

HISTORIA FERROVIARIA I

HISTORIA FERROVIARIA I

Esta obra reúne artículos que abordan la historia ferroviaria desde distintas miradas: socioeconómica, técnica, estratégico-geográfica y patrimonial. Es una compilación de trabajos de investigación de diversos autores, que han sido publicados en la Revista de Historia Bonaerense del Instituto y Archivo Histórico Municipal de Morón.

2012

Asociación de Amigos y Amigas
del Instituto y Archivo Histórico Municipal de Morón

ÍNDICE

Prólogo.....	1
El Patrimonio Ferroviario Bonaerense. Algunas consideraciones sobre su valoración e importancia. Jorge Tartarini.....	3
Historia oral. Ser Ferroviario. Graciela Saez.....	9
El Ferrocarril del Oeste. Pensado para la campaña, demorado en la ciudad. Jorge Schvarzer y Teresita Gómez.....	23
Tierras y Ferrocarril. Un plan de colonización agrícola en la extensión del Ferrocarril Oeste. Viviana C. Barry.....	33
Los Ferrocarriles del Estado llegan a Buenos Aires. Elena Salerno.....	45
La incidencia del ferrocarril en la urbanización temprana de los partidos del oeste del Gran Buenos Aires (1859-1870). Carlos María Birocco.....	53
El trazado del Ferrocarril del Oeste: del paisaje natural al paisaje cultural. Luis Claudio Cacciatore.....	67
El Desmembramiento del Transporte Ferroviario en el sur de la Provincia de Buenos Aires. El caso del Partido de Coronel Rosales. Ariel Ramírez.....	79
El Proyecto sobre ferrocarriles económicos y transversales de Eduardo Depietri. Alicia Prado de Gastellú.....	89
¿Mujeres en el Ferrocarril?. Mariela Canali.....	99
Los Talleres Ferroviarios en la geografía del barrio de Liniers. Susana Boragno.....	109
El Ferrocarril Oeste en el Partido de 9 de Julio. Junta de Estudios Históricos de 9 de Julio. Compaginadora: Gloria Luz Tapia.....	115
El primer tren y el primer telégrafo. Ariel Sar.....	123
El encuentro de Goyena y Groussac en el tren de Morón a Buenos Aires. Alberto Mario Sibileau.....	129
Estación Patricios, empalme de la resistencia. Mabel Hayes, Inés Hayes, Miguel A. Domínguez, Alejandra Arosteguy y Juan M. Díez Tetamanti.....	135
Los hindúes del ferrocarril. Roberto Conde.....	143
Vivir en "Versalles". Hebe Clementi.....	147
"Los caminos de Fierro" llegan a Tornquist. Juan Carlos Molteni.....	155
Olavarría. Una linda historia de trenes. Aurora Alonso de Rocha.....	161
Entrevistas.....	165

PRÓLOGO

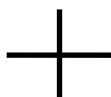
Tal vez la llegada del tren, con todo lo que conlleva, ha constituido para los pueblos uno de los impactos más fuertes en el proceso histórico de los últimos 150 años. Eso sucedió en la Argentina a partir de 1857, cuando el ferrocarril abrió nuevos recorridos en el inmenso territorio nacional, causando profundas transformaciones. Ya desde el tendido de rieles se produjo 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 hitos del novedoso “camino de fierro” se constituyeron en cada pueblo o ciudad, en la puerta de arribo y partida, tanto de viajeros y mercancías como de proyectos y novedades. Las poblaciones tampoco volverían a ser las mismas y a lo largo del tiempo cada comunidad fue modificando su vida cotidiana en torno a los andenes de la estación, los vagones, los talleres, y sobre todo a sus protagonistas: los ferroviarios. Así se fueron construyendo nuevos imaginarios e identidades hasta constituir una verdadera “cultura ferroviaria”.

La historia ferroviaria ofrece un amplio campo de investigación. Muchas son las miradas que pueden dirigirse hacia este interesante objeto de estudio: desde lo socio económico, lo técnico, lo estratégico-geográfico o lo cultural. La documentación existente parece inagotable, al igual que las posibilidades de abordaje. A las fuentes escritas se suma un rico entramado de memorias que constituyen un valioso patrimonio intangible, en el que confluyen los relatos de todos aquellos que han compartido o vivido experiencias relacionadas con el ferrocarril.

El contenido de esta publicación, incluye variadas miradas sobre esta temática y convoca al análisis y la reflexión sobre este poderoso medio de transporte, cuya problemática nos alcanza muy fuertemente como sociedad.

Entendemos que en la actualidad, cuando son absolutamente necesarios la modernización del sistema, la reactivación de los antiguos ramales y una gestión que garantice la comodidad y la seguridad de los pasajeros, el hecho de preservar el patrimonio, la historia y la memoria ferroviarios contribuirá a que la sociedad revalorice la experiencia pasada y participe activamente en su defensa y conservación.

Graciela Saez
Directora del Instituto y Archivo Histórico
Municipal de Morón



El patrimonio ferroviario bonaerense

Algunas consideraciones sobre su valoración e importancia

Jorge Tartarini



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

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 para llegar 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 sólo 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 ferroporuarios, causaron impactos limitando, cercenando y alzando barreras en la expansión de las ciudades.

Primero 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, se entiende que el resultado haya sido que la red ferroviaria detuvieran su crecimiento -que había superado los 44.000 km de rieles en todo el país- hacia 1958, comenzando incluso a ser desactivados ramales que abastecían importantes zonas de la provincia. 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



Estación Arrecifes



Estación Derqui



Estación Río Tala



Estación Baradero



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

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 reflejaban el desarrollo industrial ferroviario alcanzado por los principales países proveedores, como el caso de Gran Bretaña en un primer plano casi excluyente, 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. 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). Integradas 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 y viaductos.



Estación Retiro, 2010

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 neorenacentistas, 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 a fines del siglo XIX se prolongó durante varias décadas del siglo XX, modificando no sólo la apariencia de las terminales sino la de los edificios menores del sistema, esto es, estaciones 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 acrecentarían 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 sólo 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 sólo 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 las 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, especialista en Preservación del
Patrimonio Urbano Arquitectónico. Investigador del CONICET
Miembro de la Com. Nac. de Muestras y
de Monumentos y Lugares Históricos.

Ser ferroviario

Graciela Saez



*Yo era maquinista... El día que me
jubilé me fui a despedir de la máquina,
la besé y me fui llorando a casa
... Sigo enamorado de los ferrocarriles."*

David Oscar Pets
90 años, ferroviario

El poder de la memoria

Sin duda, el ferrocarril constituye una de las invenciones más contundentes de la modernidad. La fuerza arrolladora de una locomotora, que es capaz de arrastrar vagones de pasajeros, ganado y pesadísimas cargas, sigue siendo un símbolo de potencia, a pesar del paso del tiempo. Si a ello agregamos la estructura edilicia que acompaña desde sus inicios el complejo ferroviario: estaciones, talleres, depósitos, tanques de agua o barrios ferroviarios, todo es de un enorme peso material. Pero si analizamos la situación actual de los ferrocarriles y las estaciones en nuestra provincia y en la Argentina en general, comprobaremos que esa imagen contrasta con el estado de abandono y deterioro en que se encuentran: servicios que han desaparecido, líneas que ya no circulan, estaciones y talleres abandonados, material rodante desmantelado, áreas ferroviarias que semejan verdaderos cementerios.

Ante este patrimonio material tan deteriorado, se nos presenta su contraparte, el patrimonio intangible, sostenido por un fuerte imaginario social, que se basa en una historia común que se transmite de generación en generación. Así, la memoria que parecería el más efímero de los testimonios del pasado, se hace fuerte con el relato y las vivencias de los protagonistas del “mundo ferroviario”.

La memoria da vida, da voz a objetos y construcciones, por eso recuperarla y trasmitirla es la mejor forma de despertar el interés por el patrimonio material y de lograr la decisión de conservarlo mediante políticas concretas. Por ese motivo en el Instituto y Archivo Histórico Municipal de Morón hemos encarado un relevamiento permanente de testimonios orales relacionados con el ferrocarril.¹

Teniendo en cuenta el amplio abanico de posibilidades con que puede encararse una investigación sobre el patrimonio intangible ferroviario, hemos seleccionado en este caso los testimonios de antiguos trabajadores del ferrocarril y de sus familias para centrar nuestro análisis en el grado de identificación que tuvieron con la empresa y



Ferrovianos en los Talleres de Haedo

entre sí. La vivencia de cada uno de ellos permite reconstruir una red de relaciones laborales y sociales que sólo la entrevista puede reproducir como fuente histórica.

La historia del ferrocarril y su mundo pueden encararse desde las más diversas miradas: económica, social, técnica, geopolítica, entre tantas otras, pero la historia oral, que registra la memoria de los protagonistas, nos aporta la rica experiencia de los actores sociales que no aparece en la historia "oficial" de los ferrocarriles. Adquieren así presencia histórica las mentalidades, los sentimientos, las percepciones, de quienes formaron parte de ese universo tan singular.

La memoria es uno de los factores más importantes en la construcción de la identidad de los grupos humanos. En este caso, la pertenencia al ferrocarril marcó a muchas generaciones que se involucraron con él. Cada uno de los relatos aportará una historia individual, que a la vez es parte de una historia común, donde cada entrevistado es y se siente parte de un todo. En cada testimonio existe una elección de lo que se quiere narrar y allí deben buscarse las claves, el sentido de lo que se desea recordar o se cree necesario transmitir. A partir de este registro se va construyendo permanentemente la memoria colectiva.

Las entrevistas, aunque especialmente nostálgicas y anecdóticas en la mayoría de los casos, nos dan la visión de un mundo pasado, que de alguna manera direcciona a la vida de quienes lo evocan, al ser registrado por otros. El hecho de que ese mundo ya no exista y que sus protagonistas vayan desapareciendo justifica especialmente el uso de la historia oral.

El pasado ferroviario es entrañable, por lo que los entrevistados otorgan una significación especial a lo vivido. Para el historiador son tan importantes los hechos concretos que relatan como los modos en que son recordados por ellos. Así van surgiendo temas comunes, sentimientos y visiones coincidentes que constituyen un interesante motivo de análisis y reflexión.

La importancia de ser ferroviario

El ferroviario tiene clara conciencia de la trascendencia que tuvo el ferrocarril como factor de desarrollo en cada una de las poblaciones por las que pasaba, ya fuera grande o pequeña, y la importancia que cada trabajador tenía desde su función.

*"El que era ferroviario se sentía un tipo importante... Él íntimamente se sentía importante porque el ferrocarril era una cosa importante."*²

La condición emblemática y de referente que adquirieron por su inserción en la comunidad también les era dada por la cantidad de servicios que prestaban.

*"Mi papá y mi mamá eran guardabarreras en Gowland... la estación era todo. Estaba la estación y la barrera, el destacamento policial y al frente había un almacén de ramos generales. Eso era el pueblito."*³

Se recuerda la animación que provocaba en el entorno de cada estación la presencia de ferroviarios y pasajeros. Fondas, hoteles, plazas pobladas de gente y el espacio de encuentro social que constituía el andén son evocados por todos como parte de una época floreciente y mejor.

*"Yo le hablo de la estación de mi pueblo, Mechita. Era el lugar de sociabilidad de los jóvenes. Se hacía la vuelta del perro como en la plaza. Era algo precioso. Porque todos iban a ver cuáles eran las últimas novedades, estaba el diario, el del correo, iba la gente a pasear... se conocían entre ellos."*⁴

La vida bullía en torno a las estaciones y los talleres, ya que las fábricas se habían instalado en su radio de influencia. En la memoria de la gente está el recuerdo del silbato del tren de carga y también el de las fábricas que de alguna manera pautaban la vida de la comunidad.

*"En Haedo, trabajábamos lo mínimo 3000 personas. A eso se sumaban los obreros de La Cantábrica. Los días de cobro se formaba a la salida de la fábrica, muy cerca de los Talleres ferroviarios, una especie de feria donde se vendía toda clase de cosas...Había plata...porque había trabajo."*⁵

Donde hubo talleres o estaciones actualmente desactivados ha quedado un sentimiento de pérdida, de decadencia, que marcó a muchas poblaciones.

*"En Santa Lucía, en la década del 50 cuando estaban los Talleres, había 5000 habitantes...Si usted se enfermaba, por ejemplo, aquí tenía varias farmacias. Cuando levantaron los talleres del Central Córdoba, y después los trenes de pasajeros, el pueblo se murió... Ahora para comprar un remedio hay que ir a San Pedro."*⁶

Existe un orgullo muy grande de pertenecer al ferrocarril, con una alta conciencia de la responsabilidad que implicaba cada función dentro de la empresa. Era un enjambre de trabajadores que conjugaban especialidades, talento y esfuerzo para que el sistema funcionara. En las entrevistas siempre aparecen claramente diferenciados los oficios, resaltándose la función del maquinista como la más importante de todas.

*"Mi papá era maquinista, iba de traje y chaleco a trabajar...Había un respeto especial por los maquinistas. Tenían muy buenos sueldos, más que los jefes de Estación."*⁷

*"Los hijos de los maquinistas eran los únicos que estudiaban de médicos, de ingenieros,...tenían servicio doméstico. El maquinista era un señor."*⁸

Algunos oficios estaban más interrelacionados que otros con la comunidad, como el jefe de estación, el telegrafista o el guardabarrera. La jerarquía del jefe de estación era muy considerada en la sociedad, e iba ganando autoridad con el tiempo y la



David Oscar Pets y compañeros ferroviarios

experiencia. También el guardabarrera era una especie de guardián de la comunidad, y por la cercanía con los peatones, se convertía en parte de ella. Incluso era elegido para apadrinar a los recién nacidos. Formaba parte de la vida cotidiana del barrio al cual estaba totalmente integrado.

La memoria del oficio se conserva nítidamente. Los entrevistados recuerdan cada detalle de su trabajo. Las tareas estaban regladas por un manual preciso, que determinaba las funciones de cada trabajador. Esa especialización creaba un sentido de responsabilidad que determinaba que cada uno se sintiera parte de un engranaje que funcionaba con el aporte y el conocimiento de todos.

*"Los maquinistas venían con el reglamento bajo el brazo, entonces yo tenía que aprender todas las leyes, lo que se podía y lo que no se podía hacer."*⁹

Existía un especial interés por hacer bien el trabajo:

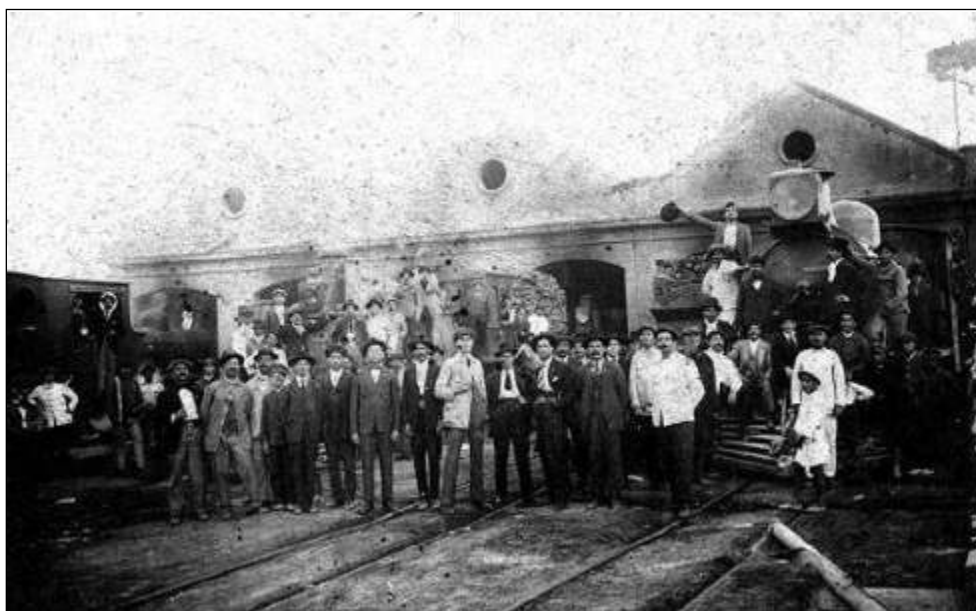
*"A mí me gustaba, entonces hacía todo lo posible por aprender."*¹⁰

Hay un sentimiento de solidaridad, de compañerismo, que aflora en las entrevistas:

*"Yo no me sentía superior a nadie. Pero desde ya que era una categoría ser maquinista, pero para mí éramos todos parejos. Nosotros con los compañeros nos llamábamos socios. Y después cada uno sabía su trabajo y entonces no había problemas."*¹¹

En ese sentido hay una clara diferenciación entre pasado y presente:

"Antes todos eran ferroviarios. Donde se cruzaban en la calle: ¡Hola compañero! Porque la palabra compañeros era de los ferroviarios. No había un ferroviario que usted no le dijera compañero. Si no le decía compañero se ofendían... Le faltaba el respeto si no le decía... Todos éramos ferroviarios: el jefe de estación que me veía, el maquinista..."





Después del año 90 cuando privatizaron los ferrocarriles, les hicieron un lavado de cerebro y ya no eran más..."¹²

Este sentimiento de compañerismo se pone de manifiesto cuando evocan las grandes huelgas en un gremio especialmente combativo como el de los ferroviarios. Los testimonios se refieren a las reivindicaciones, a las conquistas logradas, a la solidaridad entre compañeros cuando la persecución a los dirigentes, y a un espíritu de cuerpo que los mantenía unidos en sus luchas:

"Nos poníamos todos de acuerdo y no trabajaba nadie. Porque el que trabajaba era 'carnero'. Nosotros nunca... en el tiempo que estuve yo, no hubo ningún 'carnero'. Todos igual, todos de huelga."¹³

Entrar al ferrocarril

Ingresar al ferrocarril era la aspiración de una población, entre la que se encontraba una gran masa de inmigrantes. De hecho, el primer trabajo de muchos de ellos fue en el ferrocarril, en las tareas que exigían mayor riesgo y sacrificio.

"Papá vino de Italia en un buque de carga como inmigrante, contratado

para trabajar acá en la Argentina... Para el ferrocarril que los ingleses hacían en Santa Fe para llegar a La Forestal... Los ingleses contrataban mano de obra de todo el mundo."¹⁴

De los miles de inmigrantes que llegaron a nuestro país con contratos para trabajar en el ferrocarril, muchos pasaron después a trabajar regularmente en la empresa convirtiéndose en ferroviarios. Ese era el sueño dorado de cualquier inmigrante, según los testimonios. Los motivos principales eran la seguridad laboral y económica, el prestigio y los numerosos beneficios que acarrearaba "ser ferroviario". Se daba prioridad en el ingreso a los hijos o parientes de ferroviarios, por lo que en algunas familias todos lo eran.

"Todos los que vinieron a vivir acá eran del (Ferrocarril) Sarmiento...Se hacía una lista y todos los que querían entrar en esa lista tenían que ser hijos de ferroviarios, no cualquiera. Claro, porque los ferrocarriles siempre fueron como una familia, los que eran maquinistas, motorman



Colonia ferroviaria, Mechita, 2005

o fogoneros se iban pasando la profesión, el oficio, de padres a hijos. Por eso mi abuelo, mi padre y yo, los tres fuimos ferroviarios, y mi nieto quiere ser maquinista, pobre, pero cuando quiera ser maquinista no va a haber más trenes."¹⁵

Las fuentes orales nos informan que la mayoría de los entrevistados tiene ascendencia ferroviaria, y que desde la infancia su núcleo familiar manifestaba el anhelo de que sus miembros ingresaran a la empresa.

Blanca— "Mi esposo era administrativo acá en Haedo, entró a los 16 años, cuando estaban los ingleses. Mi suegro fue inspector de máquinas y el abuelo era maquinista.

M— ¿Entraban al ferrocarril porque tenían familiares?

Palacios— Siempre se les daba una preferencia para ingresar, tal es así, que si fallecía un ferroviario, a la esposa le daban un cargo, un puesto."¹⁶

La posibilidad de ascenso era un factor determinante. Mejorar dentro del escalafón, obteniendo un mejor puesto y el consiguiente aumento salarial, era algo posible y eso daba seguridad y la convicción de que con esfuerzo se podía progresar dentro de la empresa.

*"Entré como aspirante en el '39 y después llegué a foguista, en el '40. Después en el '46 me recibí de maquinista hasta que me jubilé. Anduve del año '39 hasta el '55 con máquinas a vapor, y del '55 en adelante con máquinas Diesel eléctricas o coches Fiat... Había que dar muchos exámenes. Tuve que dar un examen cuando me anoté en el ferrocarril. Porque tomaban a los hijos de los ferroviarios. Tenían edades entre 18 y 23 años y medio. En el primer examen nos tomaban las cuatro operaciones, un dictado y la caligrafía y ortografía, y también consideraban la presencia de la persona. La revisión médica era muy exigente: los ojos, el corazón...la altura. Al año otro examen también ya más exigente...había que saber cómo se armaba una caldera."*¹⁷

Los beneficios de ser ferroviario

Las entrevistas nos informan sobre los innumerables beneficios que implicaba pertenecer al ferrocarril.

*"Yo siempre decía... En Rufino había muchos ferroviarios porque era un taller muy grande. Y eran muy bien vistos, por lo menos ahí donde vivía yo... sería por el sueldo. Era un taller de máquinas, en aquel entonces era una estación muy importante. Además mis hermanos, mis cuñados, todos eran ferroviarios. El ferrocarril les daba casas, muy lindas. A los ferroviarios que venían de afuera les daban unos chalecos hermosos, a dos aguas. Y venía mucha gente de afuera, a trabajar a los talleres. Y eran bien vistos... Yo siempre decía "Si no me caso con un ferroviario, no me caso."*¹⁸

*"El ferroviario era un tipo de mucho crédito porque era seguro el dinero que cobraba. Se sabía que el 30 cobraban los de la Unión Ferroviaria, y que el día 7 cobraba La Fraternidad. Y sabías que ese día la plata la tenías... Por algo los padres querían que las hijas se casaran con un ferroviario o con un bancario."*¹⁹

Palacios — "¿Sabe en qué se notaba la importancia del ferrocarril en Haedo? En que todos tenían su trabajo en el Ferrocarril. Los almaceneros les fiaban, se usaba la libreta en ese tiempo, no había problema, el ferroviario tenía crédito en todos lados. Blanca — "Cuando yo era chica decían: 'Buscate un novio ferroviario,



porque te parás para toda la vida'."

Rosa – "Hablar de un ferroviario era una cosa de lujo."

Palacios – "Eran los únicos que tenían jubilación, un bancario y un ferroviario, les decían 'nena, es un buen partido'."

*Rosa – "Mi hija me dijo 'Estoy con un ferroviario'. 'Qué suerte' le dije yo."*²⁰

Entre los beneficios que tenían los ferroviarios, uno de los más importantes era el acceso a la vivienda mediante préstamos hipotecarios.

*"Se compró la casa por el 'Hogar Ferroviario' que era un ente que financiaba a todos los empleados, les daba a veinte a treinta años a pagar, le daban la casa y se lo descontaban del sueldo."*²¹

Por otra parte, la empresa proveía de vivienda a muchos de sus trabajadores de acuerdo al oficio que desempeñaran. El testimonio que sigue corresponde a una mujer guardabarrera.

*"La casa nos la daba el ferrocarril, no me cobraba alquiler. Era una casa linda, después cuando me casé me hicieron otra pieza, y después como era medio chica me hicieron otra pieza más... tenía el dormitorio, un comedor grande, en el comedor había una cocina económica, entonces yo echaba la leña, en el invierno tenía fuego todo el día si quería."*²²

En torno a muchos centros ferroviarios se crearon barrios donde sentaron sus raíces las familias de los trabajadores. El hecho de desarrollar sus vidas en la proximidad del lugar de trabajo y de los compañeros, potenció aún más el sentido de pertenencia de quienes compartían ese espacio de convivencia.

Las entrevistas también arrojan gran cantidad de relatos relacionados con la vida cotidiana de estos lugares, las reuniones sociales, los festejos. Incluso puede decirse que la fuerte identidad de estos núcleos barriales tenía de alguna manera al resto de los vecinos que aunque no fueran ferroviarios, se integraban a muchas de las actividades organizadas por ellos.

Impulsada por los ingleses, cada línea férrea desde sus comienzos fundó distintos

clubes, centros recreativos y sociales donde se producía la integración de los empleados. Es sabido que la mayoría de las más importantes instituciones deportivas actuales tienen su origen en aquellos emprendimientos que datan, en muchos casos, del siglo XIX.

*"Los ingleses tenían la costumbre de que a todo lugar donde no había muchas diversiones, le construían canchas de deportes, de fútbol, de paleta, de tenis y, en muchos lados, de frontón."*²³

Las distintas asociaciones gremiales también integraron socialmente a los trabajadores y sus familias.

*"Los 20 de junio se festejaban siempre en La Fraternidad. A la mañana un asado para todos... Después a la noche se hacía una fiesta en el Cine Cosmopolitan de Haedo, bueno, ahí hacíamos la fiesta... y había baile hasta qué sé yo qué hora. Ibamos con toda la familia."*²⁴

Los servicios médicos constituyeron otro de los beneficios que distinguían a los ferroviarios de otros trabajadores:

*"Lo que tuvo bueno el ferrocarril, fue que también llevó a los médicos a los pueblos. Porque antes, de doctor hacía el farmacéutico. Le hablo de los pueblos más alejados, que yo conozco. El doctor Domingo Duva estaba en Mechita. Él fue el primer médico que yo conocí cuando tenía 6 o 7 años... Mi mamá tuvo una hemorragia... Le hizo la transfusión directa de cama a cama con mi hermana. Eso era algo nunca visto ahí... Otro médico muy importante que trabajó acá en Haedo fue Manuel A. Fresco, en la estación... El Doctor Illia, fue otro médico ferroviario, que después fue Presidente de la Nación. Los ferroviarios tuvimos una atención médica muy importante, en muchos casos por profesionales que después llegaron a ser muy reconocidos por sus actividades."*²⁵

El movimiento permanente

El traslado de los trabajadores ferroviarios es una de las constantes que surge en las entrevistas. El recorrido permanente que es la esencia del ferrocarril, también lo es de sus trabajadores. 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.

Agüero – *"Mi papá fue transferido varias veces... Había dos tipos de transferencias. Estaba la transferencia provisoria, que podía ser hasta 2 años. Mi papá estaba en Mechita, en un lugar que se llamaba Acerías Bragado, y lo mandaron a 700 km, a La Pampa. Más de 2 años no podía estar, esa era la transferencia provisoria."*

G – *¿Por qué no podían estar más de dos años?*

Agüero – *"Porque lo sacaban de su residencia. Si no se tenía que hacer otra casa. Entonces el ferrocarril le destinaba otra vivienda, le llevaba los muebles gratis, en los vagones. Le hacía toda la mudanza gratis y se radicaba allí, no por más de 2 años... Después estaba la transferencia efectiva, que era cuando uno pedía ir a determinado lugar, por ejemplo a General Pico. Entonces, cuando había una vacante allí y se cumplían las condiciones de antigüedad y lo que correspondiera, se podía hacer la transferencia efectiva."*²⁶

Los ferroviarios y sus familiares tenían la posibilidad de viajar gratuitamente, mediante los "pases gratis" que se les otorgaba, con distintas condiciones. Todos recuerdan con nostalgia los viajes, más modestos, cuando eran simples

trabajadores, o en primera si la categoría los habilitaba:

*"Los hijos de los ferroviarios, en esa época para estudiar, hasta los 16 años teníamos el pase gratis. Y si no, el hijo mayor, pase con el 75% de rebaja... A todos los familiares de aquel que trabajara en el ferrocarril, siempre y cuando no fueran mayores de edad y no tuvieran independencia económica y tuvieran edad como para viajar gratis. La empresa nos dio todo eso. En un momento, a mi papá le dieron dos pases anuales dentro de la línea."*²⁷

Al viaje constante y la posibilidad de cubrir enormes distancias uniendo los puntos más lejanos del país, se puede agregar el hecho de que los ferroviarios se sentían parte fundamental del nacimiento y progreso de muchos pueblos. Esta convicción otorga un carácter épico al oficio de ferroviario, ya que muchos de ellos sienten que han sido protagonistas de una verdadera epopeya, donde se combinaban la responsabilidad, la aventura, la solidaridad y el sacrificio. Así sus historias transmiten actos de valor, accidentes y huelgas.

El siguiente testimonio nos marca cómo las vicisitudes son recordadas como hechos relevantes y forman parte de las innumerables anécdotas que todo ferroviario atesora y que comparte con otros, reafirmando una historia que al ser recreada, da sentido a su vida.

