

**Jorge Schvarzer**

Es director del Centro de Estudios de la Situación y Perspectivas de la Argentina y del Centro de Estudios Económicos, de la Empresa y el Desarrollo de la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de Buenos Aires. Es también el responsable de la Secretaría de Investigación y Doctorado de la misma facultad. Ha dedicado buena parte de su vida académica al estudio de la economía argentina, y muy en particular de sus empresas industriales. Ha publicado numerosos artículos y libros.

**Teresita Gómez**

Es profesora de Historia Económica en la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Buenos Aires. Ha participado en varios proyectos de investigación y es miembro del Centro de Estudios Económicos, de la Empresa y el Desarrollo. En coautoría con Jorge Schvarzer está preparando un libro sobre la compañía del Ferrocarril Oeste en el siglo XIX (1854-1890).

Este artículo pretende analizar la experiencia del Ferrocarril Oeste que, hacia 1850, intentó comunicar Buenos Aires con las regiones más distantes de la pampa. Dos décadas después, este ferrocarril apenas superaba los 20 km de vía, pero la aportación de esta pionera empresa ferroviaria fue muy significativa.

Contribuyó a promover el crecimiento urbano, junto con otras líneas construidas en el territorio de la provincia de Buenos Aires, en cuya área se asentaban con firmeza, generando durante dos décadas un notable tráfico de viajeros, que resultó más importante que el de mercancías en términos económicos y sociales. Dicho tráfico propició la expansión de la ciudad más allá de sus antiguos límites geográficos y una intensa revalorización del suelo en la franja que atravesaba su trazado.

This article surveys the experience of the Ferrocarril Oeste (Western Railways) which was intended to link Buenos Aires with the far-off pampa around 1850. Two decades later this line hardly exceeded 20 km, but the contribution of this pioneer rail company was highly significant.

It helped, together with other lines built within the province of Buenos Aires, to promote the urban growth in this area, where these companies settled with stability and generated, for two decades, a remarkable passengers traffic that proved more important than that of goods in economic and social terms. That traffic promoted the development of the city beyond its old geographical limits and an intense revaluation of the plots close to its layout.

# El Ferrocarril del Oeste en la Argentina: entre las demandas de la ciudad y el campo (1854-1870)

**Jorge Schvarzer**

**Teresita Gómez \***

## **Introducción**

La construcción de los primeros ferrocarriles argentinos pretendía integrar por ese medio de transporte, por entonces novedoso, a todo el país. La propuesta de largo plazo tendía a promover la unidad nacional y la explotación activa de las riquezas potenciales de ese inmenso territorio, poco poblado y prácticamente no explotado. 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.

\* 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.

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

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

La experiencia del primer intento, el Ferrocarril Oeste, iniciada en la década de 1850, es muy significativa al respecto, así como la de otras líneas lanzadas en el territorio de la provincia de Buenos Aires a poco de iniciado aquél. Todas ellas contribuyeron a promover el crecimiento urbano, en cuya área se asentaban con firmeza, generando un notable tráfico de pasajeros, que resultó más importante que el de cargas, durante un par de décadas, en términos económicos y sociales. Ese tráfico promovió la expansión de la ciudad más allá de sus antiguos límites geográficos y una intensa valorización del suelo en la franja que atravesaba su trazado. Para visualizar ese proceso, conviene presentar, a grandes trazos, una perspectiva de las características urbanas adquiridas por Buenos Aires en el período previo a dicho fenómeno.

### ***Una ciudad con un destino***

Buenos Aires fue fundada como una avanzada de la conquista española en uno de los sitios poblados más australes, por entonces, en el planeta. La pequeña aldea estaba aislada, inmersa en un inmenso territorio apenas conocido y recostada sobre el estuario del Río de la Plata, que la ligaba con el resto del mundo; a sus espaldas, se extendía una enorme llanura poblada por tribus de indios enérgicos y reacios a la conquista. La relación de la ciudad con su entorno no fue fácil: su primera fundación, en 1530, fracasó al poco andar, debido a que sus moradores eran asediados por el hambre en una extraña ironía de la historia. La segunda, en 1580, tuvo más carácter estratégico que productivo, o colonizador, pero esa misma lógica permitió que la aldea subsistiera, vegetando, durante un par de siglos.

Con apenas cinco mil habitantes hacia 1680, la ciudad llegó a albergar unos 14.000 a mediados del siglo XVIII, cuando su situación económica comenzó a cambiar. En primer lugar, porque su puerto se convirtió en el lugar obligado de paso de la plata que se extraía de las minas del Potosí; una parte de ese tráfico masivo fue quedando en manos de funcionarios locales de la corona y de los comerciantes urbanos que comenzaron a enriquecerse. La plata apropiada por la ciudad permitió pagar importaciones y diversos lujos que mejoraban el espacio urbano y el bienestar de sus habitantes; esa riqueza constituyó un activo valioso en los años de la indepen-



dencia, a pesar de que el flujo de pasaje desde el Alto Perú se interrumpió definitivamente después de 1810<sup>1</sup>.

