Cucha Cucha). El edificio tenía techo de cartón, cuatro bancos, una campana, plataforma de madera. Esta primera estación se mantuvo hasta 1878, cuando al implementarse la doble vía, se construyó la actual y el andén descendente; luego se agregaron otras construcciones para el personal, refugio de pasajeros, etc.

Desde principios del siglo XX existió una estación de cargas que tenía su entrada y salida por Rivadavia al 5800 y Yerbal al 1200 y cuyo movimiento tenía más importancia económica para la empresa, que la estación de pasajeros. En este predio subsistieron hasta la década de 1950 depósitos ferroviarios.

FLORES

La Estación Flores se construyó sobre terrenos alquilados a la familia Miró y en un principio estuvo situada a la altura de la actual calle Caracas, hasta que en 1864 se habilitó su actual ubicación.

FLORESTA

La Estación Floresta fue el punto culminante del primer viaje de La Porteña el 29 de agosto de 1857. Su modesto edificio original fue reemplazado en 1869.

VILLA LURO

En 1911, al inaugurarse una breve línea ferroviaria hasta el barrio de Versailles, se habilitó la estación de empalme Villa Luro, la que a partir de 1919 permite también la detención de convoyes por la línea principal

LINIERS

La Estación de Liniers se inauguró en 1876 como un apeadero y a partir de 1883 se habilitaron sus vías dobles.

RAMOS MEJIA

La Estación de Ramos Mejía se habilitó el 25 de septiembre de 1858 y cambió varias veces de denominación: inaugurada como San Martín, en 1872 la rebautizaron Lavalle y ese mismo año le dieron su nombre actual. Este se debió a la familia que había donado los terrenos para la instalación del edificio.

HAEDO

En 1886 se habilitó una estación de empalme del Ferrocarril del Oeste entre el ramal principal y el que terminaba en La Plata. Estaba ubicada en la parte oeste del cruce de las vías con las actuales calles Rivadavia y Juan B. Justo y su emplazamiento actual data de la década de 1920. Recibió su nombre en homenaje a

Mariano Haedo, primer director de los ferrocarriles de la provincia.

MORON

La Estación de Morón se inauguró el 5 de febrero de 1859, en terrenos que habían sido donados por el molinero francés Augusto La Roche. Lleva el nombre del pueblo en el que se emplazó.

CASTELAR

Originalmente, Castelar fue llamada Kilómetro 22 y funcionaba como un apeadero para carga y descarga de un establecimiento de grasería de la zona. El primer tren llegó allí en diciembre de 1913. Por iniciativa de Estanislao Zeballos, que era propietario en la zona, se le dio el nombre de Emilio Castelar, político y escritor español nacido en 1832 y fallecido en 1899, que fue militante del partido republicano y llegó a ser presidente de la primera República Española en 1873.

ITUZAINGO

La construcción de la Estación de Ituzaingó comenzó en 1872, cuando el Ferrocarril del Oeste aceptó la donación de los terrenos de parte de Don Manuel Rodríguez Fragio, que había solicitado a las autoridades de la empresa y a las provinciales, la instalación de una estación y la aprobación de la traza de un nuevo pueblo, respectivamente. Quedó habilitada al público el 4 de enero de 1873, aunque permaneció cerrada casi por un año por falta de pasajeros y cargas. Recibió el nombre de Ituzaingó en recuerdo del triunfo argentino sobre las fuerzas brasileñas en la Guerra con el Brasil, el 20 de febrero de 1827, el hecho histórico carece de relación geográfica o histórica con la zona. Sin embargo el nombre se popularizó y se extendió reemplazando al nombre original que había propuesto el fundador del pueblo, Santa Rosa.

MERLO

La Estación de Merlo fue habilitada el 11 de diciembre de 1859, en ese momento las vías llegaban hasta el Río de las Conchas (hoy Reconquista) y se encontraban en construcción el puente sobre el río y el camino a la estación de Moreno. La estación tomó el nombre del pueblo en el que se emplazó y que recordaba a la familia Merlo, grandes propietarios de la zona desde el siglo XVIII.

En 1869 se comenzó a construir el ramal Merlo-Lobos, impulsada por una comisión de ganaderos encabezada por Juan Antonio Cascallares y autorizada por ley provincial. En 1870 se inauguró la estación Marcos Paz, primera de este ramal.

MORENO

La Estación de Moreno fue inaugurada el 12 de abril de 1860. Esa misma fecha se toma como la de la fundación del pueblo, que llevó a cabo el Dr. Amancio Alcorta en terrenos de su propiedad que formaban todavía parte del partido de Luján.

Bibliografía utilizada

Callegari, Horacio. **Historia del Partido de Tres de Febrero y sus localidades**, 1993.

García Basalo, Javier. **Orígenes del Pueblo Mariano Haedo**, 2001.

Revista Ekos de Ituzaingo, 1996.

Berbardes, Alberto y Sergio Ruiz Díaz. "La Red del Ferrocarril Peste en la ciudad de Buenos Aires", 2001 (disponible en Internet).

Sidoli, Osvaldo. **El barrio de la Veleta. Historia de Caballito**, 1996.

Pareja de Rodríguez, Nelly. **Informe sobre los talleres de Liniers**.

Vattuone, Emilio. **El barrio de Floresta. Cuadernos de Buenos Aires**, 1977.

HISTORIA Y LITERATURA

Payada al Ferrocarril (fragmento)

Adelante iba zumbando
un carrejón más extraño,
que por la punta de un caño
chorro de humo iba largando,
ni un alma lo iba tirando
pues ni un buey alcancé a ver,
ni llegar puedo a entender
como diablos galopiaba
cuando naides la tiraba,
sólo el diablo al parecer.

Estanislao del Campo

El tren

El tren traedor de novedades
viaja hacia el oeste
mirando de reojo la huella
donde corcovean los grandes carros
rodeados de perros polvorientos.

Corta el campo donde galopa todavía
el recuerdo de los jinetes pampas
volando hacia la nada.

El pata e' fierro va trayendo
tractores, arados, rastras.
Arrima las semillas
y casi sin aviso un militar de mármol
mira el pueblo, subido a un catafalco
en el centro de la plaza.

Las grandes casas cuadradas,
de ladrillones, galería,
patios y flores
rodean apretando esa misma plaza,
y cobijan a la gente
que comenzó la aventura
de reinventar esta provincia nuestra
madre de los pastos, dueña del horizonte.

Oscar Méndez

El pasajero

Ven a ver a los trenes del Oeste,
por el aire del alma regresando:
traen óleos y mieses de la pampa
enmarcados en cada ventanilla.

Ven a verlos llegar, mientras son sólo
un desliz de humo blanco a la distancia,
y quédate, después, cuando se arrimen
al lugar habitual de los andenes.

Las puertas con el viejo monograma
se van abriendo, bajan pasajeros;
no dejes de mirarlos: en sus rostros
tal vez encuentres rasgos familiares.

Y si alguien te saluda, o da señales
de haberte conocido, no te asombres:
es justo que después de tanta espera
te vuelvas a encontrar, al fin, contigo.

Carlos Barocela

Los obreros de Morón (fragmento)

Se levantan cuando el gallo aún no cantó

Y perfuman de rumores la estación.
Los persigue la impaciencia
y ese plus por asistencia
En el lado menos frío del vagón.

Hay un bolso con un peine y con un pan,
Algun diario y la camisa de sudar.
Y la changa cotidiana
de trepar por las ventanas
A algún tren que los devuelve a su lugar.

Ellos duermen y yo pienso una canción
Dos maneras de soñar con la estación.
Si discuten algún tema
se deschavan con sus lemas
Si viviera votaría por Perón.

Allá se van, aquellos son.
Esos tigres verdaderos,
Son mis diarios compañeros,
Mis hermanos, los obreros de Morón.

Jorge Marciali

FERROCARRIL Y COMUNIDAD:

MORÓN: MEMORIA DE UN LARGO RECORRIDO

Graciela Saez

Tal vez la llegada del tren, con todo lo que conlleva, ha constituido para los pueblos uno de los impactos más fuertes en su proceso histórico. En la Argentina, a partir de 1857, nuevos recorridos se abrirían en el inmenso territorio nacional, produciéndose una verdadera reestructuración del espacio, en un paisaje que ya nunca volvería a ser el mismo

Ya fuera un modesto apeadero o una lujosa estación, estos nuevos hitos del novedoso “camino de fierro” se constituyeron en la puerta de acceso y salida de cada pueblo o ciudad, tanto de viajeros, producción y mercancías como de noticias, proyectos y novedades. Así, las poblaciones tampoco volverían a ser las mismas y a lo largo del tiempo cada comunidad fue conectándose a todo lo que significaba el tren, la estación, los ferroviarios, etc, construyendo en cada lugar vínculos, redes, imaginarios colectivos e identidades hasta constituir una verdadera “cultura ferroviaria”.

Así se fueron produciendo encuentros y desencuentros, expectativas, euforias y rechazos, porque el ferrocarril a lo largo de su historia ha tenido diversas significaciones para los pueblos, pudiéndose visualizar distintas etapas en cuanto a su ya largo recorrido en el espacio y en el tiempo.

Antes de la llegada

Podría decirse que la relación de la comunidad con el ferrocarril, comienza con el tendido de las vías, mucho antes de su llegada

La sola noticia de su llegada provocó temores y desacuerdos. Algunos propietarios que no eran justamente visonarios, no querían que las vías pasaran por sus terrenos. Otros temían que la trepidación producida por la máquina provocara problemas en sus viviendas, los tradicionales transportistas: carreros, fletadores y troperos también veían con justificada preocupación la competencia del tren. Por ese motivo la empresa ferroviaria del Ferrocarril al Oeste, fue autorizada en 1857 a tener policía particular, ante la posibilidad de sabotajes.¹ Y lo mismo sucedió cuando comenzó a construirse el ramal La Plata-Morón.²

En la localidad de Morón, lugar en que hemos realizado la mayor parte de nuestra investigación, un pueblito rural de alrededor de 400 habitantes a comienzos de la década del 1860, la llegada del “Camino de Fierro” provocó gran impacto. Solamente la nivelación de los terrenos, que eran fácilmente inundables, requirió cerca de dos mil carros de tierra para relleno y “*fue necesario por otra parte levantar el nivel de las aceras circundantes usando para ello como cordones de estas, los propios rieles*” Esto en lo referido a lo material, ya que inversores y comerciantes recibieron y apoyaron el emprendimiento con enormes expectativas y grandes ganancias.³

Los testimonios

Como nuestra metodología de investigación es la historia oral, hemos trabajado la relación de la comunidad con el tren desde la entrevista, pero tratando de establecer un diálogo con la documentación y la bibliografía, especialmente la referida al siglo XIX y comienzos del XX.

El testimonio oral nos revela distintos aspectos relacionados con el trabajo concreto de la preparación de los terraplenes previa a la colocación de las vías. Por supuesto que son relatos que corresponden al siglo XX, algunos recogidos de descendientes de ferroviarios, otros más recientes contados por los propios protagonistas. Creemos que estos testimonios son válidos en el sentido de que con diferencia de 50 o 70 años, las condiciones laborales de los trabajadores y la visión de los lugareños ante la conmoción provocada por la llegada del tren tienen grandes similitudes.

Todas las entrevistas hacen referencia a las malas condiciones y al sacrificio de los trabajadores. Generalmente eran extranjeros recién llegados que ni siquiera conocían el idioma, muchos de ellos contratados especialmente para este duro trabajo. Comenzaremos con un testimonio que nos ilustra acerca de los inmigrantes que trabajaron en el tendido de las vías:

“ Papá llegó en primavera, en septiembre de 1909. Vino con un buque de carga como inmigrante contratado

para trabajar acá en la Argentina, venía de un pueblo de Sicilia ... Antes de llegar a Morón, estuvo en la construcción del ferrocarril, que para eso vino como contratado, cosa que el ignoraba...Era el ferrocarril que los ingleses hacían en Santa Fe para llegar a la Forestal...Entonces contrataban mano de obra de todo el mundo. A tal cuenta que cuando sale de Buenos Aires, todavía no estaba hecho el hotel para inmigrantes, entonces bajaron del barco de cargas, pasaron la noche y el primer día en un galpón de la zona portuaria. Los contratistas que lo habían contratado en Italia, tenían un representante aquí en Buenos Aires. Y ahí los meten en unos carros y los llevan del puerto a Retiro. Allí los embarcan en un tren y lo reciben el Rosario...

...y llegan a Rosario y de allí lo llevan al campamento que estaba allá en pleno Chaco santafesino. Ahí los campamentos estaban divididos en sectores; en la parte de las formaciones ferroviarias estaban los empleados del ferrocarril, algunos de ellos seguramente ingleses, sobre todo los técnicos y demás que vivían en los coches, y después el resto vivía en carpas. Los ingleses habían traído también por contrato a los hindúes...

...Cuando llega allá encuentra unos tipos vestidos con túnica y turbantes y su característica era que tres veces por día extendían una bolsa de arpillera a modo de alfombra, de acuerdo a la posición del sol, hacia donde estaba la Meca, y hacían sus oraciones. Eran los hindúes. Con esa gente convivía papá y con esa gente empezó a hacer el ferrocarril en plena selva... El calor era tan intenso que apenas había luz solar empezaban a trabajar, y a la hora más brava de la tarde comían y descansaban. El descansaba debajo de unos árboles. Tenía un único amigo que hablaba su dialecto, porque ellos ni siquiera hablaba italiano, sino el dialecto con el cual se podían entender y hablar de sus cosas...Dormían debajo de la formación ferroviaria que estaba en la vía que estaban haciendo, con tal mala fortuna que una tarde alguien da la indicación de hacer una maniobra y el amigo que estaba durmiendo la siesta se sorprende con el tren en movimiento, quiere salir, y lo mata el tren, destrozándolo... A partir de ese momento, mi padre decide huir y se va del campamento. ...Y desanda el camino y llega caminando nuevamente a Rosario”.⁴

Este testimonio muestra uno de los aspectos de la construcción de la red vial, que generó entre otras cosas un im-



Contingente de hindúes arribados al Puerto de Buenos Aires para trabajar en el Ferrocarril (Foto “Caras y Caretas” 1912)

portante movimiento migratorio. Gran cantidad de trabajadores fueron reclutados en países europeos para preparar los terraplenes que soportarían las vías. Estos hombres generalmente jóvenes y solos, sin familia, en su casi totalidad analfabetos y muchas veces ignorando su destino geográfico y laboral irían abriendo el camino de los ferrocarriles que provocarían el progreso y la transformación de la Argentina.

En la localidad de San Pedro hemos realizado entrevistas como parte de una investigación sobre el Ferrocarril Di Pietri, un interesante proyecto de ferrocarriles económicos que vinculaba transversalmente distintos centros de producción, entre Arrecifes y el puerto de San Pedro.⁵ El emprendimiento no prosperó pero aún permanecen las estaciones abandonadas o tomadas en algunos casos como vivienda por descendientes de aquellos ferroviarios. Los testimonios recogidos en la zona nos hablan de la gran cantidad de trabajadores polacos que vinieron para hacer posible el paso del ferrocarril.

‘Entre los años 36 al 40, durante 3 ó 4 años se fueron levantando los terraplenes. Con pala de buey, con caballos. Mucha gente de ahí iba a ofrecerse...había poco trabajo en el campo...Venían con el caballo, enganchaban la pala y lo hacían. Con una pala enganchaban y levantaban la tierra, la arrastraban y la tiraban en el terra-

plén. Ganaban \$8 por día, con caballo y todo. Había muchos polacos. En los ferrocarriles siempre hubo muchos polacos. Todavía quedan algunos en las estaciones abandonadas, viviendo allí”.⁶

En realidad los testimonios acerca del tendido de las vías con todo lo que implica siempre constituye un aporte valioso sobre los trabajadores, su condición y su inserción en la comunidad.

En la localidad de Haedo, Partido de Morón, aún hoy quedan descendientes de los hindúes. Al igual que muchos uruguayos fueron traídos a trabajar en 1912 sustituyendo a los empleados del ferrocarril en una prolongada huelga.

Así lo consigna este testimonio :

“..yo conocí a Santiago Singh, era hijo de un hindú. En Mechita, yo conocí a otro que usaba turbante blanco,... yo tendría 8, 10 años. Lo recuerdo como un personaje extraño...Cuando terminó la huelga en 1912, algunos quedaron en el ferrocarril, otros fueron al interior del país como agricultores o peones, muchos volvieron a su país de origen.... más que nada los trajeron como maquinistas, para trabajar en el tren”.⁷

Algunos hindúes como la familia Singh, aún siguen en la zona, ya que muchos de sus antepasados que fueron traídos por los ingleses y se establecieron allí. No por casualidad los ingleses recurrieron a los trabajadores experimentados de la India, donde habían construido la línea de ferrocarriles mejor organizada de Asia, uniendo los puertos con el interior, al igual que en nuestro país y de todos los que formaron parte del gran proyecto imperial de la corona británica.

Los trabajadores del ferrocarril iban entonces abriendo caminos, generando nuevas expectativas en los pueblos antiguos pero también adentrándose en territorios despoblados que justamente dejarían de serlo gracias a su llegada.