*"Al principio yo era foguista. Después, cuando la guerra, no había más combustible: no traían carbón, porque el carbón venía de Inglaterra, que era una cosa hermosa el carbón de piedra, pero después no había más... Entonces traía pilas de choclos secos, después también traían lo que se usa para el aceite, el girasol, las tortas que quedaban... un trabajo terrible... Por último trajeron leña de Trelew... primero trajeron troncos de quebracho que ya estaban secos y cortados, y largaban un vapor excelente. Pero después no había más de eso y mandaron caldén, también estacionado, pero se acabó y empezaron a mandar caldén verde ¡y salían cuajarones de espuma de la caldera cuando echaban la leña al fuego!... Los trenes andaban muy despacito, se paraban y precisaban mucha gente. En aquel tiempo, entraba mucha hacienda al matadero, entraban 13000 o 14000 cabezas por día... Necesitaban gente, entonces me nombraron foguista en el año '40."*²⁸

Las anécdotas giran a menudo en torno a accidentes y actos de valor, pero también registran hechos curiosos o divertidos. Muchos de ellos se relacionan con los extranjeros que trabajaban en la empresa. Empezando por los ingleses, a los cuales se recuerda con cierto respeto, formando parte de una época dorada en que "todo funcionaba bien", aunque con críticas.

*"Claro, yo me acuerdo bien que mis jefes ingleses eran Mr. Wiltton y Mr. Jones. Mr. Wiltton parecía un león, un león enjaulado! Era bravísimo, pero había que estar tranquilo, entonces si estábamos tranquilos no pasaba nada. Y yo como trabajaba y todo el mundo trabajaba no pasaba nada. Con el que se portaba mal era el problema, pero igual no pasaba nada porque no se suspendía a nadie porque todos se portaban bien."*²⁹

*"Al inglés había que cumplirle. Los ingleses exigían mucho pero los trataban muy bien a los trabajadores."*³⁰

*"No se mezclaban con los nuestros, los ingleses... No había esa afinidad".*³¹

Francisca – *"A mí me gustaba cuando estaban los ingleses. Cuando entraron los otros pusieron las 8 horas y ya me quedé más contenta."*

M – *¿Por qué le gustaba con los ingleses?*

Francisca – *"Me gustaba porque era sencillo el trabajo. Estos otros entraron con más dificultad, trabajo más complicado, pero 8 horas"*

nomás... En cambio lo otro era de las 6 de la mañana a las 10 de la noche.

M – ¿Y con el mismo sueldo las 8 horas ?

Francisca - “El mismo sueldo nomás. Después cuando me cambiaron a Godoy Cruz...cuando salvé el descarrilamiento, me aumentaron a \$110.”³²

No faltan las anécdotas de polacos o italianos recién llegados que no sólo no conocían el idioma, sino que no sabían para qué tipo de trabajo habían sido contratados, o las infaltables historias sobre los hindúes que fueron traídos por los ingleses cuando la gran huelga de 1912:

“También alcancé a ver dos o tres de esos que vinieron contratados de allá [los hindúes] que vinieron a trabajar en los depósitos... esos que tenían turbante. Había dos trabajando acá en Haedo. ¡Pero parecía mentira! ¡Estaban con el carbón, y siempre tenían el turbante blanquito, siempre perfecto!.”³³

El amor a la máquina

Tanto las estaciones como los poderosos trenes se constituyeron en referentes altamente significativos, no solamente para los ferroviarios sino para toda la comunidad. Así, las locomotoras, símbolos relevantes de la identidad ferroviaria, fueron bautizadas desde siempre con nombres propios, en general femeninos. La primera llegada al país fue *La Porteña*, y luego *La Argentina*, pero podríamos citar a modo de ejemplo *La María*, *La Nana* o *Las Petiteras*. En el caso del Expreso Pampeano, todas recibieron apelativos de mujeres. En algunas líneas se les dio nombres de aves, lo que demuestra una relación casi “amorosa” de los hombres con su trabajo, con sus herramientas y, muy especialmente, con sus máquinas. Ellas, las locomotoras, ruidosas y arrolladoras, admiten ser identificadas en el imaginario ferroviario con el delicado nombre de *Jilguero*, *Tordo* o *Churrinche*.

El cuidado y la dedicación con que se mantenían máquinas y material rodante es recordado con añoranza por los informantes:

“Había que ver con qué cariño y con qué amor cuidaban los detalles, cosa que hoy en día pueden causar gracia. Digamos, por ejemplo que en aquella época se premiaba a los depósitos de locomotoras que mejor asistían a las máquinas y algo siempre ganaba (mi papá) porque todos los años se premiaba cuál era la locomotora más limpia.”³⁴

Este sentimiento entrañable se manifestaba a través de expresiones, imágenes y representaciones mentales, de lo que los testimonios que siguen son una muestra.

“Yo era maquinista... El día que me jubilé me fui a despedir de la máquina, la besé y me fui llorando a casa. Sigo enamorado de los ferrocarriles... Andar arriba de la máquina era una hermosura. Yo que conducía, era una hermosura.”³⁵

Locomotoras, vagones, silbatos, relojes de estación, andenes, herramientas, señales, cobran vida y se convierten en objeto de amor y nostalgia. Así los artefactos se personalizan y son calificados con adjetivos propios de otro tipo de sujeto:

“Era una cosa hermosa el carbón de piedra.”³⁶

“Eran unas bellezas esos coches, altos así los asientos. Eran para recostarse... lindos, mulliditos.”³⁷

“Cuando siento el silbato me emociono, como cuando mi papá era maquinista y nos saludaba desde la locomotora.”³⁸

La identificación del ferroviario con los sonidos, con los olores, con los vagones y los andenes y por supuesto con la estación y el paisaje donde desarrolló su actividad están fuertemente grabados en la memoria:

*"Mi papá [que era guardabarrera] volvió, pero mucho tiempo después, al lugar donde había trabajado. Se hizo una casita frente a la estación... Gowland era su lugar en el mundo."*³⁹

La identidad de los ferroviarios

El análisis de la información recogida nos permite extraer algunas conclusiones. En primer lugar, la temática que surge de las entrevistas, gira en torno a los siguientes puntos: ingreso a la empresa, formación, trayectoria laboral, oficios, características y ambiente de trabajo, desplazamientos. Por otra parte, existe una memoria que abarca aspectos extra laborales, caracterizados como beneficios: acceso a la vivienda, barrios ferroviarios, clubes, actividades recreativas, pensiones, asistencia médica y otras prestaciones.

Otro tema reiterado con pasión por sus protagonistas es el de la solidaridad y la lucha de los trabajadores. Los conflictos y huelgas ferroviarias que han protagonizado han tenido por su carácter gran repercusión en la población. Por ello, el testimonio de los trabajadores, (hubieran o no pertenecido a los distintos gremios), referido a las movilizaciones y las negociaciones, constituye una buena parte de la memoria ferroviaria, por lo que merece un estudio específico y profundo desde la historia oral.

El "ser ferroviario" constituye un rasgo distintivo respecto a otros trabajadores, tal vez sólo comparable al sentido de pertenencia que los trabajadores gráficos o los docentes han tenido a lo largo de su historia. No existen muchos ejemplos comparables al sentimiento que implica aquello de ser ferroviario. Esto se vincula directamente a lo que conocemos como "familia ferroviaria", que incluía a los compañeros de labor, no sólo cotidianos sino a todo aquel que se desempeñara en el ferrocarril aunque fuera a miles de kilómetros de distancia. Incluso se agregaban a este sentido de pertenencia los trabajadores de otros países. Todos eran "compañeros ferroviarios".

Otro elemento de relevancia es el ingreso por línea familiar al empleo, con casos de cuatro o más generaciones de ferroviarios. Esta especie de destino "prefijado" condicionaba fuertemente a los individuos. El acceder al trabajo a partir de unos mismos antecedentes familiares, el pertenecer a un grupo, el realizar actividades sociales y recreativas con otros compañeros, el vivir en barrios o incluso pueblos ferroviarios, supone una marca poderosa y diferenciadora y un grado de identificación muy singular.

A esto debemos agregar el sentimiento de pérdida de un mundo que ya no existe, y no sólo porque pertenezca al pasado, sino por el profundo cambio que se concretó con la privatización de los ferrocarriles en la década del 90. La confrontación de un pasado muchas veces idealizado, con el estado ruinoso y decadente de los ferrocarriles que todos sufrimos en la actualidad, condiciona también el sentimiento de que el "ser ferroviario" fue algo especial e irrepetible, y un verdadero privilegio.

Notas

¹Las entrevistas se realizan individualmente, en talleres de historia barrial y reuniones convocadas especialmente con la finalidad de crear un "espacio de la memoria ferroviaria". Allí hacen su aporte testimonial ferroviarios y vecinos que además ceden documentos de distinto tipo y objetos.

²Entrevista a Roberto Gómez

³Entrevista a Alicia Melli.

⁴Entrevista a Jorge Agüero.

⁵Taller de Historia Barrial Haedo Sur.

⁶Taller de historia Santa Lucía, partido de San Pedro.

⁷Entrevista a Jorge Agüero.

⁸Taller de Historia Barrial Haedo Sur.

⁹Entrevista a Jorge Agüero.

-
- ¹⁰ Entrevista a David Oscar Pets.
¹¹ Idem.
¹² Entrevista a Angel Mario Manullo.
¹³ Entrevista a David Oscar Pets
¹⁴ Entrevista a Jorge Messina.
¹⁵ Taller Barrio Ferroviario de Castelar.
¹⁶ Taller de Historia Barrial Haedo Sur.
¹⁷ Testimonio de David Oscar Pets.
¹⁸ Testimonio de Beatriz, Taller Barrial Haedo Sur.
¹⁹ Testimonio de Oscar Ferrari.
²⁰ Taller Barrial Haedo Sur.
²¹ Testimonio de Oscar Ferrari.
²² Testimonio de Francisca Miranda de Rojas, guardabarrera.
²³ Testimonio de Jorge Agüero.
²⁴ Testimonio de David Oscar Pets.
²⁵ Testimonio de Jorge Agüero.
²⁶ Idem.
²⁷ Testimonio de Alicia Melli.
²⁸ Testimonio de Oscar David Pets.
²⁹ Idem.
³⁰ Testimonio de Pedro Palacios.
³¹ Testimonio de Blanca, Taller Barrial de Haedo Sur.
³² Testimonio de Francisca Miranda de Rojas, guardabarrera.
³³ Testimonio de Oscar David Pets.
³⁴ Testimonio de Roberto Gómez
³⁵ Testimonio de Oscar David Pets.
³⁶ Idem.
³⁷ Testimonio de Alicia Melli.
³⁸ Testimonio de Virginia Eva Pets.
³⁹ Testimonio de Alicia Melli.

Graciela Saez
Dir. del IAHHM, Máster en Cultura Argentina y
Posgrado en Política y Gestión en Cultura y Comunicación (FLACSO).

El Ferrocarril del Oeste Pensado para la campaña, demorado en la ciudad

*Jorge Schvarzer
Teresita Gómez*



Ferrocarril del Oeste 1857

Introducción

Cuando en septiembre de 1853, un grupo de empresarios locales pide la concesión para construir un ferrocarril "al Oeste", estaba comenzando 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 una 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, de 1854, sólo imaginaba 20 kilómetros de línea. Aún así, el emprendimiento 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 primera terminal que se concretó fue en Flores, una villa que contaría entonces unos 2.000 habitantes (rodeada 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 con el transporte de pasajeros. En este último año se vendieron cerca de 300.000 boletos, una cantidad que se debe destacar frente a los algo 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 circulaban 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, proliferaron 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 cedía, y trepó a 470.000 en 1867, a raíz de una epidemia de cólera que provocó 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 incrementar 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 el 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 del objetivo de avanzar desde el oeste sobre la pampa. 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 trasladados al tren que los dejaba en su destino final.⁷

EL Ferrocarril 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 Corrientes y Pueyrredón 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 hoy forma parte 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 Ferrocarril 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 con 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 Ferrocarril Oeste hasta Chivilcoy, y sus dimensiones eran semejantes. Por primera vez, en la provincia se encaraba al mismo tiempo la construcción de dos grandes líneas troncales hacia el interior de la campaña bonaerense. El Ferrocarril del Sud logró inaugurar su servicio en diciembre de 1865, meses antes de que el Ferrocarril 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 kilómetros 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 esa 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 motivo 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 con el fin de 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 arrojó 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 modificó su 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 éstas 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 ciudad;¹⁵ 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 cuadas 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 empresariales 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 FERNANDEZ y J. VIDAL OLIVARES (eds.) *Siglo y Medio del Ferrocarril en España 1848-1998. Economía, industria y sociedad*, Madrid, Fundación de los ferrocarriles españoles, 1999.

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). 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*, 3-2-1859.

³ HINCHLIFF Woodbine *Viaje al Plata en 1861*, Bs. As., Hachette, traducción y edición de 1955.

⁴ Estas notas están en *El Nacional*, 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. OBLIGADO, P. *Tradiciones argentinas*, Primera serie, Bs. As., Imprenta de Obras de E. Spinelli, 1908, pp. 215.).

⁷ Este relato se basa en los trabajos de A. BERNARDES y S. RUIZ DÍAZ "La red del ferrocarril Oeste en la ciudad de Buenos Aires", publicado en el *Boletín de Historia Ferroviaria*, n° 7, 1999, suplemento de la revista *Todo es Historia*, n° 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 México y Chile y de la Plaza de la Concepción, según TAULLARD A. *Los planos más antiguos de Buenos Aires (1580-1880)*, Bs. As., Jacobo Peuser, 1940.

¹⁰ Este criterio se repitió en casi todas las obras ferroviarias de la época. Ver, por ejemplo, el relato de LEWIS C. M. *British Railways in Argentina. A Case Study of Foreign Investment*, Institute of Latinoamerican Studies, University of London, 1983, sobre la pobreza de la terminal Rosario que levantó el FC Central Argentino a fines de la década de 1860, pp.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 A. y RUÍZ DIAZ S. "La red del Ferrocarril Oeste en la ciudad de Buenos Aires", en *Boletín de Historia Ferroviaria*, n° 7, 1997.

¹⁴ Algunos aspectos de esa estrategia pueden seguirse en nuestro trabajo SCHVARZER J. y GÓMEZ T. "El Ferrocarril Oeste como agente del desarrollo argentino (1854-1860)", en M. MUÑOZ RUBIO, J. SANZ FERNANDEZ y J. VIDAL OLIVARES (eds.) *Siglo y Medio del Ferrocarril en España 1848-1998. Economía, industria y sociedad*, Madrid, Fundación de los ferrocarriles españoles, 1999.

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 necesitaba 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 definitivo del servicio de aguas corrientes TENENBAUM L. *Tribunales, vida y tiempo de un antiguo barrio porteño que llamaban del Parque*, Bs. As., Fundación Banco Boston, 1989.

¹⁶ Ver SCALABRINI ORTIZ R. *Historia de los ferrocarriles argentinos*, Bs. As., Plus Ultra, 1964 (edición original de 1940), pp. 34.

¹⁷ La estimación del alza en los valores de la tierra rural surge de las compilaciones históricas de SÁBATO H. *Capitalismo y ganadería en Buenos Aires: la fiebre del lanar, 1850-1890*, Bs. As., Sudamericana, 1989, pp.63, mientras que la de los alrededores de la ciudad es una estimación de *The Buenos Aires Standard*, en 1872, citado por FERNS H. S. *Gran Bretaña y Argentina en el siglo XIX*, Bs. As., Solar-Hachette, 1966, pp. 328.

¹⁸ *Ibid*, pp. 338.

Bibliografía

BENARÓS L. "De tranvías y de nostalgias", en *Todo es Historia*, junio 1981.

BERNARDES A. y RUÍZ DIAZ S. "La red del Ferrocarril Oeste en la ciudad de Buenos Aires", en *Boletín de Historia Ferroviaria*, n° 7, 1997, separata de *Todo es Historia*, n° 356.

FERNS H. S. *Gran Bretaña y Argentina en el siglo XIX*, Bs. As., Solar-Hachette, 1966.

GARCÍA HERAS R. *Transportes, negocios y política. La Compañía Anglo Argentina de Tranvías, 1876-1891*, Bs. As., Sudamericana, 1991.

JAILIKIS M. *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, 1925

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

LÓPEZ M. J. *Historia de los ferrocarriles de la Provincia de Buenos Aires, 1857-1886*, Bs. As., Lumiere, 1991.

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

OBLIGADO, P. *Tradiciones argentinas*, Primera serie, Bs. As., Imprenta de Obras de E. Spinelli, 1908.

SÁBATO H. *Capitalismo y ganadería en Buenos Aires: la fiebre del lanar, 1850-1890*, Bs. As., Sudamericana, 1989.

SCALABRINI ORTIZ R. *Historia de los ferrocarriles argentinos*, Bs. As., Plus Ultra, 1964 (edición original de 1940).

SCHIKENDANTZ E. y REBUELTO E. *Los ferrocarriles en la Argentina 1857- 1910*, Bs. As., Fundación Museo Ferroviario, 1994 (reedición de la obra original de 1911).

SCOBIE J. R. *Buenos Aires, del centro a los barrios, 1870-1910*, Bs. As., Solar-Hachette, 1977.

SCHVARZER J. y GÓMEZ T. "El Ferrocarril Oeste como agente del desarrollo argentino (1854-1860)", en M. MUÑOZ RUBIO, J. SANZ FERNANDEZ y J. VIDAL OLIVARES (eds.) *Siglo y Medio del Ferrocarril en España 1848-1998. Economía, industria y sociedad*, Madrid, Fundación de los ferrocarriles españoles, 1999.

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

TENENBAUM L. *Tribunales, vida y tiempo de un antiguo barrio porteño que llamaban del Parque*, Bs. As., Fundación Banco Boston, 1989.

VALERI R. "La polis del Plata", en ROMERO J. L. y ROMERO L. A. (dir.) *Buenos Aires, Historia de cuatro siglos*, Bs. As., Abril, 1983.

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

ZALDUENDO E. A. *Libras y rieles, las inversiones británicas para el desarrollo de los ferrocarriles en Argentina, Brasil, Canadá e India durante el siglo XIX*, Bs. As., El Coloquio, 1975.

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.

Tierras y ferrocarril

Un plan de colonización agrícola en la extensión del Ferrocarril Oeste

Viviana C. Barry



Estación del Parque

Consideraciones iniciales

A comienzos de la década de 1860 el Ferrocarril Oeste, con 40 km de extensión, llegaba sólo a Moreno, provincia de Buenos Aires. 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, estaba en 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, Domingo 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 del 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 la 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 Buenos Aires. 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 Hilda Sabato, "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 Chivilcoy a través de un "programa agrícola" para las tierras lindantes a la ciudad; éstas 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 Buenos Aires. 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 más 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 de Buenos Aires, 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



Estación Chivilcoy Norte 1895

rentabilidad de la línea.⁴

Ese proyecto -que también contemplaba los aspectos necesarios para la adquisición de la empresa por la provincia, y la cancelación de los créditos contraídos en plaza, como la autorización para su venta posterior - introdujo la propuesta de dividir y expropiar las tierras por donde pasaría la línea con el fin de fomentar la creación de colonias agrícolas que dinamizaran la producción y

poblamiento de la región. La propuesta aparece como una manera de asegurar la carga de mercaderías y el transporte de pasajeros, así como una forma para atraer 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 Ferrocarril Oeste al interior de la campaña generó 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 consideró necesario presentar una solución tendiente a crear las condiciones que garantizaran 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, por lo tanto 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 requería que "cada metro de hierro tendido" contara con una cantidad de productos y de pasajeros que compensara la inversión; sólo de ese modo se podía evitar que la rentabilidad del transporte recayera sobre los productos hasta extremos que imposibilitaran 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 eran inadmisibles: no se podía renunciar a la construcción de ferrocarril, ni consentir en el pago de enormes garantías.

El gobierno se propuso entonces, remover los obstáculos que impedían el aumento de las vías férreas y que limitaban el desarrollo de la población actual y de la inmigración. Los terrenos a los costados del ferrocarril, sin importar a dónde se dirijan éstos, ofrecían un remedio a esta necesidad de tierras para la agricultura. La solución que se presentó en este proyecto de ley, fue la de subdividir la propiedad territorial a lo largo del trayecto del ferrocarril, de manera que esas fracciones menores permitieran el desarrollo de la agricultura tanto como el asentamiento de la población. Para ello resultaba necesaria la expropiación, que se constituyó 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 permitiendo, 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 propuso 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 preveía 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 tendiente 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, y asistía al mismo tiempo a las escuelas levantadas en los terrenos para ello previamente reservados, podría constituirse en una experiencia que merecía intentarse. En alusión a este proyecto, Halperin 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 estuvo 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 devela 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.¹¹ Como señalamos al comienzo, garantizar la propiedad de la tierra era un aspecto primordial en la organización y rentabilidad de la empresa lanar. La relativa diversidad de la dimensión de las propiedades (en manos privadas) por donde se extendería el ferrocarril en su recorrido 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 Ferrocarril Oeste, 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 fue 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 ese 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 moderación y cautela frente a los intereses en juego. Se admite la necesidad de que el estado tomara a su cargo la empresa del Ferrocarril Oeste para concretar la extensión de la línea hasta Mercedes ya que el mercado de capitales existentes se orientaba a actividades, como la ganadería, que garantizaban un beneficio más rápido y seguro.¹⁹

Era tarea del gobierno entonces, generar las condiciones para aumentar la rentabilidad de la vía y para captar los capitales que se hicieran cargo de la misma. Es por eso que se aceptó la idea de expropiar las tierras para dividir las en lotes baratos que estimularan la población y la producción agrícola, si bien se introducía una modificación en las cantidades a expropiar y en la forma de tasación. Estas innovaciones -una a una aceptadas por Sarmiento- muestran cierta moderación en el alcance del proyecto pues desaparecía en algún sentido la idea de expropiación forzosa y se limitaban las extensiones de tierras a expropiar. Sin duda, quienes apostaban a la aprobación de estas ideas, reconocían las resistencias que el proyecto original tendría entre sus pares.

En esas reuniones también se condenaba a la industria ganadera, se planteó la necesidad de que el gobierno tendiera a aminorar los males de esta industria, promoviendo vías de comunicación, que como el ferrocarril, facilitarían la creación de centros de población ampliando 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 sentían atraídos por el emprendimiento ferroviario pues, efectivamente, no ofrecía las utilidades atractivas. Frente a esta situación el gobierno debió intervenir con el doble objetivo de continuar con las obras del ferrocarril al tiempo de crear las condiciones que generaran confianza. El progreso requerido por la provincia no puede esperar la llegada de una empresa que quisiera tomar las obras, planteaba Sarmiento, y por ello se creyó necesario iniciar la extensión del ferrocarril. Ahora bien, esto no implicaba que el estado conservara la empresa en sus manos, sino que la sostuviera hasta que aparecieran los fondos, nacionales o extranjeros, que la tomaran a su cargo. Es muy claro, además, en el argumento de no asignarle al Estado un rol empresario, pues "en ninguna parte el Estado administra estas cosas".²⁰

Finalmente se fijó en 1500 metros el límite para la expropiación, al tiempo que se insistía en que el gobierno debía tener tierras que ofrecer al pequeño productor que quisiera 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, pasó a discutirse en la Cámara de Diputados.²¹

El debate del proyecto en Diputados, encontró allí una fuerte resistencia, y finalmente fue rechazado. Giró en torno a tres cuestiones claves: 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, 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 contrarrestó los argumentos de la oposición diciendo que los capitales se volcarían hacia la inversión ferroviaria cuando esos caminos fueran productivos, y la forma de hacerlo era dividiendo la tierra para que la agricultura generara el asiento de la población. Todos estos elementos favorecían la formación de un mercado interno que integraría 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, es quizás un fiel reflejo de la puja de intereses pretendidos para un país en formación.

La prensa acompañó el debate 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, cuestionaba a aquellos que permitían una apropiación "monopólica del suelo" y se oponía a los que consideraban, dice, que "las tierras de una nación son hechas para algunos cientos de propietarios".²⁶ Aprovechó ese espacio para efectuar una abierta condena al sistema de arrendamiento imperante en la provincia, que a su juicio era el problema principal que se debía resolver, como consecuencia directa de una mala distribución del suelo en grandes extensiones repartidas en pocos propietarios que a su vez impedía estimular tanto la inmigración como la producción agrícola. Los propietarios privilegiaban el arrendamiento de sus tierras por los altos beneficios que les significa. Esta situación constituyó 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 ocurriría con la extensión de la línea ferroviaria compensaría 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 consideraba 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 aspiraba 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 estas editoriales se puede armar el ideario de los grupos terratenientes en relación al

proyecto del gobierno, pues ese propietario de Moreno (muy beneficiado por el paso del ferrocarril a las puertas de su propiedad) parecía representarlos fielmente en sus inquietudes. Aprovechó 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 sostenía 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. Esa razón era por demás suficiente para dejar que en esas tierras se produjera aquello que resultara 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 mas 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 entiende 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 mas 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 quienes 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 quienes 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 quienes 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 quienes 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 quienes 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 quienes la impugnaran 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, puede verse la compilación de BONAUDO M. y PUCCIARELLI A. *La problemática agraria. Nuevas aproximaciones*, CEAL, 1993; MIGUEZ E. "Expansión agraria de la pampa húmeda (1850-1914). Tendencias recientes de sus análisis históricos", *IEHS*, N° 1, UNCPBA, 1986; SÁBATO H. "La cuestión agraria pampeana: un debate inconcluso", en *Desarrollo Económico*, vol. 27, N° 106, 1987; BARSKY O. (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 BONAUDO M. y PUCCIARELLI A. *op. cit.*, Tomo III, p. 16.

³ SÁBATO H. *Capitalismo y ganadería en Buenos Aires: 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*, Bs. As., Lumiere, 1994; y ZALDUENDO E. *Libras y Rieles*, Bs. As., Coloquio, pp. 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 ZALDUENDO E. *op. cit.* pp. 394.

⁷ Sobre Sarmiento y Estados Unidos puede verse PELLICER J. "Los Estados Unidos en Sarmiento", en D. F. SARMIENTO *Viajes por Europa, Africa y América 1845-1847*, FCE, 1993; HALPERÍN DONGHI T. *op. cit.* 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. *op. cit.*, pp. 42-43.

⁹ HALPERÍN DONGHI T. *op. cit.*, p. 93

¹⁰ Si se revisa la legislación anterior pueden 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 SÁBATO H. *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 primera 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 M. "Ferrocarriles y tierras públicas" en ACADEMIA NACIONAL DE LA HISTORIA *V Congreso Nacional y Regional de Historia Argentina*, 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 Ministerio de Obras Públicas 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 SCHVARZER J. y GÓMEZ T. "El Ferrocarril Oeste como agente del desarrollo argentino (1854-1860)", en M. MUÑOZ RUBIO, J. SANZ FERNANDEZ y J. VIDAL OLIVARES (eds.) *Siglo y Medio del Ferrocarril en España 1848-1998. 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 *id.*

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. VALENCIA M. "La vanguardia de la sociedad rural y su actuación parlamentaria", en BONAUDO M. y PUCCIARELLI A. *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*, entre el 8 y 12 de noviembre de 1860

Viviana C. Barry
Investigadora del CEED - Facultad de Ciencias Económicas
Universidad de Buenos Aires.

La incidencia del ferrocarril en la urbanización temprana de los partidos del oeste del Gran Buenos Aires (1859-1870)

Carlos María Birocco

"...los rails se están desembarcando para colocarse inmediatamente con las dos últimas locomotoras, de gran fuerza, que ya están trabajando. Adelante, que así se pelea contra el caudillaje, en una mano la azada y en la otra el fusil".

La Tribuna, 3 de septiembre de 1859, comentando el comienzo de la colocación de vías en Moreno.

Desde la construcción de su primer tramo, el Ferrocarril del Oeste ejerció una marcada incidencia en la propiedad de la tierra. Los partidos de la campaña que atravesó sufrieron un acelerado proceso de valoración y fragmentación del terreno, que condujo en menos de un siglo a su casi total urbanización. Las Municipalidades de esos partidos fueron las primeras en percatarse de esa transformación y no quisieron quedar al margen de ella. Entre 1859 y 1866, la cuadrícula urbana de Morón y Merlo –dos poblados fundados en el siglo XVIII– fue objeto de mediciones y modificaciones cuya finalidad era conseguir una adecuada comunicación con las vías férreas. Las autoridades municipales de La Matanza, por su parte, se apresuraron en fundar un poblado que le sirviera como cabecera –San Justo– y en disponer el ejido del mismo de tal manera que se proyectara sobre el ramal y comprendiera una estación dentro de su jurisdicción –San Martín, hoy estación Ramos Mejía–. Pero el accionar de estas comunas se extendió también al ámbito rural. La Municipalidad de La Matanza hizo declarar terrenos de “pan llevar” a dos de los cuarteles del partido, y las de Morón y Moreno hicieron lo propio en todo su territorio, previendo que una fluida conexión con la capital favorecería la producción agrícola.