El segundo impacto benéfico sobre la ciudad derivó de las exportaciones de cuero, extraído del ganado silvestre (*cimarrón*) que pastaba masivamente, y se procreaba espontáneamente, en la campaña que la rodeaba. La explotación creciente de esa nueva actividad, ofrecida por la generosidad de la naturaleza, provocó que se llegara a 150.000 piezas de cuero enviadas al exterior en 1750. Esa cifra se multiplicó hasta el millón anual, y aún más, a partir de 1780. Bajo el impulso de esos dos negocios, la ciudad puerto creció en población y riqueza; la urbe ya albergaba 45.000 personas en 1810, mientras que una cantidad igual de habitantes se desplegaba en la campaña a su alrededor. Su pálida historia previa estaba dando paso a una riqueza comercial que ya resultaba «comparable a las de Lima o la ciudad de México», exponentes magníficos desde temprana fecha del éxito español en América<sup>2</sup>.

En ese momento brotó una nueva fuente de riqueza derivada de la pampa. El descubrimiento de la posibilidad de exportar carne conservada en sal (*charque*) creó la mayor actividad lucrativa de la ciudad, donde proliferaron los nuevos establecimientos (*saladeros*) dedicados a esa tarea, ubicados sobre la ribera del Riachuelo, cinco kilómetros al Sur de la Plaza Mayor. Esta actividad forjó un nuevo polo de crecimiento, atrajo trabajadores (y algunos empresarios), y dio renovados bríos a la vida económica urbana<sup>3</sup>.

A mediados del siglo XIX Buenos Aires ya contaba con cien mil habitantes, en claro contraste con la pradera semidesierta a su alrededor. La ciudad albergaba, por sí sola, alrededor del 10% de la población total del país. Buenos Aires era orgullosa capital de la nación, con una población que superaba, por ejemplo, a la exhibida por Lima, aunque toda la Argentina tenía, todavía, menos habitantes que Perú. Naturalmente, la ciudad también era mucho más grande e importante que las otras de la región: Córdoba, urbe tradicional y segunda en dimensión, alojaba 25.000 habitantes, mientras que otras ciudades, como Rosario y Paraná, apenas contaban con 10.000 personas en cada una.

La población y la riqueza demandaban la expansión de la urbe. Por eso, desde fines del siglo XVIII se había iniciado un proceso de inversiones públicas en la ciudad destinado a reflejar en sus formas edilicias la importancia adquirida por Buenos Aires. La guerra de la Independencia y los prolongados y costosos conflictos civiles y militares de la primera mitad del siglo XIX, postergaron la aplicación efectiva de esos proyectos, mientras la ciudad crecía y forjaba nuevas riquezas. La caída de Rosas, seguida por el retorno de los exiliados, que volvían admirados por el progreso de otras ciudades del mundo que habían visitado, generó las condiciones para que se concretara un impulso al avance urbano en todos los órdenes.

La década de 1850 fue el momento inicial de la gran transformación. La ciudad se lanzó a construir un muelle de pasajeros sobre el río (en reemplazo parcial y provisorio del puerto tantas veces proyectado y tantas otras postergado), a gozar del alumbrado público alimentado a gas (a partir de una planta instalada en Retiro), a

<sup>1</sup> El movimiento de plata a través de Buenos Aires, y su influjo sobre las cuentas del Tesoro porteño, entre 1790 y 1820, aproximadamente, están cuidadosamente registradas en el estudio de Halperín Donghi (1982).

<sup>2</sup> La frase entre comillas está tomada de Scobie (1977), p. 21.

<sup>3</sup> La historia de los saladeros, analizada en diversos trabajos, está resumida en el libro Schvarzer (1996) cap. 2.



levantar el primer edificio del Teatro Colón (a la vera de la Plaza de Mayo y frente al río, de modo que su mole majestuosa fuera una de las primeras visiones de quienes llegaban por agua) y a la construcción del primer gran edificio de la Bolsa de Comercio (inaugurado en 1862)<sup>4</sup>.

En el contexto de ese frenesí de proyectos e inversiones quedaban áreas atrasadas, como los caminos, cuya ausencia dificultaba el contacto con otras regiones, y la pobreza de la red callejera, que poco tenía que ver con un sistema de pavimento urbano. El atraso del sistema de transporte promovió la idea de construir un primer ferrocarril en dirección al Oeste de la ciudad, idea que surgió casi naturalmente como parte de la visión majestuosa de la urbe que dominaba ya a la nación.

