

Extrait du El Correo

<http://www.elcorreo.eu.org/Recuperar-nuestros-ferrocarriles-es-una-Cuestion-Nacional>

Recuperar nuestros ferrocarriles es una Cuestión Nacional

- Argentine - Économie - Privatisées -

Date de mise en ligne : lundi 9 août 2004

Copyright © El Correo - Tous droits réservés

Debemos comprender que el ferrocarril tiene ventajas por encima de otros medios de transporte. Su historia merece ser contada...

Por Elena Luz González Bazán

Buenos Aires, 1° de agosto del 2004

Hierro y vapor invaden Buenos Aires

Como el agua, que es la fuente de vida, los ferrocarriles a partir de su irrupción en la Buenos Aires del siglo XIX fue un agente generador de vida que despertó momentos de regocijo y también de negocios encontrados, contrapuestos, que se verifican cuando en lugar de locomotoras a vapor intentaron conducir la formación ferroviaria con tracción a sangre.

La aparición del tren tendrá un largo recorrido, en ese recorrer la ciudad quedará surcada por vías férreas.

Hoy, en lugares más recónditos de nuestro país, el trajinar sobre sus rieles se ha apagado, se silenciaron más de 800 pueblos por el abandono de sus habitantes, las campanas de la estación lucen ahogadas o no están más.

En la ciudad de Buenos Aires el pase, abono y boletos se ha trocado en el boleto o la vida...

La ciudad de Buenos Aires comienza a cambiar su fisonomía, allá por mediados del siglo XIX, cuando se inaugura el primer tramo ferroviario. El Ferrocarril del Oeste, que cubrirá desde la desaparecida estación El Parque (actual Teatro Colón) hasta Floresta, pasando por los Corrales de Miserere y por el actual barrio de Flores, en ese momento parte de la campiña bonaerense.

Pero Buenos Aires tenía otra apariencia, otro desarrollo, que cambia, radicalmente, con la aparición del ferrocarril. Es bueno comenzar analizando, comentando como eran los medios de transporte antes de 1858. Que se transportaba, quienes viajaban y cómo, cuánto costaban, adónde iban y cuanto tiempo duraban esos viajes.

Por otro lado pensar quienes se opondrán al tendido de vías, a la irrupción de la mole de hierro, al sonar de sus campanas, los pasos a nivel, el avance de la Ciudad, su mayor población, sus cambios de aspecto. Porque estos detalles, que tienen suma importancia, nos harán comprender la razón que, un siglo después, llevó a comenzar el desguace, lento y trabajoso, pertinaz y diabólico de liquidar a esa mole de hierro que atravesaba y llegaba a todos los rincones de la república.

Treinta años median entre la gran huelga ferroviaria de 1961 y las últimas de 1991 y 1992, quedaron en la calle 90.000 ferroviarios. Con la complicidad de la sociedad y los sindicatos que esperaban el derrame neoliberal...

El Ferrocarril no fue sólo un medio de transporte para pasajeros, fue un tren de carga, y sigue siendo, lo que pasa es que está en manos de grandes firmas concesionarias. Fue el que unió pueblos, culturas, tradiciones, llevó el agua, transportó los vientos saludables en el Tren Sanitario, dio vida a los aldeas, caseríos y municipios, luchó contra las plagas junto al Ministerio de Agricultura. Llevó las comunicaciones, el correo y los teléfonos. En suma, le dio a amplias zonas de nuestra extensa república, una razón de ser, de producir y de vivir... todo eso nos quitaron cuando

Recuperar nuestros ferrocarriles es una Cuestión Nacional

los ramales se cerraron, las vías se inundaron de yuyos, las poblaciones vieron emigrar sus pobladores. Esas mismas poblaciones que un siglo atrás se comenzaron a poblar por la llegada del Ferrocarril. De sus estaciones, su vida y sus locomotoras a todo vapor... Es decir el Ferrocarril integró el país.