Hasta no hace mucho se consideró que el Ferrocarril del Oeste había propiciado un nuevo proceso de enajenamiento del terreno cuyos principales beneficiarios habrían sido firmas y particulares de origen extranjero. Una sola mirada a las cartas de propietarios de la provincia del siglo XIX y a las mensuras generales de los partidos, hubiera bastado para desmentir esa creencia que, sin embargo, arraigó en la historiografía durante décadas sin ser objeto de crítica. En su inocultable aversión hacia los británicos, fue Scalabrini Ortiz el primero en afirmar que la valorización de los terrenos había favorecido principalmente a “irlandeses, escoceses o ingleses, intrusos, gestores o propietarios de tierra pública”, que habiéndose iniciado como artesanos o pastores terminaron por convertirse en fundadores de poderosos linajes terratenientes.¹ Aunque distanciándose de su tinte ideológico anglófobo, otros autores aceptaron sin discusión que los británicos fueron los verdaderos beneficiarios de la valorización de la tierra.²

Hoy se sabe que los propietarios de los terrenos inmediatos a las vías férreas eran en su mayoría criollos y fueron raras las veces en que obtuvieron beneficios inmediatos por su valorización. Ni siquiera obtuvieron una compensación monetaria del



Ferrocarril del Oeste, pues generalmente donaron la franja de terreno por la que pasaban las vías férreas y en pocos casos en que la solicitaron, ésta no fue abonada en efectivo sino en acciones de la misma empresa.³ Pero aunque aquel cliché ha quedado atrás, se ha incurrido en otra suposición: la de sospechar que los directivos de la empresa habrían negociado en forma más o menos encubierta con las tierras, acercando las vías a sus propiedades o las de sus allegados, o bien comprando por anticipado los lotes estratégicamente ubicados.⁴ El ocultamiento que se hizo del trazado que tendría el primer tramo de vías, tardíamente develado, se explicaría por el interés de los promotores en mantener el negocio inmobiliario en sus manos.⁵

Desde esa perspectiva, la especulación en tierras no se enfocaba ya en los propietarios establecidos, sino en los promotores del Ferrocarril del Oeste. ¿Pero fueron verdaderamente éstos los primeros en lucrar con la valorización del terreno? Gracias a la documentación traspasada por la empresa a la provincia de Buenos Aires en 1863, hemos podido individualizar a sus poco más de 300 accionistas y directivos e indagar cuál fue su participación en negocios inmobiliarios en los partidos de San José de Flores, Morón (que incluía Merlo) y Luján (que por entonces pertenecía a Moreno).⁶ El cruce de información ha arrojado indicios de lo contrario. Al comenzar las obras del tendido de rieles, tan sólo cuatro accionistas poseían terrenos en San José de Flores –Jacobo Parravicini, Tomás Gowland, Juan Pedro Villanueva y la familia Dorrego Miró– y uno en el partido de Morón –Leonardo Pereyra, aunque sus terrenos se hallaban bastante distantes de las vías–. Cuando en los años inmediatos a la inauguración de las primeras estaciones se inició el loteo de terrenos en esos pueblos, los inversores del Ferrocarril del Oeste mostraron escaso interés en ellos. Sólo los accionistas Felipe Botet, Dionisio Macías, Tomás Gowland y Mariano Castex compraron un solar cada uno en el pueblo de Morón, mientras que Félix Pico lo hizo en el de Merlo. De éstos, sólo los dos primeros edificaron en los lotes que compraron. Estas adquisiciones, como se aprecia, fueron insignificantes y, salvo en el caso de Gowland, ninguna de ellas fue realizada por grandes accionistas ni por los directivos del Ferrocarril. Tampoco hay evidencias de que éstos hubieran comprado tierras de chacra o de estancia en esos partidos. Nada, en síntesis, permite afirmar que los directivos e inversores del Ferrocarril del Oeste se hubieran beneficiado con la

especulación en tierras ni hubieran generado emprendimientos inmobiliarios de envergadura, por lo menos con anterioridad a 1870.

Morón: un poblado colonial inaugura su estación

En el caso de Morón no sólo es posible apreciar que la especulación en tierras, bastante temprana, se mantuvo ajena al círculo de promotores y grandes inversores del Ferrocarril Oeste. También puede verse como la empresa, lejos de ocultar el trazado de las vías para favorecer esa especulación, se manejó con imprevisión y fue cambiando de parecer mientras planificaba el tendido. En octubre de 1856, dos periódicos porteños, *El Orden* y *El Eco de la Campaña*, ya advertían sobre la rápida suba en el precio de los solares en la villa de Morón. Esta valorización, sin embargo, se debió menos a la perspectiva de la llegada del Ferrocarril que a los negocios de un especulador que se adelantó a comprar los terrenos baldíos que existían en el poblado. “Un señor extranjero, a quien no sabemos con qué exactitud se le llama allí el Cónsul Francés, se ha apresurado a comprar los solares y terrenos por aquellas inmediaciones. Los cuartos de tierra han subido consiguientemente de precio y en estos últimos días se han vendido algunos a 5000 pesos”.⁷

El pretendido Cónsul Francés –los paisanos verían con bastante extrañeza a este



Carros lecheros en la estación de Merlo, fines del siglo XIX

extranjero de modales refinados– era el empresario molinero Augusto La Roche. Llegado de Francia a mediados de la década de 1820, se asoció con el suizo Juan Bleumstein para instalar el primer molino de vapor de Buenos Aires en 1843. Éste no sólo fabricaba harinas, sino que proveía de agua a los aguateros de la ciudad. A comienzos de 1850 habían amasado una fortuna considerable. Al conocerse los primeros rumores de que el ferrocarril iba a dirigirse hacia los partidos del oeste, Bleumstein y La Roche llevaron sus inversiones a la campaña. Una de ellas fue la construcción de un segundo molino sobre el río Reconquista: supieron comprender antes que nadie que la conexión ferroviaria con los partidos rurales produciría una dinamización en el mercado de trigo. En mayo de 1854, La Roche hizo una segunda

inversión, esta vez de carácter personal: compró en 16.000 pesos a Germán Cufre cuarenta manzanas de terreno en los suburbios de la villa de Morón, estratégicamente ubicadas junto a un pequeño puente sobre el arroyo Morón por donde pasaba el camino de Gaona, que iba de Flores al puente de Márquez.

Era previsible que con esta última adquisición, La Roche buscara sacar rédito del crecimiento del poblado. Todo hacía esperar (y de hecho, ese parece haber sido el primer plan de William Bragge, el ingeniero del Ferrocarril del Oeste que dirigía las obras) que el ramal correría en forma más o menos paralela al camino de Gaona y buscarían el mismo vado que cruzaba éste sobre el arroyo Morón. Al hacerlo, sería necesario construir un nuevo puente que hiciera pie en la propiedad del francés. Pero en febrero de 1857, cuando comenzó la exploración del terreno para prolongar la línea hasta Morón, Juan Dillon, el juez de paz del partido, convenció a Bragge que tendiera las vías más cerca del pueblo, evitando las tierras de La Roche, que eran las más bajas de la zona. En ellas se producía el desagüe natural de los terrenos circundantes y si la empresa se decidía a afrontar el relleno de los desniveles, habría un aumento en los costos. El periódico *El Nacional* comentó el episodio: "El Sr. Dillon, juez de paz de Morón, a más de prestarles cuantos auxilios y conocimientos le permitía su posición, lo ha acompañado dos días consecutivamente en sus exploraciones, indicando él mismo al ingeniero una modificación de la línea, que evita cerca de Morón, aproximándola más al pueblo, una bajada y una subida onerosas, por los trabajos de nivelación que requieren".⁸

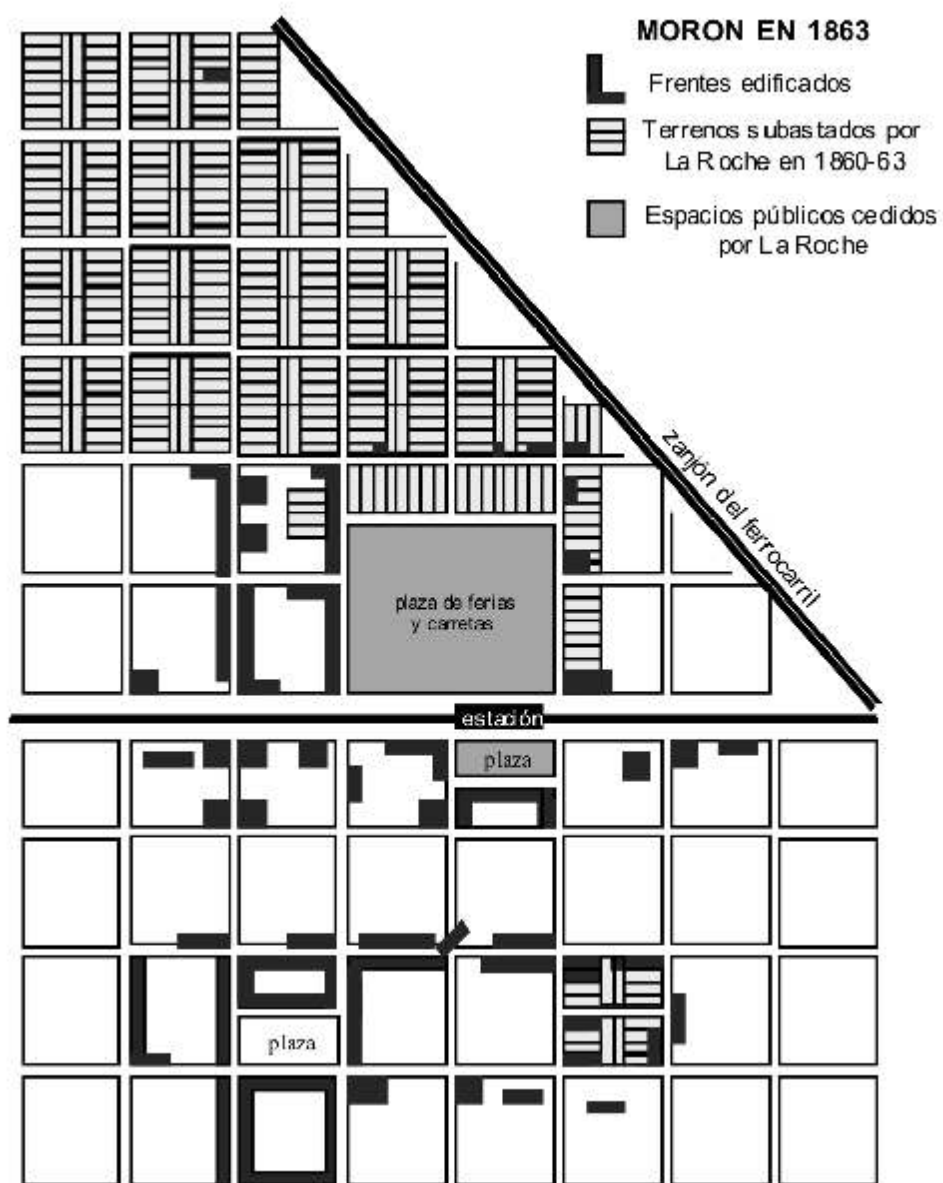
El tendido de los rieles entre las estaciones San Martín (hoy Ramos Mejía) y Morón fue, sin embargo, el que presentó menores complicaciones. "Tan fácil es el terreno para estos trabajos –comentaba *El Nacional*– que en largos trechos apenas ha habido que cortar el pasto para tender los rieles: por consiguiente se evitan gastos, se ahorra tiempo y el suelo tiene una solidez que da completa seguridad".⁹ Los dueños de las chacras por donde pasaban las vías, agregaba el periódico, habían hecho donación espontánea de una franja de terreno de 20 varas de ancho, y hubo quién ofreció gratuitamente 40 varas con la condición de que la empresa plantara árboles a los costados. Al llegar a la villa de Morón, las vías fueron tendidas por el medio de una calle y, para economizar gastos, también se construyó allí la estación, ocupando 16 varas de las 20 de extensión que ésta tenía. Los veredones que quedaron a sus lados eran tan estrechos que se solicitó a los propietarios de los solares lindantes que facilitaran 30 varas de terreno, pero éstos, menos generosos que los vecinos de los cuarteles rurales, se negaron a hacerlo si no se los indemnizaba.¹⁰

El 6 de febrero de 1859 el tren llegó por primera vez a Morón. Allí fue recibido entusiastamente por las autoridades locales, que convocaron a la vecindad para los festejos. Este pueblo, que ya era un enclave de importancia por ser cabecera de un partido y de una parroquia, se convirtió entonces en una localidad de moda para los porteños, que lo tenían a la mano a una escasa hora de viaje. Sin embargo, no estaba preparado para esa nueva posición de prestigio. Las calles estaban mal trazadas y, a dos cuadras de la plaza central, las manzanas se componían mayormente de baldíos, que sus mismos propietarios conservaban en ese estado, sin siquiera cercarlos. Fue por ello que en 1859, la Municipalidad gestionó una mensuración del terreno, encargada a Pedro Benoit. Este agrimensor propuso ordenar el trazado de las calles regularizando la cuadrícula, pero sin prever un ensanchamiento de la misma, que se reducía a una docena de manzanas en derredor de la plaza.

Augusto La Roche, el mayor propietario de solares del pueblo, estaba particularmente interesado en delinear las calles para que se pudiera circular fluidamente hacia la recién inaugurada estación de trenes. Fue notoria su alianza con uno de los jueces de paz de Morón, Mariano Castex: gracias a los préstamos que facilitaron a la corporación municipal, se pudo dotar a la villa de Morón de edificios

administrativos y obras de infraestructura. La antigua casa municipal de Morón –que todavía existe, aunque con su fachada muy modificada– fue edificada entre 1862 y 1863 con 100.000 pesos que facilitaron Castex y La Roche. La suma alcanzó también para la construcción de un nuevo cementerio en las afueras del pueblo y para iniciar el plan de rectificación de las calles propuesto por Benoit. En 1865, La Roche prestó al municipio otros 45.000 pesos, necesarios para comprar y demoler la casa del vecino José Pardo, obra indispensable para rectificar la calle 25 de Mayo, una de las principales de aquella población.

El caso de Augusto La Roche ha sido presentado como paradigmático. Para muchos, fue el típico propietario que especuló ventajosamente con la tierra gracias a la extensión de la red ferroviaria. Esta imagen debe mucho al diplomático inglés



Hutchinson, que cargó tintas en ello al retratarlo: "En Morón, un molinero emprendedor, M. de La Roche, compró en 1855 treinta cuadradas de terreno por dieciséis mil pesos papel. Después convino con la compañía en darle en propiedad perpetua una extensión de tres cuadradas –lugar para la estación– y el espacio ocupado por los rieles, con tal de que trajera por sus posesiones el camino. Hecha la inauguración de la línea hasta Morón, dividió su terreno en lotes para edificios, y los vendió en remate. Varias cuadradas fueron vendidas a cien mil pesos cada una, y algunos lotes de una yarda de frente y sesenta de fondo, produjeron dos mil pesos por yarda".¹¹

Si como afirma Hutchinson existió un acuerdo entre La Roche y el Ferrocarril del Oeste, éste fue rápidamente desestimado por el ingeniero Bragge, que decidió no tender las vías por las tierras del molinero francés para evitar sus desniveles. Tampoco es verdad que La Roche hubiera entregado una parcela para construir la estación, que ocupó una calle pública y no un solar adquirido a un particular. Sí es cierto que cedió terrenos para construir nuevos espacios públicos en la villa de Morón, pero ello parece haber respondido más a su pretensión de afirmarse dentro de la corporación municipal, en la que se desempeñó como edil, que a un acuerdo con la empresa ferroviaria. Faltaba, en efecto, una plaza frente a la flamante estación que sirviera a vecinos y viajeros como espacio de recreación, lo mismo que para concentrar los servicios de carruajes de alquiler, volantas y mensajerías. Por ello, La Roche adquirió en febrero de 1860 una manzana al lado sur del andén, canjeándola por otros terrenos a los herederos de María Josefa Peña. La Municipalidad, que por sus escasas rentas no hubiera podido afrontar esa adquisición, destacó que, además de ceder el terreno, la estaba "hermoseando prolijamente a su costo" y decidió hacer pública su gratitud por medio de una señalización en dos de los ángulos de la plaza. "En adelante se denominará 'Plaza Reconocimiento' al referido cuadro Sud de la estación, debiéndose colocar por cuenta de la Municipalidad dos tableros con la mencionada inscripción en las esquinas de ella que miran al Norte y transcribirse por Secretaría esta resolución al citado vecino, significándosele proceder, a su referencia, de la justicia y aprecio de esta población y sus autoridades".¹²

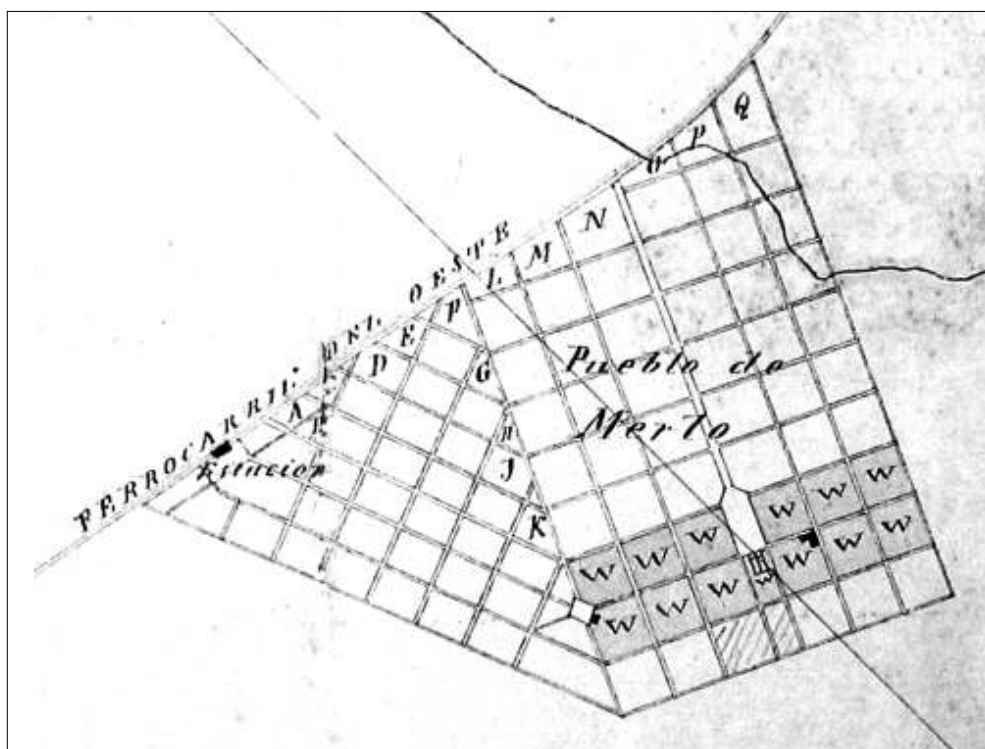
Hoy este espacio público lleva el nombre de Plaza La Roche. Del lado norte de la estación, este francés facilitó otro terreno algo mayor, con 120 varas de frente a las vías, para que sirviera de Plaza de Carretas, aunque también fue utilizada como playa de maniobras de las locomotoras. No obstante, no descartaba convertir una fracción de aquel terreno en plaza pública: cuando el 11 de febrero de 1862 donó esta parcela al Ferrocarril del Oeste, se reservó "el derecho de hacer obras de embellecimiento". Esta plaza, además de ser el sitio al que concurrían los chacareros y tamberos para embarcar su producción, era el lugar donde se celebraban las ferias de ganado. En febrero de 1862, la Casa T. B. Coffin realizó en ella un remate de carneros de raza Negrette importados del Estado de Vermont.¹³ En sus inmediaciones existían un almacén de maderas y otros galpones. No obstante, a los pocos años se convirtió en un baldío, y así permaneció hasta 1882, en que el comisionado Luis Basail se dirigió al directorio del Ferrocarril del Oeste pidiendo su autorización para parquizarla.¹⁴

Aunque no puede negarse que la compra de cuarenta manzanas en el pueblo fuera una operación especulativa, La Roche tuvo un claro compromiso con el crecimiento de este pueblo, que pudo responder a motivaciones políticas o personales, en momentos en que en Morón se producían violentas luchas de facciones. Naturalmente, esta prodigalidad redundaba en su propio beneficio, ya que al solventar las obras de infraestructura y embellecimiento, el aspecto de aquel poblado rural se hizo más atractivo para los inversores de la capital y ello redobló, a la larga, el valor de sus propiedades. Los resultados de la venta de lotes pueden

seguirse gracias a los avisos de remate de la casa Billinghamurst. En la primera subasta, que se realizó en diciembre de 1860, se pusieron en venta 47 lotes de 12½ y 15 varas de frente al norte de las vías y otros 23 lotes al sur de éstas. En mayo de 1862, se hizo un segundo remate, en el que salieron a la venta 93 lotes al norte y 34 al sur de las vías. En abril de 1863, fecha de un tercer remate, se confeccionó un plano en el que puede apreciarse que habían sido vendidos 53 lotes en la zona al norte del pueblo, la misma que el ingeniero Bragge había desestimado para construir la estación por tratarse de terrenos bajos, y que 19 de ellos ya poseían construcciones. El tipo de comprador al que apuntó La Roche fue el de mayor poder adquisitivo: según la publicidad de uno de esos loteos, los terrenos que se subastaban eran los mejores para construcción de *cottages* y palacetes.¹⁵ Pero a pesar de los progresos en la urbanización, durante mucho tiempo las casas recién edificadas alternaron en Morón con huertas y baldíos, y todavía en 1865 se ofrecían en alquiler a sólo dos cuerdas de la estación tres manzanas sembradas con alfalfa.¹⁶

La estación de Merlo y el conflicto con Morón

El tendido de las vías entre Morón y Merlo fue bastante más trabajoso que el del tramo anterior. Refiere un periódico de la época que fue “la que ha presentado mayores dificultades en su ejecución, por las numerosas cañadas, bañados y arroyos que ha sido preciso atravesar, habiendo sido necesario ejecutar importantes trabajos de albañilería hasta el río de las Conchas”. El 11 de diciembre de 1859 se inauguró la estación de Merlo. Los trabajos, entretanto, proseguían, y aún faltaban 3 km para que las vías alcanzaran el sitio donde se construiría la estación Moreno. Para entonces ya aguardaba en la estación del Parque, a la vista del público, el bello puente de hierro que se colocaría sobre el río Reconquista.¹⁷



Plano de Merlo de Germán Kuhr, 1865, donde se aprecian las manzanas del pueblo viejo (marcadas con W) y las manzanas nuevas en terrenos de Dillon-Pearson

Aunque contaba con más de un siglo de antigüedad, la villa de Merlo jamás había progresado. La circunstancia de hallarse dentro de la jurisdicción del partido de Morón fue una de las causas que detuvo su crecimiento. Los vecinos de aquel alicaído poblado sabían que no podían esperar mucho de las autoridades municipales, que residían en la pujante villa de Morón y sólo ponían atención en el progreso del pueblo cabecera. En noviembre de 1858, el prefecto Juan Dillon, propietario de terrenos en las cercanías, fundó la Comisión de Fomento del Pueblo de Merlo, que integró junto con los vecinos Manuel Rodríguez, Enrique Smith y Fernando Pearson. En febrero del año siguiente, aprovechando la presencia del agrimensor Pedro Benoit en Morón, solicitó a Bartolomé Mitre, ministro de gobierno, que autorizara la mensura del poblado. “El pueblo de Merlo, si tal puede llamarse a una aglomeración irregular de chozas –escribía Dillon a Mitre– no puede regularizarse sin la ayuda de un agrimensor...El trabajo que tiene que ejecutar en Merlo es de poca consideración, pues bastará la traza de trece manzanas en contorno de la iglesia que va a construirse”. Con la conformidad del ministro, Benoit inició los trabajos de medición en junio y al mes siguiente presentó un plano de la nueva traza del poblado. El Departamento Topográfico, que lo aprobó, dictaminó que “teniendo en consideración las ventajas que para ello ofrecen los accidentes del terreno”, la estación de trenes debería ser colocada a nueve cuadras al norte de la plaza del pueblo, comunicándose con el antiguo casco de la villa por medio de una calle. Junto a la estación recomendaba construir una plaza pública y otra para las carretas.¹⁸

En noviembre de 1859, pocos días antes de que se inaugurara la estación, Juan Dillon reconocía que aquel pueblo no tenía más que una iglesia en ruinas, media docena de casas de material y veinte ranchos con techo de paja. Pero no le faltaban ventajas por su posición y condiciones. “La situación es pintoresca –explicaba al gobierno– el terreno elevado y fértil y pocas localidades habrá tan aparentes por su salubridad, para la convalecencia de enfermos, y la residencia de familias que quieran gozar de verdadero aire de nuestra campaña”. Dillon era hijo de Manuela Calderón y Aguado, propietaria de una estancia de 1739 hectáreas que circundaba el pueblo por sus cuatro costados. Al igual que La Roche en Morón, tenía un obvio interés en fomentar el crecimiento de este pequeño poblado rural para sacar rédito de la venta de solares. Por eso destacaba lo elevado del terreno –a los ojos de los higienistas de entonces, un signo de salubridad– y la bonanza del clima, que lo hacía apto para la recreación de las familias porteñas. Pero asimismo remarcaba (quizás para diferenciarlo de la villa de Morón, al que La Roche quiso darle un semblante señorial y exclusivista) que Merlo ofrecía lotes a precios accesibles, lo que permitiría que se asentaran en él familias de todos los estratos sociales.¹⁹

Manuela Calderón y sus hijos Juan Dillon y Fernando Pearson hicieron entrega –en este caso gratuita– de los terrenos que se necesitaban para establecer la estación y dos plazas públicas. El móvil de esta donación era valorizar los lotes que pretendían subastar, como lo expresa con toda claridad la escrituración a favor del Ferrocarril del Oeste: hacían la cesión “sin otro objeto que el de aumentar el valor de los que se reservaba”. Se impuso en Merlo el mismo modelo de tres plazas que se repetiría en Morón y en Moreno: una institucional cercana a los edificios cívico-religiosos, otra inmediata a la estación, para que se concentraran allí pasajeros y coches de alquiler, y una tercera, más espaciosa, para carga y descarga de frutos. Manuela Calderón donó un terreno de 86,6 por 34,6 metros para construir la estación y otra fracción de 259,8 por 129,9 metros al costado de la vía, destinada a Plaza de Carretas, una parte de la cual serviría para la instalación de una playa de maniobras, muelles de descarga y almacenes de depósito.²⁰

Para mediados de 1862, el pueblo de Merlo había comenzado a cambiar su fisonomía. Tras haberse amojonado y ampliado su traza, se repartieron solares en su casco antiguo y comenzaron a edificarse viviendas. Asimismo, se obligó a quienes

poseían lotes baldíos a que los poblasen y cercasen. También se abrió una escuela mixta, cuyo elegante edificio debió mucho a las donaciones de Dillon. Para aquel entonces, sólo concurrían a ella veinte niños, pero la Comisión de Fomento atribuía la escasa matriculación a la severidad de aquel invierno. Finalmente, se levantó una nueva iglesia, que reemplazó a la ruinoso capilla anterior, construida en el siglo XVIII.

Cuando se finalizó con estas obras, la Comisión de Fomento encargó al agrimensor Germán Kuhr que trazara el ejido del pueblo. Hasta entonces, las autoridades municipales de Morón, que habían contemplado los logros de aquellos vecinos con poca deferencia, no habían interferido en su labor. Pero ahora se sintieron amenazadas: el próximo paso parecía ser la división del partido y la pérdida de una parte sustancial de su jurisdicción territorial. En enero de 1863 el juez de paz Mariano Castex elevó una queja al ministro Mariano Acosta, ya que la traza del ejido se había realizado sin que la Municipalidad hubiese sido consultada. Pero la Comisión de Fomento acusó a la corporación municipal de tener la intención de retardar el progreso del poblado y de "votar en contra todo lo que sea relativo a Merlo, y ahogarlo si puede". Reconoció, además, que se buscaba la separación de un nuevo partido, cosa que no afectaría al de Morón, que contaba con rentas suficientes para sostenerse. Juan Dillon tampoco negó que la segregación fuera un objetivo a mediano plazo: "el pueblo de Merlo en una época más o menos remota, vendrá a ser cabeza de un nuevo partido, y que por tanto debe tenerse en vista esta circunstancia al trazar ambos ejidos, a fin de dejar para Morón todo el terreno posible".

El móvil de Dillon, detrás de su protagonismo en la mensuración del pueblo y del ejido de Merlo, era beneficiarse con el loteo del terreno. Con el ensanche del poblado, una porción de los terrenos de Manuela Calderón de Pearson, su madre, quedó incluido dentro de su nueva traza. Pero si ésta fue planeada como negocio inmobiliario, sus resultados a corto plazo fueron decepcionantes. En 1870, año en que aquella falleció, no habían sido vendidas más que dos manzanas de las veintinueve que poseía en el pueblo y algunas parcelas más pequeñas que no llegaban a sumar dos manzanas más. Mejores perspectivas tuvo la venta de las chacras en el ejido. Pero ésta no atrajo a los chacareros de menores recursos, como se proponía toda ejidización, sino a los especuladores urbanos, que se apresuraron a comprar grandes fracciones de terreno. Ninguno de estos especuladores era, sin embargo, inversor del Ferrocarril del Oeste ni estaba vinculado por medio de sus negocios a la empresa. Uno de ellos, Felipe Senillosa, adquirió 117 manzanas, y la firma Cohen Hnos. 346 manzanas. No obstante, tampoco esta operación inmobiliaria alcanzó el éxito que se esperaba y más de la mitad de los terrenos de chacra quedó sin vender: en 1870, los herederos de Manuela Calderón disponían aún de 579 manzanas.