### **Un ferrocarril corto pero ambicioso**

La empresa se denominó «Ferrocarril del Oeste», título ambicioso que dejaba traslucir sus intenciones de avanzar sobre la pampa tan lejos como fuera posible, y hasta llegar al propio Chile, como pretendió años más tarde. Pero el primer proyecto real, en 1854, sólo imaginaba 20 kilómetros de línea. Aún así, el proyecto resultaba ambicioso para las posibilidades de la época y la realización original se limitó a apenas diez kilómetros en el primer tramo, concretado e inaugurado en agosto de 1857. La vía partía desde un punto fronterizo de la zona urbanizada, a un kilómetro de la costa, porque los ciudadanos protestaban frente a la posibilidad de que las locomotoras cruzaran la parte más densamente poblada, afectando los hábitos de vida y el valor de las propiedades concentradas en el antiguo centro urbano; de allí se dirigía hasta la Plaza de Miserere, lugar tradicional de concentración de las tropas de carretas, para salir desde ese cruce, y en línea recta, hacia el Oeste, sobre el trazo del camino apenas marcado por el andar de caballos y vehículos. La primer terminal concretada fue en Flores, una villa que contaría entonces unos 2.000 habitantes (rodeado por otros 3.000 en el ámbito rural); ese poblado vería multiplicada su actividad gracias a ese lazo de acero, cuyo influjo la llevaría a integrarse con Buenos Aires en un único conglomerado urbano años más tarde<sup>5</sup>.

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

El 80% de los ingresos del ferrocarril en los tres primeros años de operación (1858-60) se originaron en los pasajeros. En este último año se vendieron cerca de 300.000 boletos, una cantidad que se debe destacar frente a los 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 corrían completos; la experiencia obligó a la empresa a advertir a sus clientes que corrían el riesgo de

<sup>4</sup> Cada una de estas obras está relatada en distintos capítulos del libro de Romero y Romero (1983) de donde se extrajo la información mencionada.

<sup>5</sup> La primera etapa del desarrollo del FC Oeste la hemos relatado en Schwarzer y Gómez (1999).



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<sup>6</sup>.

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...»<sup>7</sup>.

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<sup>8</sup>.

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

La línea se mantuvo en sus 40 kilómetros durante un trienio, hasta que, entre 1863 y 1866, se extendió hacia la campaña, en busca de Chivilcoy, un centro agrícola situado a 160 kilómetros de Buenos Aires. Lógicamente, luego de casi una década de actividad, la carga comienza a registrar su impacto en los ingresos de la empresa ferroviaria y llega a aportar más de la mitad del total recaudado. Pero la demanda de pasajes no cede, y trepa a 470.000 en 1867, a raíz de una epidemia de cólera que provoca un éxodo de los habitantes urbanos hacia las zonas geográficas más altas, y más saludables, que se encontraban a lo largo de la línea (y, en especial, hacia los actuales barrios de Caballito y Flores). Atender dicha demanda no era fácil, dada la restricción de recursos. En 1869, la empresa comenta que había comprado en Europa 12 coches adicionales para pasajeros y que, para aumentar la capacidad de transporte de esos vehículos, había decidido quitar los brazos de los asientos; esa medida, simple e ingeniosa, permitió aumentar el número de pasajeros por coche de 18 a 24, logrando una mejora del 33% en su producti-

<sup>6</sup> Las cifras de pasajeros, y de ingresos de la empresa, fueron tabuladas por nosotros como parte de un estudio de todo el período de funcionamiento del FC Oeste como empresa nacional (1854-89) que está en proceso de terminación. La mención de la empresa sobre el hecho de que los trenes parten cargados a la mañana y vuelven vacíos, mientras surge la dificultad de cargar a todos los pasajeros al regreso del fin de la tarde, está en el diario *El Nacional* del 3-2-1859.

<sup>7</sup> Hinchliff (1955).

<sup>8</sup> Estas notas están en *El Nacional* del 22-1-1858, 4-2-1859 y 22-2-1859, respectivamente.

vidad. El aumento de la oferta fue oportuno. Apenas un par de años después, en 1871, una nueva epidemia, esta vez de fiebre amarilla, aniquiló a buena parte de la población y provocó el pánico en toda la ciudad, generando un éxodo masivo hacia esos mismos lugares; ese año, los pasajeros transportados alcanzaron al millón. El efecto sobre los ingresos de la empresa resulta menor que lo supuesto por esa notable expansión de sus actividades debido a que el gobierno redujo el precio de los boletos para posibilitar esos desplazamientos<sup>9</sup>.

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<sup>10</sup>.

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

El ramal a Chacarita no fue el único ramal urbano (o periurbano) construido por una empresa que se jactaba de su objetivo de avanzar sobre la pampa, hacia el Oeste. En esos años, el Ferrocarril se lanzó a la construcción de una vía hacia el Sur, con el propósito de llegar al Riachuelo, donde operaba el puerto de la ciudad; esta obra quedó atascada, por diversas circunstancias, a siete kilómetros de su punto de partida. La línea avanzaba sobre terrenos bajos de la periferia urbana hasta terminar en las zonas anegadizas cercanas al Riachuelo y conocidas como el «barrio de las ranas»; de allí que, en lugar de una conexión con el puerto, su servicio se limitó a transportar la basura que se recolectaba en el centro de Buenos Aires y se llevaba hasta esos pantanos para su descarga final. Los carros a caballo juntaban los residuos urbanos y los llevaban a una estación ubicada a la altura de la actual

<sup>9</sup> 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.