“Mi padre era maquinista, desde el año 1918. A medida que se iban prolongando las vías, se necesitaba mayor cantidad de personas. Esto traía aparejado que fueran transferidos u ocupados en pueblos que eran prácticamente nuevos...Lo mandaron a Mechita que fue su lugar de residencia, después estuvo en Roberts y en Telén, La Pampa, que era punta de rieles, conocida como El Obraje. Allí terminaban las vías...No había nada. Contaba que allí reinaba el silencio y la soledad. Ahí talaban los bosques de caldén para usar como leña... se necesitaba madera, combustible para las locomotoras. Había poca gente: algunos ferroviarios y peones y hacheros contratados por el ferrocarril, para cortar la madera y después cargarla en los vagones que la traían para acá.”⁸

El traslado de los trabajadores ferroviarios es una de las constantes que surgen en las entrevistas. El recorrido permanente que es la esencia del ferrocarril, también lo es de sus trabajadores. El largo trayecto de los inmigrantes contratados, no terminaba en un destino fijo, como tampoco el de los nativos, que concluían su vida itinerante recién cuando se jubilaban.

El día de la llegada

Cuando el duro trabajo del tendido vial y la construcción de las estaciones culminaba, el orgullo de los trabajadores se manifestaba en grandes fiestas y recibimientos, que en cada pueblo han quedado marcados en la memoria popular y especialmente en los descendientes de aquellos trabajadores.

En el caso de la llegada del ferrocarril a Morón, los periódicos nos ilustran sobre ese acontecimiento, tan esperado por inversores, directivos ferroviarios, trabajadores y toda la comunidad que lo recibiría con alborozo.

Y al día siguiente de la inauguración comentaba el periódico “El Nacional”:

‘Sábado 5 de febrero de 1859 Estreno feliz de la línea a Morón...A las 7 en punto de la mañana se detuvo hoy en la Estación de Morón el primer tren, con sus coches llenos de pasajeros... llegó allá conduciendo la banda del Regimiento, del Coronel Arenas, que penetró en el pueblo tocando hasta detenerse delante de la Prefectura. El pueblo estaba embanderado, el vecindario lleno de regocijo. Muy cerca de la Estación está el campo destinado para la fiesta campestre. El vecindario ha hecho un fondo de 9 a 10 mil pesos por suscripción y los hacendados inmediatos han dado 20 vacas para la fiesta....Las locomotoras han sido empavesadas, y la Estación Central está cubierta de banderas’.⁹

Y así en cada pueblo de nuestra provincia y de nuestro país, estas escenas de júbilo fueron repitiéndose. En Pergamino, una fotografía nos muestra a los trabajadores que trajeron los rieles y levantaron la estación, el día de la inauguración, en el año 1882. Estaban impecablemente vestidos, sosteniendo en sus manos picos y palas. El pueblo se había engalanado con más de 4000 banderas argentinas.¹⁰ Y esta antigua fotografía es común a cada pueblo beneficiado con su arribo.

Y ya comenzado el siglo XX, el tren arribó el 24 de mayo de 1908 a Telén, La Pampa, un pueblito que por ese entonces tenía 450 habitantes, y al que la memoria de un ferroviario de Morón nos remitió. El cronista cuenta: ‘los juegos atléticos criollos estuvieron insuperables y el champagne abundó desde la llegada el día 24 hasta la partida el día 26. ...Los bailes de familias en la Barraca y los bailes populares estuvieron muy animados...Hubo

música, discursos.... Por último fue colocada la piedra fundamental de la Iglesia, rematándose en 250 pesos la cuchara que se utilizó para la colocación de la misma...»¹¹

Seis meses después en un publicitado remate se vendieron terrenos por más de 200.000 pesos. Gran cantidad de compradores llegaron por tren y otros medios de transporte, colmándose la capacidad del hotel, que tenía capacidad para 40 pasajeros, utilizando además 18 camas del coche dormitorio del ferrocarril. En todas las casas del pueblo y estancias vecinas, había huéspedes interesados en el remate realizado por la firma Berro y Bujan.¹²

Y aunque esto sucedió 50 años después de la llegada del primer tren a Morón, grandes son las similitudes entre uno y otro arribo. Porque la llegada del tren produjo en todos lados el mismo impacto modernizador y progresista, transportando mercaderías y personas, activando el mercado interno, provocando la renovación edilicia ya que se construyeron nuevas casas comunales, nuevas iglesias (como sucedió en Morón) y generando además otras costumbres y recorridos urbanos.

Etapas de la relación de la comunidad con el tren en Morón

Y así a partir de la llegada, cada comunidad viviría una especial relación con el nuevo medio de transporte. Nos referiremos en este caso a Morón, localidad a la que llegaría el ferrocarril el 4 de febrero de 1859, provocando el comienzo de una profunda transformación. Convertido en el único medio de transporte rápido entre la capital y el pueblo, fue decisivo en cuanto a las comunicaciones, el intercambio de pasajeros y el poblamiento y urbanización de la localidad.

Podríamos establecer tres etapas en relación al ferrocarril:

1- La primera abarcaría desde la llegada del tren en 1859 hasta la década del 30. Epoca de pioneros, de grandes emprendimientos. Mientras la población crecía y se multiplicaba por el aporte migratorio, se creaba la estación Ituzaingó en 1873, se incorporaba el ramal La Plata-Morón en 1886, con base en lo que después sería Haedo, y más tarde un apeadero en el Km 22 (luego Castelar) en 1913. En 1923 se electrificaría la línea.

Recordemos que entre 1870 y 1914 se construyó la mayor parte de la red ferroviaria argentina con capital inglés, francés y nacional. En el apogeo del sistema, la provincia de Buenos Aires, tenía una densidad de vía por kilómetro cuadrado muy semejante a la lograda en Gran Bretaña, a pesar de la menor población y la ausencia de industrias pesadas.¹³ Esta red llegó a ocupar el décimo puesto en el mundo, con cerca de 47.000 kilómetros hacia fines de la Segunda Guerra Mundial.

2- A partir del 30 podríamos marcar una segunda etapa, ya que el proceso de industrialización y el crecimiento

demográfico cambiarían cualitativa y cuantitativamente al partido. De la semi ruralidad pasaría a una creciente urbanización apoyado por las grandes obras que el gobierno conservador de Amato y el peronista de Albistur Villegas llevarían a cabo. El desarrollo del transporte, especialmente ferroviario sería fundamental para el afincamiento de nuevos trabajadores y sus familias.

En este período, poco después de la conclusión de la segunda guerra mundial, al igual que en otros países latinoamericanos, se produjo en 1946 el proceso de nacionalización del sistema ferroviario argentino. Las diversas partes del sistema (unas 15 empresas ferroviarias por ese entonces) fueron reagrupadas en 6 líneas, cada una de las cuales proveía servicios de carga, de



Foto de la zona de Caballito del FF.CC.

pasajeros interurbanos y de pasajeros de la Región Metropolitana de Buenos Aires (líneas Mitre, Roca, San Martín, Urquiza, Sarmiento y Belgrano).

3- Podríamos marcar una tercera etapa a partir de los 60 hasta nuestros días. En ella el crecimiento se completa y Morón como tantos otros pueblos del Gran Buenos Aires integrará lo que comenzó a llamarse el conurbano bonaerense. La saturación del espacio también provocará la saturación de los transportes. Nos encontramos con un ferrocarril descuidado y repleto, con una relación conflictiva con sus trabajadores, los pasajeros y su entorno. En 1958 comienza un periodo que puede llamarse de 'regresión'. En efecto, políticas a favor del desarrollo de la red caminera (transporte por carretera) desarrollaron planes de clausura y levantamiento de vías.

En 1965, se crea la Empresa Ferrocarriles del Estado Argentino (convertido luego en Ferrocarriles Argentinos – FA) como consolidación de las líneas mencionadas. En Ferrocarriles Argentinos, como herencia de las sucesivas

iniciativas de construcción encaradas a través del tiempo, convivían tres trochas diferentes con una fuerte configuración radial hacia Buenos Aires que reducía sus posibilidades de integración.

De acuerdo con los datos ofrecidos por la Comisión Nacional de Regulación del Transporte “*A fines de la década de los 80’, y tras sucesivos cambios en la orientación empresarial, la situación de Ferrocarriles Argentinos era más difícil aún*”. Las dificultades financieras se reflejaban en las condiciones del material rodante y las instalaciones que se hallaban en estado regular o malo.¹⁴ Y según agrega Schwartz, “*los viajeros suburbanos habían caído desde los 400 millones de viajes anuales de comienzos de la década del setenta a 350 millones a mediados de la década del ochenta, como resultado de las políticas de ajuste previas, pero se redujeron a sólo 200 millones en los años 1991 y 1992*”.¹⁵

Hacia 1990, 25 años después de la consolidación empresarial de la red ferroviaria argentina, el sistema parecía exhausto. La política de privatizaciones daría un golpe durísimo a nuestros ferrocarriles, produciéndose el abandono y muerte de muchos pueblos que habían nacido y progresado gracias a ellos.

Nuevos territorios y recorridos

Enclavada ya la estación en lo que por mucho tiempo sería el corazón del pueblo, se produce una reorganización del espacio afectado por su llegada. Por un lado una traslación de la centralidad urbana, especialmente comercial en torno a ella. Esto se verá acompañado por el surgimiento de nuevos circuitos que a partir de ese momento determinarían la valorización de esas calles que serían las del comercio los bancos y las instituciones más importantes.

Otro impacto provocado por el ferrocarril fue la división del espacio que provocaron las vías en cada población, creando un obstáculo antes inexistente. En la mayoría de los pueblos se planteó este conflicto donde los vecinos pelearon por llevar instituciones y servicios a su área de residencia.

En Morón, como en toda la línea del FCO se planteó la división norte-sur, generando algunas rivalidades o por lo menos separando y delimitando funciones. Por ej. En Morón el lado sur mantuvo su carácter de centro cívico y comercial, carácter que sin lugar a dudas fue fomentado por las sucesivas políticas municipales.

El andén de cada estación se convirtió en espacio social. Allí se mostraba la sociedad, los periódicos reflejaban ese verdadero desfile de damas y caballeros en general jóvenes que concurrían para mostrarse, las familias paseaban por el andén, que al decir del semanario moronense *El Imparcial*, era el “*único punto de reunión de nuestra comunidad*”.¹⁶

Esta costumbre pueblerina permaneció por mucho tiempo, y las entrevistas nos muestran que todavía en la década de 40, esposas e hijos, muy bien vestidos, iban a buscar al padre a la estación cuando volvía de trabajar.

Un recorrido en el tiempo y en el espacio: la ruta de los ferroviarios

La memoria de los ferroviarios nos remite no solamente al recorrido que la red vial imponía a quienes cumplían distintas funciones en la empresa, sino a otro gran circuito que estaba conformado por los pueblos a los que la “familia ferroviaria” era trasladada.

En algunos casos el ferrocarril marcaba un recorrido ajeno a su objetivo primordial. En el Barrio San Francisco de Morón Sur (debemos aclarar que está lejos del centro y era zona rural), pasaba un tren, el Midland, que en realidad no era casi utilizado por los vecinos, porque iba a Carhué, pero sus vías eran usadas como sendero, ya que constituían el único lugar más elevado y transitable en el medio del campo, para llegar a alguna lejana avenida pavimentada o mejorada. El silbato del tren en la noche, cuentan los vecinos que equivalía a accidente. Mucha gente fue atropellada en la niebla en esas vías.¹⁷

Viajar en tren hacia el oeste

Distintas miradas pueden hacerse en cuanto al recorrido del tren, ya se trate de trabajadores ferroviarios, pasajeros o vecinos. Cada uno desde su lugar, ha dejado su testimonio, ya sea en periódicos, documentos, relatos orales e incluso literarios. Veamos algunos de ellos en torno al antiguo Ferrocarril Oeste y su relación con Morón.

“¡A tomar el café a Morón!”

El periódico “*El Nacional*” nos ilustra en esta crónica aparecida el día 25 de febrero de 1859, a pocos días de la inauguración del servicio, acerca del recorrido del tren desde la Estación del Parque hasta Morón, relatando un viaje repentinamente decidido por 4 amigos hacia Morón en un día feriado:

‘El tren de siete carruajes y algunos vagones estaba próximo a salir. Habían sonado los dos toques de campana y los tres silbidos acostumbrados.

Una idea exclamó uno de los amigos de repente.....A tomar el café a Morón! ¡A Morón dijeron los demás!. Iban a dar las seis; los coches estaban llenos de viajeros. Los cuatro amigos tomaron con dificultad asiento en uno

descubierto....”

Y describe entonces el cronista el recorrido:

*‘De Flores en adelante el panorama era delicioso. Bellísimo cielo, campos pintorescos, llanuras infinitas, veg etación vigorosa en cuanto alcanzaba la vista....Dios ha dotado a nuestra tierra de una feracidad admirable... esas llanuras inmensas sin árboles acusan nuestra vergonzosa indolencia... A las siete y cinco los amigos saboreaban un café increíblemente exquisito a juzgar por la apariencia del hotelillo donde lo tomaron...A las siete y media ocuparon de nuevo sus asientos...para regresar a la ciudad, cosa que sucedió una hora después’.*¹⁸

El recorrido constituía un hermoso paseo para pasar un día de campo pero el servicio entre la estación del Parque y Morón era solamente de tres de ida y tres de vuelta, por lo que los vagones eran ocupados rápida y totalmente por los pasajeros.

“En 1° clase”

De acuerdo a la Memoria del F.C.O. en los meses del verano, entre diciembre y marzo la venta de boletos aumentaba considerablemente con respecto al resto el año ya que el ferrocarril fue el medio habitual por el que los porteños se trasladaban en verano a sus quintas de recreo. Mientras en el mes de mayo de 1873 el número de pasajeros era aproximadamente de 10.000, en diciembre y enero se registraba un 25% más.¹⁹

Distinguidas familias viajaban en los lujosos vagones de primera, con abundante equipaje, y su personal de servicio, a disfrutar de las frescas arboledas diagramadas por arquitectos paisajistas. Esto sucedía en toda el área cercana a la capital donde habían florecido elegantes quintas en localidades que se sumaban a las ya tradicionales de San Isidro o San Fernando en el norte. Así en el oeste, Ramos Mejía y Morón serían las más apreciadas. Pero también en el sur Temperley, Adrogué, Berazategui, Quilmes, muchas de ellas a instancia de los ingleses del ferrocarril, darían a cada lugar un impronta especial, que se perdería más tarde cuando nuevos pobladores comenzaron a llegar ya en la década del 30, atraídos por los loteos de muchas de esas propiedades y la inminente industrialización.

Los cocheros esperaban a sus patrones y clientes junto a las estaciones. En Morón, lo hacían en la plaza del lado norte, que había sido desde 1863 plaza de maniobras del ferrocarril.²⁰

Junto a las estaciones florecieron plazas, confiterías, negocios elegantes. A la vera de las vías se construían espléndidas mansiones, como la de los Marcó del Pont en Flores, que aún subsiste transformada en un Centro Cultural. Esta residencia milagrosamente salvada forma parte de un corredor histórico, que solo puede verse desde el tren. Desgraciadamente en Morón han sido demolidas varias quintas con vista a las vías como “la Casa de las Lechuzas”, hermosa residencia que era un referente para todos los que hacían el recorrido del ferrocarril hacia el oeste.

“La Córdoba chica”

El veraneo en las quintas, hábito tan apreciado por los ingleses, como por los porteños, se vio incrementado después de la epidemia de fiebre amarilla. Muy diferente fue entonces el recorrido de los pasajeros que huyendo de las pestes de la gran ciudad, buscaron refugio en Morón y en tantas localidades de los suburbios de la capital, ya fuera en sus quintas o en las viviendas de sus parientes. La localidad era exaltada por martilleros y rematadores que recomendaban el aire puro de la zona a la que llamaban Córdoba Chica, designación que en realidad recibieron casi todas las zonas altas y arboladas cercanas a la capital. En 1871 en plena epidemia en un solo día se vendieron 4000 boletos, especialmente a Morón.²¹

“Y finalmente llegaron a Morón”

Entretanto, por tren iban llegando los inmigrantes, que reclamados por algún paisano o en total desconocimiento de su lugar de arribo, se irían incorporando al pueblito. Según datos del Censo de 1895, la población de Morón se componía de un 35% de extranjeros. Resulta interesante consignar que de 79 industrias censadas ese año, 67 de sus propietarios eran extranjeros, mientras que en el comercio, de 89 negocios registrados, 81 de sus propietarios también lo eran²². Mucho tuvo que ver el ferrocarril en este aspecto. Por tren se despachaban y recibían mercaderías y producción, aunque no debemos olvidar que por mucho tiempo el transporte terrestre de carga coexistió con el ferrocarril. En Morón siempre fue más importante el transporte de pasajeros, y así fue que llegaron los nuevos pobladores atraídos por la posibilidad de instalarse en la zona.

El andén se había convertido en paseo y espacio de sociabilidad. Todo ocurría en torno a la estación. Por tren la gente iba y volvía de trabajar o estudiar. Y así el diario recorrido, que en la mayoría de los casos se hacía cuatro veces diarias, puesto que el tren era puntual y cómodo, se iría incorporando a la vida cotidiana de todos aquellos que vivían en Morón y en todas las redes viales del Gran Buenos Aires.

Por otro lado por la estación pasaban las celebridades, que a veces bajaban, pero en general seguían de largo, ha-

cia Luján por ejemplo. Presidentes, prelados, el propio Papa... El mismo príncipe de Gales llegó en tren a Hurlingham, donde además bajó, lo que se constituyó para esa localidad, que miraba especialmente a Inglaterra, en un verdadero hito.