Tras la muerte de su madre, Dillon dejó el negocio inmobiliario en manos de sus hermanastros, Fernando, Tomás e Isaac Pearson. El primero recibió catorce manzanas en el pueblo, además de otros terrenos junto a la estación de ferrocarril, mientras que a los otros dos se les entregaron fracciones menores. Pero los Pearson, como otros hacendados hijos de irlandeses, eran fundamentalmente criadores de ovejas, y dirigieron sus inversiones no a este poblado, sino a sus actividades pecuarias. Poseían tierras de pastoreo en Merlo y adquirieron poco antes de la muerte de su madre una estancia en el partido de Chacabuco. Dillon se conformó con recibir en herencia los terrenos de chacra que ya explotaba en vida de su madre, y mudó su residencia en la ciudad, donde se destacó como político y como miembro del Consejo de Higiene. No obstante, no se alejó de Merlo sin dejar en el partido una verdadera red de allegados, que se mantuvo durante años en el control de los asuntos municipales: su hermanastro Fernando Pearson, su colaborador y amigo Sullivan, y Ángel Rodríguez, convertido en propietario gracias a que aquél le vendió

terrenos de chacra.

Los Alcorta y la fundación de Moreno

El diplomático británico Thomas Hutchinson convirtió a Amancio Alcorta en otra figura emblemática de la especulación inmobiliaria. Natural de Santiago del Estero, éste había militado en su juventud en el unitarismo: fue ministro de Güemes en Salta en 1831, pero las luchas de facciones en esa provincia lo obligaron a huir a Jujuy y luego a Buenos Aires, donde debió acallar sus ideas para afincarse.²¹ Sólo pudo retornar a la política tras la caída de Rosas: fue senador provincial entre 1856 y 1862 y director del Banco Provincia entre 1859 y 1861. En 1858, Alcorta obtuvo los títulos sobre una estancia de 2,5 leguas sobre el río Reconquista que venía usufructuando desde 1836. Aunque cada manzana fue valuada en 600 pesos, Hutchinson afirmaba que “después que la estación del Ferrocarril fue edificada en su propiedad, el terreno fue vendido en remate, dividido en lotes, y algunos fueron comprados por la enorme suma de 35 a 40 mil pesos papel por cuadra”.²²

El 12 de abril de 1860 se inauguró oficialmente la estación de Moreno. Amancio Alcorta no cedió terrenos gratuitamente, sino que exigió a cambio una compensación. El Ferrocarril del Oeste le confirió 5000 pesos en acciones de la empresa a cambio de cuatro manzanas para las instalaciones de la estación y plaza de descargas, y de una lonja de tierra de 30 varas de ancho a lo largo de toda la extensión de su campo. En forma casi inmediata, Alcorta encargó a uno de sus socios, Víctor Davout, que trazara las calles y delineara manzanas y solares para fundar allí un pueblo.²³ Moreno se convirtió, de esa manera, en el primer poblado de la Argentina en ser fundado junto a una estación de ferrocarril. Pero sus progresos fueron lentos. Su fundador murió poco más de dos años de inaugurada la estación, en mayo de 1862, y para entonces sólo habían sido vendidas 2 manzanas y 10 solares inmediatos a ésta.²⁴ Aunque se ha afirmado que en el primer loteo no se hicieron reservas para edificios públicos, Alcorta parece haber señalado una parcela para levantar la iglesia y otra para escuela, aunque éstas finalmente no fueron edificadas.²⁵ No vivió lo suficiente para concluir su obra, aunque llegó a conocer las primeras edificaciones.

El diseño de los espacios públicos en Moreno imitó los ejemplos de Morón y Merlo. La administración del Ferrocarril del Oeste destinó tres de las manzanas adquiridas a la creación de una Plaza de las Carretas, que sirvió para la carga y descarga de frutos y que fue arbolada con paraísos.²⁶ Una cuarta manzana, originariamente cedida para construir la estación, se convirtió de hecho en plaza pública: las primeras autoridades locales la ornaron con una estatua de la Libertad y plantaron eucaliptus y paraísos, pero fue hasta 1872 que fue reclamada formalmente por los vecinos al gobierno provincial y se convirtió en la plaza institucional del pueblo (hoy Plaza Mariano Moreno).²⁷ La familia Alcorta no renunció a su rol de protectora de esta población. En 1863, Coleta Palacio, la viuda del fundador, y sus hijos entregaron 10.000 pesos a la suscripción levantada por los vecinos para edificar la iglesia de Moreno y, tres años más tarde, donaron un solar para que se edificara la Casa Municipal. Para entonces, Moreno se había convertido en cabecera de un nuevo partido. Fueron Santiago Alcorta, hijo de Amancio, y uno de los vecinos pioneros del poblado, Claudio María Joly, los que habían impulsado y conseguido su separación del partido de Luján, en 1865.

No obstante el patrocinio que ejercieron sobre este poblado, Amancio y Santiago Alcorta sólo residieron en Moreno por temporadas. Poseían una casa de azotea a media cuadra de la plaza y, a 7 cuadras de allí, una elegante casa quinta rodeada de un bosquecillo de árboles frutales. Pero las actividades políticas de ambos, el lujoso tren de vida que llevaba la familia y el hecho de que dos hijos adolescentes de Amancio estudiaran en un prestigioso colegio privado de Buenos Aires, los obligaba a

vivir en la capital. Tampoco conviene magnificar el papel que tuvo la venta de solares en el conjunto de sus emprendimientos. Hasta 1865, sus ingresos provinieron esencialmente de la cría de ovejas en su estancia y de un molino sobre el río Reconquista, que poseían en sociedad con Víctor Davout y Pascual Fournot. A este establecimiento, con cuatro pares de moledores y una caída de agua poderosa, el gobierno le había conferido el derecho de elevar el tajamar hasta los mismos bordes del río, lo que le permitía funcionar sin interrupción a lo largo de todo el año. Al igual que para Augusto La Roche en Morón, la llegada del Ferrocarril se convirtió en un aliciente para sus negocios como fabricantes de harinas. En 1864, el molino de Alcorta fue valuado en 650.000 pesos y el tasador destacó que “su posición sobre el Ferrocarril del Oeste lo pone en condiciones mucho más ventajosas que las de otros establecimientos de la misma especie en la Provincia”.

Tres años después de la muerte de Alcorta, la sociedad con Davout y Fournot se disolvió y el molino fue vendido. Su familia se concentró desde entonces en la cría de lanares. Poseían una majada de casi mil cabezas “de cría de padre Rambouillet y Negrete” y varios padrillos de raza en el puesto principal de su estancia, más otro medio centenar de carneros finos y unas 6000 ovejas mestizas repartidas en cuatro puestos periféricos. Entre 1862 y 1863, los Alcorta liquidaron el antiguo stock de ovejas criollas, vendiéndolas, y pusieron un énfasis mayor en el refinamiento de las majadas, haciendo fuertes inversiones en ello: en diciembre de 1863 desembolsaron 27181 pesos en la compra de ejemplares de raza Negrette. Esta operación parece haber respondido al estímulo de la demanda internacional de lana, en alza desde 1862, que hacía prever altos beneficios para los criadores.²⁸ La familia adquirió, asimismo, una máquina de enfardado e hizo sembrar nueve manzanas de alfalfares, no sólo para forraje de sus animales, sino también para enviarla por tren a la capital. La venta de fardos de alfalfa en Buenos Aires fue un renglón esporádico pero no poco significativo de entradas: en 1864 dejó una utilidad de 4560 pesos.

Para comprender el lugar que ocupó la venta de solares en Moreno es necesario situarla dentro del conjunto de los negocios familiares. Las cuentas de administración de los bienes hasta que se sustanció el reparto entre los herederos, nos permite seguir los emprendimientos de esta familia durante los primeros años del poblado, entre 1862 y comienzos de 1866. En ellas es posible apreciar que la venta de lanas se convirtió en el principal ingreso de los Alcorta, que osciló entre el 70 y 75% de sus entradas. Sólo la vemos disminuir en 1863, ubicándose en el 52% de las mismas, pero ello se debió a que ese año la familia renovó su stock de lanares y vendió una parte importante de sus majadas, a la vez que invertía en ejemplares

Operaciones comerciales de la familia Alcorta (expresadas en pesos) 1862-1866

	Lanas	Solares	Arrend	Nov/yeg	Ovejas	Alfalfa
1862	163182	48385	5150	900	14140	0
1863	96763	32292	28500	2480	23678	0
1864	121486	21550	12175	0	0	4560
1865	104261	36800	4750	2795	1656	0
1866	1788	10521	7382	0	1720	0

Lanas: Venta de lanas; Solares: venta de lotes en Moreno;

Arrend: arrendamiento de casas y terrenos; Nov/yeg: venta de novillos y yeguarizos; Ovejas: venta de lanares en pie; Alfalfa: venta de fardos de alfalfa.

Fuente: AGN Sucesión 3534, *Testamentaria de Amancio Alcorta*

de raza. Sin embargo, las utilidades que arrojó la venta de lanas estuvieron marcadas por estacionalidad de la esquila, concentrándose la casi totalidad de las transacciones entre diciembre y febrero. Para conseguir dinero para los enormes gastos de la familia, acostumbrada a un estilo de vida opulento, les fue necesario enviar esporádicamente al mercado capones y novillos, productos de tambo y fardos de alfalfa y, cuando se presentaba la ocasión, vender lotes en Moreno.

La venta de solares constituyó en 1862 el 21% de los ingresos de los Alcorta. No obstante, en los años que siguieron, este renglón de entradas fue en descenso. Para analizar esa caída debe tenerse en cuenta que en 1864 el Ferrocarril del Oeste llegó con sus vías a Luján y el pueblo de Moreno dejó de ser la cabecera del servicio de volantas y mensajerías, con lo que el movimiento mercantil y de pasajeros decayó notablemente. No resulta casual que en coincidencia con esto, Santiago Alcorta movilizara sus influencias para que el pueblo de Moreno se separara de Luján y se constituyera en cabeza de un nuevo partido. Al tener una corporación municipal propia, dirigida por los allegados de Alcorta, sería posible propulsar desde Moreno las obras de infraestructura necesarias para remontar esa población y conseguir que se valorizaran sus solares. Logrado ese objetivo, la venta de lotes repuntó. No obstante, en 1866 quedaban aún 132 solares sin vender.²⁹ Diez años más tarde, Moreno no salía aún del estancamiento que había conocido desde que se convirtió en una estación más en el ramal. En 1876, el Anuario de Mulhall daría testimonio de ello: *“El pueblo de Moreno tuvo una época de prosperidad cuando era término del ferrocarril, pero ahora está en decadencia, teniendo solamente 372 habitantes, una iglesia no concluida y una escuela con 91 niños”*.³⁰

A modo de conclusión: logros y fracasos de los primeros loteos del terreno. El negocio inmobiliario, como hemos visto, se mantuvo en unas pocas manos y por fuera de los círculos que dirigían el Ferrocarril del Oeste. En Merlo y Moreno, la propiedad del terreno era monopolizada por dos familias de terratenientes rurales (los Dillon-Pearson y los Alcorta) mientras que en Morón, más de la mitad de los lotes disponibles en la villa se encontraba en poder de Augusto La Roche. Estos propietarios no sólo facilitaron parcelas para que se estableciera la estación del ferrocarril, sino que las cedieron para que se construyeran plazas, calles y edificios públicos. Pero aunque lo hicieron con la proyección de mejorar la infraestructura urbana y valorizar aun más sus terrenos, la venta de lotes se mantuvo por debajo de las expectativas que se generaron al inaugurarse las estaciones. El mercado inmobiliario en la campaña sólo saldría de su fase de estancamiento con posterioridad a 1871, cuando la creación del Banco Hipotecario facilitaría este tipo de inversiones, y luego de que la epidemia de fiebre amarilla moviera a los porteños a adquirir fincas en los alrededores de la ciudad, con la perspectiva de brindar recreación y un clima saludable a sus familias.³¹

El Ferrocarril del Oeste, al impulsar la aparición de nuevos poblados, fue también indirectamente el propulsor del desmembramiento de los partidos rurales. Tal fue el caso de Moreno, que se separó de Luján en octubre de 1864, y de Merlo, que dejó de pertenecer a Morón en 1865. Con éstos surgió una nueva élite dirigente local, compuesta por los flamantes propietarios –Claudio María Joly en Moreno y Ángel Rodríguez en Merlo fueron ejemplo de ello– y por los parientes y allegados de la familia fundadora. El loteo se convirtió, para los grandes propietarios del terreno, en una herramienta de preeminencia local, pero fue un renglón de entradas que, sin ser insignificante, fue discontinuo y decayó a medida que el Ferrocarril del Oeste alcanzaba nuevos partidos y fundaba nuevas estaciones en su recorrido, desplazando hacia éstas el interés de los inversores urbanos.

Notas

¹ SCALABRINI ORTIZ R. *Historia de los Ferrocarriles Argentinos*, Bs. As., Reconquista,, 1940, p. 29.

² CUCCORESE H. J. *Historia de los Ferrocarriles en la Argentina*, Bs. As., Macchi, , 1969, p. 15. Éste afirma que “El Ferrocarril Oeste atravesaba campos de pastoreo cuyos propietarios eran en su mayoría de origen británico”, y a continuación reproduce sin comentarios el texto de Scalabrini Ortiz.

³ Entre la cabecera y Moreno, sólo se entregaron 24 acciones en pago de tierras, lo que representaba 60.000 pesos en valor nominal. Esto último habría contribuido a abaratar el costo de las obras; SCHVARZER J. y GÓMEZ T. *La primera gran empresa de los argentinos: el ferrocarril del Oeste (1854- 1862)*, Bs. As., F. C. E., 2006, pp. 36-37. Al detallar el origen de los fondos de este empresa, también refiere este pago en acciones ZALDUENDO E. *Libras y rieles. Las inversiones británicas para el desarrollo de los ferrocarriles en Argentina, Brasil, Canadá e India durante el siglo XIX*, Bs. As., El Coloquio, 1970, pp. 270-271.

⁴ SCHVARZER J. y GÓMEZ T., *Op. Cit.*, pp. 51.

⁵ *Idem*, p. 54.

⁶ Hemos utilizado los libros de Contribución Directa de 1856 y 1863, años que nos parecieron claves, el primero al comienzo de la construcción del primer tramo del Ferrocarril y el segundo cuando se realizó la transferencia a la Provincia. Para la venta de lotes en los pueblos nos valimos de los remates realizados por Billinghamurst en Morón, y de las testamentarias de Manuela Calderón de Pearson en Merlo y de Alcorta en Moreno. Con ello se confeccionó una base de datos de propietarios que incluye 629 registros. La lista de accionistas se encuentra en el Museo del Banco de la Provincia de Buenos Aires.

⁷ Esta noticia, transmitida por *El Eco de la Campaña*, ha sido también reproducida por *El Orden*, 24 de octubre de 1856.

⁸ *El Nacional*, 18 de febrero de 1857.

⁹ *El Nacional*, 10 de diciembre de 1858.

¹⁰ La Municipalidad de Morón, imitando a la de San José de Flores, había dispuesto que se dejaran a cada lado de la línea férrea 30 varas de calle, pero la empresa informó que “al pasar la vía por este Pueblo hemos sido detenidos en virtud de que los vecinos don M. Laplané, don Ramón Muñoz, don Francisco Lavega y don Tomás López, exigen se les expropie dicho terreno”; AGN X-29-2-13 Estado de Buenos Aires (1859).

¹¹ HUTCHINSON T. *Buenos Aires y otras provincias argentinas*, Bs. As., Imprenta del Siglo, 1866, p. 48.

¹² *La Tribuna*, 7 de diciembre de 1862.

¹³ *La Tribuna*, 19 de febrero de 1862.

¹⁴ El propósito de la Municipalidad, según decía, era “la formación de un paseo que a la vez que servirá de desahogo a la población, será útil también para los muchos transeúntes que principalmente la estación de verano afluyen a esta localidad”. A comienzos del siglo XX se la llamó Plaza Conesa; hoy ya no existe.

¹⁵ *La Tribuna*, 1 de mayo de 1862.

¹⁶ *La Tribuna*, 14 de julio de 1865.

¹⁷ *El Nacional*, 10 de diciembre de 1859.

¹⁸ Dirección de Geodesia y Catastro de la Provincia de Buenos Aires, Proyecto de traza del pueblo de Merlo, Duplicado de Mensura N° 59 del Partido de Merlo.

¹⁹ AGN X-29-2-5, Estado de Buenos Aires (1858).

²⁰ AGN Registro de Escribanos N° 3 de 1869.

²¹ Véanse su biografía y las de sus hijos en el *Diccionario Biográfico Contemporáneo Sud-Americano*, Buenos Aires, Lacquaniti y Cía. Editores, 1898, Tomo I, págs. 28-30.

²² HUTCHINSON T. *op. cit.*, p. 48.

²³ OCAMPO J. C. *Orígenes históricos de la ciudad y partido de Moreno 1860-1910*, Imprenta López, 1964, p. 88 ss.

²⁴ En agosto de 1862, con el objetivo de extender escritura a los compradores, se enumeraron los pocos lotes vendidos; AGN Sucesión 3534, *Testamentaria de Amancio Alcorta*.

²⁵ En la sucesión de Alcorta se hace relación a estos “dos solares donados por el mismo para iglesia y escuela de dicho pueblo”.

²⁶ OCAMPO J. C. *Op. Cit.*, p. 73.

²⁷ Refiere la sucesión de Alcorta la existencia de “Una manzana de terreno cedida por Don Amancio Alcorta a la compañía del ferrocarril del oeste, en cambio de la que le donó antes y ahora sirve de plaza principal del pueblo de Moreno”. Para la cesión formal del terreno para

plaza fue realizada por las Cámaras, véase la sesión del 5 de septiembre de 1872 de la Honorable Cámara de Senadores de la Provincia de Buenos Aires.

²⁸ SABATO H. *Capitalismo y ganadería en Buenos Aires: la fiebre del lanar 1850-1890*, Bs. As., Sudamericana, 1989, pp. 38-41; véase también BARSKY O. y DJENDEREDJIAN J. *Historia del capitalismo agrario argentino. La expansión ganadera hasta 1895*, Bs. As. Universidad de Belgrano-Siglo XXI Editores, 2003.

²⁹ Los solares aún no vendidos, sumados a 7 lotes de terreno para chacras que pretendían lotear en las afueras del poblado, no alcanzaban a representar el 10 % del valor de los bienes que pertenecieran a Amancio Alcorta. De estos 132 solares "para edificar" 43 tenían 43 1/3 varas de frente por 68 de fondo; 45 tenían 52 por 65 varas; 2 tenían 43 1/3 por 65 varas, y 6 eran de forma irregular. Fueron tasados en 128710 pesos. Los 7 lotes de terreno para chacras, de forma irregular, fueron tasados en 56499 pesos. El resto del terreno de la estancia (474 ½ manzanas) fue valuado en 740.300 pesos.

³⁰ M. G. & E. T. MULHALL *Manual de las Repúblicas del Plata*, Londres, Standford, 1876, p. 61.

³¹ Para los cambios que se produjeron en el período siguiente, consúltese: LONGONI R. y GALCERAN V. "Pueblos imaginarios: La especulación urbana en la campaña bonaerense, 1870-1880" en *Mundo Agrario*, enero-junio de 2003, Vol. 3, N° 6.

Carlos María Birocco
Docente de la UM.
Doctorando en la UNLP.

¿Mujeres en el ferrocarril?

Mariela Canali



Vista antigua de la Estación de Once

En el imaginario social existen representaciones que se encuentran arraigadas. Aunque desde fines del siglo XIX las mujeres se fueron integrando al trabajo asalariado fuera del hogar, y en particular en el trabajo fabril, se pensaba que el lugar “natural” de la mujer era el hogar. En la primera mitad del siglo XX hubo muchas mujeres que se emplearon en las grandes fábricas del rubro de la alimentación, en la industria de la carne, en las fábricas de cigarrillos y de fósforos, en la industria textil y en establecimientos dedicados a la producción de alpargatas, sombreros, guantes, medias, lencería, bolsas de arpillera, bolsos, botones. También las encontramos dentro del sector gráfico y las que recibían un salario por el trabajo a domicilio.¹

Nos proponemos indagar esta presencia femenina en un mundo masculino como es el sector ferroviario. Aunque no hemos encontrado investigaciones realizadas sobre este tema, contamos con testimonios directos en algunos casos e indirectos en otros, de mujeres que trabajaron en los ferrocarriles, algunas como guardabarreras en distintas regiones del país y otras como empleadas administrativas. Estos testimonios no nos permiten hacer inferencias generales pero abren un camino de investigación para seguir recorriendo en el futuro, en este sentido vale una aclaración: el marco temporal que aquí analizamos abarca “la época de los ingleses”, es decir la primera mitad del siglo XX.

Las guardabarreras

En primer lugar citamos tres casos de mujeres guardabarreras que acompañaron a sus maridos en esta ruda tarea. Vivían a la vera de la vía férrea en las casas que cedía la empresa y allí criaron a sus hijos, alternando el trabajo doméstico con el cuidado de la barrera. Contaban con el reconocimiento por parte de los vecinos, que las llamaban por el nombre propio o algún apodo cariñoso, y todas continuaron con el trabajo de sus esposos una vez que estos fallecieron.

En Haedo, en el cruce del ferrocarril con la calle San Martín, hoy Emilio Castro, en el ramal hacia La Plata, vivió María Dominga Diberardino de Pompilli, conocida por los vecinos como "la nona". Era italiana, al igual que su marido Abondio Pompilli y los dos eran empleados del ferrocarril en "la época de los ingleses". Allí criaron a sus dos hijos, uno de los cuales también fue ferroviario. Cuando su marido falleció en 1923 atropellado por un tren, ella siguió cumpliendo con su puesto hasta que se jubiló. Todo esto sucedió entre 1911 y 1925.²

El otro caso es el de Miguela Ocon de Escalona, que había nacido en noviembre de 1891 en España. En 1913 llegó a la Argentina junto a su esposo Francisco Escalona, quien se empleó en el ferrocarril Central Argentino. En un primer momento se radicaron en Campana y después en Zárate, formando una familia compuesta por seis hijos. Nuevamente vemos que a la muerte del esposo, es la mujer quien continúa con la tarea. En 1924 cuando quedó viuda, Doña Miguela pidió trabajo al ferrocarril para poder mantener a sus hijos como guardabarrera en Zárate. Más adelante la trasladaron a Benavídez, Pacheco y en 1928 a la barrera de la parada Km.35, actual El Talar. Junto a sus hijos vivía en la precaria casa ferroviaria. Sus únicos vecinos eran también familias ferroviarias, el resto era campo. En 1945 se retiró de su trabajo aunque se quedó a vivir en el pueblo. Falleció en junio de 1954.³

El tercer caso que traemos es el de Doña María, quien durante muchos años ocupó una casilla de guardabarrera en la esquina de Zapiola y Rivadavia en Castelar. Viuda de un ferroviario, continuó con el trabajo de su esposo y recibió el permiso por parte de la compañía inglesa dueña del ferrocarril, de vivir allí con sus hijos. Aún hoy los vecinos más antiguos la recuerdan como un referente de ese pueblo que recién nacía: *"Íbamos en bicicleta hasta la barrera de Doña María tenía cabritos, patos, pavos, gansos..."*. *"Cuando llovía íbamos a pie por los campos hasta llegar a la guardabarrera, que era Doña María y le dejábamos los zapatos embarrados y nos cambiábamos para viajar en el tren..."*.⁴

Nos queda presentar dos breves historias de vida de otras dos mujeres guardabarreras sobre las que contamos con su testimonio directo en el primer caso y el de la hija en el segundo.

Francisca Miranda de Rojas acaba de cumplir 100 años y desde su casa de El Palomar nos cuenta su historia como trabajadora del ferrocarril. Comenzó a los 19 años, *"en la época de los ingleses"*, como guardabarreras en Ingeniero Iannone, provincia de Mendoza y luego desempeñó este mismo trabajo en Godoy Cruz y Luzuriaga, hasta que se jubiló en 1954. *"Entré a trabajar porque falleció mi hermano, y nos tenía a cargo a mamá, a mí y a una sobrinita, y como mamá tenía mucha edad no le podían... antes se daba vacante, no se daba sueldo como hacen ahora. Entonces buscaron una vacante pero mamá tenía más de 80 años, entonces me buscaron a mí, me pertenecía a mí porque él me tenía a cargo, así me lo dieron (...) Yo había rendido antes para telegrafista, pero me dijeron 'Le conviene más la barrera porque de telegrafista va a cobrar \$60 y en la barrera va a cobrar \$90 y no va a pagar casa, nada' "*.⁵

Sin embargo en su adolescencia había aprendido labores, una tarea propia de las mujeres de la época, la directora de la escuela primaria le había enseñado a tejer y a bordar *"Yo le bordé a ella sábanas, centros de mesa, unos tejidos para los veladores, toilette, a ella no le cobraba porque ella me enseñaba. Después, mientras estaba mi*

hermano vivo, hacía lo mismo, hacía rifas o si alguno me encargaba unas sábanas se lo hacía. Trabajé en eso, ve. Ya cuando falleció mamá también lo hacía, pero me dieron la barrera y ya después no tenía tiempo, eran muy seguidos los trenes."

El trabajo consistía en bajar las barreras y darle paso al tren "Mi mamá, me dijo 'vámonos, yo te ayudo a bajar la barrera, si vos no podés'. Mamá era grandota y gorda y yo tan chiquita.... Así que primero me costaba. Cuando ya estaba baquiána ya no era nada." El Inspector de la empresa fue quien le explicó en qué consistía el trabajo, que comenzaba a las 6 de la mañana y concluía recién a las 10 de la noche (hubo que esperar hasta la década del '40 para que se decretaran las 8 horas), los trenes venían bastante seguido, sobre todo los de carga. De noche los trenes se "atendían" utilizando faroles, se colocaba un faro con luz roja en cada barrera para que los transeúntes y los transportes supieran que la barrera estaba cerrada. Eran faroles a kerosén. "Eso había que limpiarlo todos los días porque se le empañaban los vidrios. El inspector controlaba que estuvieran limpios, nunca los encontraba sucios porque yo lo primero que hacía era levantarme e ir directamente a limpiarlos, porque se habían manchado en la noche." El mantenimiento de la barrera también incluía mantener limpio de yuyos y malezas el paso a nivel por donde pasaban los cables que accionaban las barreras. El trabajo, como vemos, era agotador "...a veces cuando eran muy seguidos se me cansaban los brazos. Más que todo me dolían las manos, pero yo compré una sogá y no la bajé más con el cable porque me lastimaba las manos el cable. No usaba guantes, era así nomás. Era medio rústica yo. Compré una sogá gruesita cosa que no se me terminara pronto y después vino el inspector y le dije 'Yo le puse, porque me lastima las manos'. Después comenzó a

mandarme él unos metros de sogá para que cambiara, cuando veía que estaba gastada." Francisca no usaba uniforme de trabajo, sólo un guardapolvo celeste, tenía que usar pantalones, pero se negó porque no le resultaban cómodos para el trabajo.

En las barreras vecinas también había mujeres guardabarreras. Según Francisca, los compañeros varones "...tenían mucho respeto todos. Sí, mucho respeto, antes la gente era más respetuosa. Ahora si ven una mujer sola no sé qué le hacen. En cambio yo, mi hermano cuando falleció mamá quería que renunciara y nos fuéramos



Francisca Miranda de Rojas

con él. Yo antes de entrar al ferrocarril tejía, bordaba, hacía trabajos así, ve. 'Hacés eso', me dijo mi hermano. Yo le dije: Después voy a ver. Digo yo, no porque voy a ir allá y me van a estar mandando". Si bien en algunas investigaciones se señala que en esos comienzos de siglo el trabajo asalariado no fue considerado un elemento de liberación personal por las trabajadoras, en el testimonio de Francisca se hace visible que además de la necesidad de mantener a su familia también influía su firme decisión de mantener su independencia.

Las empresas ferroviarias concedían las viviendas para que ocuparan estos trabajadores, originalmente pequeñas casillas que eran ampliadas a medida que la familia se agrandaba. Francisca se casó en Mendoza mientras era guardabarrera y allí nacieron sus hijos "Los tres nacieron donde yo estaba trabajando, en Ianone. Yo había llamado a la matrona y ahí me atendía, y después venía el médico a ver si estaba bien, después de 40 días recién me dejaban ir a trabajar." Así la casa se fue modificando, al dormitorio y comedor originales se agregó otro dormitorio, la casa

era de material con techo de cañas y barro.