<sup>10</sup> Es interesante destacar que en el lugar de la primera estación ferroviaria del país se construyó, luego, el nuevo Teatro Colón, una de las obras arquitectónicas de mayor envergadura del Buenos Aires de comienzos del siglo XX que define con su elegante silueta el perfil de esa zona de la ciudad. Para los porteños, resulta ya difícil reconocer que desde ese «antiguo basurero»... «donde se levanta hoy el monumental Teatro Colón, salió la primer locomotiva, que vino a modificar costumbres y paisajes» (cfr. P. Obligado, 1908, p. 215.).



calle Sánchez de Bustamante, donde eran trasladadas al tren que las dejaba en su destino final<sup>11</sup>.

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

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

#### **Las líneas portuarias**

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) ubicada poco más de 30 kilómetros «aguas arriba» de Buenos Aires, que servía como puerto fluvial para el transporte hacia y desde toda la cuenca del Río de la Plata. Otra, que avanzara «aguas abajo», hasta la localidad de Ensenada, a 60 kilómetros al sudeste, donde se pensaba levantar el gran puerto para la comunicación de ultramar.

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

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

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

<sup>11</sup> Este relato se basa en los trabajos de Bernardes y Ruiz Díaz (1997) y López (1991).



El reclamo de la urbe contra la vía, que bloqueaba el acceso al río, al correr paralelo a la costa, determinó que la primera construcción fuera considerada provisoria, hasta tanto se hiciera el deseado viaducto a distinto nivel que dejara libre los pasos callejeros y el correr de las alcantarillas de desagüe. Esa obra fue realizada entre 1868 y 1871, con hierro importado de Gran Bretaña, de manera que Buenos Aires contó con una línea elevada en la zona urbana, que descendía, luego, apenas salía del centro.

Estos dos ferrocarriles coincidieron en construir una Estación Central, que fue inaugurada en 1872, apenas al Sur de la Plaza de Mayo. La confluencia de las dos líneas paralelas a la costa era un estímulo importante para ese nudo de transporte que parecía destinado a ser la estación central de la ciudad. Pero no fue así. El sitio era demasiado céntrico y afectaba el progreso urbano, de modo que fue objeto de numerosas críticas. En 1897, un incendio destruyó el edificio de la estación y terminó con el despliegue de las vías férreas en la zona urbana central. Las vías a Ensenada buscaron un nuevo punto de partida en un lugar conocido como Casa Amarilla, un par de kilómetros al Sur, mientras que la línea a Tigre levantó su estación cabecera en Retiro.

Las precarias instalaciones portuarias que había en Tigre y Ensenada no ofrecían condiciones para la carga y descarga de mercadería, mientras la mayoría de los transportistas seguía buscando refugio en el Riachuelo, más cercano a Buenos Aires. Su aporte a la conexión portuaria comenzó a desaparecer a partir del momento en que se decidió la construcción de Puerto Madero, justo en la franja más cercana al centro de Buenos Aires, que concentró el movimiento de carga y descarga de mercancías. Lógicamente, dichas circunstancias contribuyeron a circunscribir el servicio de esas dos líneas a los pasajeros, que eran su mayor fuente de ingreso, y ese fenómeno quedó reforzado con la Estación Central durante el lapso en que ella estuvo en servicio. Ambas líneas tardaron muchos años en salir realmente a la campaña, y sólo lo hicieron luego de cambios en su propiedad y de ajustes en la organización global del sistema ferroviario. En el ínterin, ellas operaron como transporte urbano y semiurbano, reforzado por sus conexiones entre sí, que se fue acomodando al sendero de desarrollo de la urbe, que pujaba por ser una gran capital.

### ***El ferrocarril al Sur***

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

Las obras se llevaron a cabo de modo más o menos simultáneo con la extensión del FC Oeste hasta Chivilcoy, y sus dimensiones eran semejantes. Por primera vez, en la provincia se encaraba la construcción de dos grandes líneas troncales hacia el interior de la campaña bonaerense que se tendían al mismo tiempo. El FC del Sud logró inaugurar su servicio en diciembre de 1865, meses antes de que el FC Oeste llegara a Chivilcoy. El lugar elegido como origen de la nueva línea



estaba sobre el borde Sur del difuso entramado urbano y, específicamente, donde se ubicaba una playa tradicional de carretas, cuyo servicio se proponía reemplazar. La primera parte de la línea, entre la Plaza Constitución y el Riachuelo, era semi urbana; mucho más allá de esa frontera natural, el servicio comenzaba a entrar en las profundidades de la llanura pampeana.

La oferta de estas dos líneas comenzó a dar un nuevo incentivo a la producción agrícola de la pampa que, en pocos años, exhibiría todo su potencial, hasta entonces latente. Apenas una década después de que fueran concluidos esos primeros tramos ferroviarios, la Argentina dejó de importar trigo, porque ya se autoabastecía; casi sin respiro, a partir de entonces se convirtió, a su vez, en uno de los más dinámicos países exportadores de ese cereal, como de otros cultivos agrarios propios del área pampeana. Esa masa productiva no podía haber tomado impulso sin la oferta de transporte ferroviario; éste promovía la producción de modo que la carga de mercancías comenzó a tomar importancia en sus servicios. Las empresas no dejaban de prestar atención e interés al creciente, y rentable, tráfico de pasajeros, pero se encontraban con esta nueva demanda de flete que impulsaba su operación.

