

| HISTORIA |

# Cuando las hortalizas llegaban en el tranvía

Una iniciativa de Federico Lacroze, el servicio tranviario estimuló la actividad agrícola de la campaña

Por Susana Boragno

Para LA NACION

El Tranvía Rural cumplió un servicio importante entre la ciudad y la campaña. Federico Lacroze fue uno de los realizadores que aportó al progreso con sus emprendimientos, un visionario que consagró su vida para levantar una empresa de transporte que habría de perdurar legando al país un singular y magnífico ejemplo.

La historia del Tranvía Rural comenzó cuando el gobierno de la Provincia de Buenos Aires aceptó a través de un decreto del 2 de octubre de 1884 la propuesta de don Lacroze "para ensayar el sistema de tranvía como medio de transporte en la campaña donde no fuera necesario el consumo de carbón que era preciso importar".

Al someterse la idea a consideración de la Legislatura unos diputa-

dos creen inconveniente aprobarla porque compete con el ferrocarril. Otros estaban a favor porque significaba "llevar un beneficio a la campaña y dar empleo a los caballos que sobran como las vacas porque el procreo es mayor que el consumo y debido a esa falta de colocación se venden a precios ínfimos".

La ley es aprobada y promulgada por el gobernador D'Amico el 28 de octubre de 1885; el contrato se firmó el 4 de febrero de 1886 y el 5 de abril de 1888 fue librado al servicio público. El artículo 17 de ese contrato establecía que la empresa no podrá utilizar motores a vapor, sino que tendrá que hacer la locomoción por medio de caballos. Era para dejar bien en claro que se trataba de un tranvía y se eliminara la posibilidad de que pudiera invocarse toda otra condición para solicitar ventajas aduanaeras otorgadas a los ferrocarriles.

Eran lujosos coches de pasajeros de tipo imperial. Los asientos de primera clase estaban tapizados de felpa roja y los de segunda eran los clásicos de madera. Para viajes nocturnos había coches dormitorio con ocho camas con lavatorio, retrete, estufa etc. Contaba con vagones para toda clase de mercaderías: aves, leche, verdura y

vagones frigoríficos para el transporte de carne. Eran arrastrados por una o dos yuntas de caballos o mulas que devoraban los kilómetros en rápido trote y la remuda de los animales se hacía cada tres leguas.

En la zona donde había repechos de vías se utilizaban cuartas de refuerzos agregando dos animales y cuando cruzaba los pasos a nivel lo mismo que a la llegada y salida de las estaciones se hacían con toques de cornetas de asta de bucy. Su trocha media 1,435 m.

Su recorrido iba desde la Estación Medrano y de ahí por Corrientes hasta Chacarita, seguía a Villa Lynch, Es-

tación Pereyra (Hurlingham), Bella Vista, San Miguel, para finalizar en Estación Pilar. En la Estación Empalme (Pátima), próxima a Pilar, el tranvía extendió sus líneas en julio de 1888 a Zárate y otro ramal fue para Giles (24/5/1889), Carmen de Areco-Salto (1/12/1896).

El servicio tranviario estimuló la actividad agrícola de las zonas permitiendo la salida diaria de la producción. Se pagaba de flete 0,40 centavos por tonelada transportada, se utilizaban unas zorritas, que eran unas chatas descubiertas de 4 ejes, que llegaban rebosantes de verdura para el consumo de la población de



Tranvías a caballo en el Museo del Transporte de Londres

SUSANA BORAGNO

la ciudad. A comienzos del siglo XX, de madrugada, iban por la calle Corrientes desde Chacarita hasta donde estaba el Mercado de Abasto.

Al señor Lacroze se lo autorizó a emplear el sistema a vapor primero en forma provisoria, y luego en forma definitiva el 31 de agosto de 1901, una inmovención que pone fin al empleo de caballos y se traduce en el cambio de nombre por el del Ferrocarril Rural a Vapor de la Provincia de Buenos Aires. El presidente José Figueroa Alcorta firmó en 1900 un decreto cambiando el nombre de la Estación Chacarita por Federico Lacroze en reconocimiento y gratitud a su obra.

El ramal llegó a tener 378 km de vías, ubicadas en una zona de producción agropecuaria de la provincia de Buenos Aires y Santa Fe. Pasaba por zonas de tambos y un tren lechero llegaba diariamente a la Estación Terminal Federico Lacroze desde ahí, todas las noches, una zorra de importante tamaño, que hacía de locomotora enganchaba los vagones que delataban su carga estanca Tatay. Transporte de leche en tanques termos y los transportaba por la vía del tranvía que iba por Federico Lacroze, ocho cuadras hasta el número 5625 y los entraba de culata a la Usina Pasturizadora Tatay, mientras los tranvías de línea debían esperar las maniobras de entrada y salida de la zorra, para continuar con su recorrido. La leche venía de la Estancia Tatay, que estaba pasando la localidad de Carmen de Areco.

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

## UTILIZÁ REPUESTOS IVECO. RESISTEN MÁS.

IVECO

QUE TU IVECO SIGA SIENDO UN IVECO.

Sólo los repuestos originales te pueden brindar la tranquilidad de que nada cambia. Porque son testeados y controlados por especialistas que trabajan pensando en que cada pieza debe superar ampliamente las exigencias de cubrir largas distancias y soportar esfuerzos extremos.

Para mayor información comunicate al 0800-44-IVECO (48326) o Ingresá a [www.iveco.com.ar](http://www.iveco.com.ar)

IVECO  
CUSTOMER SERVICE