Claro que, entonces, además de atender su trabajo en la barrera, Francisca debía llevar adelante el hogar y criar a los hijos. Así, los días viernes, que eran su día franco, tomaba el tren hasta Palmira donde estaba la cooperativa ferroviaria y hacía las compras para todo el mes *"Los artículos perecederos los comparaba a los clásicos vendedores ambulantes porque antes por ejemplo el que vendía carne pasaba en un carro, también pasaban los verduleros, en fin unos negocios había... en una camioneta o en una carretelita, cortador de carne, a esos les compraba yo."* Los chicos iban a la escuela del pueblo caminando por las vías *"Yo los miraba, me paraba en la línea hasta que ellos llegaban y cruzaban una alcantarilla que había, grande. Verlos yo que pasaban porque por ahí se escapan y se caen. Entonces ya era otra cosa, cierro la barrera y me voy a verlos."*

Este trabajo hizo que todos los del pueblo conocieran a Francisca porque la veían

todos los días, muchos padres la eligieron como madrina de sus hijos *"Me hice mucho de comadres siempre me buscaban para madrina. Todos me buscaban a mí, no sé, habría caído bien, yo."* Esas fiestas de bautismo era un momento de reunión social, se hacía una cena y a la noche un baile con orquesta en vivo. Por otra parte las vecinas, si bien estaban un poco retiradas, solían visitarla y acompañarla cuando su esposo no estaba, fue así como forjó amistades que todavía perduran. Esta es la historia de Francisca, una mujer de trabajo que nos da testimonio de un siglo de vida.

Elvira María Corleto nació en 1909 y desde muy chica vivió en Morón. Se había casado con el Sr. Melli, guardabarreras del ferrocarril. En 1935 leyendo las vacantes que salían publicadas en el boletín de la Unión Ferroviaria encuentran una



María Ocón de Escalada

que pedía un matrimonio para el puesto de guardabarreras en Gowland, a 7 kilómetros del pueblo de Mercedes y deciden aceptarlo, así el 1 de enero de 1936 comienzan a trabajar después de haberse instalado con su pequeña hija, en la casa que la empresa les otorgaba. Era una casa pegada a las vías, de madera, con un ambiente amplio y en otro separado estaba la cocina con fogón. Detrás de la casa, el baño y el jardín con la huerta familiar. Enseguida comenzaron las modificaciones, que la empresa permitía siempre y cuando no taparan al guardabarreras la vista del tren. *"Papá armó una cocinita adelante, una piecita y una cocina delante de la ventana (...)se armó la casa y ahí vivíamos. Y en el año '38 nací yo, dos hermanas fuimos. Pero yo hay una cosa que siempre me acuerdo: nunca los oí quejarse a mis padres, jamás, de las incomodidades, de que no les alcanzaba la plata, por ejemplo. A lo mejor no lo hacían delante nuestro, pero ahí compartíamos todo."*⁶ Ya hemos descripto el trabajo de los guardabarreras, en este caso se agrega un detalle: el inminente paso del tren era anunciado en la casa por una campanilla. Alicia -hija menor de los Melli- describe cómo era el trabajo, por qué pedían al matrimonio: *"12 horas trabajaba el hombre y 12 horas trabajaba la mujer. Entonces era día y noche y 4 días al mes les daban los francos, 4 días seguidos"*. Elvira trabajaba las doce horas diurnas y alternaba esta tarea con las domésticas *"ella estaba en casa, iba, lavaba la ropa, hacía todas sus cosas mientras atendía, con el delantal que abarcaba todo. Todo al mismo tiempo: estaba en su casa, escuchaba la campanilla y atendía la barrera. Papá dormía a la mañana, y después tenía sus gallinas, huerta, porque había mucha tierra."* El cambio en los tiempos de trabajo llegó más tarde, como ella

misma recuerda "...llegó Perón en el año '45. Yo empecé la escuela ese año y ya mi hermana iba a quinto grado. Y después llega Perón y empezó lo de las 8 horas. Claro desde el punto de vista de esa época, nuestro, fue un cambio para bien. (...) De manera que trabajaban 8 horas cada uno y había un relevante más, otra persona que necesitaban para cubrir las 24 horas y pusieron una garita, le llamaban, para que estuviera el guardabarrera ahí." El cambio de horarios también influyó en la vida cotidiana de la familia: "Mamá tenía más tiempo libre para sus labores, lavar,



Escalinatas de la Estación Once

planchar esos delantales con almidón. Yo me acuerdo que la directora de la escuela hablaba de la higiene y me decía "Su madre es el acabose, porque tiene que trabajar y todavía las manda con el guardapolvo almidonado, usted tiene que valorarla". Con respecto a esta imagen sobre la mujer trabajadora vemos que había diferentes comentarios, por un lado algunos criticaban al hombre que "hacía trabajar a su mujer" y llevaba una vida modesta, por otro lado las vecinas del pueblo, mujeres de chacareros que estaban acostumbradas al trabajo y no se sorprendían de ver una mujer levantando la barrera.

En esta zona se da la particularidad de que a muy poca distancia corren paralelas las vías del tren del Oeste y del Pacífico, en esta otra línea también la barrera era controlada por un joven matrimonio. El trabajo como ya lo describimos consistía en bajar las barreras y darle paso al tren, "...la barrera estaba arriba con una cadena, entonces, nosotros ya de grandecitas mamá decía 'Me vas a bajar la barrera que están tocando la campanilla', nosotros bajando la barrera, era pesada vos pensá que ahora tiene la mitad, era toda completa en el paso a nivel, con una cadena se bajaban las dos barreras, por eso era pesado. Y de noche, un farol. El trabajo del guardabarrera del turno de la noche era tener cargaditos los faroles con kerosén, que proveía el ferrocarril, los llamaban alcuzas. Tantísimas veces lo hacíamos nosotras: limpiar los faroles y colgarlos cuando caía la luz del sol. De noche bajaba y levantaba la barrera con el farolito. Y se daba farol al tren, su parte verde y su parte roja, que ahora es una obra de arte, se manejaba de arriba como una ruedita, digamos, entonces se cambiaba el vidrio de color. En la barrera también, era verde cuando estaba arriba y roja cuando la bajaban. Eso me acuerdo bien, de limpiar los farolitos, con papel de diario le sacaba el tizne, se pasaba un poquito de jabón y quedaba limpio".

Elvira se jubiló en 1952. Con los ahorros, el matrimonio había logrado comprar un terreno en Haedo y edificar su casa con un crédito del Banco Hipotecario, allí se instaló la familia, mientras el padre seguía desempañándose como señalero en Paso del Rey y más tarde en Morón. "En junio del '53 mamá cobró todo, se compró el juego



Elvira M. Corleto y Adolfo Melli en Gowland 1939

de comedor que está en casa. Nuestra parte económica mejoró porque hasta ese momento yo seguí estudiando, mi hermana no trabajaba pero ya se había recibido. Mamá no pudo disfrutar porque a los 4 años, en el '56 se enfermó y el 14 de diciembre del '60 murió."

Las administrativas

El mundo del trabajo femenino también comprendía las actividades del sector terciario, que por cierto demandaban cierta calificación, es decir el paso por los sistemas de educación formal e informal. Una amplia gama de ocupaciones se incluyen en ese sector: empleadas de casas comerciales (vendedoras y empleadas administrativas), las empleadas administrativas de oficinas públicas y privadas, telefonistas, maestras, enfermeras y mucamas. Fernando Rocchi afirma que una alternativa aceptable al trabajo industrial para las mujeres empujadas al mercado laboral por necesidades económicas, era convertirse en trabajadoras de cuello blanco, es decir, empleadas de grandes tiendas o de servicios públicos, ya que estos empleos gozaban de mayor prestigio, y por lo tanto se los relacionaba con cierta movilidad social ascendente.⁷ Dentro de este sector también se encontraban las mujeres profesionales, como las médicas, que tenían estudios universitarios.

Hebe Clementi es una de las historiadoras más reconocidas en nuestro país, y durante su juventud, fue empleada del ferrocarril Oeste y Sud. Hija de un ferroviario llegado de Italia en 1923, su infancia transcurrió entre Villa Luro y Versalles, *"Cuando nos mudamos a Versalles, todo el territorio era del ferrocarril. La estación separaba un área 'pituca' digamos así, del área más pobre. De este lado, del área más descampada había muchas casas muy viejas, porque eso se comunicaba con Monte Caseros así que eran como quintas, que podían tener una cuadra de extensión. Bueno, entonces el ferrocarril lotea estas tierras del lado pobre, digamos, y se los asigna a quienes construyeron sus casas desde el Hogar Ferroviario, sacaban una parte equis del sueldo y así se podía pagar, porque con el sueldo que tenía mi padre ni se podía ahorrar. Cuando nos mudamos de Villa Luro a Versalles parecía que tocábamos el cielo, la casa nueva, linda, bien diseñada pero tenía puertas por todos lados y durante años estuvimos sin cortinas porque no se podían poner, no había plata.*

El sueldo disminuyó mucho y faltaba dinero y mi padre estaba desolado quería que termináramos de estudiar y entráramos a trabajar. No ganábamos nada, pero no gastábamos ni un peso en un café. Yo volvía a mi casa a comer nada, de parada porque enseguida tenía que volver a tomar el trencito y el tren grande cuando empecé a trabajar."

Trabajar en el ferrocarril era en esta primera mitad del siglo XX una de las mejores oportunidades con que se contaba ya que era un empleo seguro, que gozaba de jubilación, licencias, pases gratis en el ferrocarril y en el barrio, como recuerda Hebe *"...te daba una categoría absoluta porque tenías sueldo seguro, no te echaban, tenías jubilación y trabajabas con los ingleses. Entonces en toda la cuadra, porque yo identifico la gente de esta vereda y de la vereda contraria, nadie tenía esa misma 'virtualidad' de tener un sueldo respetable y seguro. Eso es lo que después aporta el peronismo. Todos tenían trabajos precarios o eran jubilados, de la policía, del ferrocarril. Entonces mi padre tenía esa seguridad.*

La gente venía a pedirle a mi padre si le conseguía un trabajo para el hijo, para el yerno y más de una vez pudo hacerlo. Entonces lo ponían en un estrado que a él le hacía bien. Y la casa misma estaba hecha por el Hogar Ferroviario, cuando vivíamos en Villa Luro era todo barro, el Maldonado pasaba a un costado así que cuando llovía no te puedo contar el barro."

Y así fue como en el año '45 entró a trabajar en las oficinas del Ferrocarril Oeste y Sud, junto con su hermana eran las únicas dos mujeres que trabajaban en estas

oficinas ubicadas en el primer piso de la estación Once. Impregnado del fuerte olor a máquina y con escalinatas de nogal lustradas, siempre pulidas, con alfombra y flejes de bronce, ese edificio era una representación de la institución misma: *"...esas escaleras imponían respeto con esas alfombras y los barrotes de bronce, lustrados, tenía esa cosa de señorío. La gente, la turbamulta iba por debajo"*.

En el primer piso había una galería que se atravesaba a lo largo y ahí estaban las oficinas de un lado y del otro. Del lado derecho estaba la oficina general y del izquierdo los ingenieros, es decir la parte técnica. Al fondo, la oficina del director que era Mr. Wright, un ingeniero, siempre con pipa, que inspiraba respeto al andar y que tenía una secretaria personal inglesa, muy bonita. *"Yo estaba en la oficina general. Mi hermana trabajaba a la mañana y yo a la tarde. Después ella pasó a ser la secretaria de la secretaria, entonces estaba en la oficina del jefe y yo quedé en un escritorio enorme, oscuro, qué te puedo decir, torvo, de madera, donde Mr. Wincler estaba en la punta y yo en la otra. Escribía las cartas de Wincler. Este Wncler era un irlandés, por lo tanto degradado, criaba pollos en su casa y venía siempre con las plumas de pollo volando. Hacía una tarea muy rutinaria de detectar no sé qué en unas planillas llenas de separaciones que controlaban el paso de los trenes, muy prolijo todo el trabajo que él hacía. Yo hacía las cartas generales o contestaba los expedientes que llegaban, se lo consultaba a él, él me daba la redacción y yo lo pasaba y el expediente pasaba a otra oficina. Todo muy sistemático, muy aburrido, sin ninguna entidad propia. Y esa oficina general eran como 20 escritorios del mismo estilo, enormes"*. El resto de los compañeros eran todos hombres, muy gentiles más que atentos *"Eran todos viejos, salvo uno joven que se enamoró de mí. Me pasaba los expedientes, era mi tarea pasarlos a máquina y girarlos para la firma. Entonces me giraba el texto y debajo traía un texto "blablabla". Yo me había casado recién! ... para decirte que nunca habían visto mujeres trabajando, era más la novedad que otra cosa."*

Si bien no le solicitaron ningún requisito, este trabajo administrativo exigía ciertos conocimientos con los que Hebe ya contaba: taquigrafía y mecanografía, *"...porque había aprendido con mi viejo: máquina y taquigrafía. Era la sesión de la noche siempre. Mientras iba a la escuela secundaria, a la noche nos daba una hora de taquigrafía y de escribir a máquina, teníamos la máquina a nuestra disposición, bah! La máquina de él, una Underwood más vieja que tu abuela, pero era la máquina donde él trabajó y donde aprendimos nosotros."*

Rememorando ese tiempo dice Hebe *"Éramos la novedad de ese período entre tanto empleado consuetudinario (...) para estos recuerdos vale la memoria de esa oficina y de los olores a máquina industrial, un espacio resguardado, austero, adonde no llegaban los tumultos de la estación, y donde las planillas de entrada y salida de materiales, las cuestiones del 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 quizás no advertía su existencia."*

El trabajo en el ferrocarril realizado por las mujeres que hemos entrevistado vale ciertas comparaciones. En primer lugar el tipo de tareas rústicas de las guardabarreras demandaban fuerza física, en tanto que la tarea administrativa requería calificación y saberes específicos. En este sentido recuerda Hebe Clementi: *"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 las estrecheces que se vivían, centavo a centavo y el control masculino"*.⁸

Estas tareas se diferenciaban también por el ámbito espacial en que se desarrollaban. En los primeros casos era el área rural o pequeños pueblos que recién

se urbanizaban, casillas que luego se fueron convirtiendo en hogares, con las ampliaciones edilicias y la llegada de los hijos. Y por otro lado el señorial edificio del Ferrocarril del Oeste, con sus espacios bien definidos: el primer piso con oficinas y la planta baja para el tránsito de pasajeros.

Por otra parte, en todos los casos existió un reconocimiento social que se reflejaba en las relaciones que estas familias mantenían con su entorno. Estas mujeres eran elegidas como madrinas para los hijos de los vecinos, eran elogiadas por otras mujeres que valoraban el doble trabajo que realizaban al atender sus obligaciones con la empresa y llevar adelante su casa. Por otra parte como se aprecia en el último testimonio, la familia ferroviaria contaba con cierto prestigio entre sus vecinos porque el ferroviario tenía un empleo seguro, jubilación, casa propia y otros beneficios que no se conseguían en otros trabajos.

En numerosos estudios de género se argumenta que la justificación que se encontraba para las mujeres que salían de su hogar para trabajar era *la necesidad*, necesidad de ayudar con su salario al ingreso familiar, o mantener a sus hijos en caso de viudez, porque estaba mal visto que dejara de atender su hogar. Este concepto de *necesidad* fue la válvula de escape a las presiones morales y al conflicto que significaba entrar en la fábrica o el taller.⁹ En los testimonios que presentamos también podemos ver que la necesidad de mantener su hogar cuando quedaban a cargo de la familia, o ayudar con su aporte al ingreso familiar era un factor decisivo para entrar en el ferrocarril, pero también se manifiesta, tanto en el caso de Francisca como en el de Hebe y su madre que la estimulaba a estudiar, que este trabajo las hacía más independientes.

La investigación del trabajo femenino en el universo masculino del ferrocarril, se amplía con la aparición de nuevos testimonios que nos abren el camino para seguir analizando esta presencia.

Notas

¹ QUEIROLO G. "El trabajo femenino en la ciudad de Buenos Aires (1890-1940): Una revisión historiográfica" en *Revista de CEHI* Año 1, n°1, UNT, 2004

² Estos datos fueron aportados por Silvia Defranchi, bisnieta de María Dominga Diberardino de Pomplli.

³ Boletín de la Comisión de Historia de El Talar N° 14, Marzo de 2005.

⁴ Testimonios del Taller de Historia Oral de Castelar, 1993.

⁵ Los testimonios que se citan corresponden a la entrevista realizada el 1/4/2005. IAHM.

⁶ Entrevista a Alicia Melli, hija del matrimonio de Elvira y Adolfo Melli, 5/5/2005. IAHM.

⁷ ROCCHI F. "Concentración de capital, concentración de mujeres. Industria y trabajo femenino en Buenos Aires, 1890-1930", en AA.VV. *Historia de las mujeres en la Argentina. Siglo XX*. Bs. As., Taurus, 2000.

⁸ CLEMENTI Hebe "De trenes y trencitos" en *Revista de Historia Bonaerense*, IAHHM, año X, N° 25.

⁹ LOBATO M. "Lenguaje Laboral y de género en el trabajo industrial. Primera mitad del siglo XX" en AA.VV. *Historia de las mujeres...*

Mariela Canali
Investigadora del IAHHM.

Los talleres ferroviarios en la geografía del barrio de Liniers

Susana Boragno



Origen e importancia

Ya pasado un siglo de la llegada de los Talleres Ferroviarios a Liniers, es bueno dar una mirada retrospectiva y señalar la importancia, el trabajo y el progreso que le dieron a la zona Oeste.

Los pasos iniciales se dan cuando el 16 de noviembre de 1901 se aprueban los planos generales para el establecimiento de los nuevos Talleres en Liniers a través de un decreto del gobierno nacional.

Los talleres del Ferrocarril Oeste desde el inicio de sus actividades Este fue el primer ferrocarril argentino, se inauguró el 29 de agosto de 1857. Partía de la Estación El Parque (Teatro Colón), que recibía su nombre por la cercanía con el Parque de la Artillería (Tribunales) y su trayecto culminaba en el Kiosko de Soldati (Estación Floresta)¹. Fue un emprendimiento privado. Nació como Sociedad del Camino de Fierro de Buenos Aires al Oeste cuando un grupo de patriotas se presentó el 17 de septiembre de 1853 al gobierno de la provincia solicitando autorización para construir la primera red ferroviaria.

Una vez establecido el ferrocarril, era necesario el mantenimiento en buen estado de su material rodante, reparación de locomotoras, de piezas averiadas o gastadas por el uso.

Estas composturas se hicieron en un comienzo en la misma estación El Parque pero ya en 1860 se construyeron unos galpones de madera, contiguos a la estación.² Esto era considerado como un "período de ensayo" y ya contaba con una caldera a vapor, origen de la fuerza motriz que daba movimiento a un torno grande, otro mediano y un taladro. Tenía dos fraguas, once gatos para locomotora, herramientas, etc.



Para cobertura de toda esta maquinaria se contaba con dos galpones de reducidas dimensiones, de aproximadamente 10 x 40m cada uno.

Cuando el ferrocarril llega a Chivilcoy en 1866, ya cubría el servicio de pasajeros y carga. Para ese tiempo el ferrocarril había pasado a manos del Gobierno de la provincia de Buenos Aires, año 1862.

El Directorio decide construir nuevos Talleres, comenzando sus obras hacia fines de 1866, fueron los llamados Centro América: dos manzanas que estaban delimitadas por las calles Centro América (hoy Av. Pueyrredón), Corrientes, Paso y Tucumán, muy cerca de la Estación Once.

Estas tierras habían pertenecido al Sr. Miguel Altuve, comprándolas Domingo Marín el 1 de octubre de 1864 por cuenta y encargo del FCO en \$299 oro.

Estos talleres ya eran suficientemente extensos para atender las nuevas necesidades. El ala principal del edificio corría a lo largo de la calle Centro América, donde estaba la oficina del jefe, la bodega, tornería, las fraguas, la fundición. Hacia el este del gran galpón existían otros edificios provisorios de madera para secciones de calderas, hojalatería, broncearía, etc.; luego se encontraba el depósito donde estacionaban las locomotoras, coches y vagones en reparación. Poseía grandes tornos para las ruedas y también se realizaban trabajos para terceros, por ejemplo, la fundición de proyectiles para el gobierno. En 1872 se hizo una importante reparación a la locomotora "La Porteña". En 1876 se llegaron a construir 30 vagones y, en 1880 contaba con una planta de 215 empleados, incluidos los 60 aprendices cuya escuela funcionaba en un edificio anexo de dos plantas.³

El 3 de agosto de 1872 durante el gobierno provincial de Mariano Acosta se promulgó la ley que creaba la Escuela de Arte Mecánica en los Talleres Centro América. Para ello habían comprado un galpón existente en los saladeros a orillas del Riachuelo que, trasladado y modificado tuvo como destino esta escuela, a la que concurrían alumnos de entre 11 y 15 años. La preparación de técnicos ferroviarios indicaba un plan de desarrollo a largo plazo y esta política se mantuvo como una característica.

Al incrementarse el servicio, el tráfico se hacía cada vez más intenso y se resolvió el cambio de ubicación de la estación El Parque. El gobernador Carlos Casares, por un decreto del 29 de abril de 1878 prohibió la circulación de trenes por las calles del municipio, lo que afectó también a los Talleres Centro América. La estación El Parque debía trasladarse a la estación Once de Septiembre comprando y expropiando los terrenos necesarios, autorizándose a invertir \$ 45.000.000.

Ya federalizada Buenos Aires en 1880, un decreto del gobernador de la provincia de Buenos Aires Carlos D'Amico, disponía el traslado de éstos a los nuevos Talleres de Tolosa, La Plata.

La estación Tolosa existía antes de la fundación de la ciudad de La Plata y cuando ésta se inauguró, las autoridades llegaron desde Buenos Aires por el ferrocarril a la Ensenada y de ahí los trasladaron a la flamante ciudad.

La estación y los talleres de Tolosa se construyeron sobre los terrenos de 8 quintas, con una superficie total de 53 Ha 25 a y 12 c, donadas a favor de la Dirección General de los Ferrocarriles de la provincia de Buenos Aires.

El Directorio de Ferrocarriles invitó al Ingeniero Otto Krause a preparar el proyecto

de los talleres a construirse en Tolosa “fruto del impulso que había logrado el ferrocarril en la parte de tráfico y el desarrollo de sus líneas”. El mismo fue aceptado y se lo comisionó a trasladarse a Europa para adquirir los equipos necesarios para montar los talleres.⁴

Al finalizar la construcción y su puesta en marcha, el directorio de los ferrocarriles le dirige una nota de alto concepto: “... El Consejo Directivo me ha encargado haga a Ud., presente que queda completamente satisfecho del desempeño de su dirección, reconociendo altamente su competencia, debido a la cual se ha llevado a término una de las instalaciones más grandiosas de Sudamérica. Estas obras las considera un timbre de gloria para un honorable y distinguido Ingeniero como lo acredita a Ud por la presente. Puede Ud completar su diploma en el que están inscriptos sus meritorios servicios en los distintos puestos que ha desempeñado, coronándolo con la ejecución de estos Talleres que honrarian en cualquier país al ingeniero que los proyectó y dirigió”. Carlos Arias – José M. Williams”

Rivalidad entre el Ferrocarril Oeste y el Ferrocarril Sud

La federalización de Buenos Aires como Capital de la República en el año 1880, con la sanción de la Ley N° 1029 obligó a la provincia homónima a ceder dicho territorio y a fundar una nueva Capital que resultó ser La Plata.

Esto no trajo pocos problemas a la vida del FCO. Se pensó en trasladar la sede administrativa y en modificar el diseño de las líneas para que todas partieran de la nueva Capital.

Se proyectó ampliar el radio de influencia del FCO (Tandil, Bahía Blanca, Mar del Plata, etc.) conformando el tramo inicial con una red mucho más compleja y desarrollada.

El Ferrocarril Sud alegaba que la expansión del FCO constituía una invasión en una zona sobre la que sostenía tener prioridad.⁵

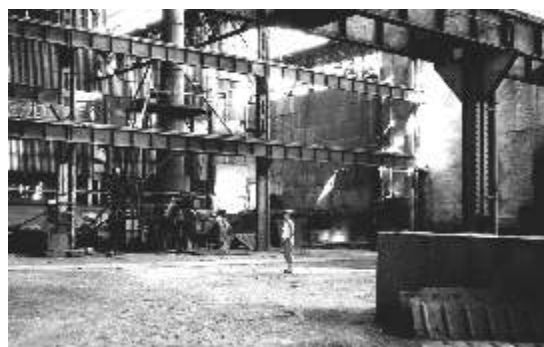
Como respuesta pidió prolongar su línea a Dolores y ante ello el FCO abandonó la idea y construyó el ramal Merlo-Lobos (64km).

En realidad era una puja entre las líneas del gobierno de la provincia y la de los particulares. Hubo un intento de expropiar el FCSud pero por sus hábiles negociaciones se torció esta decisión y se le permitió prolongar sus líneas desde Ayacucho a Tandil y desde Azul a Bahía Blanca.

El FCO continuó extendiendo sus líneas al Oeste donde tenía prioridad. Pero a pesar de esto cayó su rentabilidad e incrementó sus deudas. Hay indicios de que hasta el personal directivo saboteara para aumentar su desprestigio y facilitar su venta.

Venta del Ferrocarril Oeste

El 5 de enero de 1889 el gobierno de la provincia, a cargo de Máximo Paz, envió un mensaje a la Legislatura, en el que propone su venta por Licitación Pública. Surgieron grandes debates y el 23 de septiembre de 1889 se promulgó la ley Provincial por 29 votos contra 9, que autorizaba al Poder Ejecutivo Nacional a enajenarla. La apertura de las licitaciones se hizo el 18 de marzo de 1890 y la entrega se concretó el 30 de junio a “The Buenos Aires Western Railway”. Pocos días después cayó el gobierno nacional de Juárez Celman, fiel intérprete de la doctrina



liberal.

Una vez vendido estas dos compañías de capitales ingleses, el FCO y el FCSud, por su mutua conveniencia deciden explotar ciertas porciones de sus líneas férreas bajo la administración conjunta. Como el sistema de explotación les resultó poco conveniente, decidieron abandonarlo y resolvieron en Londres que ciertas partes del FCO debían ser vendidas al FCSud, conjuntamente con desvíos, edificios, terrenos, telégrafos, señales, etc., dentro de los cuales estaban los Talleres de Tolosa pero excluyendo a la maquinaria y equipo.⁶

Se trazó de este modo una línea ferroviaria para delimitar bien una zona de influencia, cortándole al FCO toda posibilidad de expandirse a la zona del FCSud. La compra tenía efecto desde la medianoche del 30 de junio de 1900. Se le dio a la FCO el derecho a retener la posesión de los talleres de Tolosa por un tiempo prudencial no pudiendo exceder del 30 de junio de 1904 y debiendo pagar mientras tanto al Ferrocarril Sud un interés del 4% anual sobre el precio de compra, como renta por tal uso y ocupación. Estas fechas son interesantes para señalar que después de la venta de estos ramales, el 16 de noviembre de 1901 el gobierno nacional aprobó los planos para los Talleres de Liniers y su traslado se produjo en 1904 cuando el plazo máximo se cumplía.



Los nuevos Talleres del Ferrocarril Oeste llegan a Liniers

Por lo expuesto, el FCO debió construir otros nuevos talleres, que resultaron más amplios y con una distribución espacial que es digna de elogio por quienes hoy los visitan.⁷

Compró entonces tierras en Liniers, paralelas a su línea troncal que pertenecían a los Rodríguez Visillac, propietarios de la Estanzuela La Paz.

Los primeros edificios que empezaron a construirse fueron las oficinas generales y

comedores para obreros, el taller de pintura y taller de reparaciones de vagones.

Se aclara en la *Memoria* que "Todos los muros serán construidos con ladrillos asentados en mezcla de cal. En el interior de las oficinas y del comedor, los muros serán rebocados. En todos los muros al exterior y también en los talleres al interior, serán tomadas las juntas, quedando los ladrillos aparentes. En las oficinas y en el comedor, todas las puertas y ventanas serán de cedro.

En los talleres todas las ventanas serán de fierro, y las puertas, de pino tea. En el taller de reparaciones, no habrá portones en las entradas de las vías. En el taller de pintura los portones de estas aberturas serán levadizos y de fierro acanalado.

Los pisos y cielo rasos de las oficinas, serán de tablas de pino tea. En el comedor el piso será de baldosas inglesas así como el patio, bajo la marquesina, y en las letrinas.

El piso del corredor de las oficinas será de mosaicos. En los talleres los pisos serán de adoquines de pino tea, asentados en el taller de pintura sobre un contra-piso de concreto y en el taller de reparaciones sobre un relleno de ceniza o escoria.

Los techos de piso alto de las oficinas y del comedor, serán de tejas sobre armaduras de pino tea. Los demás techos de las oficinas, serán de azotea sobre tirantes de madera dura, y los techos de los talleres serán de fierro galvanizado acanalado y vidrios, sobre armaduras y columnas de acero. 28/1/1902".⁸

Estas construcciones de buena calidad permanecen en buen estado a pesar del abandono al que fueron expuestas.

Ampliación de los Talleres

El incremento de la actividad del FCO requería más espacio para desarrollar todas las tareas. Sus líneas continuaban extendiéndose al Oeste y necesitaban tener todo su material rodante en condiciones.