El FC Sud, poco dispuesto a seguir invirtiendo capital en el sistema mientras no se verificara su utilidad, no extendió su línea hasta después de 1870. En el curso de sus primeros años de operación conoció el éxito: sus ingresos totales se duplicaron, medidos en libras esterlinas, entre su primer ejercicio, 1866, y el de fin de la década (1870). La carga reemplazaba, en parte, a los antiguos servicios de las carretas, mientras que el número de pasajeros transportados registró un alza casi inesperada al pasar de 200.000 a más de 500.000 en ese mismo período de cuatro años<sup>12</sup>. Si bien las cifras estadísticas disponibles no permiten discernir el recorrido real de esos pasajeros, las inferencias disponibles sugieren que no eran pocos los que se desplazaban dentro del tramo de Plaza Constitución al Riachuelo y a Barracas al Sur (como se daba en llamar al pueblo ubicado al otro lado del río, hoy conocido como Avellaneda). El acceso hacia la zona Sur del conjunto urbano, lugar donde pululaban los saladeros y otros establecimientos semi fabriles, era uno de los factores que propulsaba el desplazamiento de personas sobre dicha línea, a semejanza de lo que estaba ocurriendo con el FC Oeste. En todo caso, interesa señalar que una de las primeras obras adicionales del FC Sud, a comienzos de la década de 1870, consistió en el ramal que unía Barracas a la estación Tres Esquinas del FC a Ensenada. Este ramal serviría de conexión para que la carga proveniente del Sur pudiera llegar a la Estación Central, pero se convertía, al mismo tiempo, en otro eje férreo dentro de la gran zona periférica de la urbe.

#### ***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

<sup>12</sup> Las cifras de ingresos y pasajeros figuran en Rögind (1937), p. 30.



de pasajeros (más que de cargas) que fomentarían 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<sup>13</sup>.

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<sup>14</sup>.

Lo mismo ocurrió con la estación Central, que se convirtió en un lugar de arribo masivo de vehículos, así como Constitución y Retiro. Apenas terminada la línea del FC Sur, la empresa inauguró un servicio de tranvía desde su terminal hasta el cruce de las calles Lima y Moreno. Retiro contaba con otro que llegaba hasta la Plaza de Mayo.

Esas líneas de tranvías, que iniciaban el servicio urbano, tuvieron tanto éxito que muy pronto fueron seguidas por una extensa malla que tendía a cubrir todos los rincones de la urbe, siguiendo su avance edilicio. Las primeras líneas surgidas durante aquella década de 1860 se multiplicaron hasta sumar 30 kilómetros en servicio activo para 1870, para pegar un salto formidable en los años siguientes: 122 kilómetros en 1873 y 382 en 1895. En 1880, Buenos Aires era declarada como la «Capital del tranvía» por la extensión de su red y la importancia de ese tráfico<sup>15</sup>. Las seis empresas registradas en 1873 transportaron 12 millones de pasajeros en ese año,

<sup>13</sup> 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.

<sup>14</sup> 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 (1940).

<sup>15</sup> Mencionado en Scobie (1977), p. 215.



magnitud que saltó a 50 millones, para todo el sistema, en 1890, y a más de 200 millones en 1904, ya a comienzos del siglo XX<sup>16</sup>.

La presencia del tranvía, más pequeño y más simple en sus requerimientos de infraestructura, ofrecía un medio menos intrusivo en la vida urbana que el ferrocarril; su denso trazado contribuyó a desplazar a éste último de su función original en el transporte de pasajeros. A pesar de que también en éste caso hubo críticas y protestas, los tranvías ocuparon victoriosos la zona céntrica de la urbe, tanto en su primera etapa de tracción a sangre, hasta 1895, como cuando fueron impulsados por la electricidad, método que logró la hegemonía sobre el sistema en 1909. Los ciudadanos encontraban más simple y cómodo al sistema de tranvías, mientras que sus autoridades le exigieron a las empresas que, al menos, adoquinaran la franja interior a las vías, como primera etapa de los proyectos de pavimentación urbana<sup>17</sup>. El ferrocarril, en consecuencia, se fortaleció en una red que por entonces era de «extramuros» pero con extensas zonas pobladas, cuya expansión convergería en la formación de la gran urbe actual a mediados del siglo XX.

La convivencia del tranvía y el ferrocarril fue de autonomía relativa y de mutua alimentación. El primero atravesaba las angostas calles del núcleo céntrico de Buenos Aires, mientras el segundo tendía a desplegarse sobre una franja de espacio propio mucho más ancha, en dirección a los suburbios, como parte de una marcha hacia el resto del país. En algunos casos, los tranvías competían con el servicio ferroviario, pero en la mayoría, estaban organizados en tramos más breves o forjando las líneas de alimentación a las grandes estaciones que integraban la red.

#### ***Las grandes estaciones ferroviarias***

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

<sup>16</sup> La historia de los tranvías porteños, en su primera etapa, está muy detallada en Jailikis (1925) y en un artículo bien documentado de Benarós (1981). La evolución de la llamada Compañía Anglo Argentina de Tranvías, la empresa que concentró todo el servicio en el siglo XX, está tratada en García Heras (1994). También debe citarse el clásico trabajo de Scobie (1977) que analiza el tema desde su estudio enfocado sobre el desarrollo urbano de Buenos Aires.