'El agua está en el antes y durante de la vida. Nuestros cuerpos son agua en una proporción de tres a uno. Sin ellas se desvanece el esplendor de las pieles tostadas y no hay sucesión posible de las generaciones. Esto parece claro para los ferroviarios orgullosos de ser el enlace de las aguas subterráneas y las canillas populares. En un primer momento los trenes aguateros funcionan con locomotoras a vapor. Ingenieros ferroviarios, geólogos, agrimensores, testean los sitios donde es posible instalar tanques y bombas extractoras. El agua, como savia del ferrocarril, es contemplada en el presupuesto global de la empresa, al lado de la inversión, y de este modo, a través de los Comités de Agua de las diversas líneas se planifican y se construyen las instalaciones para abastecer de agua a las locomotoras, trenes de pasajeros en todo su recorrido. Y, asimismo, por la ley generadora de la vida, el ferrocarril comienza a brindar agua a poblaciones enteras más allá de las colonias ferroviarias'.

La Porteña, hoy en el Museo de Luján, muda y testimonial, nos puede contar sus andanzas... la de otras latitudes y la de estas... que dirá desde su lugar de olvidos... de negocios y negociados...

El 30 de agosto de 1857 al mando de La Porteña sale el primer contingente ferroviario que no parará su avance por un siglo. De apenas 24.000 varas o sea algo más de 20 kilómetros, en 1947, pasa a tener 46. 815 kilómetros de extensión.

Lo que trataremos de desarrollar, en una serie de notas, es la importancia de este medio de transporte, sus ventajas, que son muchas, y porque, y a partir de su desestructuración, nuestro país pierde esa fisonomía, ese aspecto de un gran país comunicado, seguro y con el medio de transporte más infalible, que no produce contaminación, de escasos accidentes, el costo es el más bajo, sus inversiones garantizan años de durabilidad, es el medio de transporte más rápido. Su desarrollada red ferroviaria fue entroncándose con el tranvía, que al principio fue de tracción animal, luego el tendido de vías que aún podemos ver en los viejos empedrados de Buenos Aires, y posteriormente con el subterráneo. Todo vía, todo implacable en su andar. Todo un gran monumento de hierro que fue vértice en el desarrollo de la Capital Federal, de su conexión con todas y cada una de las provincias argentinas. De sus poblados y pobladores.

El aspecto de Buenos Aires, la ciudad capital, cambió, su puerto tuvo la salida de mercaderías desde el interior y luego por barco, fueron sus redes ferroviarias las que lograron el gran desarrollo comercial y uno de cada 20 trabajadores era ferroviario. Una fuente de trabajo, un lugar de gran adelanto técnico y con grandes talleres a lo largo y ancho de nuestro país. El primero, humilde, muy sencillo fue el apostado en la actual Plaza Once. Uno de los grandes talleres ferroviarios estaba en Liniers barrio porteño por excelencia, de tango y mataderos, de historia y de trabajadores.

Todo esto y mucho más aportó a nuestra ciudad, a la Capital Federal, a partir de 1880, el desarrollo ferrocarrilero. Tres emblemáticas estaciones, cubriendo un radio de dos kilómetros y medio alrededor de la Plaza de Mayo : Ferrocarril del Oeste con Plaza Once de Septiembre, Ferrocarril del Sud con su estación cabecera en Plaza Constitución y Ferrocarril Central Argentino con su Retiro como cabecera y terminal, que alberga tres estaciones : Mitre, Belgrano y San Martín. Años después y a siete kilómetros del centro se levantará Federico Lacroze. La Capital Federal quedará anudada y penetrada por los hierros, las campanas, el trajinar y el rechinar de sus rieles, las voces ferroviarias : '... todos al tren'. Y arriba del tren : 'pase, abonos y boletos'. La vorágine de miles de hombres y mujeres bajando y subiendo a, y de, sus andenes para venir a trabajar e irse cuando va cayendo la tarde. Banderas de señales, pitos y ruidos surcarán las calles de la ciudad. Pasos a nivel, y estaciones atestadas en pleno verano buscando la salida hacia el interior... todo eso es el tren...