El 25 de junio de 1908 la recientemente fundada Compañía de Tierras del Oeste (se la conoció como una subsidiaria del FCO) compra a los Rodríguez Visillac el resto de la Estanzuela La Paz y decide la construcción de un pequeño ramal de 2,5km que partiría de su línea troncal km9,5 (Villa Luro) hasta su estación terminal Versailles, además se comprometía a venderle al ferrocarril lo necesario para la ampliación de sus talleres.

Paralelo a esto en el año 1910 el FCO colabora con las autoridades municipales en la rectificación y limpieza de todo el cauce del Arroyo Maldonado hasta el límite del municipio (Av. Gral. Paz). En esta oportunidad se corre el curso del Arroyo más hacia el norte para poder ampliar la superficie a ocupar y esto se puede comprobar observando los planos de las calles, como la Av. Juan B. Justo, que discurre sobre el entubado del Arroyo Maldonado, tiene una pronunciada curva a la altura de la cancha de Vélez que eran antes tierras de los Talleres.



Qué pasó con el barrio de Liniers

La llegada de los Talleres modificó sustancialmente al barrio. Hasta ese entonces el lugar más alejado dentro de la Capital, “el lejano oeste”, estaba reducido a unas pocas casas habitadas en las calles del lado norte de la Estación Liniers, población que se concentraba en los alrededores de la nueva Iglesia de San Cayetano.

Recordemos que la escuela y la capilla, en un comienzo (1875), estaban situadas en la misma traza de la línea del municipio (Av. Gral. Paz). La construcción de esta importante arteria obligó a la Parroquia a trasladarse al lugar actual.

La estación, que abrió sus servicios al público el 1 de noviembre de 1887, lleva el nombre “Liniers” de acuerdo a la decisión tomada el 18 de diciembre de 1872 por el directorio del ferrocarril de la provincia.

Las calles antes citadas fueron numeradas del 1 al 6, denominadas años más tarde: Cuzco, Gana, Madero, (Gallardo) Álvarez Prado, Magan (Barragán) y Macés (Fragueiro) y las paralelas a Rivadavia: Francisco de Viedma, Tejada; (Bynonn), y Orinoco (Amadeo Jackes).

Del lado sudoeste de la estación se podía ver la pulpería La Blanqueada en Av. Rivadavia y Bariloche (hoy José León Suárez).

Traslado del personal

El traslado del personal desde Tolosa fue para Liniers el bíblico “*levántate y anda*”, así lo subtitula Egidio Chierico en un interesante relato que cuenta los pormenores de la llegada de 500 familias a partir del año 1904.⁹

Según el autor, el jefe de los Talleres Mr Walker reunió a mediados de 1904 a un grupo de obreros para comunicarles que en breve el personal se trasladaría a Liniers para continuar desempeñando sus obligaciones.

Ese día, a la salida del trabajo Mr Walker se acercó a Chierico y le preguntó qué podría hacer la empresa que fuese más útil para los obreros, aclarándole que solo

sería una opinión. Su respuesta fue que les facilitaran los medios para construir una modesta casita.

Transcurrido un tiempo para trámites entre la comisión local y el directorio en Londres, llegó la noticia que habían dispuesto conceder un préstamo de \$2500 a cada obrero. La comisión local citó para el 14 de agosto de 1904 a una reunión en Cangallo 552 para convenir la mejor forma de hacer efectivo el préstamo acordado.

Tiempo después circulaba por los talleres un plano que representaba una superficie de 2 ha en lo que hoy es Villa Luro, que estaba dividido en pequeños lotes destinados a viviendas y a negocios.

Chierico dice: *"Esto me causó mala impresión y manifesté mi disconformidad... el proyecto carecía de aire, sol y paz, por lo que le sugerí a la Empresa que fijara un radio conveniente en los alrededores de los Talleres y que dejara a los obreros en libertad de elegir el lote."* Esta opinión sirvió para anular el proyecto y fueron vendidas en remate.

Así fue que cada obrero compró su lote, que escrituraba y pagaba la empresa y que transfería sus derechos de propiedad una vez que hubiese devuelto la totalidad del importe más los gastos de escrituración.

El obrero podía confeccionar los planos, elegir al constructor y convenir el precio de la obra, pero siempre estaban sometidos a la aprobación de la empresa que se encargaba de los pagos parciales, siempre dentro del límite de los \$2500, si los gastos eran mayores correrían por cuenta del obrero. "La obra se efectuará bajo la inspección de la empresa y el obrero devolverá el préstamo sin ningún recargo en cuotas mensuales", que se convino que sería el 1%, \$25 por mes, y esto fue aceptado. La empresa corrió con los gastos de traslado, \$55 para los obreros y \$30 a los peones.

Los quinteros de la localidad aprovecharon la demanda de lotes y aumentaron de 0,60 a 2 y 3 pesos la vara cuadrada. Para el año 1905 los ferroviarios fueron progresivamente construyendo sus viviendas y Liniers cobró un nuevo aspecto y nueva vida, desapareciendo las quintas y los baldíos.

Los rematadores continuaron estas tareas con gran maestría y conocimiento ante un público numeroso, y ansioso de adquirir el lote para construir su "casita propia".

Nuevamente vemos al ferrocarril como un factor de progreso, de trabajo y de comunicación. Hoy a 100 años de distancia, lamentamos que estos conceptos hayan caído en desuso.

Notas

¹ CUCCORESE H. *Historia de los Ferrocarriles en Argentina*, Bs. As., Macchi, 1969.

² RODRÍGUEZ D. *Los primitivos talleres Centro América*, Boletín de Historia Ferroviaria N° 11

³ MONETA Pompeyo y ROSETTI Emilio *Visita a los Talleres Centro América* en 1876.

⁴ ROMANELLI Otto Krause

⁵ LÓPEZ M. J. *El Ferrocarril Oeste 1882-1890*

⁶ WILLIAM B. *Historia Ferroviaria del Sud* 1937

⁷ BORAGNO S. *Talleres Ferroviarios de Liniers un Patrimonio a Preservar*. Museo Histórico Nacional. Abril 2004

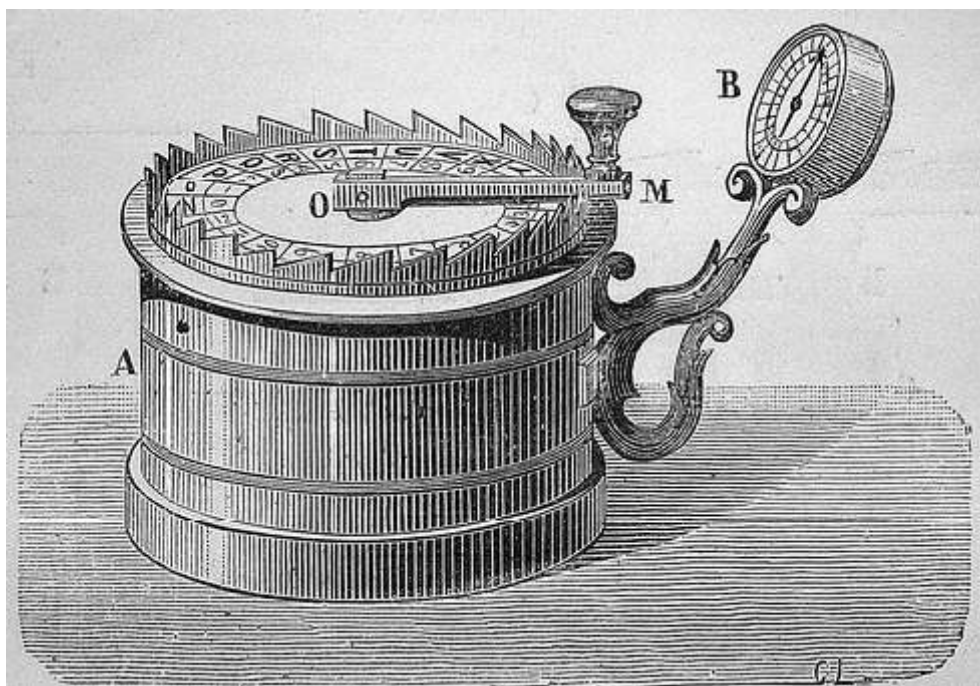
⁸ MUSEO NACIONAL FERROVIARIO. Documentos. *Los Talleres Ferroviarios de Liniers* Caja N° 1

⁹ CHIERICO E. *Origen del Resurgimiento*

Susana Boragno
Investigadora.

El primer tren y el primer telégrafo

Ariel Sar

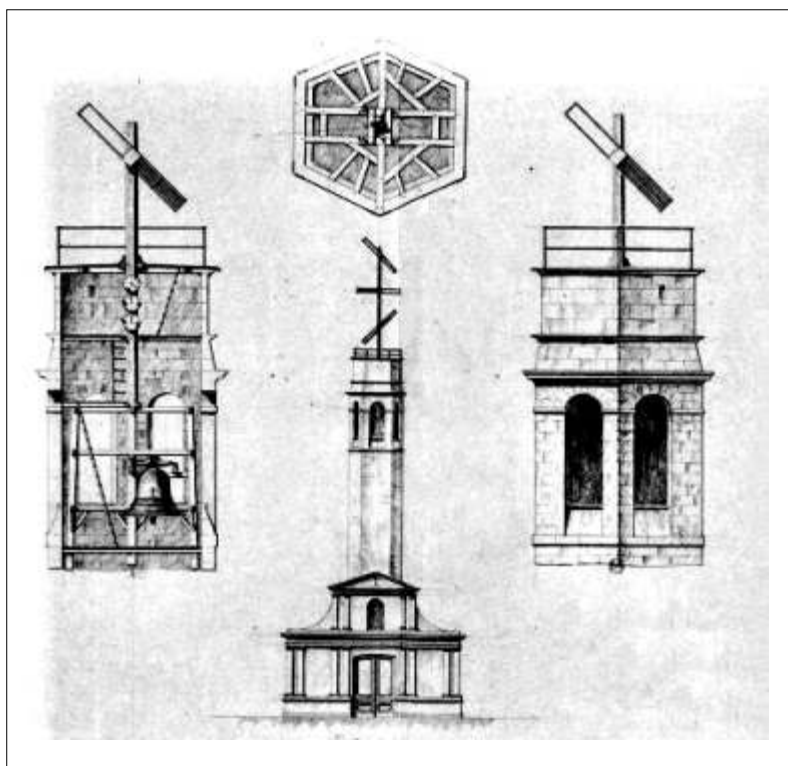


Como inseparables y definitivos compañeros de viaje, el ferrocarril y el telégrafo comenzaron juntos su recorrido por los caminos de la Argentina hace 150 años. En efecto, cuando la primera formación de ferrocarril comenzó a rodar desde el predio que en la actualidad ocupa el Teatro Colón de Buenos Aires, su recorrido hasta la plaza de La Floresta lo realizó junto a la persistente presencia del telégrafo que los hermanos Siemens habían patentado diez años atrás en Gran Bretaña. Con la caída de Juan Manuel de Rosas en la batalla de Caseros, el 3 de febrero de 1852, se había iniciado en la provincia de Buenos Aires una fuerte reconfiguración económica y patrimonial. En septiembre de 1853 la "Sociedad del Camino de Hierro de Buenos Aires al Oeste" pidió al gobierno provincial la concesión para construir un ferrocarril, que fue otorgada en enero de 1854 para una extensión de 24.000 varas. El primer telégrafo eléctrico se inauguró en la Argentina junto con este primer ferrocarril. Esto ocurrió el 29 de agosto de 1857, en la provincia de Buenos Aires, en un recorrido que se extendió 10 Km. desde la entonces Plaza del Parque (actual Plaza Lavalle, en la Capital Federal), donde actualmente se encuentra el Teatro Colón, hasta la estación La Floresta. El recorrido lo realizó la locomotora La Porteña, del Ferrocarril del Oeste. El telégrafo de agujas era un Siemens & Halske, patentado en Gran Bretaña diez años antes.

La inauguración del telégrafo fue un hecho menor al lado de la del ferrocarril. Durante tres años sucesivos la línea ferroviaria se fue ampliando y en 1860 el tendido llegó a la estación Moreno, totalizando 21 Km. y, a su vez, el telégrafo también se fue extendiendo como si fuera parte de su instrumental, como si se tratara de un elemento, de un equipamiento "llave en mano" traído con el ferrocarril. En Europa, por el contrario, se había desarrollado como medio de comunicación independiente, es decir para lo que había sido creado. Durante varias décadas se utilizó en el Viejo Continente el telégrafo óptico, que al parecer nunca se usó en la Argentina, que funcionaba con luz artificial, y también había otros modelos que utilizaban la luz natural o hacían flamear banderillas para enviar mensajes entre puntos distantes.

Pero el acompañamiento del telégrafo al ferrocarril comenzó a desvanecerse cuando otra concepción del uso de la tecnología pasó de las palabras a los hechos con la llegada de Domingo Faustino Sarmiento a la presidencia de la Nación, ocurrida el 12 de octubre de 1868. En efecto, Sarmiento tuvo desde siempre un fuerte discurso a favor de la ciencia y la tecnología, y de la incorporación de los productos tecnológicos a la actividad productiva. Desde hacía cincuenta años el sanjuanino ya promovía la incorporación del alambrado, elemento llegado al país diez años antes, como factor esencial para asegurar la hacienda y valorizar la propiedad. "Cerquen, no sean bárbaros", les decía Sarmiento a los hacendados acostumbrados a mantener las estancias abiertas, quienes se negaban a cualquier innovación tecnológica. Cuando en 1855 se alambró por primera vez el perímetro total de una estancia en la Argentina, Gran Bretaña hacía cinco años que estaba extendiendo cables submarinos bajo los océanos para las comunicaciones intercontinentales.

La llegada de Sarmiento a la presidencia de la Nación se produce dos años antes de la conexión del cable submarino entre Buenos Aires y Montevideo. Sólo faltaba la



Antiguo modelo de torre de telégrafo (Biblioteca Nacional de París)

conexión entre Buenos Aires y Europa. Pero la construcción de la primera línea telegráfica del Gobierno Nacional se inauguró el 5 de mayo de 1869, y se extendió entre Buenos Aires y Rosario, luego de la firma de un contrato con Eduardo Augusto Hopkins, un agente de comercio que explotaba una línea de vapores que recorría el litoral argentino rumbo al Paraguay. La extensión de la línea telegráfica solucionaba su necesidad de comunicación entre los puertos de Buenos Aires y Rosario.

De acuerdo a cómo se realizó la instalación y a quiénes benefició, se puede afirmar que el principal sentido del telégrafo fue el económico y luego, de manera secundaria, el fomento de la comunicación entre personas y ciudades. La extensión de su recorrido, desde el puerto de Buenos Aires al puerto de Rosario deja en claro que estuvo al servicio de un proyecto económico, precisamente del modelo que la generación del '80 ya había empezado a delinear. Los caminos por los que transitó el telégrafo a partir de su primera extensión de manera independiente del trazado ferroviario fueron siguiendo poco a poco los caminos económicos ya trazados en la Argentina: las huellas dejadas por los caballos, carretas y mulas que estructuraron el comercio entre el puerto de Buenos Aires y el interior del país.

La forma de extensión del telégrafo es una de las características significativas de esta modesta revolución de la comunicación en la Argentina. Pese a que el gobierno nacional puso el dinero para la construcción de la red, no hubo una política de Estado que diseñara una estrategia para las telecomunicaciones. En efecto, no hubo políticas de formación de profesionales para desarrollar una ciencia y una tecnología de frontera, tampoco se realizó el tendido telegráfico para integrar el territorio y llevar las comunicaciones hasta los lugares más extremos del país y los más alejados de los centros urbanos.² En otras palabras, se incorporó el telégrafo como un objeto de comunicación, sin la menor intención de lograr la independencia tecnológica y de las comunicaciones.

Las actividades productivas de la Argentina se extendían desde Santa Catalina, la población más septentrional del país, hasta la altura del Río Negro. Desde este lugar hasta la Tierra del Fuego el espacio era un lugar vacío que por momentos ocupaban las naciones aborígenes Mapuches, Aoniken, Ranqueles y Tehuelches, entre otras. Aún así, la extensión del telégrafo se desarrolló siguiendo los caminos comerciales y no respondió a la construcción de "los caminos de la palabra" de los que se ufana el ministro del Interior Dalmacio Vélez Sársfield.³

Esos caminos comerciales se habían trazado ya de manera espontánea e irregular desde la llegada de los primeros españoles que recorrían desde las minas de Potosí un trayecto sinuoso hasta llegar al Río de la Plata. Este camino extenso que conectaba las ciudades coloniales con la Villa Imperial del Potosí se denominó, por ello, "camino real".

Los llamados "caminos reales" eran cinco trayectos diferentes, pero sólo uno tenía una verdadera significación histórica: era el que iba de Buenos Aires a Potosí conectando las principales capitales coloniales.⁴ Casi no había posibilidad de caminos paralelos, porque por ese único trayecto estaban las cerca de 1000 postas⁵ que unían los principales centros económicos. Su huella inevitable quedó plasmada en el mapa de la Argentina, y entre sus célebres recuerdos se levanta el grito desesperado de Facundo Quiroga intentando ganarle a su muerte segura, que describió la pluma de Sarmiento.⁶ Volviendo de Buenos Aires a Córdoba, a cada posta que llegaba el caudillo riojano pedía desesperado "caballos, caballos". Quiroga cambiaba en las postas los caballos de su galera para seguir viaje seguro y a un ritmo ágil, con animales "frescos" para acelerar el regreso, tratando de ganarle el paso al chasqui⁷ que iba con información a pocas horas adelante suyo. Fue en la posta de Sinsacate⁸ donde estuvo vivo por última vez, antes de seguir viaje a Barranca Yaco, donde una partida asesina acabaría con su vida. En esa misma posta también lo velaron y en ese lugar enterraron los cuerpos de las otras víctimas. Era

tanta la importancia de la posta para los viajeros que la misma se convertía en una especie de vivienda propia en la distancia.

El Potosí fue un centro minero de tal magnitud que es difícil expresar su importancia: para algunos fue, incluso en su momento, la ciudad más importante del mundo, para abastecerla trabajaban todas las zonas productivas de la Argentina,⁹ incluyendo a Buenos Aires. A Potosí llegaban mercaderías de todo el mundo y el abastecimiento de mulas era una de las formas que tenía nuestro país de estar conectado a sus riquezas. En efecto, la Argentina proveía cerca de 50.000 mulas a un rebaño considerado uno de los más grandes del mundo, para la extracción y el transporte de plata de Potosí y oro de Brasil.¹⁰

Pero lo que nos interesa del Potosí no es su historia, sino el camino construido entre sus minas y el puerto de Buenos Aires, que durante el auge de la villa fue tránsito del contrabando hacia Europa de parte de la plata extraída de aquellas minas. Porque por esos caminos polvorientos se fueron extendiendo con el tiempo el ferrocarril y el telégrafo. Los tendidos se realizaron a su vera como si no hubiera otras poblaciones y ciudades, como si el país fuera angosto antes que ancho y extenso. En efecto, el tendido del telégrafo recorrió desde Buenos Aires las ciudades coloniales más importantes y el camino que las unía hasta conectarlas con el extremo norte de la Argentina. Si se observan los “caminos reales” y luego el trayecto de las líneas de los telégrafos y de los ferrocarriles, la correspondencia entre unos y otras es casi total. El plano de la extensión de los telégrafos en 1874 realizado por el ingeniero Carlos Burton, primer director de Correos y Telégrafos de la Argentina, y el de la red ferroviaria en 1875 reflejan la exactitud de ambos recorridos, con excepción de algunos tramos, lo que demuestra en este caso que la percepción que había del telégrafo era la de un instrumento del tren, y no la de un medio de comunicación independiente. Hubo que esperar hasta agosto de 1874 para que la Argentina se comunicara con Europa gracias al tendido de un cable submarino que permitió la interconexión vía Montevideo, Río de Janeiro y Lisboa. Entonces, el presidente Sarmiento se comunicó con el Papa, la Reina Isabel y otras autoridades inaugurando la comunicación interoceánica. La interconexión con Chile debió esperar hasta 1894, cuando se abrió la ruta Buenos Aires-Valparaíso-Santiago, de 927 millas de longitud.¹¹

En 1875, cuando Sarmiento ya no estaba en el gobierno, se avanzó en medidas concretas para institucionalizar el telégrafo y utilizarlo como un instrumento de comunicación. En efecto, el gobierno tomó medidas para su extensión y para controlar el flujo de información de acuerdo a los intereses del Estado. El 7 de octubre se sancionó la Ley de Telégrafos N° 750, la primera que organizó de forma definitiva este tipo de servicios. Esta ley determinó que ningún telégrafo nacional debería establecerse en la República sin autorización previa del Poder Ejecutivo o del Congreso, exceptuándose los telégrafos construidos por las empresas de ferrocarril para servicio exclusivo de sus líneas; los telégrafos construidos para servir a una empresa industrial y, al mismo tiempo, las empresas ferroviarias al extender sus líneas debían dejar un cable libre para el uso del Gobierno.¹²

Pero el Estado se limitó a poner en funcionamiento un medio de comunicación limitado y controlar su uso, antes que desarrollar una estrategia científica y tecnológica a largo plazo para lograr la independencia comunicacional. En última instancia, se seguía dependiendo del imperio británico, y la acción del Estado se limitaba a importar su tecnología.

En efecto, como ya dijimos, el telégrafo fue visto en la Argentina, principalmente, como un instrumento del ferrocarril y no como un medio de comunicación. Por lo tanto, parece lógico que acompañara su recorrido por las nuevas extensiones. Y también fue visualizado como un medio de comunicación, independiente de cualquier transporte, por personas que no padecían ninguna “ceguera tecnológica”,

es decir, que comprendían el valor de las comunicaciones y de los inventos y los aprovechaban. Éste no fue el caso de los hacendados argentinos, quienes, incluso, se negaban a alambrear sus campos para proteger reses y propiedades, pero sí fue el caso de Domingo Faustino Sarmiento, quien había presenciado en los Estados Unidos la conexión del cable submarino y el desarrollo de las primeras empresas de telecomunicaciones, y también fue el caso del empresario Eduardo Hopkins, quien realizaba recorridos comerciales fluviales entre la Argentina y los Estados Unidos, y resultó beneficiado con la primera extensión telegráfica entre Buenos Aires y Rosario, independiente del ferrocarril. El ejemplo más destacado es el de las firmas agrícolas que exportaban a Europa, ya que el uso del telégrafo les permitía tener información de primera mano sobre lo que ocurría en el Viejo Continente con mucha antelación, exactamente cuatro horas antes que abrieran los mercados en la Argentina. Sin medias tintas, la firma Bunge & Born, la primera exportadora del país, por medio de la boca de Jorge Born, afirma en 1911:

“Todas las mañanas, cuando se abren nuestras oficinas (gracias a la diferencia horaria con Europa) recibimos cables de Londres, Chicago, Liverpool, Hull, después de Amberes, Rotterdam, Hamburgo, Génova, Nápoles, Livorno, Venecia, Dunquerque, Le Havre, Barcelona, de Escandinavia y del Brasil. Estos cables nos informan de los precios de los granos en las diversas partes del mundo. De inmediato telegrafiamos a nuestros agentes de Bahía Blanca, Rosario y Santa Fe nuestras órdenes de compra y los precios que ofrecemos. Sin perder un instante estos agentes telegrafían a nuestras cuarenta sucursales diseminadas en las provincias las órdenes que acaban de recibir. Nuestras sucursales, que están en vinculación con todas las estaciones de ferrocarril de su zona, telegrafían a las mismas para concluir las compras ordenadas por nosotros. Una vez realizadas, se nos avisa y la misma tarde, antes de dejar las oficinas, cablegrafiamos a nuestros representantes en Europa con propuestas de venta a las que responden al día siguiente. El precio queda firme hasta la comunicación de un nuevo curso. En general, el precio varía todos los días. Los cambios de temperatura, la noticia de una helada o de buen tiempo, rumores de guerra sobre el Danubio, inundaciones aquí o allá, bastan para hacer variar los precios”.¹³

La confesión de Jorge Born pone en evidencia la utilidad del telégrafo para fines comerciales, utilidad que hubiera sido mayor si hubiese contribuido a su desarrollo tecnológico. La diferencia horaria entre la Argentina y Europa permitía a un grupo de empresarios aprovechar la coyuntura del Viejo Mundo y manipular precios, productos y cantidades. La descripción de Born permite imaginar cómo un dato telegráfico ponía en movimiento una maquinaria comercial que se movía con sincronía, cercana al tiempo real. ¿No era evidente entonces que los medios de comunicación en tiempo real deberían llegar tarde o temprano? ¿No había suficientes razones estratégicas, políticas y económicas, para impulsar el desarrollo industrial de las comunicaciones en la Argentina antes que depender del conocimiento y de los instrumentos producidos en los países avanzados? Pero pasaron 25 años hasta que el tendido del telégrafo llegó cerca del extremo austral del país. En efecto, el diario *La Nación* anunciaba en su edición del 8 de marzo de 1903 que “el telégrafo nacional ya llega con sus hilos hasta la población de Santa Cruz”. Había pasado un cuarto de siglo desde la inauguración del telégrafo nacional y la mitad desde que comenzó a funcionar junto al ferrocarril.

Sin duda alguna, la llegada del ferrocarril modificó para siempre el paisaje de la Argentina e impulsó el desarrollo económico y la integración territorial, con muchas limitaciones por la particular forma en que fue extendido. Durante muchas décadas su potente presencia tuvo la compañía del telégrafo, que luego fue suplantado por otros medios de comunicación, más rápidos y modernos, propios de un país que se

desarrollaba, crecía y se expandía.

Por ello, al cumplirse 150 años de la presencia del ferrocarril en la Argentina, con él también cumple años el telégrafo. También 150 años. Porque estuvieron juntos desde el primer día y su presencia permanece intacta en los museos ferroviarios y en algunos convoyes antiguos que se niegan a detenerse para siempre y continúan rodando. Y aunque ya no funcionan y hayan sido reemplazados por las radios, los teléfonos e Internet, su valor y utilidad social sigue vigente.

Bibliografía

- ASSADOURIAN, Carlos S., BEATO Guillermo y CHIARAMONTE, José. *Historia Argentina. De la conquista a la independencia*. Volumen 2. Buenos Aires. Paidós. 1996.
- BRAUDEL, Fernand. *Civilización material, economía y capitalismo. Siglos XV-XVIII*. Madrid. Alianza Editorial. 1984.
- CALVO, Ángel. "Los cables submarinos: una rama de la ingeniería civil en el siglo XIX", en *Quaderns D' Història de L' enginyeria*, Vol. V, 2002-2003. Pp. 200-212.
- CORTÉS CONDE, Roberto. *El progreso argentino. 1880-1914*. Buenos Aires. Sudamericana. 1979.
- HALPERÍN DONGUI, Tulio. *Revolución y Guerra. Formación de una elite dirigente en la argentina criolla*. Buenos Aires. Siglo Veintiuno. [1972] 1994.
- HEVILLA, María Cristina. "El Estado innovador: estrategias de control y contacto en la frontera", en revista electrónica *Scripta Nova*, Universidad de Barcelona, N°69 (51), 1° de agosto de 2000.
- SÁBATO, Jorge Federico. *La clase dominante en la Argentina moderna (1880-1914)*. 1979.
- SARMIENTO, Domingo Faustino. *Facundo o Civilización y Barbarie*. Venezuela. Biblioteca Ayacucho. [1845] 1997.

Notas

¹ El presente artículo es un extracto de la tesis de maestría titulada "El desprecio del «estado del arte» en las revoluciones del Telégrafo y de Internet en la Argentina" que el autor presentara en el mes de junio de 2007 para su defensa en la UNGS.

² El 8 de enero de 1903 el diario *La Nación* anuncia que "el telégrafo nacional ya llega con sus hilos hasta la población de Santa Cruz". Es decir, Santa Cruz debió esperar 46 años para tener telégrafo, si se toma la fecha de inauguración cuando se inicia junto al ferrocarril, o 26 años desde que Sarmiento lo impulsó como medio de comunicación independiente.

³ Al defender la inversión del Estado Nacional en la construcción del Telégrafo, para lo que se desviaron fondos de la construcción de caminos, el ministro Vélez Sársfield afirmó en el Congreso de la Nación que los dineros públicos destinados a la construcción del telégrafo no dejaban de ser inversiones en caminos, porque los telégrafos eran los caminos de la palabra.

⁴ ASSADOURIAN, Carlos S., BEATO Guillermo y CHIARAMONTE, José, *op. cit.*, p. 142.

⁵ La Posta era un lugar de descanso para los pasajeros, de reabastecimiento y para recambiar animales. Servía también para el arreglo de las carretas.

⁶ SARMIENTO, Domingo Faustino, *op. cit.*, p. 195.

⁷ El Chasqui o Chasque se denominaba al mensajero que llevaba una noticia o encomienda, en este caso un mensaje sobre el destino que debía correr Facundo Quiroga, y a ello quería adelantarse el riojano.