<sup>17</sup> La aparición de los tranvías como el primer sistema amplio de transporte estable, no sometido a los avatares de la lluvia y el barro, llevó a que sucesivos gobiernos municipales exigieran a dichas empresas un tributo especial, destinado a financiar el pavimento urbano, tema que está tratado en Jailikis (1925), p. 49 y ss.



poder y riqueza. Al mismo tiempo, su presencia multiplicaba la actividad comercial y edilicia en su entorno físico.

La estación Once, del FC Oeste, es un buen ejemplo de esos cambios. La instalación original, construida en el inicio de la explotación, era una simple casilla de madera ubicada en el rincón Oeste de la plaza, en la actual esquina de las calles Ecuador y Bartolomé Mitre. A su lado estaban los depósitos de mercancías, pequeños e insuficientes, que fueron motivos de quejas, desde el comienzo de las operaciones, por parte de los cargadores que reclamaban mayor espacio y comodidades. A unos 300 metros hacia el Norte, en la manzana que hoy forman las calles Corrientes, Lavalle, Pueyrredón y Paso, se ubicaron los primeros talleres (al lado de la vía que unía El Parque con Once, y que más tarde serían desmantelados). La austeridad de las obras coincidía con el propósito de reducir costos de inversión en la primera etapa, frente a la escasez de recursos y la incertidumbre sobre los ingresos que se podían esperar de la operación<sup>18</sup>. La Memoria de 1866 insiste en los defectos de esos edificios con términos muy duros: «La Central (por El Parque) puede decirse que es todo lo que se quiera, menos una estación... La estación Once de Septiembre no tiene sala de espera y además está en un pozo, lo que hace que en las épocas lluviosas se convierta en un lodazal».

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

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

El monto total destinado en dicha Memoria al programa de expansión de la empresa fue establecido en 201 millones de pesos. De ellos, 36 millones se destinaban a la estación de Once, una proporción notable frente al énfasis verbal que se ponía en la necesidad de atravesar con rieles la zona pampeana. Más aún, el proyecto destinaba 10 millones de pesos a finalizar el ramal a la Boca, 21 millones para el ramal a Catalinas y otros 15 millones para construir la doble vía a partir de Once. En conjunto, esos proyectos implicaban que más del 40% de la inversión prevista para la expansión de la empresa, se destinaba a actividades en el ámbito propio de la ciudad, y sólo el 60% se aplicaba al deseado avance sobre el espacio rural<sup>19</sup>.

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

<sup>18</sup> Este criterio se repitió en casi todas las obras ferroviarias de la época. Ver, por ejemplo, el relato de Lewis (1983), p. 39.

<sup>19</sup> 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.



proporción destinada a esta última ya se acercaba al 60% del total, invirtiendo la relación anterior.

La actividad edilicia del FC Oeste cambió de orientación unos años después debido a los cambios políticos. En 1880, luego que aquellas obras se terminaran, la ciudad de Buenos Aires fue separada de la provincia y transformada en distrito capital de la Nación. La provincia, a su vez, decidió construir una nueva capital ubicada 60 kilómetros al Sur de aquella urbe y cercana a la Bahía de Ensenada. La nueva ciudad de La Plata, que fue levantada desde la nada, sobre un espacio despoblado, exigía inversiones de magnitud para concretarse en las condiciones deseadas por los líderes políticos. El FC Oeste, propiedad de la provincia, fue convocado para esa tarea y a partir de entonces orientó su esfuerzo hacia las construcciones civiles y ferroviarias en la nueva urbe. Los rieles conectaron sus ramales previos con la ciudad de La Plata, donde se levantó una gran estación central, acorde con la jerarquía que se le asignaba a la nueva ciudad; además, los pequeños y antiguos talleres cercanos al Once fueron reemplazados por un emprendimiento considerable en Tolosa, en las afueras del área urbanizada de La Plata<sup>20</sup>.

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<sup>21</sup>.

La experiencia edilicia del FC Oeste fue imitada por las otras grandes empresas ferroviarias. El FC Sud, por ejemplo, mantuvo su primer estación terminal, ubicada en la Plaza Constitución, durante un largo período que se correspondía con el deseo de la empresa de recuperar su inversión antes de iniciar nuevas obras. En esencia, el «pequeño edificio, que se entregó al servicio público en agosto de 1865, era una construcción sencilla y modesta, dotada con todas las comodidades necesarias para satisfacer las exigencias del público de entonces»<sup>22</sup>. A su frente, había un enorme lodazal, que separaba al edificio de la zona urbana, hacia el Norte, con la que quedó unido por la línea de tranvía ya mencionada. Hacia el Sur, la línea férrea atravesaba un espacio desolado y amenazado por las inundaciones, hasta llegar al Riachuelo, donde nadie podía imaginar que la población urbana se concentraría, como lo hizo hacia fines del siglo.