Recuperar nuestros ferrocarriles es una Cuestión Nacional

El tren fue el exponente e interlocutor válido, silencioso y a horario que albergó las esperanzas y sueños de miles de inmigrantes que llegaron a nuestro país, entre la década del '60 del siglo XIX hasta la Gran Guerra en 1914. Esos sueños, esas necesidades de trabajo, de una vida nueva, de un lugar bajo otros soles, armando familias, encontrando desilusiones y alegrías lo alojó el tren. Testigo mudo y bullanguero de aquellos hombres y mujeres que se subieron y bajaron de sus vagones repletos de cansancios y fatigas al regresar y llenos de olores matinales en el comienzo del día.

Este tren sigue guardando esas esperanzas, ilusiones y decepciones de aquellos de antes, pero con menos vías. Con menos vagones. Con menos locomotoras. Con menos horarios. Con menos...

También el tren favoreció las corrientes migratorias internas, el que trajo del interior a la Capital, al gran Buenos Aires, al gran Rosario, a las principales ciudades argentinas masas de trabajadores que, dejando sus espacios rurales, colmaron la era industrial de una nueva mano de obra. El que contribuyó a federalizar y comunicar los pueblos a la Capital y las principales ciudades del país. El tren fue el correo y el comunicador de sentimientos que se hicieron cartas, encomiendas repletas de afectos y cariños que trasladó sin pensar en los costos que acarrea. Lo que importaba era la comunicación, esa forma de entenderse entre familias dispersas y afectos permanentes. El tren aportó todo, lo posible y lo imposible. Porque en su caudal inmobiliario, en sus bienes muebles está el sudor y los sueños de sus pasajeros. De los habitantes de cada rincón olvidado que hoy espera el tren...

Resumiendo el Ferrocarril federalizó el país...

Un tren que hoy tiene, apenas, 7.000 kilómetros de vías...

Casi cuarenta mil kilómetros le amputaron, hay que preguntarse porqué... no es casual que los mismos intereses que se opusieron al tren hacia mediados del siglo XIX : dueños de carretas, galeras y propietarios de caballos, se opusieran un siglo después, enseñoreados en las grandes rutas del país, donde desgastan caminos que pagamos todos. Los que aún podemos subir al tren y los pobladores de 870 pueblos que no llega el tren... rutas surcadas por miles de camiones que transportan mercaderías que puede transportar el tren, más rápido, económico y seguro.

La empresa nacional Ferrocarriles Argentinos ya no existe... la destruyeron, concesionaron sus riquezas, le robaron sus pertenencias más preciadas, le quitaron el patrimonio histórico y le endilgaron un desprestigio que le pertenece a quienes hoy usufructúan de sus mieses...

Hay una historia y esta merece ser contada. Tiene una identidad... la ferroviaria... y hay una memoria la olvidada...

Todos al tren...

Antes que se federalizara Buenos Aires, y la actual capital fuera, aún más, el centro del país. Esa Buenos Aires, de antes de 1880, lucía con una amplia campiña indómita, no habitada ; esos lugares fueron paulatinamente ocupados en los tiempos posteriores a la irrupción del modelo agroexportador y la generación del ochenta.

Belgrano y Flores y todos los barrios que quedaron en ese recorrido fueron parte de la novel capital. El primer tramo ferroviario llegaba hasta Floresta, pasando por San José de Flores.

Antecedentes

Recuperar nuestros ferrocarriles es una Cuestión Nacional

Antes que Buenos Aires, fuera la Capital de la República, que se federalizara en 1880, existían barrios aledaños, en la denominada campiña, que luego fueron incorporados como parte de esta Capital Federal. Ellos son San José de Flores y Belgrano.

Estos barrios tenían, y tienen en la actualidad, un condimento de haber hospedado, en sus límites, a sectores privilegiados. Actualmente viven sectores medios : medios y altos. Zona de mansiones, de grandes extensiones y donde vivían familias encumbradas.

