

HISTORIA I

Los visionarios del camino de hierro

El ferrocarril surgió por el impulso privado de un puñado de hombres que pensaron en un nuevo transporte hacia el Oeste

Por Susana Boragno
Para LA NACION

Un 29 de agosto de 1857 una victoriosa locomotora comenzaba a pitar y resoplar humo ante un teatro de 2 leguas de largo y frente a 60.000 curiosos espectadores. Ya en 1852, en la mansión del gran coleccionista Manuel José de Guerrero, un puñado de hombres habían empezado a gestar las ideas de un nuevo proyecto de país.

El 17 de septiembre de 1853 los mismos hombres constituyeron la Sociedad Caminos del Hierro de Buenos Aires al Oeste, que estaba integrada por: F.Llavallol, F.Balbin, B.Larroche, M.Miró, D.Gowland, M.J.de Guerrero, N.de la Riestra, A.Van Praet, E.Ramos y V.Basavilbesa. Ellos impulsaron y propusieron al Estado de Buenos Aires la instalación del primer ferrocarril. El 19 de enero de 1854 la Sala de Re-

presentantes lo convirtió en ley y tres días más tarde, el gobernador Pastor Obligado dictó un decreto reglamentario otorgando privilegios a los emprendedores y fijando algunas reglas. "El camino deberá arrancar de una de las calles siguientes: Potosí, Victoria, Federación, Piedad y Cangallo. Serán libres de todo derecho de introducción de los artículos y útiles necesarios, las gracias y privilegios cesarán a los 50 años", decía el decreto.

Las disputas inmobiliarias ejercían mucha presión para determinar el lugar de la estación cabecera, por eso las reuniones se hacían en secreto. La sociedad pidió que se le permitiera llegar hasta las orillas de la ciudad, en el barrio El Parque, denominado así porque desde 1822 se había instalado el Parque de la Artillería.

Hubo una propuesta de modificar el permiso por tracción a sangre, al final se concretó la utilización de la locomotora o locomotiva, "ese monstruo de hierro, movido a vapor". Y en vista a esta decisión, los empresarios viajaron a Inglaterra para adquirir el equipamiento, que llegó a Buenos Aires el 26 de diciembre de 1856. El vapor Boiland, proveniente de Liverpool, trajo dos locomotivas, tres coches con capacidad para 26 pasajeros cada uno, 12



En 1957, La Porteña participó de los festejos del centenario del tren



La locomotora en el centro



Los primeros coches eléctricos

vagones de carga más otros elementos. El 14 de enero del 1857 la locomotora La Porteña destiló por la ciudad estrenando un currimoto tirado por 30 caballos, que comenzaron su traslado desde donde estaba fundeado el vapor. Su compañera La Argentina tuvo más dificultades porque el soporte había sufrido averías en el primer viaje.

Recorrido

El recorrido: partía de la Estación El Parque (Tucumán y Cerrito), cruzaba la plaza El Parque, seguía por Lavalle, que hoy permanece ancha como una cicatriz que le ha dejado ese trazado histórico. Después de pasar Callao, tomaba en curva de los Hornos de Bayo o de los Olivos, después llamada Ranch y ahora Discepolo. Y de

ahí por Corrientes en línea recta hasta Centroamérica, hoy avenida Pueyrredón, nuevamente en curva hasta Cangallo orientándose hacia el Oeste hasta Fenador, allí estaba la antigua estación Once, pasando por Almagro, Caballito, Flores, terminando su recorrido de 10 km en Floresta.

Antes del viaje inaugural se hicieron varios ensayos, algunos con éxito y otros con descarrilamiento, pero se guardó en secreto para no alarmar a la población. La fiesta de inauguración se hizo finalmente el 29 de agosto de 1857. El diario *La Tribuna* dijo: "La plaza del Parque, las azoteas de todas las casas que lo rodean, el punto sito hubo disponible estaba repleta de gente, a la 1 de la tarde salieron ambas locomotoras de la estación arrastran-

do sus respectivos trenes. La Porteña y La Argentina se acercaron al tablado y allí el obispo [Anetiro] las bendijo, una banda que iba en el primer vagón ponía una nota de alegría, a lo largo de todo el trayecto una multitud vibraba entusiasmada a los realizadores. En Plaza Once se habían levantado grandes arcos de triunfo y se quemaron fuegos artificiales".

En su discurso, el gobernador Valentín Alsina, dijo: "Nuestra valerosa producción rural y los ricos productos rodarán velozmente por este lecho metálico, cuán inmenso es, señores, el horizonte que nuestro pequeño ferrocarril abre hoy una esperanza".

La autora es historiadora especializada en medios de transporte ferroviarios y carreteros.

EXPRESO TIRONADOR

NUEVA DIRECCION: Colombia 1341 - Tel: (011) 416-1918

Líneas rotativas: 4726-3184 E-Mail: expreso@tironador.com

PUBLIQUE SU AVISO

Transporte & Logística

Para más información:

➔ (011) 4779-5300 ◀

tyl@expotrade.com.ar

Red de Ventas

Valparaiso - Chile

Buenos Aires - Argentina

Córdoba - Argentina

Montevideo - Uruguay

Rosario - Argentina

Salta - Argentina

San Juan - Argentina

San Miguel - Argentina

Tucumán - Argentina

Ushuaia - Argentina

Uyuni - Bolivia

Valdivia - Chile

Viña del Mar - Chile

Winnipeg - Canadá

Zurich - Suiza

Los Angeles - California

Miami - Florida

New York - Nueva York

San Francisco - California

Sao Paulo - Brasil

Seattle - Washington

Toronto - Ontario

Washington - D.C.

Medellin - Colombia

Santiago - Chile

Lima - Perú

Quito - Ecuador

Bogota - Colombia

Barranquilla - Colombia

Caracas - Venezuela

La Paz - Bolivia

Cusco - Perú

Arequipa - Perú

Puerto Rico - Puerto Rico



VOLVO

LANZAMOS ORO AL MERCADO

NIUEVOS VOLVO FH & FM TOTAL PERFORMANCE

La nueva línea dotada de camiones Volvo presenta importantes innovaciones: nuevos motores de 13 litros (Euro 3) con potencias que van desde los 400 a los 520 CV; la nueva caja de transmisión electrónica I-Shift; un moderno interior de cabina rediseñado para mejorar la funcionalidad y el confort para el conductor; con asientos aún más confortables dotados de espuma de múltiple densidad. Volvo es Total Performance, la perfecta combinación de productividad, eficiencia de conducción, disponibilidad y bajos costos.