Hacia comienzos de la década de 1880, el aumento vertiginoso del número de pasajeros, sumado al aumento de las cargas, reclamaba una expansión de aquel edificio, y una construcción acorde con las nuevas dimensiones alcanzadas por la urbe. Para ello, el FC Sud adquirió 37.000 metros cuadrados de terrenos adyacentes al antiguo edificio y se lanzó a construir una imponente estación que daría su fisonomía definitiva a la Terminal y al propio barrio de Constitución. Casi un siglo después,

<sup>20</sup> 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.

<sup>21</sup> Algunos detalles de estas actividades urbanas del FC Oeste pueden verse en el trabajo al respecto de Bernardes y Ruiz Díaz (1997).

<sup>22</sup> La cita y otras referencias a la Estación Constitución, fueron tomadas de Rögind (1937).



la apertura de la Avenida 9 de Julio, con sus más de cien metros de ancho, que llega en línea recta hasta su frente, tendería a realzar su tamaño con la perspectiva de la distancia; lamentablemente, esa mole edilicia queda relativamente deslucida por el cruce a alto nivel de algunas autopistas urbanas construidas de modo simultáneo frente a ella.

En Retiro se fueron construyendo otras tres grandes estaciones ferroviarias. Allí llegaban los rieles del Norte y el Oeste del país, que corrían paralelos en el último tramo hasta desembocar en sus respectivos edificios terminales. La más importante se comenzó a construir en 1905 y dio, con su presencia, una imagen majestuosa a la zona. Por otro lado, el cierre definitivo de la Estación Central terminó por definir la ubicación de las terminales en el arco externo al centro de la urbe, desplazamiento que quedó confirmado por la decisión de desmontar y levantar las vías que salían de esta última.

Las estaciones de ferrocarril en Buenos Aires fueron un signo distintivo de la ciudad y cada una de ellas se constituyó como un centro apreciable de tráfico y negocios urbanos. Un prestigioso profesor de la Universidad de Chicago, que se especializa en la arquitectura de principios de siglo, manifestó su asombro, en una visita a Buenos Aires, por «la calidad y escala de las estaciones de ferrocarril. A pesar de ser poco conocidas fuera de la Argentina, rivalizan con las famosas estaciones de América del Norte y Europa, construidas hacia 1900, como las de Milán, Hamburgo, Leipzig, Helsinki y Washington D.C. Son maravillosos testimonios de Buenos Aires en el momento en que la Argentina era de las economías líderes del mundo...»<sup>23</sup>

Esas estaciones, y las líneas que salían de ellas, tuvieron un gran impacto en la valorización del suelo urbano y fueron parte de operaciones inmobiliarias que originaron apreciables beneficios para quienes advirtieron ese negocio que le daba brillo a la ciudad.

#### ***La valorización del patrimonio urbano***

Aún antes de que se iniciaran las operaciones ferroviarias en la Argentina, la sociedad porteña reconocía en ellas, al parecer, una fuente apreciable para la valorización de la tierra, tanto urbana como rural. Es evidente, al menos, que la Comisión Directiva del FC Oeste consideró el tema de la tierra como un valor importante y una fuente de rentas propias. Sus primeras actividades trataron de disimular el trazado real que se pensaba definir, pese a las protestas de diversos grupos sociales, con un cuidado y reserva que lleva a imaginar que varios de sus miembros estaban buscando tomar posiciones como propietarios de fracciones urbanas estratégicas antes de que estas subieran de precio por el influjo de la vía<sup>24</sup>. 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,

<sup>23</sup> Profesor David Watkin en Informe (1997) sobre las estaciones terminales de ferrocarril de la ciudad, realizado por el Consejo Asesor del Patrimonio Arquitectónico de la Secretaría de Cultura del Gobierno de la Ciudad.

<sup>24</sup> Algunos aspectos de esa estrategia pueden seguirse en nuestro trabajo Schvarzer y Gómez (1999).

poco más tarde, una de las mansiones más lujosas de la ciudad<sup>25</sup>; 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 cuadras 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<sup>26</sup>.

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<sup>27</sup>. 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<sup>28</sup>. 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.

<sup>25</sup> Se trata de Mariano Miró, consuegro del presidente de la empresa, que había comprado en subasta pública, en 1841, una casa de pobre aspecto construida sobre un terreno de una hectárea, en la manzana situada en el ángulo noroeste de la futura estación terminal, donde construyó una importante residencia en 1869, diseñada por dos arquitectos italianos (Nicolás y José Canale). No está de más destacar que el barrio fue beneficiado por el primer servicio de agua corriente de la ciudad, debido a que el ferrocarril debió tender una cañería desde el río hasta El Parque para abastecer a las locomotoras: esa sencilla obra fue utilizada por los vecinos que recibieron dicho servicio casi tres décadas antes que el resto de la urbe frente a los retrasos ocurridos en el desarrollo definitivo del servicio de aguas corrientes (Tennenbaum, León, Tribunales, vida y tiempo de un antiguo barrio porteño que llamaban del Parque, Fundación Banco de Boston, Buenos Aires, 1989).

<sup>26</sup> Ver Scalabrini Ortiz (1964), p. 34.