“Cacerolas viejas, latas, botellas rotas...”

El incremento de la población, que en 1914 ascendía en el partido de Morón a 24.624 habitantes, habiéndose triplicado en solo 20 años, provocó un notable crecimiento urbano. Nuevos actores sociales se incorporarían al viaje en tren. Esto sumado al abandono del cuidado de las áreas cercanas a las estaciones, iría creando en torno a ellas y en todo el recorrido, nuevas condiciones ciertamente preocupantes, cuya crítica se convertiría en una constante en los periódicos locales.

Así escribía Fenia Cherckow Repetto en junio de 1911:

“En los días de viento papeles y trapos sucios engalanan de una manera poco pintoresca y ribetean todo el largo de la vía desde Morón hasta Caballito. Cacerolas viejas, latas, botellas rotas, escupideras, obstaculizan el camino del transeúnte ...Es fácil imaginarse lo que sucede los días de lluvia, y sobre todo, en los días que siguen a ella... los charcos y pantanos se transforman en focos de infección. Se explica así la causa de tantas enfermedades contagiosas, cuyas víctimas predilectas son los tiernos y hermosos niños”. Y terminaba su reclamo diciéndolo: *“Es deber de la Municipalidad sanear el pueblo, poner fin a este estado de cosas verdaderamente vergonzosas para un país nuevo que se dice moderno y civilizado”.*²³

Dos años después, en 1913, se inauguró oficialmente el apeadero del kilómetro 22 en Castelar, localidad que aún era eminentemente rural. Es importante señalar que a pesar de que la mayor ganancia de la empresa ferroviaria estaba en la venta de pasajes, y era seguido por las encomiendas, aún era considerable el transporte de la producción hortícola, frutícola y lechera, algo que con el tiempo desaparecería en los recorridos de las localidades cercanas a la capital.²⁴

“Ajustando el torniquete”

En 1918, a raíz del aumento de un 22% de las tarifas ferroviarias, El Imparcial criticaba duramente a la Empresa, y bajo el título “Ajustando el torniquete” se refería a la voracidad de los ingleses, comentando una forma curiosa de protesta popular:

“La protesta pública por el abusivo aumento del 22% en las tarifas ferroviarias, continúa llevándose a cabo en una forma tranquila pero tenaz, y es de presumir que si las víctimas de los capitalistas extranjeros(sic) son consecuentes uno o dos meses más, las empresas se verán obligadas a ceder en sus arbitrarias pretensiones”

Una de las formas de protesta era viajar en segunda clase. *“Tampoco debemos olvidar de recomendar a nuestras relaciones de la capital, que cuando nos honren con su visita, lo hagan viajando en 2° clase... Las empresas comienzan ya a palpar la merma por lo que significa la diferencia entre los abonos de 1° y 2° clase”*²⁵. La población, por lo que vemos, hacía una protesta pasiva pero tenaz, defendiendo sus derechos ante una empresa que por ser exclusiva, tenía un público cautivo que no podía optar por otros medios de transporte.

“Con los ingleses era otra cosa”

Pero es interesante destacar que a pesar de los aumentos del boleto, las huelgas y las quejas, existe una memoria de un “tiempo mejor” del ferrocarril, cuando estaba en manos de los ingleses: puntualidad, limpieza, prolijidad, jerarquías bien marcadas, organización y eficiencia. La mayoría de las entrevistas registran esa época que todos concuerdan concluyó con la nacionalización de los ferrocarriles.

El recorrido ya fuera en primera o segunda clase, era amable y seguro. Los pasajeros se conocían entre sí, incluso se reservaban los asientos. Los guardas eran correctos y estaban prolijos y bien vestidos. Todo según los relatos parecía formar parte de un ritual mil veces repetido por pasajeros y ferroviarios, que solo era interrumpido por algún desgraciado accidente o los reclamos gremiales de los trabajadores.

“Aplausos y vivas”

En 1923 se electrifica el Ferrocarril Oeste. ‘El Imparcial’ anunciaba el evento informando que partirían de Once, varios trenes para los que debería contarse con una invitación intransferible para viajar.²⁶

Y el 3 de mayo decía: *“Asistieron al acto el Presidente de la Nación, Dr. Marcelo T. De Alvear, los ministros del P.E., altos empleados de la Empresa y numerosos invitados... Al llegar el tren presidencial a Morón fue saludado por una estruendosa salva de aplausos y vivas por el crecido público allí congregado.”*²⁷ Habiendo regresado más tarde el tren a Liniers, se dispuso un lunch en uno de los talleres de la Empresa. *“En uno de los ángulos se exhibía ‘La Porteña’, primera locomotora que circuló por suelo argentino ... Durante el trayecto de ida y de vuelta de Once a Moreno, el paso de los trenes fue saludado con por el numeroso público que se halla-*

ba estacionado en los andenes y calles adyacentes a las vías”.²⁸

“Con el mono al hombro”

Pero mientras se inauguraban estaciones con viajes presidenciales otros personajes, producto de la gran crisis económica y social del país, recorrían los pueblos a bordo del ferrocarril. Las entrevistas recogen las historias de los crotos y de quienes los veían llegar en los techos de los vagones, invadiendo los pueblos en busca de algún conchabo, para luego abandonarlos de la misma forma en que habían llegado.

Así se refiere a ellos el hijo de un inmigrante, que luego se estableciera en Morón:

*‘Papá venía con el oficio de peón, changarín o de agricultor. Buscaba trabajo, y en esa época era la ley de Crotto... En los trenes viajaban con lo que llamaban el “mono”, que era el bulto que armaban con sus cositas, pero iban en los techos de los ferrocarriles. Entonces, papá viajaba con otras personas, con otros compañeros buscando trabajo en los techos de los ferrocarriles. Y llegaban a los pueblos de madrugada, viajaban de noche. Así con el frío, con el rocío de la noche, a muy poca velocidad, pero haciendo equilibrio en los techos de los trenes de carga’.*²⁹

Muchos linyeras o crotos (llamados así porque se beneficiaron de una ordenanza dictada en 1920 por el gobernador radical José Camilo Crotto, que permitió a los braceros viajar libremente en los trenes de carga cuando fueran a trabajar a las cosechas) recorrían el país. Algunos de ellos eran anarquistas y en su escaso equipaje llevaban libros de ideología libertaria y hacían su prédica, instruyendo y alfabetizando a sus compañeros de viaje, tal como cuenta este testimonio: *‘Papá, siendo prácticamente un campesino analfabeto, aprendió a escribir en las cosechas, gracias a los compañeros anarquistas que en plena cosecha, cumplían con otro fin: alfabetizar al que no sabía...’*³⁰

“Lo más feo de las poblaciones”

Continuando con las descripciones del recorrido, en el año 1937 en un artículo aparecido en el periódico La Voz de Castelar donde se reclama la creación de dos plazas a ambos lados de la estación, se plantea la necesidad de *“crear un punto blanco”* en el fondo negro que se ofrece a los viajeros desde Plaza Once a Luján. Dice la crónica: *“en ese largo trayecto se muestra lo peor, lo más feo de las poblaciones... el paisaje que se presenta entre Once y Caballito: dos lúgubres murallas, de Caballito a Liniers: compuesto de gallineros y depósitos de trastos viejos, o el trecho de Haedo a Morón, donde no hay otra perspectiva que vagones de carga, máquinas, rieles y depósitos de carbón. Generalmente la fealdad y monotonía que es característica de las estaciones del FCO, se une a la construcción primitiva de casas amontonadas en las proximidades de los andenes, precisamente allí donde una hermosa plaza, debería ser el punto de referencia de los viajeros”*. Sugiere el autor de la nota que en momentos en que la Provincia de Buenos Aires planea realizar grandes obras públicas y de embellecimiento formando un espacioso jardín entre Liniers y Moreno, sería imprescindible que las autoridades de Morón hicieran dicha plaza en Castelar, *“un pueblo moderno, donde el blanco de sus múltiples casas, se confunde con el cromado de sus barrotes y el rojo de sus tejas”*. Esa es además la *“aspiración del vecindario”*.³¹

“Los obreros de Morón”

Este tren que había seguido el recorrido de las primeras carretas que se dirigieron hacia el interior, que trajo veraneantes a las quintas e inmigrantes a las chacras, traería a partir de los años 30 y 40, acentuándose en los 50, obreros a las fábricas. Algunos se afincaban en las nuevas barriadas, producto de los atrayentes loteos, a los cuales cabe destacar llegaban los interesados en trenes gratuitos, especialmente fletados desde la capital por las firmas inmobiliarias. Los testimonios de los vecinos reproducen la reiterada escena donde las bañaderas esperaban a los potenciales compradores en la estación, desde donde eran transportados a la gran carpa del remate. La oferta era tentadora ya que el servicio de trenes en el año 1934, ya tenía un promedio de 75 formaciones de ida y vuelta entre Plaza Once y Morón, lo que permitía una fluída comunicación con la capital.³²

Así el tren ha marcado cada etapa de nuestra historia local y la ha vinculado a los grandes sucesos de la historia argentina. La memoria de los moronenses como seguramente la de tantos habitantes del conurbano bonaerense, nos trae la imagen del 17 de octubre de 1945: *‘Nos juntamos en la calle Rivadavia y “to mamos” el tren, pero lo tomamos realmente, para ir a la Plaza de Mayo’*.³³

Otro relato nos habla del 55, cuando la Libertadora: *“la gente había ido a la plaza a festejar la caída de Perón, pero al volver, los peronistas los esperaban en el andén de cada estación del Sarmiento, y los agarraban a trompadas”*.³⁴

“Repletos, descuidados e inseguros”

Hacia los años 60, el viaje en tren cobraba nuevas características. La población había alcanzando en el Partido de

Morón, el número de 355.597 habitantes y seguiría creciendo. A hora muy temprana los obreros abordaban un tren que desbordaría su capacidad en las horas ‘pico’. Y un poco más tarde el resto de los trabajadores y los estudiantes, continuarían apretujándose en los vagones, que con el paso del tiempo estarían cada vez más repletos, más descuidados y más inseguros.

Hoy, el estado nuestros ferrocarriles y las características de su recorrido, nos marcan claramente la crisis en la que estamos inmersos. El abandono y deterioro de estaciones y formaciones ferroviarias, la existencia de un tren blanco de cartoneros, la inseguridad en andenes y vagones, incluso la enorme cantidad de bicicletas que viajan, nos hablan de desocupación, violencia y miseria, todos emergentes de una problemática socio económica que indica que hemos dado varios pasos atrás en el supuesto camino hacia el progreso y la modernidad que nos abrió la llegada del tren hace ya casi 150 años.

El recorrido : factor de identidad

Los testimonios sobre la estación y el viaje en tren como espacio integrador y la incidencia de los ferroviarios en la comunidad, constituyen un riquísimo campo de investigación. Entre tantos elementos para profundizar, es interesante destacar lo que significó el recorrido del tren ya que identificó e identifica como pocas cosas a quienes han estado vinculados de diferentes formas a él. El hecho de trasladarse a diario hace que los referentes espaciales trasciendan el ámbito netamente físico y se conviertan en referentes simbólicos, por medio de los cuales se lee el paisaje. El testimonio nos reproduce lo que cada pasajero veía una y otra vez desde las ventanillas del tren, visiones que hacían del territorio algo querido y familiar. Podría decirse que en las evocaciones del viaje en tren hay un profundo sentido de pérdida de un mundo que ya no está, no solamente porque el tiempo transcurrió, sino porque físicamente el paisaje y también el medio de transporte, por su deterioro, se han transformado y poco queda de aquel recorrido del pasado.

La reflexión acerca de la problemática actual de nuestro país nos confirma que entre las múltiples acciones que deberán emprenderse en la búsqueda de soluciones, el ferrocarril continúa siendo un factor fundamental de integración, reactivación y esperanza para los pueblos.

Pensamos que el rescate de la memoria ferroviaria sirve también en ese sentido a la comunidad, ya que es una forma de devolverle parte de una historia y una experiencia muy valiosa para encarar el futuro y seguir adelante.

Notas

1. Raúl SCALABRINI ORTIZ Historia de los Ferrocarriles Argentinos Buenos Aires, Editorial Reconquista, 1940.
2. Javier GARCIA BASALO El Plan Geopolítico del gob. Rocha –La fundación de la Plata y los orígenes del pueblo Mariano Haedo Cuadernos de Historia de Haedo, 1991.
3. Edgardo CORIA Edgardo Reseña histórica de Morón 1980.
4. Testimonio de Jorge Messina, Morón, 2003.
5. Puede ampliarse información en Alicia PRADO DE GASTELLU ‘El proyecto sobre ferrocarriles económicos y transviales de Eduardo Depietri’ en Revista de Historia Bonaerense nro.4, septiembre de 1994.
6. Testimonio de Antonio Rico, San Pedro, 1993.
7. Testimonio de Jorge Agüero, Morón, 2003.
8. Idem.
9. Periódico El Nacional, 5 de febrero de 1859.
10. Rafael RESTAINO Historia del Partido de Pergamino Editorial El Pan de Aquí, Pergamino, 1995.
11. Información bajada de internet: Telén – Centenario, escrito por Santiago Luis Vargas.
12. Idem.
13. Jorge SCHVARZER Los ferrocarriles de carga en la Argentina. Problemas y desafíos en vísperas del siglo XXI Marzo de 1999.
14. Información aportada por la Comisión Nacional de Regulación del Transporte.
15. Jorge SCHVARZER Los ferrocarriles de carga...
16. Periódico El Imparcial, 1914.
17. Entrevista Taller de historia del Barrio San Francisco ///
18. Periódico El Nacional, 25 de febrero 1859.
19. Memoria del Ferrocarril del Oeste, 1873.
20. Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires, Legajo O16-1892
21. Carlos SUAREZ ‘Salud y sociedad, una aproximación al estado sanitario de Morón entre 1870 y 1910’ en Revista de Historia Bonaerense nro.11, octubre de 1996.
22. Datos extraídos de AGN Censo Nacional de 1895.
23. Diario El Pueblo, 16 de junio de 1911.
24. Véanse las cifras de producción agrícola en Morón, correspondientes a 1908, en el Album Argentino. Libro de Estudio de la Provincia de Buenos Aires. Su vida, su trabajo, su progreso 1914.
25. Periódico El Imparcial, 1918
26. Periódico El Imparcial, 29 de abril de 1923
27. Idem.

28. Periódico *El Imparcial*, 3 de mayo de 1923.
29. Testimonio de Jorge Messina, Morón, 2003.
30. Idem.
31. Diario *La voz de Castelar*, abril de 1937.
32. Memoria del Ferrocarril del Oeste, 1934.
33. Testimonio de Víctor Borini, Morón, 2002.
34. Testimonio de Jorge Messina, Morón, 2003.

Graciela Saez
Profesora de Historia
Master en Cultura Argentina
Directora e investigadora del
Instituto y Archivo Histórico

DE TRENES Y TRENCITOS

Hebe Clementi

Me gustó el tema propuesto, porque muchas veces me he pensado como testigo del ferrocarril argentino –del ferrocarril Oeste al menos. De modo que como no tengo nada que ocultar, me pongo a contar... lo que significaban para mí los terraplenes del ferrocarril en un Villa Luro cercano a los talleres del ferrocarril Oeste, en donde se estaba empezando a electrificar los ferrocarriles. Sería hacia 1928. Vivimos allí hasta 1934, de modo que mis tardes soleadas de domingos invernales nos íbamos al terraplén con mi madre y mi hermana y un buen acopio de mandarinas que tomábamos de un gran mandarinerero del centro de un breve jardín, donde además de acelgas, perejil, orégano y albahaca, había siempre flores que mi madre cuidaba con amor.

Bajar y subir un terraplén es placer que hoy se reservan los que van a esquiar a la montaña, pero que entonces nos daban gratis aquellos terraplenes. La sed la aplacaba las mandarinas y para todo lo que faltara estaba la imaginación. No estaba sola, sino que íbamos unos cuantos chicos. El ferrocarril era el Trasandino, que había dejado de usar ese circuito aunque algunas veces pasaba pifiando una locomotora solitaria, y era el único riesgo, además de las rodillas que seguramente volvían a casa con barro y pasto pegoteado. Un poco más allá, y a nuestra vista, estaban los talleres, con techos de chapa en donde trabajaba mi padre, y variada gente de ese barrio. Mi padre había entrado como peón, y como tenía buena letra y parecía inteligente –lo era también- lo pasaron a las oficinas. Llegó a ser jefe de personal, del Oeste y del Sur, cuando se fusionaron una década después, poco antes de la aventura de que fueran “*huestros*”, tema que no abordaré.

Vivíamos muy modestamente, mis padres habían llegado de Italia en el '23, en el '24 nació mi hermana, yo en el '26, y los sueldos no fueron nunca sustanciosos en el ferrocarril, aunque sí seguros, lo cual nos colocó siempre en una situación de privilegio frente a casi todos los vecinos, obreros de pequeños talleres, albañiles, vendedores ambulantes, etc.