⁸ La posta de Sinsacate se encuentra en la provincia de Córdoba, sobre los "Caminos Reales", a 15 kilómetros de Barranca Yaco. En la actualidad es una especie de museo. A su vera se encuentran las tumbas de quienes acompañaban a Quiroga el día de su muerte.

⁹ HALPERÍN DONGUI, Tulio, *op. cit.*, p. 16.

¹⁰ BRAUDEL, Fernand, *op. cit.*, pp. 294-295.

¹¹ CALVO, Ángel, *op. cit.*, pp. 200-201.

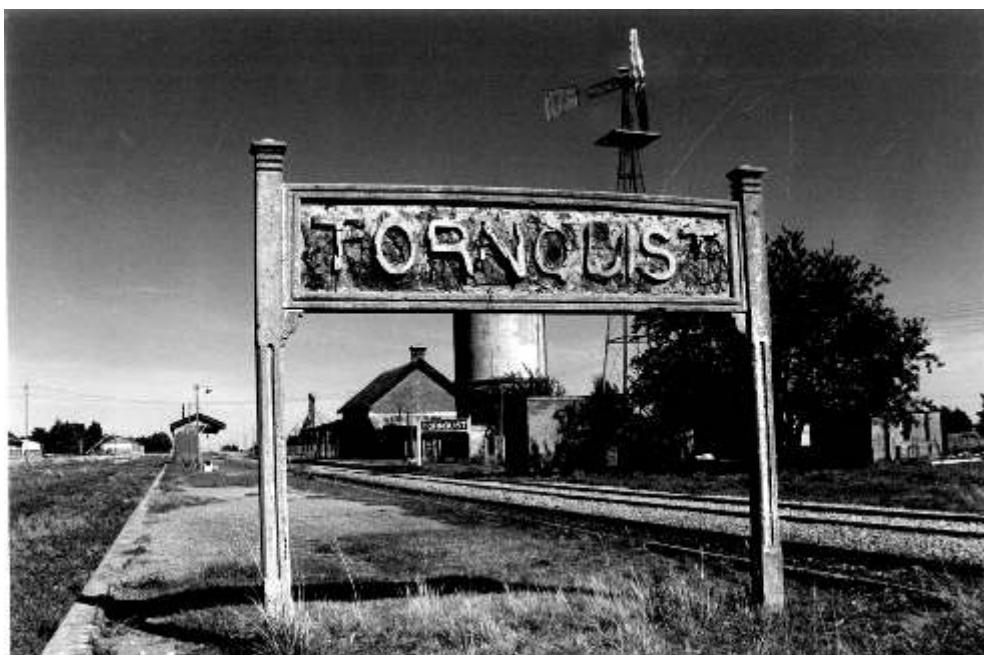
¹² HEVILLA, María Cristina, *op. cit.*

¹³ Jules Huret, De Buenos Aires Au Gran Chaco (1911:477/78), citado en Sábato, Jorge Federico (1979).

Ariel Sar
Lic. en Comunicación (UNGS).
Docente e Investigador.

“ Los caminos de fierro” Llegan a Tornquist

Juan Carlos Molteni



Muchas veces he tratado de imaginar como fue la llegada del ferrocarril a los pagos de Tornquist. A principios de 1884, un testigo ocular escribe que por la zona y hasta el Curumalan no había nada: "...campo y cielo, ni un solo árbol, ni un arbusto por leguas y leguas, verdadero desierto"¹. Pero seguro que algún puestero, proveniente de los campos de Ernesto Tornquist (que ya había concebido la idea de fundar una colonia y antes que llegaran aquellos suizos, alemanes y austríacos) se sorprendió con el estrépito de máquina y vagones al cruzar la llanura entre las sierras. Seguro que cavilando, buscando una explicación, se echó atrás el chambergo de ala escasa, luego el chistido persistente que usan los paisanos para calmar un caballo, mientras "...se oye el estridente silbido de la locomotora y un tren pasa pausadamente envuelto en nubes de vapor..."². Más tarde, restablecida la calma, la quietud del paisaje le devolvió la seguridad y tranquilidad perdida. Pero ya todo no iba ser como antes; uno de los símbolos de la modernidad había llegado al sur bonaerense. Pero este arribo debió sortear varias dificultades. Para que se produjera en 1884, por lo menos dos hechos lo harán posible: la continuidad del F.C.Sud como empresa privada y los buenos oficios del Sr. Eduardo Casey.

La buena diplomacia

El F.C.Sud como empresa privada estuvo a punto de desaparecer en 1881³. Retrocedamos hasta 1879. El F.C.Sud estaba detenido en Azul desde setiembre de 1876; sus ramales totalizaban 433 km⁴. De las cuatro líneas restantes que surcaban la provincia de Buenos Aires, tres eran también privadas: "F.C. del Norte de Buenos Aires", uniéndolo con el muelle de San Fernando (30 km) desde 1862: el "F.C. Buenos Aires y Puerto Ensenada" (55km) inaugurado en 1872 y desde 1876 el "F.C. Buenos Aires a Campana" (77km)⁵. La Provincia tenía su propio ferrocarril, el Oeste, desde 1862, que ya contaba con 292 km de rieles.

"El óptimo rendimiento y la ajustada administración de los ferrocarriles nacionales, en general y del ferrocarril del Oeste en particular, era un estímulo para una acción más amplia" alentando incluso, la idea de adquirir las líneas en manos privadas⁶. Muchos hombres de negocios, influyentes, pidieron al gobierno que expropiase el F.C.Sud, "como único remedio para los muchos abusos que la Administración cometía" en particular por elevadas tarifas y poca frecuencia de los convoyes⁷. Para Estanislao Zeballos en cambio, no se habían consultado los intereses de la provincia y la población, al entregar las zonas sud y sudoeste a las empresas privadas. Sintetizando, era "partidario de la expropiación del gran ferrocarril Sud".⁸

Las voces de protesta se siguieron elevando cuando Dardo Rocha se hizo cargo de la gobernación (1881-1884) tras la cruenta federalización de Buenos Aires.⁹

El directorio de la empresa en Londres, viendo su propiedad en peligro decidió mandar una delegación de alto nivel compuesta por su presidente y secretario, M. Frank Parish y C. O. Baker.

Después de varias conferencias con el gobierno de la Provincia, y tras negociaciones nunca bien aclaradas, arribaron a un acuerdo donde el Estado desistió de la amenaza de expropiación hasta 1902 y firmó un contrato el 19 de octubre de 1881 para la prolongación del F.C.Sud de Tandil y Bahía Blanca.¹⁰ No es un dislate suponer que de haberse expropiado, el Estado hubiera fijado otras prioridades para la zona del sudoeste y en el caso particular de Tornquist se hubiera servido años más tarde.

Los buenos oficios

Para considerar el segundo hecho, es necesario tener en cuenta que en 1882, Angel Plaza Montero, que había adquirido 275.000 ha aledañas a las sierras del Curumalal, cediera sus derechos a Eduardo Casey.¹¹

Éste proyecta en esas tierras varias colonias agrícolas para el asentamiento de grupos de inmigrantes de diferente origen: "francesa" en Pigüé, Italiana del norte ("torinesa") en Arroyo Corto



y "galesa" en Sauce Corto (hoy, Coronel Suárez).¹²

Casey dedicado a los negocios inmobiliarios, era "uno de los especuladores más extraordinarios" de aquellos años, ligado a la sociedad porteña.¹³ Un audaz con excelentes contactos políticos y comerciales que describía así sus inversiones: "comprar de preferencia tierras que no den beneficio al vendedor. Asegurarse que haya lluvias abundantes y tratar que estén lejos de pueblos y ferrocarriles (30 leguas

no es mucho)... es preciso ser el primer ocupante; después del rancho, viene el tren, más tarde la población, a su alrededor chacras de agricultura, cercas, árboles y ciudades".¹⁴ Concreta, con poco riesgo se doblará el dinero en tres a seis años. Firmado el acuerdo entre Estado y concesionario en 1881, se extenderán los rieles desde Azul hasta Bahía Blanca. Aquí interviene Casey ante el F.C.Sud solicitando que la nueva línea pase por los campos de su propiedad, ofreciendo donar las tierras necesarias para las vías y estaciones. "Esto puede explicar que el trazado de la línea, en lugar de buscar el trayecto más corto y llano, como sería por la zona de Pillahuinco, haga un largo rodeo y trepe las sierras para atravesar la gigantesca estancia de Curumalal"¹⁵. Así sucede en 1883; luego toma la dirección sur atravesando los campos de la estancia Sauce Chico, propiedad de Ernesto Tornquist. Este dona quebrachos de su propiedad para durmientes¹⁶ a la par que consigue que una de las estaciones intermedias se levante en medio de la colonia¹⁷. Finalmente llega al Puerto, previo paso por el poblado de Bahía Blanca.¹⁸

La quimera del oro

Asegurada la continuación de la empresa y decidido el trazado trepando la sierra, entonces sí por los campos de la estancia Sauce Chico, ya casi "...se oye el estridente silbido de la locomotora y un tren pasa pausadamente envuelto en nubes de vapor...".

Pero otras circunstancias, en alguna medida retardarán la aparición de esta imagen. La constitución geológica de las sierras del Tandil, de la Ventana y Curumalal hizo alentar esperanzas que ellas tuvieran yacimientos metalíferos. En 1883, por las sierras de Curumalal, Mr. Fry encontró un "diamante" que al ser analizado en Buenos Aires por entendidos, llegaron a la conclusión que la piedra, conocida técnicamente como "diente de perro", no poseía valor alguno. Al mismo tiempo, en estas sierras se encontraron rastros de oro y la mayor parte de los obreros que el F.C.Sud ocupada en la construcción de la línea a Bahía Blanca, abandonaron los trabajos para dedicarse a buscar esos yacimientos. "La construcción de la línea de Pigüé al sud, se vió muy comprometida por esta causa".¹⁹

No obstante, la empresa del F.C.Sud debía cumplir lo pactado con el Dr. Dardo Rocha y llegar a Bahía Blanca antes que entregara la gobernación el 1 de mayo de 1884.²⁰

Todas las dificultades en la traza se fueron salvando. En el recorrido entre Azul y Olavarría, y desde esta estación hasta La Gama (hoy, General Lamadrid) donde abundan las pequeñas lagunas y bañados, se construyeron numerosos puentes, con tramos de 5 metros de luz y con un número de tramos variables de 1 a 5. Hasta la estación Arroyo Corto la dirección es sudoeste con muy pocas curvas, algunas de 5.000 metros de radio; desde este punto, dobla bruscamente y toma la dirección sur, hasta Bahía Blanca. En esta región los puentes son casi todos de un solo tramo (6,75 mts.); los rieles alcanzan su punto más alto entre Arroyo Corto y Alfalfa (hoy, Saavedra). Desde aquí baja hacia Tornquist y luego bruscamente, a partir de Napostá. Finalmente numerosas curvas, por los afluentes del arroyo Napostá y las pequeñas lomadas y su entrada en Bahía Blanca y el Puerto. Aquí el F.C.Sud obtuvo una concesión, el 29 de enero de 1883, para construir y explotar un muelle habilitado en 1885. De este modo la empresa quedaba en dominio de un nudo ferropuerto apto para transportar y embarcar con rapidez productos del sudoeste y para desembarcar y redistribuir mercancías venidas de otras regiones.

El último tramo entre La Gama a El Puerto (hoy, Ingeniero White) pasando por Tornquist y Bahía Blanca (262,573 Km.) fue habilitado para el transporte de pasajeros y cargas el 7 de mayo de 1884. Con anterioridad, el 26 de abril, se había llevado a cabo la fiesta de inauguración de la línea.

"Go Ahead" (¡Adelante!)

Trenes especiales habían partido de Constitución y La Plata. La comitiva estaba compuesta por el gobernador Don Dardo Rocha y sus ministros, con el presidente y secretario del directorio del F.C.Sud llegados de Inglaterra: nuestros conocidos M. Frank Parrish y C. O. Barker. Junto a las naves ancladas en el puerto, de cara al Atlántico, se sucedieron los discursos y los brindis, donde se vió al pueblo joven que abre una gigantesca puerta al mundo y se ensalzó al ingeniero que dirigió los trabajos y al carácter, dignidad y grandeza de los ingleses.²²

Luego la concurrencia abandona el recinto y se dirige a los trenes para trasladarse a la población. En la estación, cantos, bailes y abundante banquete popular. A las doce de la noche, parte el tren de regreso con cuatro horas de retraso. Hay que recuperar el tiempo. Lo notable es que "dos locomotoras arrastran el convoy con una rapidez de 70 km. por hora" por un camino recientemente preparado. En la oscuridad de la llanura, de vez en cuando, "se ve asomar por entre la espiral de humo, que despidе la máquina el grave rostro de algún inglés que grita "GO AHEAD...GO AHEAD"...paso al progreso que avanza envuelto en el vapor y la electricidad".²³

Sueños y realidades

...Y así más o menos sucedió. Para que el tren llegue a Tornquist hubo una mezcla de sueños, utopías y realidades. Quién iba a pensar que terrenos feraces y vírgenes dedicados exclusivamente a la ganadería, con la llegada del ferrocarril y los colonos, después de 1890 se iban a convertir, al decir de Roberto J. Payro en "océano de trigo".²⁴

Entre el pensamiento de Alberti donde "los caminos de fierro son, en este siglo, lo que los conventos eran en la edad media: cada época tiene sus agentes de cultura"²⁵; la llegada de los capitales ingleses con el mito de "las inversiones contribuyendo al crecimiento económico"²⁶ y los negocios inmobiliarios de un pragmático Eduardo Casey que responde a esa lógica de la colonización, del ferrocarril y el fraccionamiento de los bloques originales²⁷, encontramos esta presencia. Entre los sueños y realidades, por los campos de la estancia Sauce Chico "...se oye el estridente silbido de la locomotora y un tren pasa pausadamente envuelto en nubes de vapor...".

Notas

¹WEINBERG F. *Historia del sudoeste bonaerense*, Bs. As., Plus Ultra, 1988, p. 93.

²ROGIND William *Historia del Ferrocarril Sud*, Bs. As., Establecimiento gráfico argentino, 1937, p. 101. Imagen transcrita de cuando se inaugura el servicio a Bahía Blanca el 26 de abril de 1884.

³REBUELTO Emilio "Historia del desarrollo de los ferrocarriles argentinos" en *Los ferrocarriles en la Argentina 1857-1910*, Fundación Museo Ferroviario, Bs. As., 1994, pág. 218

⁴ROGIND W. *op. cit.* p. 103.

⁵LOPEZ Mario Justo *Historia de los ferrocarriles de la provincia de Buenos Aires 1857-1886*, Bs. As., Lumiere, 1991, pp. 98 (Norte), 160 (Ensenada), 173 (Campana).

⁶SCALABRINI ORTIZ Raúl *Historia de los ferrocarriles argentinos*, Bs. As., Plus Ultra, 1974, p. 49.

⁷REBUELTO E. *op. cit.* p. 218.

⁸ZEBALLOS Estanislao *Viaje al país de los araucanos*, Bs. As., Hachette, 1960, pp. 29 y 30.

⁹ROGIND W. *op. cit.* En el capítulo VIII, La propiedad de la empresa en peligro, cita que ante la presión general "no era sorprendente que la idea de que el gobierno de la Provincia debía expropiar el F.C.Sud tomara cuerpo".

¹⁰ROGIND W. *op. cit.* p. 64. Expresa que la delicada misión fue llevada a cabo de una manera muy brillante, debido a la gran habilidad diplomática desarrollada; REBUELTO E. *op. cit.* p. 219. Explica que la brillante solución se debió a la habilidad diplomática de Mr. Frank Parish y C. O. Baker. SCALABRINI ORTIZ R. *op. cit.* p. 51. Refiere al trabajo de zapa, de prevaricación y

corrupción que apoyó a esa delegación y la presión de la diplomacia inglesa sobre el Gobierno.

¹¹ GAINARD Romain *La pampa argentina*, Bs. As., Solar, 1989, p. 405.

¹² MORSBACH Teodoro *Estudios económicos sobre el sud de la Provincia de Buenos Aires*, La Plata, Jacobo Peuser, 1888, pp. 25 y 27.

¹³ GAINARD R. *op. cit.*, p. 404.

¹⁴ SAENZ QUESADA María *Los estancieros. El ochenta y el campo*, Bs. As., Sudamericana, 1993. Cita las declaraciones al *Southem Cross*, periódico de la comunidad irlandesa-argentina en 1885.

¹⁵ WEIMBERG Félix "El proceso del poblamiento y colonización de la región del sudoeste de la Provincia" en ACADEMIA NACIONAL DE LA HISTORIA *Tercer congreso de historia argentina y regional*, Bs. As. 1977, Tomo III, p. 499.

¹⁶ BERNARD Tomas H. *Historia de los pueblos de la Provincia de Buenos Aires*, Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires, p. 478.

¹⁷ MORSBACH T. *op. cit.*, pp. 12 y 13. Afirma que para la colonia Tornquist, fundada por los señores Tornquist y Cia., separaron de la estancia un terreno de 8 leguas cuadradas (18.597 h) divididas en 162 lotes de 70 a 240 h, que fueron puestas a la venta.

¹⁸ No es la única vez que se entrelazan los nombres e intereses de Casey y Tornquist. La crisis de 1890 sorprende a Casey con fuertes deudas, arrastrándolo a la ruina. La Baring se hizo cargo de la Curumalan (The Curumalan Land Co.) para después en 1903, vender sus acciones a Ernesto Tornquist (Estancias y colonias la Curumalan)

¹⁹ REBUELTO E. *op. cit.*, pp. 223 y 224.

²⁰ Los éxitos de su gobernación eran un trampolín para lograr sus aspiraciones presidenciales (1886-1892), con el apoyo del poderoso partido autonomista nacional (P.A.N.), aunque por otros motivos no se concrete. BOTANA Natalio *El orden conservador*, Bs. As., Hyspamérica, 1977, p. 164. Refiere que las preferencias de Julio A. Roca (con el fuerte apoyo de los gobernadores) por la candidatura de Juárez Celman, dejó fuera de carrera a Dardo Rocha y Bernardo de Irigoyen.

²¹ ROGIND W. *op. cit.*, p. 100. La concesión del puerto es posterior al inicio de la construcción del ramal.

²² *Ibid.*, p. 101. Ver brindis del Comandante Cerry.

²³ *I dem.* Imágenes del Autor, del viaje de regreso a Constitución.

²⁴ J. PAYRO Roberto *Divertidas aventuras del nieto de Juan Moreira*, Bs. As., Losada, 1971, p. 36. El personaje, Mauricio Gomez Herrera, describe a principios de siglo que "las entonces escasas cosechas de aquella parte del país - hoy océano de trigo - estaban levantadas ya".

²⁵ ALBERTI Juan Bautista *Bases*, Bs. As., Plus Ultra, 1993, p. 99.

²⁶ SCALABRINI ORTIZ R. *op. cit.* El autor demuestra que en general la construcción de los ferrocarriles fue financiada con capital argentino, en tanto las inversiones extranjeras creaban fortunas y enriquecimientos propios con recursos existentes en el país, contraponiéndose así al mito de las inversiones británicas que contribuían al crecimiento económico (nota de la editorial a la sexta edición). Aunque es justo aclarar que en dicho trabajo no se desarrolla la historia del F.C.Sud.

²⁷ GAINARD R. *op. cit.*, p. 405.

Juan Carlos Molteni
Arq. Inv. de la Unidad de Inv N° 10 del IDEHAB
de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la UNLP.

Olavarría Una linda historia de trenes

Aurora Alonso de Rocha



Trabajadores del FCS 1906

En 1867 se fundaba el pueblo de Olavarría. En 1878 pasaba a ser ciudad cabecera de un nuevo partido, de igual nombre. El Ferrocarril del Sud tenía una línea que pasaba por las estaciones San Vicente, Altamirano, Ranchos, Chas, Carmen de las Flores, Cacharí, Pardo, Parish, Pinedo y Azul, dejando al oeste el fuerte Blanca Grande y al sur el pueblo de Olavarría y el fortín Lavalle. A Azul había llegado en 1877. En 1880 hubo una crisis ya que el gobierno de la provincia de Buenos Aires quería expropiarla para explotarla por su cuenta. Muchos políticos con altos cargos, el primero de todos el gobernador Dardo Rocha con sus campos en lo que sería pronto el partido de Olavarría, veían la conveniencia de tal medida, pero después de arduas tratativas se decidió que la compañía ferroviaria extendería el riel hasta Bahía Blanca vía Tres Arroyos y prolongaría la que se extendía a Ayacucho llevándola hasta Tandil.

Es en 1883 que la línea se extiende a Olavarría con una estación intermedia, a 16 km: Hinojo. Era éste un pueblo de gran crecimiento por concentrar los negocios de embarque de piedra y caliza. Su situación sobre el arroyo, que dotaba de fuerza motriz a las canteras y cercana a las sierras ricas en mineral, resultaba estratégica. Por otra parte, las tres colonias vecinas, de alemanes del Volga que se habían establecido en 1878, eran buenas productoras de cereales, mientras que la penitenciaría de Sierra Chica, a 5 km, extraía granito del cerro fiscal mediante el

trabajo de los presos. Para decidir la instalación de una estación tan próxima a las de Azul y Olavarría, además de estas circunstancias, tres dueños de almacenes de ramos generales y playas de concentración de piedra y frutos del país, David Spinetto, Angel Bardi y Luis Piaggi, cedieron tierras destinadas a los sitios públicos de un futuro pueblo y a la estación y playa de maniobras. En octubre de 1883 se inauguró la sección de Olavarría a La Gama (hoy Gral. Lamadrid) en una extensión de 93.4 km, y otra en mayo de 1884 entre Lamadrid y El Puerto (Ing. White) pasando por Bahía Blanca (262.8 km).

Los viajeros que venían a la zona partían de la estación Constitución mientras que las mercaderías se embarcaban y desembarcaban en la estación que al principio estaba en Barracas al Sud (actual Avellaneda) y más tarde en la estación Sola, en terrenos que habían sido vendidos a la compañía ferroviaria por la familia de David Spinetto, uno de los fundadores de Hinojo y, como vimos, gestor de la estación homónima.

La estación central de pasajeros era modesta, edificada con ladrillos y madera, rodeada de corrales y terrenos baldíos. Durante la intendencia de Torcuato de Alvear se renovó sobre la base de un proyecto de los arquitectos Parr, Strong y Parr, de Londres. Fue una gran obra de ingeniería que se destaca por su cúpula, característica de la época y semejante a otras contemporáneas. Al mismo tiempo que se hacía esta obra se proyectaban los talleres de Remedios de Escalada y se abrían calles alrededor de la estación Constitución, así como la amplia plaza.

Corría un tren diario en cada sentido, a 40 km por hora, con carga, pasajeros y correspondencia. También corrían cargueros.

Si queremos imaginar los viajes de entonces pensemos en gente vestida con lo mejor que tenía, muy abrigada y cubierta con chalinas y sombreros para protegerse del polvo y los insectos, con valijas de cuero o de cartón encerado (gutapercha) o canastas, ocupando asientos de tres clases bien delimitadas. Las formaciones incluían el vagón comedor y vagones-dormitorio que se enganchaban según las necesidades. Según las crónicas –para las primeras décadas- y relatos orales de gente del riel para los años anteriores a 1945, la atención era muy esmerada. El tren nocturno a Constitución que llegaba a las 8 de la mañana demoraba el desenganche del vagón-dormitorio durante 1 hora para que los pasajeros pudieran tomar el desayuno, vestirse y acicalarse. El personal rivalizaba en brindar atenciones diferenciadas para la primera clase, ofreciendo mantas y almohadas y cargando equipajes. La vajilla era de loza inglesa blanca, con los juegos de té y café en peltre, todos objetos que vendían los anticuarios en los años 60 y 70. Los baños de los trenes y las estaciones tuvieron, antes de que el tiempo los arruinara, artefactos modernos y funcionales con buena grifería. Hay fotografías de antiguos artefactos y vajilla de loza blanca con estampado en floreado azul.

Hasta cerca de 1900 se podían cargar en un vagón plano enfermos en su camilla o catre. Recordemos que las sociedades mutuales de extranjeros firmaban convenios con los hospitales de la colectividad en la Capital –Español, Italiano, Francés- para enviarles los casos graves. Por otro lado muebles, enseres, pájaros para la venta, animales domésticos, todo podía embarcarse pagando una tarifa extra.

El ferrocarril transformó rápidamente los pueblos por donde pasaba. Cerca de las estaciones una calle o un barrio entero adquiría una fisonomía particular al ocuparse de esa actividad mediante valijerías, casas de comidas rápidas, fondas y hoteles de pasajeros, corralones para los caballos y carruajes de los que llegaban del campo o irían de vuelta. Por su lado, en Constitución había negocios y hoteles que cumplían las mismas funciones. En uno y otro punto los pasajeros disponían de los llamados coches de punto: coches de alquiler, de caballos, que tenían parada fija y tarifa establecida.

Durante por lo menos veinte años coexistieron el ferrocarril y las antiguas líneas de mensajería. Las galeras eran coches cerrados a caballo que tenían parada fija en

estancias, almacenes y, más adelante, las estaciones. Llevaban pasajeros y correspondencia o mercaderías livianas. Para la parada había establecimientos especiales, las postas, que proveían de refrigerios para los viajeros y caballos de refresco.

Se puede hablar de un complejo de normas destinadas a hacer de la movilidad en ferrocarril un “estilo”, una forma de conducirse cómoda y educada. Eso explica que se sometiera a las fondas y hoteles cercanos a las estaciones a constantes inspecciones, que se controlaran al detalle los coches de estación, que se dotara a las cabeceras de las líneas de servicios subsidiarios. Una ordenanza de Olavarría, del año 1893, dice en su art. 8: “Queda prohibido a la llegada o salida de trenes penetrar al andén de la Estación, molestando al pasajero con el ofrecimiento de sus servicios, debiendo esperar a que éstos los llamen para tener libre acceso al andén. Tampoco podrán pararse en el enverjado de la Estación”. El art. 5 se refiere en especial a la tarifa hacia y desde la estación. Todas las infracciones se multaban.

Una ordenanza de 1908 en Olavarría dice en uno de sus artículos: “En la estación de ferrocarril los carruajes se colocarán en línea en el paraje que designe la Policía y que ofrezca la mayor comodidad, siendo absolutamente prohibido acercarse al andén que no sea para alzar o bajar pasajeros”. A continuación fija tarifas diferenciadas para los viajes hacia y desde la estación de trenes, hospital y cementerio.

En el mismo año se sancionó una ordenanza que se reitera durante varios años, fijando las condiciones para la presentación de los cocheros que se estacionaban en la Estación: no podían usar poncho sino capa encerada, ni otro calzado que botas y botines. No podían estar embozados aunque hiciera frío, ni cubrirse la cabeza. Debían estar limpios y con “correcta actitud”.

Desde 1880 hasta los años 20 los diarios de Azul incluían un aviso del Hotel Larre, en Constitución, primero con un dibujo y después una fotografía, que mostraban un edificio grande y elegante, situado a un paso de la estación –calle Brasil-. De allí salía, a partir de 1866, una línea de tranvías que con el mismo boleto acercaba a los pasajeros a sus lugares de destino, cargando los equipajes en una zorra. Al principio se usaban mulas para el tiro pero pronto se las reemplazó por caballos criollos, los percherones fuertes y mansos.

Es innegable la función de fomento de la población y estímulo de la industria y los negocios que cumplió el ferrocarril. El período 1880-1890 fue de los más activos en su historia, como lo fue también en la historia de la formación de centros poblados, de la internación de inmigrantes y del desarrollo de las industrias primarias destinadas al esquema económico que sujetaba el país al proyecto de integración con los mercados europeos. Así, se producía para exportar cargando en los ferrocarriles, cuyos dueños eran también los compradores e intermediarios que diseñaban las líneas férreas en función de sus intereses. El resultado fue exitoso pero por mucho tiempo ató las finanzas argentinas a los grandes capitales extranjeros, especialmente los ingleses.

En los años 20 del siglo pasado muchos pueblos bonaerenses iniciaron un proceso de cooperativización de servicios, dirigido especialmente a la electricidad doméstica e industrial. En esos años el servicio, que estaba en manos de una compañía llamada SALE (Sociedad Argentina de Líneas Eléctricas), con sede en Bélgica, era sindicado como parte de un pool de capitales de varios países pero de mayoría inglesa integrados a las compañías de ferrocarriles. Se la tachaba de poco eficiente y gravosa. Los movimientos que varias ciudades realizaban en procura de cooperativizarlo y los argumentos que se esgrimen, dejan en claro cómo se veía al ferrocarril: portador de progreso pero tendiente a monopolizar distintos servicios mediante *pools* que llevaban las ganancias fuera del país. Comerciantes importantes, industriales y gente de campo, tanto del radicalismo como del

socialismo y los conservadores, los tres partidos que participaban en los gobiernos comunales bonaerenses, coincidían en argumentos que más adelante estuvieron en boca de teóricos nacionalistas como Arturo Jauretche y Scalabrini Ortiz. Lo cierto es que se instalaron usinas, pero los ferrocarriles tardaron más de veinte años en ser nacionalizados. La relación entre las empresas extranjeras que prestaban servicios públicos y los ferrocarriles, en el interior de la provincia, es un tema no del todo explorado.