<sup>27</sup> La estimación del alza en los valores de la tierra rural surge de las compilaciones históricas de Sábato (1989), p. 63, mientras que la de los alrededores de la ciudad es una estimación de The Buenos Aires Standard, en 1872, citado por Ferns (1966) p. 328.

<sup>28</sup> Ferns (1966) p. 338.



La orientación de los ferrocarriles define claramente su apego preliminar a dar mayores privilegios a su instalación en la ciudad y sus alrededores, fuente de beneficios empresarios y de renta urbana, antes de saltar, de manera definitiva, hacia el interior del país. La fabulosa riqueza que desplegó la pampa argentina una vez que fue surcada por el nuevo medio de transporte, alcanzó a disimular el impulso recibido por la gran valorización de la tierra urbana y periurbana que definió el desarrollo de la ciudad de Buenos Aires como una de las grandes capitales del mundo. Pero la ciudad fue un núcleo decisivo de esa red y una base de sus inversiones, que fueron definiendo su estructura y su avance hasta llegar a esa enorme megalópolis que concentra buena parte de la población y el ingreso del país.

### Bibliografía citada

- BENARÓS, L. (1981). «De tranvías y de nostalgias», en *Todo es Historia*, edición del mes de junio.
- BERNARDES, A. Y RUÍZ DÍAZ, S. (1997), «La red del Ferrocarril Oeste en la ciudad de Buenos Aires», en *Boletín de Historia Ferroviaria*, n° 7, separata de *Todo es Historia*, n° 356.
- FERNS, H. S. (1966), *Gran Bretaña y Argentina en el siglo XIX*. Solar-Hachette, Buenos Aires.
- GARCÍA HERAS, R. (1994), *Transportes, negocios y política. La Compañía Anglo Argentina de Tranvías, 1876-1891*. Editorial Sudamericana. Buenos Aires.
- HALPERÍN DONGHI, T. (1982), *Guerra y finanzas en los orígenes del Estado argentino (1791-1850)*, Editorial de Belgrano, Buenos Aires
- HINCHLIFF, W. (1955), *Viaje al Plata en 1861*, Hachette, Buenos Aires (traducción y edición de 1955)
- JAILIKIS, M. (1925), *Historia de los medios de transporte y su influencia en el desarrollo urbano de la ciudad de Buenos Aires*. Edición de la Compañía de Tranvías Anglo Argentina Ltda, Buenos Aires.
- LEWIS, C. M. (1983), *British Railways in Argentina. A Case Study of Foreign Investment*. Institute of Latinoamerican Studies, University of London.
- LÓPEZ, M. J. (1991), *Historia de los ferrocarriles de la Provincia de Buenos Aires, 1857-1886*. Lumiere, Buenos Aires.
- MEMORIA ANUAL DEL FERROCARRIL OESTE.
- OBLIGADO, P. (1908), *Tradiciones argentinas*. Primera serie. Imprenta de Obras de E. Spinelli, Buenos Aires, 1908.
- RÖGIND, W. (1937), *Historia del Ferrocarril Sud*. Buenos Aires.
- ROMERO, J. L. y ROMERO, L. A. (1983), *Buenos Aires, historia de cuatro siglos*, Editorial Abril, Buenos Aires
- SÁBATO, H. (1989), *Capitalismo y ganadería en Buenos Aires: la fiebre del lanar, 1850-1890*. Sudamericana, Buenos Aires.
- SCALABRINI ORTIZ, R. (1964), *Historia de los ferrocarriles argentinos*. Plus Ultra, Buenos Aires (edición original de 1940).
- SCHIKENDANTZ, E. Y REBUEITO, E. (1994), *Los ferrocarriles en la Argentina 1857- 1910*. Fundación Museo Ferroviario, Buenos Aires (reedición de la obra original de 1911).
- SCALABRINI ORTIZ, R. (1964), *Historia de los ferrocarriles argentinos*. Plus Ultra, Buenos Aires.

- SCOBIE, J. R. (1977), *Buenos Aires, del centro a los barrios, 1870-1910*. Solar / Hachette, Buenos Aires.
- SCHVARZER, J. (1996), *La industria que supimos conseguir. Una historia político social de la industria argentina*. Editorial Planeta, Buenos Aires, cap. 2
- SCHVARZER J. Y GÓMEZ, T. (1999), «El Ferrocarril Oeste como agente del desarrollo argentino (1954-1860)», en *Siglo y Medio de Ferrocarriles en España, 1848-1998. Economía, industria y sociedad*, editado por Muñoz Rubio, J., Sanz Fernández, J. y Vidal Olivares, J., Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.
- STONES, H. R. (1993), *British Railways in Argentina, 1860-1948*. P. E. Waters & Associates, England.
- VALERI, R. (1983), «La polis del Plata», en Romero, J. L. y Romero, L. A. (directores), *Buenos Aires, Historia de cuatro siglos*. Abril, Buenos Aires.
- TAULLARD, A. (1940), *Los planos más antiguos de Buenos Aires (1580-1880)*. Jacobo Peuser, Buenos Aires.
- ZALDUENDO, E. A. (1975), *Libras y rieles*. El Coloquio, Buenos Aires