Pero si mirando a la derecha estaban los talleres y el riel, si desviábamos la mirada nos encontrábamos con el barro de la calle Gaona, generalmente con más agua que tierra, porque el arroyo Maldonado no había sido entubado y se vivía en medio del barro. Hasta una bandada de patos estaba en la gloria, llegando a Gaona, casi todo el tiempo. Ibamos a la escuela de monjas del Perpetuo Socorro, a unas ocho cuadras, que hacíamos cuatro veces al día de la mano de mi madre. No podíamos caminar solas porque el barro era gredoso y nos íbamos al suelo, y más de una vez caímos de los estrechos puentes que salvaban las profundas zanjas que separaban las calles de las veredas. El tren que sí veíamos recorrer las vías era un trencito de dos vagones, cuando no uno, que parecía de juguete, y que tenía un apeadero de techo de madera y a nivel del riel, muy cerca de nuestra calle.

Cuando nos mudamos a Versalles, un barrio más joven y más lejos del barro, un barrio “*alto*” decían mis padres con cierto orgullo, que tenía su legitimidad. Era un barrio originariamente levantado sobre tierras del ferrocarril, el trencito acercaba a sus habitantes a Villa Luro, y al tren que podía llevarlos al centro (Plaza Miserere) o bien a Moreno, en dirección contraria. Nuestra casa había sido construida con fondos de la Caja de Previsión Ferroviaria, a pagar en treinta años, y era bonita. Ni la sombra de la anterior. A dos cuadras de una estación modelo, con un acceso arbolado casi suntuoso, una casa que parecía de sueño, estilo chalet inglés, donde vivía y trabajaba el Jefe de la Estación que salía puntualmente a tocar una bruñida camapanita de bronce a cada partida del trencito. Obviamente conocíamos cada rostro que trabajaba a horario y tomaba el trencito, cuando empezamos a ir a Caballito al Liceo No 2, para lo cual tomábamos el trencito, luego el otro hasta Caballito, caminábamos un sendero de hulla con enredaderas y campanillas violetas en los alambres de ambos lados, hasta llegar a la calle Yermal, unas seis cuadras hasta José María Moreno, y allí nomás estaba nuestra escuela secundaria... pero me adelanté en el tiempo. Todavía debimos antes cursar unos años de primera en una escuela flamante en el confin de Versalles, que quedaría frente a la Avenida General Paz en un futuro próximo. Digamos que fue un área que representaba un diseño modernizador de la ciudad, cuando se entubó el arroyo y se construyó la Avenida General Paz, que separaría la ciudad de la provincia.

Lo que quiero privilegiar es que acercarnos a la explanada, atravesar la estación y caminar esas cuadras de chalets estilo inglés, donde vivían los empleados jerárquicos del ferrocarril y otros “*hotables*” para llegar a nuestra

escuela Enrique Hudson, flamante y regida no ya por las monjas del convento sino por una directora de *“bello en pecho”*, modelo de impulsora y directora de ley, estaba siempre en estrecha relación con el movimiento de la estación. Quienes iban y venían eran los que salían del barrio a la ciudad. Y nosotras, el grupito de chicas que tomaba el tren –había dos que subían en los apeaderos que había entre Versalles y Villa Luro– estábamos flanqueadas de rieles. Cuando pasábamos de un andén al otro en la estación de Caballito, solíamos ver un largo tren cansino y solitario, que después dejó de funcionar, y nos preguntábamos adónde iba y de dónde venía. Era el ramal a Puerto Madero, que hace poco se renovó, y que entonces era ya testimonio de otra época de plenitud exportadora.

Antes de la adolescencia, el tren fue también el vehículo y el testimonio de nuestros raros picnics a Luján, adonde íbamos con la mujer y las hijas de otro ferroviario experto en mecánica, italiano también. Ibamos en verano, junto al río, a un *“recreo”* adonde llevábamos los manjares que cada madre preparaba. Eramos entonces cuatro chicas de edades parecidas, con quienes fuimos después al Liceo además. Y pasábamos los días más ventilados y felices que puedan pensarse, íbamos alegres y volvíamos rendidas de tanto remojarnos en las riberas del río, fascinadas del aire de fiesta del recreo, y del verano que pone en todo un toque de alegría, alguna guitarra cantora, y unos pocos gauchos en la mira de los que estaban de picnic. También íbamos una vez al año a visitar a un tío abuelo, el hermano de la madre de mi padre, que estaba en Argentina hacía más de veinte años, casado con una señora muy fina, nada jovial, con la que tenía dos hijas muy blancas y delicadas, que nos veían como seres de otro planeta. Vivían en una casa quinta de sus padres *“de buena familia”*, con un molino viejo al fondo del extenso terreno, con jazmines perfumados en torno. Todo muy cuidado y añoso, nos imponía respeto y distancia, amén de que las chicas eran tan reservadas que nos hacían sentir lo que éramos, ajenas. De todos modos, visitar al tío abuelo era como un viaje al pasado para mi padre sobre todo, a quien sólo vi enter necerse una y otra vez ante el retrato de sus padres, que junto a los padres de mi madre, presidían la cama camera con bronce bruñidos y blanca colcha tejida en el telar de mi abuela materna Santina, los únicos lujos de la casa nuestra.

Pero estábamos en el tren. El tren era la vía al afuera, salir de casa, conocer el barrio, alternar con los parientes. No mucho, eso sí, pero quizá porque fuera tan poco habitual, nos ponía la marca. Había otro tío, también paterno –mi madre tenía aquí solamente a un primo con su apellido– que había sido Jefe de Señales en el ferrocarril, y estaba casado con una argentina– tanto que se la llamaba *“la pampera”* y disfrutaban de una situación más desahogada, tanto que sus hijos y nietos serán profesionales de nota.

Entre nosotros, todo estaba en fabricación. Mientras estudiábamos, las notas distinguidas nos consentían viajar gratis, previa exhibición de boletines. Para mi padre era un orgullo ante sus iguales, para mi madre la exigencia que debíamos cumplir... Debíamos estudiar, era la consigna, para hacernos un futuro según mi padre, para no depender según mi madre. Lo de depender tenía que ver con la estrechez que se vivía, centavo a centavo y el control masculino... Nos guardábamos las monedas para comprarnos una *“rodhesia”* los sábados. Bajábamos en Caballito y caminábamos las ocho cuadras hasta el colegio en lugar de ir a Once y tomar un subterráneo que nos dejaba en la puerta.... en fin, pequeños ahorros y pequeños sacrificios que no estoy segura –hoy– que sean la mejor escuela para la vida. Pero sí lo fueron para la nuestra. Viajes en tren mediante.

A la semana de recibirme encontré trabajo respondiendo a un pedido de dactilógrafa con conocimientos de inglés que salía en La Prensa. Era una mañana lluviosa, prometí estar en una hora para la entrevista. No conté con que no sabía siquiera dónde quedaba Corrientes al 300. Era el Edificio Omega, del cual no tenía la menor idea. Llegué tarde pero tomé ese trabajo. A los dos meses a través de mi padre que escribía cartas en inglés para un austriaco recién llegado, que traía representación de derechos de autor, alemanes o europea en general, pasé a trabajar en esa otra oficina, muy culta y de orientación específicamente intelectual. Viajaba cuatro veces al día, desde Versalles a la estación Sáenz Peña del subterráneo, y caminaba hasta Tucumán y Paraná. Cuatro veces al día. Dinero para el café del mediodía era impensable, de modo que estaba en casa no más de tres cuartos de hora y de vuelta al trencito, luego al tren, luego al subterráneo. Y a caminar.

Aprendí mucho, me enganché con el tema de los derechos de autor y las editoriales, hacía bastante bien mi trabajo, y era gente muy amable y –otra vez– muy culta. Marido y mujer. Allí conocí al que fue mi marido y el padre de mis hijas, que iba a buscar autores y libros, y estaba empezando a ser editor, sin un peso en el bolsillo, en un medio al que accedían también españoles refugiados y cultos que llegaron aquí y dieron gran impulso a la industria editorial. Se producía así una situación compleja porque accedía a informaciones *“reservadas”* del gremio, razón que me impulsó a cambiar a pesar de mi enorme adhesión a esa tarea. Cuando sobrevino la posibilidad de trabajar en el **FERROCARRIL**, que había centralizado sus oficinas del Oeste y del Sud en los altos del edificio de Plaza Once, adonde se llegaba por una escalera de madera, siempre encerrada, hasta las oficinas de la planta alta, con inmensos escritorios para el grupo no calificado de empleados y otras oficinas reservadas para el Jefe,

Mr. Wright, para un Ingeniero, Mr. Morgan y para el equipo contable. El gobierno argentino estaba en trámite de compra, tiempos de cambio en los que los ferrocarriles fueron materia protagónica. Mi hermana y yo fuimos las primeras empleadas de aquellos ferrocarriles postreros, ella como secretaria bilingüe del Mr. Wright, yo como dactilógrafa de un irlandés que por la mañana criaba gallinas de raza, y por tanto llegaba con el saco negro siempre lleno de tenues plumones blancos.

Eramos la novedad de ese período entre tanto empleado consuetudinario y todos sabíamos de la transición en ciernes. Pero para estos recuerdos –que son siempre selectivos- vale la memoria de esa oficina y de los olores “*à máquina industrial*” que prevalecían, adonde no llegaban los tumultos de la estación, y que llevaban la marca de ser un espacio resguardado, austero, donde las planillas de entrada y salida de materiales, las cuestiones de personal, los informes de los diversos ramales, cargaban una cuidadosa marca de vigilancia, orden y conservación. Cuando paso por allí, alguna vez, busco aquella sensación de respeto y aquel olor mezcla de aceite de máquinas y cera, que iba adentrándose en las narices mientras se subía la escalinata, entre el bullicio imparable de la gente que quizá ni advertía su existencia. Y conservar la memoria respetuosa de Mr. Morgan, con su pipa colgando, que confeccionaba los informes sobre el avance en la construcción de los elevadores de granos en Bahía Blanca, tema novísimo que le estaba reservado. Todo es pasado, ahora, aunque la memoria reviva aquellos momentos con fotográfica pulcritud.

Lo que vino después en mi existencia, casamiento, hijos, estudio y proyección de mis estudios socio-históricos, lleva aquella marca de una Argentina donde primaba el barrio, la procedencia inmigrante, la pobreza digna y segura, el ahorro inverosímil, el estudio sistemático y gozoso a la vez, y luego un ir avizorando lo que significaba para el ordenamiento y la comunicación social el trazado de esas líneas férreas, entronizadas en mi casa, desde la primera foto de mi padre formando parte de la cuadrilla en la zorra que vigilaba los rieles y conducía a los operarios a destino, hasta su papel en la Junta que estudió los términos de la venta del ferrocarril, en tiempos del primer Perón, y que luego –por no ser inglés- debió sufrir los apostrofes del “*pueblo ferroviario*” (sus eventuales compañeros hasta el día antes) que vindicaban así el cambio de situación, al punto que decidió renunciar a un cargo en el que había puesto para preservar su dignidad, una enorme contracción eficiente por más de veinte años... cosas para conocer y reivindicar, si se puede, pero que en realidad yo derivaría hacia la reflexión serena sobre el papel que les corresponde a los ferrocarriles –de cualquier trocha y lugar- por el mismo y complejo hecho de haber sido trazados, de proveer de una estación en medio de donde sea, de facilitar la penetración de este país virgen hasta entonces para una población en crecimiento heterogéneo. Nos gratifica pensarlo así, sin aditamentos economicistas, ni lícitas memorias colectivas y privadas, que aún siendo alertadores de una recuperación pierden la valoración del emprendimiento como construcción histórica si se omite el papel unitivo y sustancialmente popular que tuvo la existencia de los ferrocarriles. Todo lo demás, que es tan verdad como este manejo de memorias, deriva hacia vertientes de necesaria reflexión acerca de cómo se tejió nuestra dependencia, o mejor será decir, cómo manejó Inglaterra esta misma clave en todas sus propias colonias y las ajenas, con cálculo fácil y mantenimiento prolijo y resguardado, en donde trabajaron nuestras primeras brigadas obreras. Sin omitir lo que aporté al ordenamiento social el sostén de una empresa técnica de precisión y responsabilidad compartida como índice de crecimiento que corre parejo con el impulso de la primera locomotora.

Nota final

En general, el historiador del presente se abstiene de consideraciones morales, como si impugnaran la calidad del trabajo profesional, y en cambio acentúa la aptitud de la documentación lograda.

Sin embargo, hay una historia causal y una historia moral que recíprocamente llegan a un entendimiento, aunque subsista la rivalidad entre ambas, buscando un territorio de entendimiento de una y otra. Con la historia de los ferrocarriles, nos debemos ese balance, porque están inscriptos en nuestra primera historia como países que buscaron su independencia y que por la fuerza de las cosas debieron vencer desafíos y dejaron en el camino un tendal de reivindicaciones que todavía buscamos.

Esta visión “*rosada*” de los ferrocarriles desde la segunda década del siglo pasado, de una chiquita que fue haciéndose abuela y hasta bisabuela, sin olvidar aquel pasado propio, vale como documento jerarquizador de aquellos rieles que daban tanta seguridad y puntualidad a nuestro afuera, que era también el de todo el país. Cualquier razonamiento hacia el presente, del que me abstendré, será válido para nuestra memoria que debe incluirse en nuestra historia.

PD.

Correspondería un buen deseo: apoyar la consolidación del proyecto de un Museo Ferroviario digno de este país

nuestro, que está siempre “*en construcción*” diferida desde hace décadas y que las estaciones, las paradas y paraderos como los de mi Versalles-Villa Luro queridos, estén en todas las memorias adultas argentinas como recordatorio y regocijo del corazón.

Hebe Clementi
Historiadora

LA HISTORIA DEL FERROCARRIL EN DOCUMENTOS

La inauguración del tramo Estación del Parque-Floresta

Banderas y gallardetes de todos colores flameaban al viento y músicas militares poblaban los aires con alegres armonías. Hombres, mujeres, ancianos y niños se dirigían al Parque. La concurrencia desbordábase por puertas y ventanas, balcones y azoteas, y racimos de muchachos, colgando de árboles y faroles aumentaban con bullicio ensordecedor el de las bandas, cohetes y petardos.

No menos de treinta mil espectadores -se calculó la tercera parte de la población de la ciudad- cuyo número se duplicaba a lo largo de la vía, hasta Floresta, por uno y otro costado. A pie, a caballo, en carruaje, encarreta, carro, carretilla, castillo y en toda clase de vehículos el pacífico ejército, formado en línea de dos leguas, saludaba con aclamaciones, pañuelos y sombreros a la primera locomotora que, adornada de flores y banderas, corría a triunfar del desierto.

...Al pasar el tren sobre el elevado puente del Once de Septiembre, un compadrito de clavel en la oreja, cruzó al galope por debajo de aquél, golpeándose la boca y dando vivas. En aquella plaza de frutos del país, doscientas carretas vacías abrían sus negras bocas al cielo, con sus pértigos en descanso, como a la funerals, vencido el buey por el vapor... Un gaucho viejo venía entrando con su tropa de ganado a los corrales; demontóse, e hincado sobre el pasto, se persignó al pasar la locomotora.

[Fuente: Pastor Obligado “Tradiciones Argentinas”, 1903]

La construcción del tramo Floresta-Morón

Han empezado los trabajos preparatorios en el camino que conduce de la Floresta hacia Morón, para la continuación de la vía férrea, que debe ligar la ciudad con aquel pueblo de la campaña.

Varias ventajas tiene hoy la empresa en estos nuevos trabajos, comparados con los que tuvo que ejecutar hasta donde hoy alcanza la línea. Mejores terrenos, operarios ya ejercitados, y numerosos inconvenientes suprimidos, que se tocaron al empezar una clase de obras nuevas en el país, y que costaron tiempo, dinero, y también deben haber costado disgustos.

Pedidos ya los rieles probados como mejores, están aquí oportunamente, tanto para reemplazar los que en la línea actual se han encontrado defectuosos, y mejorarla en este sentido, cuanto para la colocación de ellos en la prolongación del camino hacia Morón.

Entretanto, continua el servicio cotidiano empezado el 30 de agosto, y aun cuando todavía no hay suficiente carga para los vagones, lo cierto es que no faltan pasajeros ni en los días de trabajo; habiendo facilitado ya este servicio el que varias familias aprovechen el tren para sus paseos campestre en los buenos días.

Hemos visto ya empezados los coches que deben añadirse al tren actual para facilitar el movimiento de mayor número de pasajeros, en los días de fiesta. Son coches descubiertos con toldos de género, iguales a los que existen. Respecto de los coches cubiertos, como los calores de la estación los hacen poco agradables por la falta de aire libre, nos informan que va a ejecutarse en ellos una mejora que los haga aparentes para librar sol a los viajeros, sin privarles de la ventaja de los coches descubiertos.

Diariamente se notan las mejoras introducidas en el servicio de la estación del parque, y que la experiencia ha ido mostrando como necesarias; es bueno es tener presente que por parte del público debe haber también la atención necesaria para que todo se regularice sucesivamente.

Para facilitar el movimiento de los pasajeros que quieran partir de la plaza Once de Setiembre o bajar en ella, dícese que se piensa en ejecutar algunas obras accesorias en aquel punto del camino que permitan el acceso al tren de pasajeros y aún la toma de la carga. En efecto, es mucha molestia para aquellos el tener que bajar hasta la estación del Parque a tomar boletos, que tal vez no encuentre, para retroceder hasta la Floresta.

Añadiremos a esto que sería conveniente que en la estación de la ciudad se habilite una pieza más para las familias que esperen la partida del tren. El domingo era hartamente incómodo el tener que esperar al viento y al sol por la falta de otra pieza más de descanso.