El actual San José de Flores tiene una historia larga de dueños que se fueron vendiendo esta extensión de tierras. Lo cierto es que este predio fue entregada por Hernando Arias de Saavedra, conocido como Hernandarias Saavedra, conquistador español que llegó a Asunción del Paraguay en 1564, a la actual provincia de Santa Fe en 1634, fundó Corrientes en 1588 y es nombrado gobernador del Río de la Plata entre 1598-1609 y 1614-1618.

En 1607 por pedido de un amigo de estos rincones rioplatenses, Mateo Leal de Ayala se traslada de Perú, su lugar de residencia, hasta la actual Buenos Aires, con una cantidad importante de caballos y animales. Aquí no había. En retribución Hernandarias le entrega un terreno de 500 varas por una legua y media de fondo (*), en el paraje conocido como pago de la Matanza.

A la muerte de este es heredado por Francisco de Ayala, este a su vez se los deja a sus sobrinos, estos lo venden, en 1708, a Antenor Fernández de Agüero, y el 4 de febrero de 1728 este lo vende por 500 pesos de plata al capitán Andrés de Avila. En 1776, creación del Virreinato del Río de la Plata, su mujer lo vende a Juan Diego Flores, la herencia pasará a su hijo y mujer. Estos buscarán la forma de hacer perdurar el nombre de Flores.

Estación Once de Septiembre.

Esta creación del pueblo se hizo dentro de la chacra, estancia, hacia el comienzo del siglo XIX, sobre la actual avenida Rivadavia. Aquí se fomentó la venta de lotes.

Este actual barrio de San José de Flores, tenía un transporte que pertenecía a Dalmacio y Pedro Rivas. Se cobraba cinco pesos por persona la legua ; también se crearon, a partir de este transporte, dos mensajerías que pasaban por San José de Flores : una fundada en 1855 : Mensajerías Argentinas que hacían el recorrido dos veces al día desde Flores, Morón, Matanza, Navarro, Chivilcoy y Bragado y la vuelta.

Las Brisas del Desierto en la calle Victoria 332, iba desde Flores hasta Luján. Y las que iban a Mendoza también tenían su parada en Flores ; donde dejaban y ascendían pasajeros.

Algunas reflexiones valen : este medio de transporte guiaba a las familias encumbradas en sus viajes veraniegos, en las quintas que poseían como la de Soriano, Cárdenas, Terrero, Borrego, Carabassa, Malbrán, Argandoña entre otras.

El en diario El Nacional del 2 de enero de 1857 decía : 'La bondad divina ha desparramado sus dones con benéficas manos para todos. Así es que ayer Palermo, Belgrano y San José de Flores, se han disputado el placer de obsequiar a numerosos paseantes de la capital que habían acudido a gozar de las delicias de un día de campo'.

'Reina en los habitantes de todos estos pequeños pueblecillos la cultura y fino trato de la capital, a lo que se agrega una cordial y franca alegría, lo que contribuye a dar vida y expansión al espíritu que necesita de esos deliciosos paseos'.

Recuperar nuestros ferrocarriles es una Cuestión Nacional

Buenos Aires nace a la vida como Capital Federal, ' ennoblecida en sus rincones selectos ', pero atravesaba por más de un siglo, luego de la llegada del Ferrocarril, por un trajinar de trabajadores, por una cultura que se opuso a los selectos espacios y dedicó gran parte de su nacimiento a la llegada y fuga de miles y miles de hombres y mujeres que atiborraron las cuatro cabeceras ferroviarias, las cinco líneas de subterráneas, ahora seis. Antes el tranvía, el trolebús, y el medio de transporte hecho vías, rieles, carbón y electricidad.

Carretas, galeras diligencias y tranvías

Tirados por dos, tres y hasta cuatro yuntas de bueyes o caballos, levantando arena, caminos escabrosos y de leyenda. Carretas transportando mercaderías, desde y hacia el puerto. Desde el interior y hacia el interior, Buenos Aires enseñoreada en la gran geografía de un país que ya tenía bandera, escudo, himno y un estado, una clase dominante y muchas exclusiones... Galeras y diligencias que llevaban gente y correspondencia, y luego tiempo de tranvías, al principio con tracción a sangre, luego electrificados...