Un aspecto distinto es la relación afectiva de la gente con los trenes, algo que se vincula con la historia personal de cada viajero, separaciones y encuentros, paseos, la magia de las distancias, la velocidad, la fuerza de las máquinas. También, y muy especialmente, con la vida de la gente del riel, invariablemente orgullosa y nostálgica. En los encuentros de Historia Oral en los pueblos es común escuchar la voz de algún antiguo ferroviario. Hay libros publicados, como *Historia del Ferrocarril del Sud* por Juan Castiglia (maquinista jubilado de ochenta y ocho años de edad), editado en 2004 con la colaboración del Archivo Histórico Municipal; en las muestras de fotografías (especialmente la que se hizo en el antiguo palacio del correo en 1999) y en los encuentros que realiza periódicamente el Archivo Histórico –Recuerdos de Olavarría, Historia oral– hay memorias que pudimos registrar. Una, como ejemplo: el señor Juan Perfumo, maquinista jubilado, recuerda que los viernes de los años 50, en tiempo de clases, sabían que dos maestras quedaban en medio del campo esperando llegar a Tres Arroyos para tomar un tren que las llevaba a su pueblo, De la Garma. Como no había parada habían ideado un sistema práctico: el maquinista hacía ralentar la marcha del tren todo lo que se podía mientras ellas señalaban su presencia desde muy lejos –para posibilitar la maniobra– sosteniendo una sábana como señal. Cuando tenían el tren a tiro, saltaban, y así llegaban a su destino. Año tras año y no siempre con las mismas maestras ese viaje, el mate, las historias, eran parte de una vida que cada maquinista sentía útil y buena. Algunos recordaban la línea provincial que llegó a Olavarría en 1930 y duró 30 años, que se especializaba en carga general pero también llevaba pasajeros a La Plata y a muchos pueblos bonaerenses. Era el tren de los estudiantes universitarios pero también de conscriptos, trabajadores estacionales, maestros que hacían cursos. Tenía sectores de marcha lenta y paraderos en medio del campo. Se recuerdan mateadas, romances naciendo, amistad con los guardas y maquinistas y con los jefes de estaciones y paradas.²

Notas

¹ Los tranvías, y no sólo los concertados por el Ferrocarril del Sud, pasaban cada media hora. Adelante, a unos 30 metros, iba un postillón a caballo que despejaba el paso con toques de corneta. Para subir las barrancas se ataban caballos que dirigían los cuarteadores, hombres conocedores del terreno. Una de las primeras líneas había sido fundada por Federico Lacroze en 1870, y algo que habla muy bien de los gustos y costumbres de los porteños es que, si bien los coches sólo corrían de día, cuando había alguna celebración popular o función en el teatro Colón, se prolongaba el horario. El itinerario iba desde Cangallo y Suipacha hasta la estación Once de Setiembre, donde conectaban al público con la zona oeste. Junto con los tranvías subsidiarios del Ferrocarril del Sud y su sucesora, la Compañía de Tranvías de la Ciudad, los Lacroze fueron los medios de modernizar y activar los hábitos de la ciudad, así como los trenes modernizaban los pueblos del interior.

² Datos sobre el ferrocarril del Sud, entre otras fuentes, se hallan en ROGIND William *Historia del Ferrocarril Sud*, Bs. As., Establecimiento gráfico argentino, 1937.

Aurora Alonso de Rocha
Dir. del Archivo Histórico Municipal de Olavarría.

Entrevistas

Los fragmentos seleccionados fueron extraídos de entrevistas realizadas por investigadores del IAHMM sobre la memoria ferroviaria.



Tren en Morón 1939

Entrevista a Jorge Agüero, realizada por Graciela Saez y Mariela Canali, 11 de junio del 2003.

Trabajo en la Oficina de Guarda

Jorge: Me inicié en el ferrocarril en 1947, en la oficina de guardia del puesto de locomotoras Haedo. La oficina de guardias se encargaba de llamar al personal de maquinistas y al público, para que tomaran servicio y a su vez el horario ese para correr los trenes. Había para tomar servicio por ejemplo cuando tenía que tomar servicio un galpón para tomar las locomotoras, tenían que llegar 15 minutos con antelación a que saliera la locomotora. Cuando tenía que sacar máquina, es decir que el tiempo le daba, que el viaje no durara mucho tiempo, muchas horas, tenía tiempo podía ir y volver pero había otros que lógicamente tenían que quedarse afuera a dormir, fuera de su domicilio. Para sacar la máquina le daban una hora de tiempo, los relevos de los *maquinistas* y a los *foguistas* para relevar un tren, por ejemplo de la estación Haedo, que iban para el oeste, a esos le daban 15 minutos nada (...)

Yo por ejemplo era el encargado de hacer los telegramas para los maquinistas y los foguistas para prestar servicio. Para ello, en mi turno por lo menos había cinco *llamadores* con bicicletas, que iban a buscar a la gente, y había que llamarlos por lo

menos una hora antes, porque si tardaban 30 minutos, esos 30 minutos ellos los guardan después para tomar servicio.

Trabajo ferroviario a principios del siglo XX

Jorge: Mi papá entró primero, creo que para la carrera de peón. A medida de que se iban extendiendo las líneas se necesitaba mayor cantidad de personal. Entonces ahí, tenía que empezar la carrera de conductor de locomotora, le hablo de las primera 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. Eso se reglamentó de tal manera que luego cada uno vino para cada oficio.

Graciela: Al principio hacían de todo.

Jorge: Claro, al principio el *maquinista* hacía de todo, hasta de *llamador*. Y ellos entraban como aspirantes provisorios, daban un examen o estaban un tiempo para ser aspirante efectivo. Después aspirante autorizado, foguista de cuarta, tercera, segunda, primera.

Graciela: Iban ascendiendo y ¿qué era lo máximo?. ¿Lo mejor era ser *maquinista*?

Jorge: Sí, por el sueldo y por todo.

Graciela: ¿Por qué era mejor, además del sueldo?

Jorge: De acuerdo a la huelga de 1912, un *maquinista* de primera ganaba 330 o 320 pesos, en total eran 356, con un bono trimestral que le daban. Era un sueldo enorme para esa época.

(...)

Mariela: ¿su papá desde qué año trabajó en el ferrocarril?

Jorge: desde 1904 y se jubiló en 1934.

Mariela: Él era *maquinista*

Jorge: Era *maquinista* desde 1918, porque a medida que iban prolongando las vías se necesitaba mayor cantidad de personal. Lógicamente traía aparejado que fueran transferidos u ocupados en pueblos que eran prácticamente nuevos. Y 1918 es el certificado que yo tengo de mi papá. Estuvo transferido en varios lados: Mechita, Roberts, Telén. Telén era punta de rieles, conocida como "El obraje"; allí terminaban las vías. De acuerdo a sus relatos era un lugar bastante, bastante agreste, en invierno no era pasto lo que se veía, era



1957. Festejos por los 100 años de La Porteña.

todo blanco por las heladas, blanco, blanco todo (...) El motivo de esa transferencia fue que se necesitaba madera, combustible para las locomotoras y el caldén era buena madera y entonces prácticamente era un pueblo recién fundado, ese ramal se había terminado de construir en 1908, calculá cuánta población podía tener en 1918, poco y nada.

Mariela: ¿De ahí talaban los bosques de caldén para usar la leña?

Jorge: Claro, como leña. Por eso había algunos ferroviarios, peones y hacheros contratados por el ferrocarril para cortar la madera y cargarla en los vagones que la traían a Buenos Aires.

(...)

Mariela: ¿Se acuerda qué contaba su papá del trabajo?

Jorge: Ya te digo, lo que hacía mi papá como *maquinista*, lógicamente era conducir el tren

Mariela: pero el tren era distinto a lo que es ahora

Jorge: Claro, conducía trenes a La Pampa. En la pampa no había nada por kilómetros y kilómetros; él contaba que había solamente horizonte y la particularidad de todo esto es que yo digo: "iba como arando los campos con el miriñaque de la locomotora, sembraba habitantes para los nuevos pueblos. Esos pequeños pueblos, muchos de ellos hoy son ciudades. La Pampa era todo desierto, era un camino que recorrieron solamente los indios hasta que el ferrocarril empezó a extender sus líneas."

Mariela: ¿Y los *foguistas* qué hacían, cuál era su trabajo específico?

Jorge: los *foguistas* trabajaban igual que el *maquinista*, observaban las señales, tenía unas puertitas con vidrio hacia el frente, hacia el centro de la máquina. Y los dos tenían que hacer eso, mirar a ver si había algo que obstruía la vía. En ese tiempo

había muchos animales sueltos, se ponía un guardaganado pero igual entraban.

El trabajo del *foguista* era mantener la presión de la locomotora y echar carbón cuando era necesario. Y el *foguista* estaba encargado de esa tarea: mirar la presión, observar por los vidrios, y cualquier observación se la hacía al *maquinista*.

El andén

Graciela: El andén del ferrocarril ¿qué significaba para la gente del pueblo? Usted llegó a conocer el andén como un lugar de sociabilidad.

Jorge: Le hablo de afuera, pero acá sucedía lo mismo y de acuerdo a los años era el único paseo que había. Yo le hablo de mi pueblo, de Mechita. Era el lugar de sociabilidad de las jóvenes y los jóvenes. Como se hacía "la vuelta del perro en la Plaza de Morón". Era algo precioso, porque todos iban a ver cuáles eran las últimas novedades, estaba el diariero, el del correo, iba la gente a



**Primer plano de Jorge Agüero
en La portaña 1957**

pasear, se conocían entre ellos.

Graciela: Aunque no fueran a tomar el tren, iban.

Jorge: No, iban a un lugar de paseo, de reunión. Porque había lugares donde había cines y en otros no. Los días domingos, por ejemplo iba la banda a tocar a la plaza. Esas eran las únicas reuniones que se hacían aparte de los bailes que se hacían en los clubes, pero no había muchos clubes.

Los ingleses

Jorge: Nací en Roberts, provincia de Buenos Aires, pertenece a la jurisdicción de Lincoln.

Mariela: ¿Nació ahí porque su papá trabajaba ahí?

Jorge: Mi papá estaba transferido como *maquinista* ahí en Roberts, estuvo desde el año '25 hasta fines del '29.

Mariela: ¿Cómo era la casa donde vivían?

Jorge: La casa era un chalet inglés, a dos aguas, con techo de chapa y tenía varias habitaciones porque era para dos familias. Estaba, como todas esas construcciones inglesas, dividida al medio: hacia un lado era una casa y hacia el otro era para otro personal, todo dividido desde la cumbre hasta el suelo.

Mariela: ¿A quiénes se asignaban esas casas?

Jorge: Se las asignaban a los *maquinistas*, por ejemplo mi papá en esa época tenía residencia en Mechita, su residencia oficial, que está 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, que era residencia provisoria. Pero aparte de asignarle una vivienda, si tenía familia le daban un bono de \$50, si no tenía familia le daban un bono de \$25 y a su vez, un vagón gratis que le llevaba todos los muebles para hacer la mudanza.

Mariela: ¿A quién más se le asignaba la vivienda?

Jorge: En ese tiempo a los *maquinistas* y a los *foguistas*, que los distribuían o los transferían a otros lugares del sur.

(...)

Graciela: ¿Y cómo era el trato entre los ingleses y los argentinos?

Jorge: Los ingleses generalmente eran muy rectos, pero había que trabajar. El personal estaba a disposición de la empresa. Eso fue, lamentablemente hasta que se fueron los ingleses y entró la política. Entonces cuando entró la política, vinieron los gremios. No sé si será bueno comentarlo esto porque es algo político, pero el que está arriba tocaba algún problema de suspensión. Iba al gremio y levantaba la suspensión. Eso no era posible en la época de los ingleses. El que era castigado, era castigado con razón, por llegar tarde o un poquito "tomadito", por diversas causas que no hacían al buen servicio.

Graciela: ¿Los ingleses establecían relaciones de amistad o estaban "por arriba"?

¿Había amistad con los ingleses?

Jorge: No sé si habría, pero yo no la conocía.

Graciela: Porque los ferroviarios siempre hablan de la familia ferroviaria. ¿Pero los ingleses formaban parte de la familia ferroviaria, o no?

Jorge: Por ejemplo, los familiares de los ingleses, sí.

Graciela: ¿Quién? ¿la señora, por ejemplo?

Jorge: Las hijas, gente de mi edad, cuando tenía 15 o 16 años por ejemplo. Cuando llegaba la época del carnaval, nos pedían ropa de hombre para hacer los disfraces. Era otro trato. Pero el inglés era muy reservado con el empleado.

Graciela: Muy lejano.

Jorge: Era muy callado, hacía observaciones cuando debía hacerlas, castigaba al que no cumplía. Ellos ya tenían escrito de que aquel que le llegara un embargo iba

directamente a la calle. En ese momento no eran así solamente los ingleses, sino también los mismos empleados. Una categoría de diferencia significaba una categoría de diferencia.

Entrevista David Oscar Pets
realizada por Mariela Rametta.
17 de mayo del 2005.

La jubilación

David: Yo me jubilé a los 55 años con 33 años de servicios.

Mariela: ¿Qué edad tiene ahora?

David: Yo tengo 88. Y me jubilé el 2 de febrero de 1972 y estoy siempre enamorado de los ferrocarriles (*se emociona*)...

Mariela: Bueno, quédese tranquilo. Es una cosa que todos los trabajadores de los trenes tienen: que quedan muy unidos a los ferrocarriles. Usted iba a contar que el día que se jubiló se fue a despedir de la máquina...

David: Yo la besé y me fui llorando a casa (*se emociona*) tanto que la quería a la máquina. Era mi pasión!!!

Mariela: ¿Cuándo entró usted a trabajar?

David: Tenía 21 años, pero al mes cumplí 22 años. Primero se llama, se entra de aspirante y después de aspirante llegué a *foguista*, y de *foguista* llegué a *maquinista*.



David Pets y familia

El ingreso al ferrocarril

David: Del año '39 que entré de aspirante, en el '40 me recibí de *foguista*. Después en el '46 me recibí de *maquinista*.

Mariela: Después se mantuvo de *maquinista* hasta que se jubiló.

David: Claro. Pero por ejemplo anduve del año '39 hasta el '55 con máquinas a vapor, y del '55 en adelante con máquinas Diesel eléctricas o coches Fiat, mezclaron muchas cosas... coches motor

Virginia (hija de David): Coches motor, y después con la Diesel

David: Claro, choche motor.

Mariela: ¿Cómo se hacía para pasar de aspirante a *foguista* y *maquinista*, para ir avanzando?

David: Había que dar muchos exámenes. Tuve que dar un examen cuando me anoté en el ferrocarril. Porque tomaban a los hijos de los ferroviarios. Tenían edades: entre 18 y 23 años y medio. Sinó no entrabas. Después daban un examen para entrar y una revisión muy grande médica...

Mariela: Además del examen médico ¿los hacían estudiar y después les tomaban?

David: No, no. En el primer examen nos tomaban las cuatro operaciones, un dictado y la caligrafía y ortografía, y también la presencia de la persona y también la



Deposito de Haedo. Pets al centro con pañuelo. 1939

revisación médica. Era muy exigente la revisión médica: los ojos, el corazón...

Los exámenes

David: Había una escuela que estaban todos los pedacitos de la máquina desarmados en ese tiempo y se estudiaba para maquinista. Yo fui como tres años a estudiar, no había instructor en ese tiempo, eran los mismos compañeros los que hacían de instructores. Había gente que sabía mucho, muy buenos. A mí me enseñó mucho un amigo, Bolcacci... Ese compañero cuando yo fui a dar el examen de *maquinista* estuvimos desde las ocho de la noche hasta las cuatro de la mañana. Cuando llegamos me dijo: "vaya tranquilo que va a volver con el certificado."

Fui a dar el examen en esa casa donde estaban los directivos, que son los directivos de la sociedad de La Fraternidad, entonces había una escuela. Esa mañana pasé yo al frente, se llamaba Dabove el instructor. Entonces quedamos que fuimos al mediodía a almorzar y a la tarde a la Dirección General de Ferrocarriles, en el veintiún piso donde nos tomaban el examen. Cuando llegó la hora, entramos, entonces estaban el Sr. Ingeniero que preguntaba, el representante del ferrocarril que era un tal Mr. Leisoon, y después el representante de La Fraternidad, del obrero, que era este Sr. Dabove, y yo. Éramos cuatro ahí y empezamos: estaban todos los pedacitos de la máquina en un retaco así, todo niquelado, todo hermoso. Me pregunta

- Señor, qué es esto? –

- Permiso puedo tocar? Esto trabaja así, es un inyector: el agua viene por acá, se le da vapor, el vapor se junta con el agua, el cono convergente agarra el cono divergente y todo a gran velocidad y entra a la caldera levantando una válvula con la misma presión-.

- Muy bien señor!, quiere molestarse por acá, qué es esto?-

- Ah! esto es un termómetro – respondí – había unos relojes que llevábamos en la máquina que marcaba la presión.

Después al costado había uno más chico que era para registrar el vacío cuando



Certificado de maquinista

hacíamos el vacío para frenar los trenes.

Mariela: Le mostraban las diferentes piezas y usted debía explicar cómo trabajaban...

David: Claro cómo trabajaban, entonces respondí que este era un termómetro y este un tacómetro que trabajan al entrar el aire para saber la presión del aire. Entonces me llevó a las válvulas de seguridad grandotas con unos resortes así. Entonces me preguntó

- Qué es esto Señor?

- Una válvula de seguridad, Señor.

- Cómo trabaja?

- Y ta ta ta ... el resultado...

Siempre yo le pedía permiso para tocar las piezas. Así me fue llevando por todos lados. Dio la vuelta y estuve dos horas diciendo cosas. Entonces después me dijo

- Está muy bien Señor.

Pero en ningún momento me decía -Está seguro?- Siempre me decía: muy bien Señor., quiere molestarse? Me preguntó, ya le digo, de todo, y todo se lo dije al pelo. Después me dijo ` vaya a esperar afuera y espere a que lo llame´.

Decían que cuando el inspector te mandaba afuera era porque salían mal. Me habían ido a acompañar unos compañeros, habían ido varios ahí. Cuando salí me abrazaban y me besaban (risas y emoción) - Saliste bien, saliste bien!! - No! qué voy a salir bien si me sacó afuera, debo haber salido mal!!- No, saliste bien!!!.

Me llamó el inglés a él tenía que dar... Porque eran cuatro grupos le llamaban: máquinas, rotura, señales y reglamento, el otro informe y cuentas. Eran cuatro grupos. Eso lo tomaba el inglés. Como yo sabía todo lo que me iba a preguntar porque ese señor Juan Bolcacci que estaba a veces de representante y sabía lo que preguntaba nos había enseñado todas las preguntas que hacía el inglés. Entonces

cuando me iba a preguntar yo ya le contestaba y el inglés me decía –No se apure, no se apure!!-. Entonces había una parte que decía: - Usted va con un tren de carga y mira para atrás y ve polvera- Había que decirle que quería decir “polvareda” porque él era inglés y le salía así “polvera” (risas). Entonces había que responderle –quiere decir que tengo un eje cortado de un vagón Sr., no tengo que poner el freno sino solamente cierro el regulador y espero que el tren se detenga solo porque si yo pongo freno se acumulan todos los vagones -AH! muy bien, pero no se apure, no se apure!!! La cuestión que todo muy bien, hice todas las preguntas que me hizo de la máquina, de las señales. Después tenían que venir y correr un tren, estaban todas las señales. Tenía que decir: pisa el dispositivo, la señal se pone a peligro, y la de atrás que el dispositivo se pone en vía libre... y así estaba, toda la pasada los trenes y salió todo bien. Después las cuentas todo eso también todo bien, el informe y todo fenómeno!. Me mandan de nuevo a la sala a donde estaba el Señor Director a recibir el certificado....

Entrevista a Alicia Melli, realizada por Graciela Saez y Mariela Canali, 29 de mayo de 2008.

El viaje en tren

Graciela: ¿Cómo recordás los primeros viajes que hiciste de niña en tren?

Alicia: ah! Era mirar todo por la ventanilla. Yo recuerdo que cuando veníamos a Morón había unas casas... había un chalet, me acuerdo, y mi mamá me decía ese es el chalet de la familia Noguera. Mi abuela había servido como doméstica en ese chalet y durante años, aún cuando vinimos a vivir a Haedo, año `52, estaba.

Graciela: ¿Y cómo era el recorrido? ¿Qué se veía en el recorrido?

Alicia: bueno, mucho campo Jáuregui, Olivera, Luján, ahí era campo, pero pasando Luján se empezaban a ver algunas casas, quintas. Después pasando Rodríguez ya estaba más poblado y La Reja... bueno, que yo me acuerdo, eran paradas La Reja, que sigue siendo, y Paso del Rey, no era una estación.

Graciela: ¿y el paso del Reconquista, sobre el río, cómo era?

Alicia: ah! Eso lo veíamos! Pasar sobre el río, arriba del puente era una aventura. Uy! Mirar esa cosa extraña, el puente, sí!

Graciela: ¿la llegada a Morón, cómo era?

Alicia: y bueno, teníamos que bajar... porque la mayoría de los trenes iban hasta Once, los de máquina, entonces paraba en Haedo; paraba en Moreno, Merlo y Haedo. Por eso en Merlo y en Moreno, que todavía está, pero el andén de enfrente está bajito como en Haedo, porque paraban también los trenes de máquina ahí. Después se llegaba a Once (...) y después tomaríamos algún colectivo,

Graciela: ¿la Plaza Once, cómo era, en ese tiempo?

Alicia: y a Once íbamos ya para grandes ocasiones. Mi papá acostumbraba llevarnos



Guardabarrera en Gowland 1939. Adolfo Melli

al zoológico, al puerto, nos llevaban cuando tenían sus francos para que conociéramos... yo recuerdo que a nosotros nos mareaba un poco eso, acostumbradas en el campo, nos mareaba un poco pero nos gustaba porque nos llamaba la atención. Ir a Mercedes era ya un acontecimiento, pero Mercedes es una ciudad tranquila.

Graciela: ¿Cómo era viajar en primera o en segunda?

Alicia: cuando viajábamos a Bahía Blanca, que estoy contando esto de una de las fotografías, el viaje era gratis, porque había 4 pases gratis, pero mi papá era... la categoría de papá no era para viajar en primera, viajábamos en segunda, con los asientos de madera. Cuando papá fue señalero, ya era otra la categoría y podíamos viajar en primera, con los asientos mullidos, que fue cuando vinieron los holandeses; que eran unos coches hermosísimos. Los coches holandeses eran hermosísimos, porque eran altos los asientos, era una belleza. Y hemos viajado a Córdoba, me acuerdo, un viaje que hicimos con mi papá, al año que había muerto mi mamá., eran unos coches preciosos, y eran lindos los de segunda también, porque ya eran todos mullidos, no había coche de madera.

Graciela: ¿y el salón comedor?

Alicia: Había salón comedor pero los de segunda no teníamos acceso, así que había que llevarse la viandita. Mamá ya preparaba la viandita para comer en el tren. Y al comedor hemos ido ya cuando viajábamos a Córdoba. Eran de 13 a 14 horas de viaje.

El salario

Alicia: me acuerdo que el gran acontecimiento fue ya cuando empezaron los aumentos de sueldo, no quiero hacer política, por favor, pero lo tenemos que decir. Mi papá por algo era peronista, mi mamá también. Bueno, vinieron las 8 horas, ya en esa época papá ya era señalero. Las 8 horas y eso ayudaba a que el sueldo se aumentaba al doble. Si en épocas anteriores, mi papá y mi mamá, juntos, por eso fue un sacrificio enorme que hicieron, ganaba lo que cualquiera de mis tíos, que eran empleados, uno solo, ninguna de mis tías tuvo que trabajar. Y mi papá y mi mamá juntos ganaban lo que uno solo de mis tíos, así que se imaginan lo que era con los ingleses

Graciela: ¿cómo fue el cambio? ¿En qué otras cosas se notó el cambio?

Alicia: es una experiencia que yo lo voy juntando, a mis 70 años. El país, en esa época, era brillante, cuando ocupaba en los años `30 el 6° lugar, los ferrocarriles funcionaban como relojes, obligaban uniforme, ustedes verán una fotografía de mi papá con gorra dando bandera al tren, tenían que tener la gorra. Funcionaba todo a pleno, pero el obrero ganaba muy mal, el *maquinista* no, eh. El *maquinista* ganaba muy bien. Había una diferencia tremenda de sueldo entre el *maquinista*, el empleado, lo mismo, los empleados de Once tenían unos sueldos buenísimos. Eran clase media, pero el *guardabarrera* no, el *guardabarrera* era obrero, obrero. Supongo que de vías y obras también, algo por el estilo, el cambista, que era el de... donde no había cabina de *señalero*, había *cambista*. El *cambista* también tenía un sueldo muy bajo. Eso era la parte obrera, y el sueldo era bajo. Había mucha diferencia, había una gran diferencia entre la clase media, la clase media estaba muy bien en esa época.

Graciela: ¿Y cuando se nacionalizan?

Alicia: bueno, ahí cambió la cosa. Cuando se nacionalizan aumentaron el sueldo muchísimo, entonces mis padres, papá *señalero*, mamá *guardabarrera*, ganaban buen sueldo, para lo que se trata de trabajadores. Y ahí fue ya cuando hubo un progreso y mi papá compró la cocina a gas de kerosene. Ya eso fue un progreso... una cosa increíble. Y bueno, mi hermana, hablo del año... yo salí de 6° en el `50... por

el año `48... `47, `47, mi hermana ya entraba a primer año; entonces, para que no tuviera que... porque había, en la escuela normal, era en contra-turno, como se le dice ahora, las clases de educación física; entonces mi hermana no podía estar viajando así, mi mamá y mi papá, con todo sacrificio, la hicieron ingresar en un colegio de hermanas Nuestra Señora de la Misericordia, y ella ahí era medio pupila. Así que fíjense cómo había mejorado la situación en nuestra casa que podían pagar un colegio privado, que no sería lo más caro, pero bueno, era una erogación más.

El orgullo de ser ferroviario

Graciela: quiero hablar un poco del orgullo de ser ferroviario, cuando tu papá se jubiló, esa historia de que él volvió y se compró una casa en ese lugar ¿para tu papá era importante pertenecer al ferrocarril?

Alicia: Claro que sí, porque a él lo hizo entrar un tío. Los ferroviarios eran como una dinastía en esa época; porque el tío de mi papá, este tío abuelo nuestro, había sido *señalero*, y entonces, cuando papá era jovencito, en esa época no había mucho trabajo... mi papá había nacido en 1908, cuando tenía 18-20 años, era la época crítica para el obrero, vuelvo a repetir: para el pobre, la clase media estaba muy bien, y lo hizo entrar como *guardabarrera*; y después mi papá hizo sus prácticas, pero ya pasaron unos cuantos años que... él era *guardabarrera*... pero era el trabajo seguro. Porque en esos años, creo que era el ferrocarril y el banco, el bancario eran los únicos que tenían jubilación y qué otra cosa era... posiblemente obra social, los otros trabajos no, las fábricas no! Las fábricas no tenían nada.

Graciela: ¿Cuáles eran los beneficios que tenía el ferroviario, además de... había más: pases gratis...? por qué no los nombras todos



Alicia Melli en Gowland

Alicia: Pases gratis, la obra social, lo que no recuerdo, antes de hacerse el hospital ferroviario de Retiro.

(...) Los años más felices de papá, él siempre decía, fueron en Gowland, en el campo; pensar que había nacido en plena capital, porque él cuando vivió, que era *guardabarrera*, de los 17 años que vivieron allá.

Graciela: A él le hicieron homenaje como ferroviario años después

Alicia: Ah, bueno. Por el pueblo

Graciela: Por el recuerdo que el dejó en el pueblo

Alicia: Fue muy emocionante. Ya había muerto papá, él murió viviendo en Castelar, porque les aclaro: él había enviudado también por segunda vez, la segunda esposa murió y a los años, dos años, tres, se casó de nuevo. Y ese tercer matrimonio duró 12 años, papá murió con 84 años. Y una vez, una de mis primas, la hija de una de mis primas se le ocurrió ir a Gowland, a visitar a su abuela, quiso mostrarle a sus hijos dónde había vivido la abuela. Y ella quería ver cómo estaba Gowland y fueron en el tren, después el esposo, la fue a buscar con el auto. Cuando vienen por la callecita, la única asfaltada que da a la ruta 5, ven el cartel "Adolfo Melli", es el nombre de mi papá (llora). Y bueno, no sabíamos nosotros cómo había sido y averiguamos: la Sociedad de Fomento. Claro, al frente de la Sociedad de Fomento hay gente que lo conocía a mi papá, compañeros nuestros de la escuela primaria y él era muy participativo en la Sociedad de Fomento, entonces uno de los muchachos propuso ponerle el nombre de la calle, frente a la casilla, que existe, porque la barrera se levantó cuando nosotros nos fuimos por eso. La calle esa, paralela a la vía, lleva el nombre de él, y ese es mi orgullo.