[Fuente: Periódico *El Orden*, 18 de Setiembre de 1857]

TIERRAS Y FERROCARRIL. UN PLAN DE COLONIZACIÓN AGRÍCOLA EN LA EX- TENSION DEL FERROCARRIL OESTE *

Viviana C. Barry

Consideraciones iniciales

A comienzos de la década de 1860 el Ferrocarril Oeste llegaba solo a Moreno, provincia de Bs.As., con 40 km. de extensión. La experiencia era exitosa y fortaleció la idea de extender la línea hasta Chivilcoy. Ese era uno de los objetivos de la empresa que, por entonces, pasaba a manos del gobierno provincial. El proyecto era algo más que una línea solitaria pues la extensión del ferrocarril se enlazaba con la problemática agraria de la provincia. No fue casual que el gobernador, Bartolomé Mitre, y el ministro de gobierno, D.F. Sarmiento, presentaran a la Legislatura la propuesta de utilizar la tierra por donde debía pasar la línea con el objetivo de crear colonias agrícolas que asegurasen la carga y rentabilidad de la red. En conjunto, esa inversión ferroviaria y el reparto de la tierra, permitirían vigorizar el desarrollo provincial y su mercado interno.

Las medidas que propone trascienden el emprendimiento ferroviario, ya que a través de un uso alternativo del suelo para el desarrollo agrícola, se tiende a cambiar la estructura productiva al ritmo del desarrollo ferroviario. Para comprender el alcance de este proyecto, teniendo en cuenta las políticas de tierras predominantes en la provincia en ese momento, hay que considerar el lugar que ocupó la tierra dentro de la expansión económica de mediados de siglo. No consideramos esta propuesta como un desafío abierto al régimen de propiedad vigente - muy lejos de las intenciones de quienes la impulsaban -, sino como parte de un programa, que incluidos inmigración y educación pública, reflejaban más bien el pensamiento de un grupo de dirigentes políticos de la época, que proponían un estado más activo y reformador.

Si bien el proyecto de 1860 no prosperó, sus ideas instalaron un fuerte debate, que excedió el ámbito político y se trasladó a la prensa y la opinión pública, cuyos resultados nos permiten apreciar aquellas visiones de progreso que fueron claves para el destino del país, al ritmo de la consolidación del modelo liberal-conservador.

A lo largo del siglo XIX la discusión en torno al futuro de las extensiones de tierra que permanecían en manos del Estado fue de crucial importancia para el futuro socioeconómico de la provincia de Bs.As. No sólo porque significaba la definición de un modelo de tenencia de la tierra sino porque de su forma de distribución surgiría un modelo de sociedad.¹

Como corolario del traspaso de tierra pública a manos privadas a lo largo del siglo XIX, fueron diversos los factores políticos que favorecieron la concentración de grandes extensiones; al tiempo que esa política se vio reforzada por los económicos que se combinaron en una estructura productiva favorable a este modelo de tenencia.

La actividad económica principal de la provincia hacia mediados del siglo XIX era la ganadería ovina, que se estableció bajo el predominio de explotaciones de tipo extensivas donde, según H. Sábato, "el monopolio original de la tierra y la posibilidad que tenían ciertos grupos de acceder a ella a bajo costo influyeron de manera decisiva en la forma en que inicialmente se organizó la producción, de manera tal que el patrón de acumulación que se diseñó ya en la etapa del lanar privilegió el uso del factor tierra y dio lugar a una lógica empresarial peculiar, que perseguía no sólo la obtención de una ganancia sino también la percepción de renta".² Hacia mediados de siglo la organización productiva predominante era la estancia conformada por tierra abundante, grandes rebaños de ganado, poca mano de obra y baja inversión de capital.³ Garantizar la propiedad de la tierra era entonces un aspecto primordial en la organización de la empresa lanar.

La producción agrícola era débil y se localizaba esencialmente en quintas y chacras aledañas a la capital provincial, y otras ciudades, que junto con los tambos, se orientaba al consumo del mercado interno urbano, satisfaciendo escasamente la creciente demanda de estos productos. Con el objetivo -entre otros- de modificar esta situación, hacia 1857 se implementó un proyecto de colonización en la localidad de Chivil-

coy a través de un "programa agrícola" para las tierras lindantes a la ciudad; estas fueron parceladas y ofrecidas a costos accesibles a quienes quisieran trabajarlas, facilitando la creación de chacras y la radicación de colonos, y ofreciendo otro impulso a la región. En una primera etapa, esa política encontró la dificultad de transportar carga masiva en los medios de transporte antiguos y costosos de la época, que le quitaba competitividad a la oferta de la zona frente a los productos importados que se consumían en Bs.As.. Los resultados de este programa no fueron inmediatamente exitosos, pues la rentabilidad de la producción agrícola, mediante el conveniente abastecimiento a los centros urbanos, se alcanzó recién una década mas tarde, cuando la llegada del ferrocarril permitió la integración de la región con el gran mercado de consumo urbano.

De algún modo el progreso agrícola de la provincia dependía del grado de desarrollo ferroviario, pues recién se alcanzaría un efectivo impulso productivo de ciertas regiones, para el abastecimiento de los centros de consumo urbano, cuya alternativa era la importación, cuando se crearan ciertas condiciones para el transporte masivo de esos productos (que desembocarían finalmente en un formidable impulso exportador dos décadas más tarde). El proyecto de colonización agrícola de 1860, que es materia de nuestro análisis, impulsado por aquellos que proyectaron una campaña con la tierra repartida en forma favorable a la producción agrícola y al asentamiento de la población lo hicieron, sin duda, tratando de modificar una realidad que se orientaba en sentido diferente.

El proyecto de 1860 de expropiar, dividir y colonizar la tierra

En agosto de 1860, el Poder Ejecutivo de la Provincia, en nombre de Mitre y Sarmiento, presentó a la Legislatura un proyecto de ley sobre la creación de centros agrícolas a lo largo del Ferrocarril Oeste en su extensión hasta Mercedes como una forma de garantizar la rentabilidad de la línea.⁴ Ese proyecto -que también contempla los aspectos necesarios para la adquisición de la empresa por la provincia, cancelar los créditos contraídos en plaza como la autorización para su venta posterior - introduce la propuesta de dividir y expropiar las tierras por donde pasaría la línea con el fin de fomentar la creación de colonias agrícolas que dinamizen la producción y poblamiento de la región. Esta propuesta aparece como una manera de asegurar la carga de mercaderías y el transporte de pasajeros que atraiga la inversión privada hacia el sector ferroviario.

Este escrito -en el que se reconocen claramente el estilo y pensamiento de Sarmiento-, que impulsa una serie de medidas muy innovadoras, persigue el objetivo de instalar la idea de abrir el país a los ferrocarriles en toda su dimensión transformadora como "portadores de bienestar y civilización", condiciones necesarias para el progreso económico y cultural.

La necesidad de impulsar la construcción de ferrocarriles es clara pero no ocurre lo mismo con los medios a emplear para ese objetivo. La prolongación del FCO al interior de la campaña genera la preocupación de no cargar excesivamente sobre las rentas públicas con, entre otras cosas, garantías sobre el futuro interés que van a percibir los capitales invertidos en su construcción. Por otro lado, el grado de desarrollo económico de la región que recorrería la vía, no ofrecía una perspectiva de alta rentabilidad para el servicio. En consecuencia, el gobierno considera necesario presentar una solución tendiente a crear las condiciones necesarias que garanticen el beneficio del emprendimiento ferroviario. Según los datos con que se contaba, el Departamento del Oeste tenía una población de no más de 50.000 habitantes sobre un vasto territorio e insuficiente para alimentar el movimiento de pasajeros. La oferta de productos a transportar, que surgiría de los cereales producidos en la tierra cultivada, más la lana proveniente de las 2.700.000 ovejas de la zona, apenas garantizarían la carga para 30 días al año.

El temor del gobierno radicaba pues, en que la escasez de productos y pasajeros "sepultara" los capitales necesarios para su construcción. El texto explicaba que la condición de éxito de los ferrocarriles requiere que "cada metro de hierro tendido" cuente con una cantidad de productos y de pasajeros que compense la inversión; sólo de ese modo se podía evitar que la rentabilidad del transporte recayera sobre los productos hasta extremos que imposibiliten la demanda de carga y pasajeros. En suma, la organización económica de la región hacía concluir que el ferrocarril no sería rentable en el corto plazo, de modo que asumía la responsabilidad y desafío de revertir dicha situación, cuyo origen estaba dado en la "distribución de la tierra en suertes de estancias medidas por leguas". Esta situación hacía temer que no existieran interesados en este tipo de inversiones. Las opciones son inadmisibles: no se podía renunciar a la construcción de ferrocarril, ni consentir en el pago de enormes garantías.

El gobierno se propone entonces, remover los obstáculos que impiden el aumento de las vías férreas y que

limitan el desarrollo de la población actual y de la inmigración. Los terrenos a los costados del ferrocarril, sin importar a dónde se dirijan estos, ofrecen un remedio a esta necesidad de tierras para la agricultura. La solución que se presenta en este proyecto de ley, es la de subdividir la propiedad territorial a lo largo del trayecto del ferrocarril, de manera que esas fracciones menores permitan el desarrollo de la agricultura tanto como el asentamiento de la población. Para ello resulta necesario la expropiación, que se constituye en un derecho fundamental de la sociedad pues "el derecho de propiedad que las leyes aseguran a los individuos cesa desde que el interés colectivo de la comunidad se interpone", y permite, al mismo tiempo, la redefinición de la legislación para el "reparto útil de la tierra para morada y beneficio del hombre".

Para implementar la colonización, se propone expropiar la mitad de cada estancia a lo largo de la línea, en lotes alternativos a ambos lados de la vía a un valor estipulado sobre la base de la contribución directa. Las tierras expropiadas serían a su vez subdivididas en lotes de 200, 100 y 150 cuadras "y vendidos al precio de su costo para quintas y campos de labor". La forma proyectada para la expropiación prevé cierta compensación futura al propietario original con la valorización de las tierras de la región.⁵

En los Estados Unidos, la política de donar tierras a los ferrocarriles dados en concesión, fue uno de los mecanismos que utilizó el gobierno para asegurar la rentabilidad de esas empresas, al mismo tiempo que una manera de preparar la colonización de dichas zonas por productores agrarios. Las tierras se concedían en lotes alternados, a ambos lados de la línea, de modo que el propio gobierno se quedaba con la mitad de ellas para distribuir las en el futuro. El método parece haber sido exitoso si se considera la enérgica construcción de vías férreas en esa nación, durante el siglo XIX, y el proceso de poblamiento que las acompañó.⁶ El proyecto de Sarmiento admite claramente la influencia de este modelo.⁷

No estaba entre los planes del gobierno hacerse cargo de la obra de extensión, ni financiarla con fondos públicos, ya que pide la autorización para venderlo a quienes se comprometan a continuarlo hasta Mercedes o más adelante, bajo condiciones a convenir oportunamente.⁸

Vemos pues, que el proyecto presentado por el gobierno contemplaba distintos aspectos como condición necesaria de progreso económico y sociocultural, pues la propuesta no se reduce simplemente al problema concreto de la empresa Ferrocarril del Oeste. La extensión de la línea hacia el interior de la provincia es pensada dentro de un programa de iniciativa estatal que tienden a impulsar simultáneamente el desarrollo agrícola, el fomento de la inmigración y la transformación de la propiedad de la tierra como garantía para el desarrollo de los transportes y la inversión privada tanto como la conformación de una sociedad más democrática. El asentamiento de familias de inmigrantes como colonos agrícolas, que pudieran producir la tierra en pequeña escala, utilizar el medio de transporte más moderno y económico para la comercialización de sus productos, al tiempo que asistir a las escuelas levantadas en los terrenos para ello previamente reservados, podría constituirse en una experiencia que merecía intentarse. En alusión a este proyecto, Halperín Donghi señala que en la apelación de Sarmiento a las clases ilustradas en torno a los problemas del país contaba con "la convicción de que el (problema) de la campaña no era exclusivamente económico, y que por lo tanto la solución más adecuada para él no podía ser la de introducir las explotaciones que asegurasen los más altos provechos, sino las que facilitasen una mayor difusión del bienestar y el avance más rápido de la cultura material y cívica de las poblaciones rurales".⁹ Sin presentarse como un desafío al sistema de propiedad vigente, el proyecto elaborado para las tierras del ferrocarril está orientado en ese sentido.

Las tierras en cuestión

La política de tierras para el período 1852-1880 muestra que el criterio constante fue la transferencia de tierra a manos privadas y el resguardo de la propiedad, que a su vez se conformó en requisito esencial para su incorporación efectiva a la producción.

Para la transferencia de la tierra pública a manos privadas se privilegió la venta, que hacia el 80' prácticamente había concluido con el agotamiento de dicho recurso provincial, si bien se recurrió como alternativa al arrendamiento. Las urgencias fiscales, así como las deudas crediticias del gobierno, llevaron en muchas ocasiones a echar mano del recurso más abundante (y sin costo evidente) que tenía la provincia. Esta evolución evidencia la ausencia de un programa político coherente en materia de tierras que pudiera definir un patrón de propiedad y de producción que contribuyera a modelar un tipo de sociedad diferente. La escasa atención a políticas de colonización y de fomento agrícola durante este período permite poner en perspectiva el alcance novedoso de la propuesta que estamos analizando puesto que agrupa coherentemente en un mismo programa las ideas de redistribución de la propiedad, el fomento agrícola y el desarrollo del transporte moderno.¹⁰ Hacia la década del 60' la mayor parte de la tierra al norte del río Salado estaba en manos

privadas. Había concluido -al menos en los partidos ubicados entre Moreno y Chivilcoy- el proceso de transferencia de tierra pública a manos privadas, y se conformaba paulatinamente un mercado de tierras, relativamente libre, y se tendía, lentamente, a la subdivisión. En esa región la actividad económica principal era la ganadería ovina, organizada en propiedades de diferentes dimensiones que revelan, sin duda, una respuesta a las necesidades de esa producción. El arrendamiento también era una práctica muy extendida en la época del lanar. Como señalamos al comienzo, garantizar la propiedad de la tierra era un aspecto primordial en la organización y rentabilidad de la empresa lanar.¹¹ La relativa diversidad de la dimensión de las propiedades (en manos privadas) por donde se extendería el ferrocarril en su extensión hasta Chivilcoy, no anuló el predominio de las grandes estancias que acorde a nuestros registros, eran en su mayoría de propietarios de origen local.¹²

El traspaso de tierra a manos privadas en la localidad de Mercedes, se habría acelerado con la aplicación de la ley de venta de tierras públicas de 1857.¹³ Su impacto en la zona que debía recorrer el FCO, principalmente en Mercedes, demuestra que el interés por la adquisición de tierras en esa localidad al amparo de la mencionada ley, coincide con el anuncio de la continuidad de la línea hasta Chivilcoy. Esta ley habría favorecido a los antiguos poseedores de tierras en la zona (en su mayoría criollos y dedicados a la cría del lanar) quienes supieron ver en ella la posibilidad de afianzar sus intereses y derechos de propiedad, en una zona altamente productiva con tendencia a valorizarse con la llegada del ferrocarril.¹⁴

La estructura de la propiedad de la tierra en dieciséis partidos al norte del río Salado para comienzos de los años 60' estaba claramente distribuida en dos grupos: cerca de la mitad de la superficie estaba cubierta por explotaciones menores a 1750 ha, pero la mayor parte de la tierra (el 51% de 2.4 millones de hectáreas) correspondía a propiedades superiores a las 5000 ha. Las tierras ubicadas entre Moreno y Chivilcoy que serían las afectadas por la expropiación, muestran una importante subdivisión sin limitar el predominio de grandes extensiones dedicadas principalmente a la actividad ganadera.¹⁵

La valorización de las tierras afectadas por el paso del ferrocarril es un dato que no escapaba, sin duda, a los propietarios que verían atravesadas sus tierras por la nueva línea. Es más, desde el comienzo de la organización de la Sociedad del Ferrocarril del Oeste, hacia 1854, la indefinición de la traza original de la línea por parte de la empresa estaría estrechamente vinculada a la especulación inmobiliaria. En este sentido se orienta el trabajo de Schvarzer y Gómez, quienes afirman que el negocio de las tierras era parte constitutiva de la participación en la empresa ferroviaria, pues sus miembros, y en especial sus directivos que "se veían atraídos por oportunidades distintas a las que surgen de la inversión directa de capital [...] parece evidente que especularon con la propiedad de tierras cercanas a la vía, mientras su tarea como gestores les permitía cobrar comisiones por sus compras" como beneficio adjunto al proveniente del control de la Sociedad.¹⁶

En esta misma línea consideramos que la perspectiva en torno al avance de los rieles hacia el interior provincial habría despertado el interés y la especulación en el negocio de las tierras como una operación segura atrayendo a quienes ya eran propietarios en la región así como a nuevos inversores. Sin duda, la difusión de la idea de expropiación atentaba contra los intereses de quienes se habrían volcado a la inversión inmobiliaria apostando a una creciente rentabilidad en el corto plazo que este proyecto parecía poner en jaque.