El Buenos Aires antiguo estaba cubierto de malezas, arroyos abiertos, como el Maldonado y el Cildañez, de mucha forestación y de grandes extensiones sin poblar.

En el centro el Cabildo, que fue también cortado, amputado, para dar vuelo a una avenida, un paso al progreso, dejando atrás a ese gran edificio, lleno de simbología, que los niños de todas las generaciones posteriores conocimos por litografías...

Esta ciudad fue albergando, en su seno, cambios que no sólo la transformaron desde su fisonomía, sino que modificaron conductas y pautas culturales y sociales. Buenos Aires convertida en ciudad capital con un determinado espacio geográfico, se levantó más soberbia ante el resto del país. Dueña del puerto y la aduana supo extorsionar al resto, por su propiedad. Eso le fue generando odios y dolores de cabeza. La ciudad capital del virreinato no perdió su lugar, lo consolidó, y el puerto fue el punto de atracción para extranjeros y provincianos.

El nacimiento de Buenos Aires, como ciudad dedicada al comercio y al contrabando, violando las imposiciones del monopolio español generó una clase social poderosa que se dedicó a comerciar con ingleses, holandeses y franceses ; que burló las imposiciones de la corona y buscó formas de transportar las mercaderías que entraban por el puerto y llegaban hacia él y, desde el interior de las distintas regiones de nuestra, antes virreinato, Provincias Unidas del Río de la Plata y, posteriormente, la nación Argentina.

Las formas de transporte que primaron en la antigua Buenos Aires fueron las carretas con dos, tres y cuatro yuntas de bueyes, los caballos se utilizaban para diligencias y galeras. Ahí se trasladaban grandes cantidades de mercaderías para el consumo diario, antes de entrar a la ciudad las carretas hacían una parada en los 'huecos', estos eran los lugares abiertos, que con el tiempo darán nacimiento a las plazas, a los espacios verdes, a esos pulmones de oxígeno tan esenciales en ciudades como las actuales, corroídas por la polución.

Las carretas debían pagar un impuesto, como un peaje actual que se llamaba pontazgo. La procedencia de las mismas era por el norte, sur y oeste, cada arribada tenía un hueco donde hacían descansar a los bueyes, les daban agua, cambiaban las yuntas y luego seguían su trayecto.

En estos huecos se fueron creando las plazas, se fueron armando las pulperías, fondas y ranchos que servían para el uso de los vecinos. Estos lugares los denominados huecos no tenían dueño.

En el caso del trayecto que venía del sur para entrar a la capital, del todavía virreinato, lo hacían desde La

Recuperar nuestros ferrocarriles es una Cuestión Nacional

Magdalena hacia la actual Barracas, cruzaban el riachuelo por canoas. En 1784, ocho años después de la constitución del Virreinato del Río de la Plata, el Cabildo determina la construcción de un puente, que se conoce como Puente de Gálvez, por tal razón los carreteros pagarán el pontazgo.

Atravesado el puente las carretas llegaban al barrio del Puerto y, ahí, en el Alto de San Pedro se detenían. Ese lugar tiene una antigüedad que data de 1586. Hacia 1900, lo que se conoce como barrio de San Telmo estaba limitado por el Riachuelo al este, al sur por la actual avenida Martín García, y el oeste y norte por el Tercero del Sur.

Las carretas, estas caravanas de carretas con la mercadería a cuestas, enfilaban para atravesar, luego de la posta en el Alto de San Pedro, el cruce del Tercero en dirección a la Plaza del Mercado, donde hoy se encuentra la Plaza de Mayo.

Hacia 1822 se pasa a llamar Plaza del Comercio y, en 1861, se construyó en la actual plaza Dorrego, en el barrio de San Telmo, el Mercado del Comercio, que fue demolido por una orden municipal en 1897, entraba la competencia de los mercados privados y no tenía sentido, según la Municipalidad un mercado municipal.

En octubre de 1978 la Plaza Dorrego fue declarado Lugar Histórico, según decreto 2.272, ya que, en dicha plaza, el pueblo de Buenos Aires se suma a la independencia nacional, declarada en la provincia de Tucumán el 9 de julio de 1816, esto recién se hizo el 13 de septiembre, los medios de comunicación no tenían, lógicamente, la velocidad actual.