La discusión política del proyecto

En el contexto de la transición política de la década del 50' el problema de la tierra fue centro de importantes discusiones, donde se enfrentaban los intereses de los grupos políticos dominantes como también las visiones alternativas respecto a su posible uso productivo. Éstas perfilaban diferentes modelos económicos y sociales. Ello se puede seguir en los intensos debates en torno al destino de las tierras en enfiteusis, de las antiguas donaciones en la frontera, a los premiados y despojados por Rosas, a los poseedores y ocupantes sin títulos, como también el destino de un porcentaje importante de tierra en poder del estado provincial y otro tanto que todavía estaba ocupada por los indios. En este contexto político, la repercusión en las cámaras del proyecto de creación de centros agrícolas a lo largo del ferrocarril, ofrece un claro reflejo de los debates e inquietudes dominantes para quienes dirigían los asuntos públicos de la época.

A fines de octubre de 1860, la Cámara de Senadores de la Legislatura de la provincia discute el proyecto de ley.¹⁷ Varios de los legisladores que participaron en este debate, ya se habían enfrentado en discusiones en torno al problema de la tierra provocadas en los últimos años, y algunas reconocidas como las más importantes del período.¹⁸

Se introdujeron varias modificaciones y precisaron algunos detalles, que tiñen al proyecto de cierta mode-

ración y cautela frente a los intereses en juego. Se admite la necesidad de que el estado tome a su cargo la empresa del FCO para concretar la extensión de la línea hasta Mercedes ya que el mercado de capitales existentes se orienta a actividades, como la ganadería, que garantizan un beneficio más rápido y seguro.¹⁹

Es tarea del gobierno entonces, generar las condiciones para aumentar la rentabilidad de la vía y para captar los capitales que se hagan cargo de la misma. Es por eso que se acepta la idea de expropiar las tierras para dividir las en lotes baratos que estimulen la población y la producción agrícola, si bien se introduce una modificación en las cantidades a expropiarse y en la forma de tasación. Estas innovaciones introducidas - una a una aceptadas por Sarmiento- muestran cierta moderación en el alcance del proyecto pues desaparece en algún sentido la idea de expropiación forzosa y se limitan las extensiones de tierras a expropiar. Sin duda, quienes apuestan a la aprobación de estas ideas, reconocen las resistencias que el proyecto original tendría entre sus pares.

En esas reuniones también se condena a la industria ganadera, se plantea la necesidad de que el gobierno tienda a aminorar los males de esta industria, promoviendo vías de comunicación, que como el ferrocarril, faciliten la creación de centros de población que amplíen el desarrollo cultural y la sociabilidad en la campaña.

Sarmiento en una de sus intervenciones insistió en que el gobierno lo único que persigue es "constituir el camino de hierro en una empresa económica, hacerla entrar en condiciones de los caminos de hierro de todos los países". En su exposición se detuvo a analizar puntualmente la situación financiera de la provincia y el problema del mercado de capitales. Los posibles inversores no se sienten atraídos por el emprendimiento ferroviario pues, efectivamente, no ofrece las utilidades atractivas. Frente a esta situación el gobierno debe intervenir con el doble objetivo de continuar con las obras del ferrocarril al tiempo de crear las condiciones que generen confianza. El progreso que requiere la provincia no puede esperar la llegada de una empresa que quiera tomar las obras, continúa, y por ello se cree necesario iniciar la extensión del ferrocarril. Ahora bien, esto no implica que el estado conserve la empresa en sus manos, sino que la sostenga hasta que aparezcan los fondos, nacionales o extranjeros, que la quieran tomar a su cargo. Y es muy claro en el argumento de no asignarle al Estado un rol empresario, pues "en ninguna parte el Estado administra estas cosas".²⁰

Finalmente se fija en 1500 metros el límite para la expropiación al tiempo que se insiste en que el gobierno debe tener tierras que ofrecer al pequeño productor que quiera trabajarlas y así, evitar la especulación de los grandes capitales. Aprobados todos los artículos del proyecto de ley por 13 votos a favor y 2 en contra, pasa a discutirse a la Cámara de Diputados.²¹

El debate del proyecto en Diputados, encontró allí una fuerte resistencia, y donde finalmente fuera rechazado, giró en torno a tres cuestiones clave: la expropiación de la tierra, el fomento de la agricultura y los mecanismos para la inversión de capitales.

Rescatar la empresa Ferrocarril del Oeste en un momento que no contaba con recursos ni para el mantenimiento de la red ni para contraer créditos a falta de respaldo, si bien definía claramente una postura política en torno a las atribuciones públicas en el terreno de la acción privada, se pensaba a fin de cuentas como una forma de facilitar el traspaso hacia aquellos inversores que quisieran tomarla y continuar la construcción de la línea. Lo que se intenta es revertir la situación de los capitales -volcados a la inversión financiera- para reorientarlos hacia la producción.

Uno de los puntos más fuertes del debate giró en torno a la idea de la autorización para efectuar las expropiaciones de tierras. El rechazo al principio de expropiación para el fomento de la agricultura, está fuertemente ligado a principios del liberalismo económico, pues sostiene que la agricultura se difundirá cuando responda al interés y beneficio particular. Si "conviene que a los costados del ferrocarril haya agricultura en vez de ganadería, la agricultura vendrá con ley o sin ley", y si no conviene, no vendrá.²² La explicación, continúa, y se plantea como problema la escasez de mano de obra, de sistemas de riego y de tecnología, que no hacen factible ni rentable la producción agrícola cuando sí lo es la ganadera. Las ventajas de la ganadería ovina están aseguradas tanto como sus mercados exteriores.

A partir de los argumentos de la oposición, se observa una visión muy difundida de la época que juzgaba poco conveniente la conversión de la producción de esas tierras hacia la agricultura, cuando la actividad ganadera era altamente rentable, y menos aún, si se requería la expropiación.²³ Es evidente que no se impugna la agricultura como alternativa productiva, sino la subordinación del desarrollo ganadero a los supuestos intereses de los propietarios de tierra respecto a un programa en ese sentido.²⁴

Sarmiento contrarresta los argumentos de la oposición diciendo que los capitales se volcarán hacia la inver-

sión ferroviaria cuando esos caminos sean productivos, y la forma de hacerlo es dividiendo la tierra para que la agricultura genere el asiento de la población. Todos estos elementos favorecen la formación de un mercado interno que integrará tanto productores como consumidores.²⁵

El debate no superó la instancia de la expropiación y el proyecto quedó rechazado por 14 votos contra 11. Esta mínima diferencia de votos, a diferencia del casi consenso del Senado a favor del proyecto, es quizás un fiel reflejo de la puja de intereses pretendidos para un país en formación.

La prensa acompañó el debate del proyecto durante los meses que duró su discusión, ya que desde las columnas centrales de *El Nacional* se publicaron editoriales firmados por Vélez Sarsfield y Amancio Alcorta, en representación de las diferentes ideas.

En las editoriales que remitió a la prensa Vélez Sarsfield, con el objeto de respaldar la propuesta del gobierno, se desprende la fuerte influencia que este dirigente tuvo en su elaboración, en tanto que evidencian su claridad conceptual en torno a la problemática de la tierra. Su preocupación aparece centrada en analizar los medios de distribución y apropiación de la tierra de manera beneficiosa a los intereses de la sociedad en general. Por eso, cuestiona a aquellos que permiten una apropiación "monopólica del suelo" y se opone a los que creen, dice, que "las tierras de una nación son hechas para algunos cientos de propietarios".²⁶ Aprovecha este espacio para efectuar una abierta condena al sistema de arrendamiento imperante en la provincia, que a su juicio es el problema principal que se debe resolver, como consecuencia directa de una mala distribución del suelo en grandes extensiones repartidas en pocos propietarios que a su vez impide estimular tanto la inmigración como la producción agrícola. Los propietarios privilegian el arrendamiento de sus tierras por los altos beneficios que les significa la percepción de la renta. Esta situación constituye un serio obstáculo para las políticas inmigratorias que deberían gestionarse desde el Estado, porque no podremos convocar población, insiste, frente a una realidad tan poco atractiva.

Al mismo tiempo, efectúa consideraciones sobre las ventajas de la pequeña propiedad para el estímulo y desarrollo de la agricultura, como la forma más aconsejada y acorde a las experiencias en distintas partes del mundo. Según Vélez Sarsfield, la valorización de las tierras que ocurrirá con la extensión de la línea ferroviaria compensará ampliamente al propietario expropiado. En estos artículos se plantea un análisis más radical en relación al régimen de la tierra y en los beneficios de la sanción de la ley de expropiación. La considera un paso decisivo para sentar "los primeros fundamentos de las leyes que en lo sucesivo han de darse respecto a la propiedad territorial", sugiriendo, de algún modo, que se aspira a una mayor transformación del sistema de propiedad.

Días después de estas publicaciones aparecerán en la editorial de *El Nacional* una serie de notas, que bajo la firma de Amancio Alcorta, representarán los argumentos contrarios al proyecto de expropiación y creación de centros agrícolas. De éstas editoriales se puede armar el ideario de los grupos terratenientes en relación al proyecto del gobierno, pues este propietario de Moreno (muy beneficiado por el paso del ferrocarril a las puertas de su propiedad) parece representarlos fielmente en sus inquietudes. Aprovecha este espacio editorial para cuestionar la legitimidad del Estado de imponer condiciones en la distribución de la tierra tanto como en su producción. La idea de fomento ferroviario no justifica la expropiación; puesto que con el criterio de "alimentar los caminos de fierro la ley (puede) atacar la propiedad particular, con la misma razón podría atacar la libertad".²⁷ Insistir con este tipo de acciones por parte del gobierno "atacando la propiedad, atacando la libertad del trabajo, nos alejará de la población, nos dejará en el desierto".

Alcorta sostiene que anteriores intentos de promoción agrícola decididos en la provincia (como el caso de Chivilcoy, San Isidro o San Fernando, por ejemplo) necesitaron por años de la protección del gobierno. Esta razón es por demás suficiente para dejar que en esas tierras se produzca aquello que sea más conveniente y - que en este caso es la cría de ovejas -. Pues "el interés particular es más sabio y vigilante que el legislador mismo (...), la elección del cultivo debe dejarse también al particular, porque la acción oficial en vez de dar impulso al progreso, lo ha de entorpecer". La preocupación que expresa en sus editoriales, va más allá de la defensa del derecho de propiedad y libertad de empresa. Está advirtiendo en este tipo de proyectos un avance del estado por sobre el individuo y la libertad que entienda contrarios al beneficio de las sociedades y del desarrollo de las fuerzas económicas.

Balance de las ideas en discusión

Como vimos el alcance del proyecto de 1860 trasciende ampliamente el emprendimiento ferroviario para vincularse a un abanico de cuestiones decisivas para la época como para el futuro de un país más bien en construcción.

Uno de los aspectos más fuertes de este debate, que cabe destacar, se mantuvo dentro de los límites de la elite política y económica porteña sin apelación alguna a los sectores potencialmente beneficiados, fue la cuestión de la expropiación de las tierras. La discusión enfrentó, por un lado a quiénes consideraban oportuna esta medida para implementar un programa de reformas tendiente a garantizar la rentabilidad del transporte ferroviario tan débilmente desarrollado como las inversiones privadas orientadas hacia este tipo de actividades. Y por otro, a quiénes en defensa de la propiedad privada y el interés individual, impugnaron estas ideas por no aceptar la subordinación de una actividad altamente rentable -la ganadería ovina- como los intereses terratenientes, a un programa de desarrollo agrícola que, impuesto desde el gobierno, ofrecía escasas perspectivas de rentabilidad e inserción en el mercado. Quizás quiénes se opusieron a este tipo de iniciativas, adhiriendo a una línea de pensamiento más ortodoxa, no alcanzaron a apreciar el real alcance del proyecto recayendo en la sobredimensión de sus efectos.

Como se vio, difícilmente pueda entenderse este proyecto del gobierno como un ataque a la propiedad privada, o a los intereses vinculados a ella, ni como una reforma radical del sistema de propiedad vigente. Y bien lejos podía estar de la mente de quiénes lo promovieron que apreciaban con suma claridad el lugar de los terratenientes en el escenario político provincial. En rigor, el proyecto era menor, si se considera la escasa magnitud de la tierra y de los intereses afectados por él. Pero quiénes se levantaron contra el proyecto temían, al parecer, que su aprobación sentara precedentes para la orientación futura de la política de tierras. No se desprende del debate que la finalidad del gobierno residiera en cuestionar la rentabilidad de la producción ganadera ni las amplias perspectivas vinculadas a las exigencias del mercado exterior, sino más bien que lo motorizaba la intención de atender a otro tipo de demandas relacionadas, esta vez, con el mercado interno. En la propuesta se aprecia la íntima relación que se establecía entre el mercado de tierras, el de capitales y, sin duda, el de bienes de consumo para el desarrollo y progreso social. Por ello resulta extraño que quiénes la impugnarán no plantearan una alternativa a esta propuesta postulando otros métodos para la aplicación de políticas de colonización o de inmigración.

Sin duda, una cuestión gravitante, en este capítulo vinculado al Ferrocarril Oeste, era la definición del rol de un Estado en formación. Se presentan visiblemente encontradas dos alternativas. Unos promovían un Estado activo y con capacidad de intervenir para anular aquellas trabas que aplazaran el progreso material así como el socio-cultural del país. Frente a ellos, otros optaban por un Estado ajeno a la acción de las fuerzas económicas, pero a la vez garantía del libre juego del mercado y del régimen de propiedad vigente.

Podría concluirse que aquella diferencia de apenas tres votos que impugnó el proyecto de 1860 muestra más bien el abismo que distaba entre estas valoraciones que la hegemonía real de una de ellas en esos momentos.

Notas

*El presente trabajo fue realizado en el marco del proyecto UBACyT (FCE, UBA) sobre el "*El ferrocarril Oeste como agente empresario del desarrollo local*", dirigido por Jorge Schvarzer, y forma parte de la investigación realizada por el premio al mejor proyecto de investigación para el "*Concurso 2000 para jóvenes investigadores*" organizado por "Fundación Museo Ferroviario".

1. La cuestión de la tierra ocupa un capítulo destacado dentro de las problemáticas agrarias. Para una aproximación a las distintas perspectivas historiográficas en torno a las cuestiones agrarias y el problema de la tierra puede verse la compilación de M. Bonaudo y A. Pucciarelli *La problemática agraria. Nuevas aproximaciones*, CEAL, 1993.; E. Miguez *Expansión agraria de la pampa húmeda (1850-1914). Tendencias recientes de sus análisis históricos*, IEHS I, UNCPBA, 1986; H. Sábato *La cuestión agraria pampeana: un debate inconcluso*, Desarrollo Económico, vol.27, N° 106, 1987; Osvaldo Barsky (comp) *El pensamiento agrario argentino*, CEAL, 1992, entre otros.

2. Sábato, H.: *Estructura productiva e ineficiencia del agro pampeano, 1850-1950: un siglo de historia en debate*, en M. Bonaudo - A. Pucciarelli *La problemática ...*, Tomo III, p.16

3. H. Sábato *Capitalismo y ganadería en Bs.As.: la fiebre del lanar 1850-1890*, Bs.As., Sudamericana, 1989, p. 130-131. La autora considera a estas estancias como empresas capitalistas dedicadas a la cría de ovejas y a la producción de lana y cueros para el mercado exterior, cuyo principal objetivo era la maximización de beneficios.

4. El texto completo del proyecto puede verse en *Antecedentes legales del Ferrocarril Oeste, San Martín Escuela de Artes y Oficios de la Provincia de Bs.As.*, 1885, p. LXX-LXXVII ó en Halperín Donghi, T. *Proyecto y construcción de una nación (1846-1880)*, Bs.As., Ariel, 1995, p. 545-552.

5. La experiencia más cercana para la provincia, en ese sentido, fue la donación de una franja de tierra a los concesionarios de la línea Rosario a Córdoba. La historia de la cesión de esas tierras puede verse en López, M.J., *Historia de los Ferrocarriles Nacionales, 1866-1886*, Lumiere, Bs.As., 1994 y Zaldueño, E. *Op.cit.*, p. 286-302 (ver notas y mapas)

6. Puede verse Pulsateri, C.J. *A History of American Business*, Illinois, Harlan Davidson, 1984; y las notas al respecto en Zaldueño, E. *Op.cit.*, pg. 394.

7. Sobre Sarmiento y Estados Unidos puede verse Jaime Pellicer *Los Estados Unidos en Sarmiento*, en D. F. Sarmiento *Viajes por Europa, Africa y América 1845-1847*, FCE, 1993; T. H. Donghi *Proyecto y construcción de una nación 1846-1880*, Ariel, 1995,

entre otros.

8. Sin embargo, y previendo que esto último no ocurriría en el corto plazo, presenta simultáneamente un segundo proyecto de ley para disponer de los fondos necesarios para estos objetivos En López, M.J., *Historia de los FCCs de la Provincia de Bs.As. 1857-1886*, Lumiere, Bs.As., 1991, pp. 42-43

9. Halperín Donghi, *Proyecto...*, p. 93

10. Si se revisa la legislación anterior puede notarse los mínimos requisitos de ocupación y producción pretendidos por la provincia como condición para la distribución de la tierra. Consultar Muzlera, J. *Recopilación de Leyes, Decretos y Resoluciones de la Provincia de Bs.As. sobre tierras públicas, desde 1810 a 1895*, La Plata, Solá Sans, T. I.

11. Véase H. Sábato *Op.cit.*, pp.130-131. Las tierras por donde pasaría la vía del ferrocarril estaban en un alto porcentaje arrendadas para la cría de ovejas.

12. La distribución de la tierra por donde pasaría la línea del ferrocarril entre Moreno y Chivilcoy, puede verse en el mapa del *Registro gráfico de propietarios rurales*, Departamento Topográfico, Provincia de Bs.As., 1864, que se analizó especialmente.

13. En agosto de 1857 se sanciona la primer ley de venta de tierra pública con la que se ofrecen 100 leguas (unas 260.000 hectáreas) al interior del río Salado a un valor de 200.000 pesos cada una. El objetivo principal de esta ley fue saldar la deuda por un empréstito Baring contraído años atrás por la provincia. En Muzlera, J. *Op. cit.*, T. I, p. 172 y ss.

14. Para esto véase Valencia, Marta. *Ferrocarriles y tierras públicas. V Congreso Nacional y Regional de Historia Argentina, Academia Nacional de la Historia, Bs.As. 1987.*

15. Hemos revisado los planos gráficos del registro topográfico de la zona, realizado para el año 1864, que citamos anteriormente. También ubicamos las mensuras de tierras efectuadas para el período en diversas propiedades de la región, que se encuentran en el archivo de tierras del MOSP de la Provincia de Bs.As. Del análisis de esta información surge el registro de algo más de treinta propiedades ubicadas a lo largo de la línea que serían las afectadas por la expropiación de diversos tamaños y orientadas a la cría del lanar.

16. En este trabajo se menciona el caso de Amancio Alcorta quien se habría beneficiado ampliamente con la valorización de sus 6000 hectáreas en la localidad de Moreno, cuando el ferrocarril no sólo recorrió sus tierras sino que construyó allí la estación cabecera de la zona. Ver J. Schvarzer -T. Gómez, *Op.cit. El FCO como agente empresario del desarrollo local (1854-1860)*, en *Un Siglo y Medio del Ferrocarril en España. Economía, Industria y Sociedad*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 1999

17. Cámara de Senadores de la Provincia de Bs.As. *Diario de Sesiones* (en adelante CS), Bs.As., Imprenta "Americana", 1860. Sesiones de los días 20, 23, 29 y 30 de octubre de 1860.

18. Esto puede verse en Valencia, M. *El proceso de transferencia de las tierras públicas de Bs.As. a mediados del siglo XIX (1850-1900)* - XII Congreso Internacional de AHILA, Porto, setiembre de 1999.

19. Intervención de Alsina en CS, sesión del 29 de octubre de 1860, pp- 259-261

20. Intervención de Sarmiento en CS, sesión del 29 de octubre de 1860, p. 265

21. Conjuntamente se envía un proyecto complementario, que establece los detalles para implementar la subdivisión de los terrenos a expropiar inspirado en la ley de Chivilcoy (que mencionamos en páginas anteriores) de creación de centros agrícolas. Sobre la base de 1500 metros de terreno a expropiar se subdividirá en lotes de diferente tamaño, con el fin de "que fuese adaptable a todos los capitales y a todas las exigencias". De este modo, dice Sarmiento, podrán establecerse en las 16 leguas del trayecto, 356 moradas de familias en diversas condiciones, unas con 100 cuadras, otras con 25, con 40, con 15, para proporcionar así las tierras " a toda clase de agricultores". En CS, sesión de 30 de octubre de 1860, p. 269

22. En CD, sesión del 30 de noviembre de 1860, p.345

23. Intervención de Obligado en CD, sesión del 30 de noviembre de 1860, p.345

24. Véase en 1869 con motivo de discutirse un programa de expropiación de tierras de pastoreo para la agricultura en la localidad de Bragado, se sostuvieron argumentos similares basados en la defensa de los derechos de los terratenientes ganaderos a practicar libremente esa actividad en sus tierras. Marta Valencia *La vanguardia de la sociedad rural y su actuación parlamentaria*, en Bonaudo - Pucciarelli, *Op.cit.*

25. Intervención de Sarmiento en CD, sesión del 17 de diciembre de 1860, p.378

26. Se toma la referencia a las notas editoriales aparecidas en *El Nacional*, entre el 16 y 24 de octubre de 1860

27. Se toma la referencia a las notas editoriales aparecidas en *El Nacional*

Viviana C. Barry. CEED - Facultad de Ciencias Económicas. Universidad de Buenos Aires
Vivianabarry@fibertel.com.ar

EL VIEJO RAMAL FERROVIARIO DE SAENZ PEÑA A VILLA LURO

Horacio Callegari

A comienzos de 1907, La Dirección del Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico se dirigió al Gobierno Nacional solicitando la correspondiente autorización para la construcción de un ramal que sirviera de empalme ente su red troncal y la similar del Ferrocarril Oeste, autorización que es concedida por ley N° 5272 del 1° de octubre de 1907. Esto da origen al ramal Saenz Peña - Villa Luro, cuya explotación comienza con servicios mixtos - pasajeros y cargas - pero con preferencia por los primeros, en razón del crecimiento demográfico que comenzaba a operarse en las tierras adyacentes al trazado escogido.

Pero la autorización del ramal, cuya construcción demandó unos 18 meses y su explotación se autorizó por decreto del 16 de setiembre de 1909, requiere una estación sobre la línea principal que cumpla funciones de cabecera, cosa inexistente por entonces. Para suplir esta carencia y anticipando sus planes la dirección del ferrocarril solicita la correspondiente autorización para efectuar dicha construcción. Sin embargo ésta no se lleva a cabo hasta que comienzan los trabajos destinados a erigir la estación Saenz Peña dónde, para uso del ramal la empresa dispone la construcción de un quinto andén. De esta forma Saenz Peña, junto con Retiro, son las únicas estaciones de la línea que contarían con cinco andenes.

Este ramal, partiendo de la estación Saenz Peña y tras correr paralelo a la red principal por unos 400m, comenzaba a describir un amplio arco rumbo al sudeste. Al llegar a la altura de la calle Lope de Vega, se había levantado un paradero, conocido como km. 0,720 el que era utilizado por quienes concurrían al campo de golf existente en el lugar desde 1903, entre quiénes predominaban los funcionarios del propio ferrocarril. Este paradero, modesto en exceso, no era más que un plano sobrelevado unos 30 cm., recubierto de carbonilla, sobre el que se levantó una reducida construcción de madera y chapas de zinc que servía de abrigo.

Continuando, la vía dejaba a su izquierda la colonia ferroviaria de Villa Russo, reducida población de origen ferroviario, cuyas casas, de neto estilo inglés, tienen todas igual factura. Este núcleo poblacional ha llegado hasta nuestros días manteniéndose inalterable: Cruzaba luego el amplio campo de golf, emergiendo del mismo ya sobre la calle Marcelo T. de Alvear (Ruta 201). Unos 100 metros más adelante de este cruce se hallaba ubicado el paradero km. 2, entre las calles Asunción y Suárez (actual Brandsen); esta parada a partir de 1930 pasó a denominarse José Ingenieros. Se ubicaba en tierras dónde predominaban los tambos, los hornos de ladrillo y las quintas.

Seiscientos metros después, la vía trasponía el límite de la Capital Federal, desde dónde comenzaba a correr por una franja de 100 m. De ancho, paralela a la calle Irigoyen.

Los viajeros recuerdan que al trasponer esta zona era tan escasa la edificación, que a la derecha llegaban a verse los Cuarteles del Regimiento 2 de Artillería sitios en Ciudadela, cuya construcción se había finalizado en 1902 sobre los terrenos que pertenecieron a Don Demetrio Pastorino.

Entre las calles Simbrón y Tinogasta hasta avanzada la década del 90', se mantuvo la estación Villa Real, cuya construcción databa de 1909. Se encontraba en el km. 3.490 de la línea y fue posteriormente utilizada como estación terminal de ómnibus. En junio de 1908, el FCO crea una subsidiaria: La compañía de Tierras del Oeste, entidad que procede a comprar a Don Jorge E. Rodríguez Visillac la estanzuela "La Paz", extensión de tierras que abarcaba casi un millón y medio de metros cuadrados y cuyos límites podemos ubicar entre las actuales calles Irigoyen, Nogoyá, Fragueiro y Rivadavia; esta compañía traspasa al FCO los terrenos necesarios para ensanchar los talleres de Liniers, construidos en tierras que habían sido del mismo Rodríguez Visillac.

En setiembre de 1909 el FCP propone a la Cía., de Tierras del Oeste la permuta de tierras, ofreciendo entregar terrenos de su propiedad lindantes con la estación Villa Real, los que tenían una superficie total de 34.880 m², recibiendo a cambio 41.867 m² ubicados en la faja comprendida por las calles Irigoyen y Ruiz de los Llanos, tomando el FCP el compromiso de construir una estación la que "se ubicará frente a la calle de árboles que pasa al este de la quinta", en clara referencia a la actual Alvarez Jonte. El convenio se reubicó en agosto de 1910, pero lo construido por el ferrocarril varios años después no pasó de ser una parada muy precaria, ubicándola entre las

calles Santo Tomé y Arregui, consistiendo en un galpón de chapas de zinc. Esta parada recibió el nombre de Ingeniero Echagüe y se hallaba ubicada en el km. 4,379.

Seguía el trazado en línea recta hasta después de la cruce de la calle Murature dónde comenzaba a virar hacia el este, mediante la construcción de un puente de ladrillos se salvaba el arroyo Maldonado, cuyo cauce original había sido rectificado para poder ampliar los talleres de Liniers del FC Oeste, produciéndose el cruce con el eje del arroyo en el km. 5,694. El ramal, paralelo a la vía principal del F.C. Oeste, finalizaba en la estación Villa Luro, tras recorrer desde su inicio 6,405 metros, estando sobre la calle Virgilio su punto final.

Como hemos visto, la longitud del ramal era de poco más de 6 km., tres de los cuales corrían en tierras pertenecientes al Partido de Gral. San Martín; estaba compuesto por una sola vía, excepción de un tramo de 200 m. Frente a la estación Villa Real y otra pequeña porción frente a Villa Luro, doble diseño en ambos casos, destinados a la realización de maniobras que permitieran la reubicación de las locomotoras, en razón de utilizarse un solo tren para la cobertura total del trayecto; este tren estaba compuesto por un vagón de primera clase, un vagón de segunda y un furgón; dada su corta formación se lo conocía como “el trencito” o “el corto”.

A partir de 1929 y hasta fines de 1931 se puso en servicio un tren que recorría ida y vuelta el trayecto Retiro-Villa Luro en horario vespertino, en el que en razón de tener más coches era conocido como “el largo”.

A nivel de ensayo en 1930 se hizo correr un vehículo similar aun vagón común, en cuyo centro existía, a manera de grupo propulsor, una caldera vertical, contando en sus extremos con los comportamientos de primera y segunda clase; poco tiempo después y hallándose detenido en la estación Villa Luro se incendió, quedando totalmente destruido. El tiempo total del recorrido Saenz Peña-Villa Luro, según horarios, estaba fijado en 10 minutos, habiéndose adicionado otros dos en 1914, tras la habilitación de la parada Ing. Echagüe.

En 1933, junto al Paradero Km. 0,720 se realizaron las pruebas para la señalización automática, instalándose elementos similares a los actualmente utilizados. El ramal fue incrementando el caudal de pasajeros hasta mayo de 1923, fecha en la que el FC Oeste electrifica sus vías, incluyendo el tramo Villa Luro - Versalles; la rapidez de este nuevo sistema gana las preferencias del público en desmedro del BAP. A fines del año 20' la mayor parte de las calles empiezan a pavimentarse y junto con este desarrollo aparecen los colectivos que comienzan a representar una fuerte competencia. Para ir de Villa Real a Liniers ya no hace falta tomar “el trencito” hasta Villa Luro para combinar hacia el punto escogido; algunas, cuando no varias, de las flamantes líneas de colectivos hacen el trayecto en forma directa, con economía de tiempos y de costos.

Sobrevive, agoniza diríamos, el ramal hasta 1938, en que recibe el golpe de gracia que habría de terminar con su existencia.

La misma Av. Gral. Paz, bajo la cual, como hemos visto, se inició el ramal, fue el motivo culminante de su desaparición. La Dirección Nacional de Vialidad realizó el proyecto del trazado de la mencionada avenida, decidiendo que el tramo ente las calles Santa Rosalía (Provincia) y Nogoyá (Capital) corriera bajo nivel; por tal motivo se dirigió al ferrocarril solicitando, por parte de éste la construcción de un puente que permitiera salvar el vacío que generaría el nuevo trazado.

La Dirección del F.C.B.A. al Pacífico, tras realizar un análisis de la suma que demandaría tal construcción y ante la caída de la rentabilidad de la línea resolvió que el importe que debía invertirse no se justificaba, lo que apuró la decisión de levantar el ramal.

Cuando se decide tal clausura el mismo estaba atendido por las locomotoras 2316 y 2318, ambas de fabricación inglesa, las que habían sido puestas en servicio en 1910, en ocasión de la inauguración del ramal.

Los distintos elementos que hacían a la infraestructura (líneas telefónicas y telegráficas, señalización, etc.) fueron levantadas entre 1938 y 1939, según lo establecido por las instrucciones técnicas N° 8/1938 y 9/1939.

Las vías fueron levantadas a partir del km. 0,616, unos 100 metros antes de la primera parada, a partir de 1943, según lo disponía la IT 10/1943.

Los terrenos que ocupaba el trazado quedaron abandonados por largos años y ello sirvió para que en los mismos se crearan numerosas canchas de fútbol, las que congregaban gran cantidad de aficionados, en especial durante los días domingo.

En la década del 50' comenzaron a venderse algunas fracciones y a medida que ello se producía en las mismas se fueron levantando viviendas, lo que dio un nuevo impulso a la zona.

Horacio Callegari
Junta de Estudios Históricos de Tres de Febrero

LA FALSA VÍA MUERTA

Ariel Bernasconi

Introducción

Este trabajo pretende contar la historia del tramo de vía que va de Bartolomé Mitre a Delta, entre 1961 y 1995.

Ya se que alguno preguntará ¿por qué entre esos años, si el ramal estaba clausurado?. Sí, estaba clausurado para el servicio de pasajeros, pero por la única vía que se mantuvo libre circularon trenes hasta el comienzo de la construcción del Tren de la Costa.

El ramal del Bajo

El mencionado ramal tiene sus antecedentes en una concesión del Gobierno Nacional a una empresa llamada Compañía de Ferrocarriles Pobladores, la que al poco tiempo transfirió sus derechos al Ferrocarril Buenos Aires y Rosario, quién en 1891 inauguró una línea férrea de Belgrano a Bartolomé Mitre, en el entonces pueblo de Olivos. Ese mismo año, después de cruzar las vías del Central Argentino y bordear la costa del río, los rieles llegaron a San Isidro y en 1896 concluyó la obra en la Estación Tigre R, la que más adelante sería Delta.¹

Por el ramal circulaban trenes de carga, pero la principal actividad estaba dada por los trenes de pasajeros, especialmente en el verano. Todas las locomotoras eran a vapor y los vagones de carga y coches de pasajeros eran de madera. Recién en 1931 se electrifica el mismo, quedando las locomotoras a vapor encargadas de los cargueros. Ya para esta época el dueño del ramal era el Ferrocarril Central Argentino, hasta que en 1949, luego de la nacionalización de los ferrocarriles británicos, pasó a llamarse Ferrocarril General Bartolomé Mitre.²

Cierre del ramal

Durante la presidencia de Frondizi, surgieron en el país teorías que aconsejaban una reducción de la red ferroviaria argentina, especialmente en los ramales poco rentables. Estos anuncios provocaron serios conflictos con los trabajadores del riel, los que desembocaron en la gran huelga ferroviaria de 1961, que duró 42 días. Pese a todo, muchos ramales se cerraron, entre ellos, el que iba de Mitre a Delta.³

El cierre del ramal fue lamentado por los pobladores y visitantes de la ribera norte del Gran Buenos Aires, en-

tre ellos la escritora Victoria Ocampo, quien en su obra "Adiós al Tren del Bajo", le dedica muy bellas palabras de despedida.⁴ A la vez el autor Juan Carlos Zelaya dice haber fotografiado en 1965 a un tren carguero, que según su opinión, fue el "último tren del bajo"⁵, cosa que no es cierto y pienso demostrar con fuentes en este trabajo.

Es muy común en la gente hablar de "la vía muerta", al referirse al ramal ferroviario clausurado en 1961. Esto es porque parten de la suposición de que la clausura fue total. Y no fue así. Solo se clausuraron los servicios de pasajeros, los que empezaron a terminar en Bartolomé Mitre, pero no ocurrió lo mismo con trenes cargueros que continuaron usando el ramal durante treinta años más, como veremos a continuación.

Trenes a la usina de canal San Fernando

La Central Termoeléctrica Canal San Fernando, fue construida junto a dicho canal, en el actual Partido de Tigre, con el fin de suministrar energía a los trenes eléctricos del servicio Retiro - Tigre "C", inaugurado en 1916. Seguramente se estarán preguntando porque si la usina era para alimentar al ramal "C", estaba junto al ramal "R"; la respuesta es sencilla: fue instalada donde se instaló para poder tomar el agua del Río Luján para sus calderas. En 1931, al electrificarse los ramales a las actuales José León Suárez y Delta, la Central del Canal San Fernando comenzó a enviar energía eléctrica a los tres ramales de ferrocarril.

Para su funcionamiento la usina además de agua, necesitaba carbón importado de Inglaterra, el que se transportaba en tren desde Buenos Aires hasta el Canal San Fernando, por nuestro ramal del bajo, arrastrado por locomotoras a vapor, las que convivieron en las vías con los marrones trenes eléctricos que cubrían el servicio entre Retiro y Delta hasta 1961.