Los lugares donde paraban las carretas, se llamaban posadas, esos lugares estaban alejados de las zonas céntricas de los poblados, ya que las grandes ruedas provocaban importantes perjuicios a los mejorados que tenían en el centro de los pueblos. En estos carruajes o carretas se transportaban una diversidad de mercaderías que iban desde Buenos Aires al interior, por ejemplo materiales de construcción, alimentos, especies, aceites, vinos entre otros y al regreso llevaban cueros, cereales y los distintos productos de la zona.

La circulación de las carretas y la necesidad de proveerse de comestibles hizo que en espacios de tiempo aparecieran distintos mercados, eran los sitios donde se compraba y vendía, donde llegaban estos carruajes y el negocio se realizaba en las carretas, en el suelo sobre mantas o telas, e inclusive cueros.

La Plaza Mayor fue el primer lugar de concentración de carretas, mientras la carne se comercializaba entre las actuales calles Hipólito Irigoyen y Balcarce, las aves y pescados frente al fuerte y, las verduras en los 'altos de Escalada'.

El nivel de comercio que había hacia principios del siglo XIX llevó a que el virrey del Pino determinara la construcción de la conocida Recova Vieja, eran cuarenta locales y se extendían desde la mitad de la Plaza Mayor hasta el Coliseo, en las actuales calles Defensa y Reconquista. Además, hubo otros lugares como : el Hueco de Lorea, que recibía mercaderías provenientes por el norte y oeste, entre las calles Sáenz Peña e Hipólito Irigoyen, también conocido como el Mercado Indio, porque eran indios quienes los atendían. Estaba el Hueco de Miserere, donde estuvo el primer taller ferroviario y hoy es la estación de Plaza Once, y el Hueco de Constitución, de aquí venía el tráfico del sur, estaba entre las calles Bernardo de Irigoyen, Salta, Cochabamba y Caseros.

En 1821 Rivadavia prohíbe el ingreso al centro de carretas tiradas por más de dos bueyes.

La ciudad iba creciendo, Buenos Aires se estaba poblando, pero los medios de transporte eran para determinados sectores sociales... las carretas conformaban el comercio y un sector en ascenso, que accedió al privilegio de la

Recuperar nuestros ferrocarriles es una Cuestión Nacional

tracción a sangre por los bajos costos de los animales y, por otro lado los transportes para personas, que sólo los disfrutaban quienes podían pagar cinco pesos moneda corriente por legua.

Por supuesto que en estas galeras y diligencias podían llegar a ser frecuentadas por prisioneros que eran trasladados a cárceles en las afueras de la ciudad, pero no eran todos los viajes, ni era común.

Las diligencias tiradas por yuntas de caballos iban parando en las postas, donde los animales eran cambiados, y partían hacia el destino fijado. En estas galeras, o diligencias también se transportaba la correspondencia y servían de mensajerías.

Notas :

- ▶ Juan Carlos Cena - Inés Vazquez - Agua Privada, lo que el liberalismo nos dejó. Mención Especial 30 años de la revista Acción 6 de marzo de 1996. Publicado en EL FERROCIDIO de Juan Carlos Cena - Editorial La Rosa Blindada - diciembre 2003, pág. 204.
- ▶ Vara : 0,8556 metros - legua : 5199 metros. El terreno era de 3.258,2133 kilómetros cuadrados.

Bibliografía consultada :

- ▶ Historia de los Ferrocarriles Argentinos - Varios autores con la participación de Scalabrini Ortiz - 1947.
- ▶ EL FERROCIDIO - Juan Carlos Cena - La Rosa Blindada - 2003.
- ▶ Diarios : La Prensa, Noticias Gráficas.
- ▶ Los Ferroviarios de Hebe Clementi - folleto.
- ▶ Revista de Historia Bonaerense - diciembre del 2003.
- ▶ El Ferrocarril y el Campo Argentinos - revista de Clarín.