Al cerrarse el ramal, la Central Termoeléctrica Canal San Fernando continuó funcionando para abastecer de energía al resto de la red, por lo que los trenes con carbón y materiales debieron seguir atravesando las estaciones Borges, Anchorena, Las Barrancas, San Isidro "R", Punta Chica, San Fernando "R" y luego de cruzar el puente giratorio del canal, llegaban a Canal San Fernando, donde también había pequeñas vaporeras para

efectuar maniobras dentro de la usina. Ya para esta época, en algunas oportunidades estos trenes eran conducidos por locomotoras diesel Gaia, que por su menor peso eran las ideales para el ramal.⁶

Efectivamente uno de estos trenes destinados a ir y volver a Canal San Fernando fue el que fotografió Zelaya en Punta Chica ese día de junio de 1965, pero el error de su trabajo es el decir que fue el último, puesto que la usina fue desactivada recién el 4 de agosto de 1974 y hasta ese día pasaron trenes con carbón. Durante los siguientes cuatro años pasaron trenes con el material desguazado de las instalaciones desafectadas.⁷ En 1976 una de las locomotoras a vapor que prestaba servicios de maniobras en Canal San Fernando, la n° 84, participó en la filmación de una película con Pipo Pescador, en la Estación Punta Chica. Tiempo después fue desguazada en Victoria, ¿tan mal habrá actuado?⁸

Locomotoras de ASTARSA

Pero el cierre de la Central Termoeléctrica Canal San Fernando no significó que dejaran de pasar trenes por la única vía libre del ramal. Puesto que desde 1942, en Tigre funcionaban los Astilleros Argentinos Río de la Plata, mas conocidos como ASTARSA. Esta empresa ubicada junto al Río Luján, no sólo se dedicaba a los barcos, desde 1954 reparó locomotoras a vapor de la Empresa Ferrocarriles del Estado Argentino, las que llegaban por el ramal a Delta y entraban a los astilleros por un desvío construido en Canal San Fernando.⁹

Al comenzar los años 60, se firmó un contrato entre el estado y Astarsa, para que en Tigre se repararan y modernizaran locomotoras Werkspoor de los ferrocarriles San Martín y Belgrano, las que llegaban a la planta por la vía recién clausurada al servicio de pasajeros, claro que las del Belgrano lo hacían luego de colocarles bogies de trocha ancha. En 1963 se terminó de reparar la primera locomotora diesel en el astillero, la que luego fue probada entre Delta y Mitre. Además de las Werkspoor holandesas, en Astarsa se repararon locomotoras francesas marca Alsthom del Ferrocarril Roca, las que se convirtieron en las locomotoras mas grandes que circularon por el ramal.¹⁰

Pero la mayor gloria de Astarsa fue el convenio con General Motors, a raíz del cual se construyeron en dichos astilleros 219 locomotoras G22/GT22, para todos los ferrocarriles de nuestro país. El acuerdo indicaba que la empresa norteamericana se encargaría de los motores, mientras todo el resto de la máquina era de industria nacional. Estas locomotoras argentinas, las más potentes de nuestros ferrocarriles se construyeron entre 1976 y 1988, las que a medida que se terminaban recorrían la vía del tren del bajo hasta Mitre y de ahí al ferrocarril al que estaban asignadas. En su recorrido hacían sonar su silbato para advertir a los automovilistas y peatones, a no contar el ramal con barreras du-

rante esos años.

El nivel tecnológico de Astarsa era un orgullo para nuestra industria, a tal punto que entre 1991 y 1992 se construyeron también locomotoras para exportar a Sudáfrica e Irán.¹¹

Cochemotor liviano Materfer

La planta industrial de Materfer, en Córdoba, construyó en 1985 un pequeño cochemotor bicabina, al que llamaron CML1. Inmediatamente comenzaron las pruebas del nuevo vehículo en distintos ferrocarriles y una de las mismas se realizó en el ramal Delta - Mitre, entre octubre y diciembre de 1985.¹²

Pese a que las pruebas del cochemotor fueron breves y al mismo lo llevaron a los alrededores de Rosario, la presencia de un tren de pasajeros entre yuyos y usurpaciones, alimentó las esperanzas de la gente de volver a viajar en tren junto al río y la barranca.

El Tren de la Costa

Ya en julio de 1989 se hablaba de un convenio entre Ferrocarriles Argentinos, la Provincia de Buenos Aires y los intendentes de la zona, para rehabilitar el servicio de pasajeros en el ramal a Delta¹³, pero habían sido tantas las promesas que ya nadie las creía, mientras tanto seguíamos caminando por la vía. En septiembre de 1990 los diarios comentan la adjudicación del ramal a la Sociedad Comercial del Plata¹⁴, comandada por la familia Soldati, pero el comienzo de las obras se demoraron y el terreno de la vía se deterioraba cada vez mas al disminuir el tráfico de locomotoras de Astarsa. Recién a comienzos de 1992 se empieza a limpiar y cercar el terreno¹⁵, a tal punto que al caminar con mi amigo Carlos por la vía, fuimos desalojados de varias estaciones por personal de vigilancia, sería mi última caminata por esa vía.

El gran error a la hora de reconstruir el ramal fue el cambio de la trocha ancha por la media, lo que privó al pasajero la posibilidad de llegar a Retiro sin necesidad de transbordar en Mitre, cruzando ese gigantesco puente peatonal sobre Maipú, por el que tendrían que cruzar trenes y no personas. Además la falta de conexión entre el Tren de la Costa y el resto de la red ferroviaria, dio el golpe de gracia a industrias como Astarsa, que debió entrar y sacar por camión a las últimas locomotoras que reparó, elevando los costos y restándole posibilidades de competir.

La vieja usina se transformó en los talleres de la nueva empresa, a donde llegaron los primeros coches eléctricos españoles, (tranvías disfrazados de tren), el 30 de noviembre de 1994¹⁶. Finalmente el 20 de abril de 1995 se inauguró el servicio de pasajeros de Tren de la Costa.¹⁷

Conclusión

Entre 1961 y 1995, no circularon trenes de pasajeros

entre Mitre y Delta. Esto no quiso decir que la vía quedara “muerta”, como muchos la llamaron. Puesto que desde 1961 a 1978 pasaron los trenes con destino a la usina, entre 1961 y 1992 lo hicieron las locomotoras hacia o desde Astarsa, se filmaron películas con vaporeras andando, se probaron zorras, cochemotores y locomotoras.

Había todavía algo de vida, pero todo parecía muerto. Las estaciones se deterioraban por el no uso o por el uso indebido, las barreras y señales dejaron de funcionar por la muy escasa presencia de trenes, el pasto y la maleza invadieron las vías, también hubo casas y comercios que invadieron la vía que no se usaba, quedando solo libre una vía, la única vía que le dio algo de vida a lo que muchos creían muerto.

Nunca hubo un último tren del bajo, siempre pasó otro y cuando pasaron los últimos a Astarsa, comenzaron a pasar los primeros de la construcción del Tren de La Costa. Muchas veces una vía es como la vida, muchos mueren, muchos nacen, siempre hay vida.

Bibliografía general

Arcas, Marcelo y García, Sergio. *Cochemotores: La Experiencia del Central / Mitre*. En Todo Trenes, n° 13, agosto de 2000. Bernasconi Ariel. En Vicente López, *Todo sobre Rieles*. El Talar, s/e, 2002.

Campbell, Ricardo. *General Motors en Argentina*. En Ferroclub, n° 25, diciembre de 1997.

Campbell, Ricardo y Waddell, Jorge. *Werkspoor*. En Ferroclub, n° 28, agosto de 2001.

Ocampo, Victoria. *Adiós al Tren del Bajo*. En Beccar, su Historia en la Historia, Boletín n° 1. Beccar, Instituto de Investigaciones Históricas de Beccar, 1998.

Stones, H.R. *British Railways in Argentina*. Bs.As, Fundación Museo Ferroviario, 1993.

Zelaya, Juan Carlos. *El Último Tren del Bajo*. En Beccar, su Historia en la Historia, Boletín n° 1. Beccar, Instituto de Investigaciones Históricas de Beccar, 1998.

Publicaciones gubernamentales

Dirección General de Ferrocarriles. *Leyes, Contratos y Resoluciones referidas a los Ferrocarriles y Tranvías a Tracción Mecánica de la República Argentina. Tomo 6°*. Bs.As, Ministerio de Obras Públicas, 1911.

Municipalidad de Vicente López. *Boletín Municipal, 1925*. Vicente López, Municipalidad de Vicente López, 1925.

Publicaciones empresariales

Astarsa, en La Industria Ferroviaria Argentina. Año 1968. Bs. As, Cámara de Industriales Ferroviarios, 1968.

Ferrocarriles Argentinos. Expediente sobre desafeción y levantamiento de la Usina de Canal San Fernando. 1974-1978.

Fuentes periodísticas

La Prensa, 2 de julio de 1989.

La Nación, 12 de septiembre de 1990.

Clarín, 30 de noviembre de 1994.

Rieles, año 3, n° 17, mayo de 1995.

Todo Trenes, n° 18, junio de 2002.

Fuentes escritas

Carta escrita por el Sr. Andrés Ficara el 2 de septiembre de

1987.

Carta del Sr. Andrés Ficara del 5 de julio de 1988.

Carta del Sr. Andrés Ficara del 15 de septiembre de 1992.

Agradecimientos

Al Dr. Jorge Waddell, al Dr. Manuel Guillermo León, al Prof. Carlos Fígoli, al Sr. Ricardo Campbell, al Sr. Carlos González Amor, al Sr. Andrés Ficara al Sr. Carlos Suevo, al personal de la Fundación Museo Ferroviario y muy especialmente a mi esposa Andrea Fabiana Insaurralde de Bernasconi.

Notas

1. Véase Dirección General de Ferrocarriles. Leyes, Contratos y Resoluciones referidas a los Ferrocarriles y Tranvías a Tracción Mecánica de la República Argentina. Tomo 6°. Bs.As, Ministerio de Obras Públicas, 1911.

2. Véase Bernasconi Ariel. En Vicente López. Todo sobre Rieles. El Talar, s/e, 2002.

3. Carta escrita por el Sr. Andrés Ficara el 2 de septiembre de 1987.

4. Véase Ocampo, Victoria. Adiós al Tren del Bajo. En Beccar, su Historia en la Historia, Boletín n° 1. Beccar, Instituto de Investigaciones Históricas de Beccar, 1998.

5. Véase Zelaya, Juan Carlos. El Último Tren del Bajo. En Beccar, su Historia en la Historia, Boletín n° 1. Beccar, Instituto de Investigaciones Históricas de Beccar, 1998.

6. Véase Bernasconi Ariel. Ob.cit.

7. Ferrocarriles Argentinos. Expediente sobre desafeción y levantamiento de la Usina de Canal San Fernando. 1974-1978.

8. Carta del Sr. Andrés Ficara del 5 de julio de 1988.

9. Véase Astarsa, en La Industria Ferroviaria Argentina. Año 1968. Bs.As, Cámara de Industriales Ferroviarios, 1968.

10. Véase Campbell, Ricardo y Waddell, Jorge. Werkspoor. En Ferroclub, n° 28, agosto de 2001.

11. Véase Campbell, Ricardo. General Motors en Argentina. En Ferroclub, n° 25, diciembre de 1997.

12. Véase Arcas, Marcelo y García, Sergio. Cochemotores: La Experiencia del Central / Mitre. En Todo Trenes, n° 13, agosto de 2000.

13. La Prensa, 2 de julio de 1989.

14. La Nación, 12 de septiembre de 1990.

15. Carta del Sr. Andrés Ficara del 15 de septiembre de 1992.

16. Clarín, 30 de noviembre de 1994.

17. Rieles, año 3, n° 17, mayo de 1995.

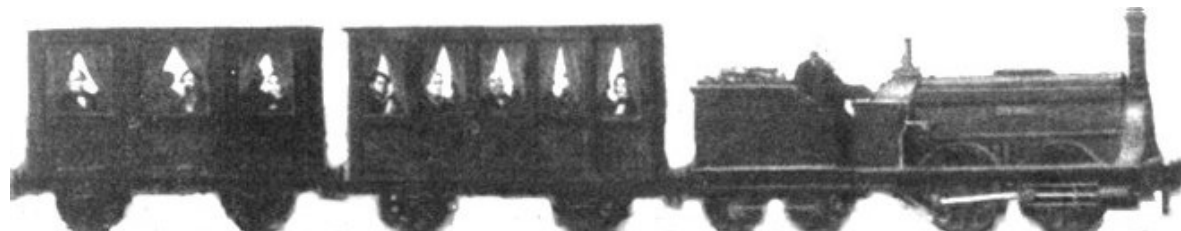
Ariel Bernasconi.

**Miembro de la Comisión de Historia del Talar,
Secretario del Instituto Histórico de
Vicente López.**

SANTIAGO DABOVE

El escritor Santiago Dabove (1889-1951) integró el círculo intelectual que rodeaba a ese personaje genial e inclasificable que se llamó Macedonio Fernández. Las tertulias que organizaban los Dabove en la casa de la calle Brown forman parte del pasado cultural moronense. A fines de los años Veinte y principio de los Treinta, Santiago y Julio César Dabove recibían a Jorge Luis Borges, Ulises Petit de Murat, Xul Solar y Enrique Fernández Latour, con quienes discutían sobre literatura y filosofía hasta el amanecer, y escuchaban entre respetuosos y divertidos las ocurrencias de Macedonio.

El relato que presentamos a continuación pertenece a *La muerte y su traje*, único libro publicado por Santiago Dabove, editado en agosto de 1961.



EL TREN

El tren era el de todos los días a la tardecita, pero venía moroso, como sensible al paisaje.

Yo iba a comprar algo por encargo de mi madre. Era suave el momento, como si el rodar fuera cariño en los lúbricos rieles. Subí, y me puse a atrapar el recuerdo más antiguo, el primero de mi vida. El tren se retardaba tanto que encontré en mi memoria un olor maternal : leche calentada, alcohol encendido. Esto hasta la primera parada : Haedo. Después recordé mis juegos pueriles y ya iba hacia la adolescencia cuando Ramos Mejía me ofreció una calle asombroso y romántica, con su niña dispuesta al noviazgo. Allí me casé, después de visitar y conocer a sus padres y el patio de su casa, casi andaluz. Ya salíamos de la iglesia del pueblo, cuando oí la campana ; el tren proseguía el viaje. Me despedí, y como soy muy ágil, lo alcancé. Fui a dar a Ciudadela donde mis esfuerzos querían horadar un pasado quizá imposible de resucitar en el recuerdo.

El jefe de la estación, que era amigo, acudió para decirme que aguardara buenas nuevas, pues mi esposa me enviaba un telegrama anunciándolas. Yo pugnaba por encontrar un terror infantil (pues los tuve), que fuera anterior al recuerdo de la leche calentada y del alcohol. En eso llegamos a Liniers. Allí, en esa parada tan abundante en tiempo presente que ofrece el ferrocarril Oeste, pude ser alcanzado por mi esposa que traía los mellizos vestidos con ropas caseras. Bajamos y, en una de las resplandecientes tiendas que tiene Liniers, los proveíamos de ropas standard para elegantes y también de buenas carteras de escolares y libros. Enseguida alcanzamos el mismo tren en que íbamos y que se había demorado mucho, porque antes había otro tren descargando leche. Mi mujer se quedó en Liniers, pero ya en el tren, gustaba de ver a mis hijos tan floridos y robustos hablando de foot-ball y haciendo los chistes que la juventud cree inaugurar. Pero en Flores me aguardaba lo inconcebible ; una demora por un choque de vagones y un accidente en un paso a nivel. El jefe de la estación de Liniers, que me conocía, se puso en comunicación telegráfica con el de Flores. Me anunciaban malas noticias. Mi mujer había muerto, y el cortejo fúnebre trataría de alcanzar el tren que estaba detenido en esta última estación. Me bajé atribulado, sin poder enterar de nada a mis hijos, a quienes había mandado adelante para que bajaran en Caballito, donde estaba la escuela.

En compañía de unos parientes y allegados, enterramos a mi mujer en el cementerio de Flores, y una sencilla cruz de hierro nombra e indica el lugar de su detención invisible. Cuando volvimos a Flores, todavía encontramos el tren que nos acompañara en tan felices y aciagas andanzas. Me despedí en el Once de mis parientes políticos y, pensando en mis pobres chicos huérfanos y en mi esposa difunta, fui como sonámbulo a la Compañía de Seguros, donde trabajaba. No encontré el lugar.

Preguntando a los más ancianos de las inmediaciones, me enteré que habían demolido hacía tiempo la casa de la Compañía de Seguros. En su lugar se erigía un edificio de veinticinco pisos. Me dijeron que era un ministerio donde todo era inseguridad, desde los empleos hasta los decretos. Me metí en un ascensor, y ya en el piso veinticinco busqué furioso una ventana y me arrojé a la calle. Fui a dar al follaje de un árbol coposo, de hojas y ramas como de higuera algodónada. Mi carne, que ya se iba a estrellar, se dispersó en recuerdos. La bandada de recuerdos, junto con mi cuerpo, llegó hasta mi madre. “¿A que no recordaste lo que te encargué?”, dijo mi madre, al tiempo que hacía un ademán de amenaza cómica: “Tienes cabeza de pájaro”