

El edificio “señorial” de los trenes.

La Nueva Estación de ferrocarril de la ciudad de San Luis a través de la Historia

Oral.

Autor: Prof. Cristian E. Funes

Colaboración: Lic. María A. Rinaldi

Introducción

El presente trabajo fue producido en el marco del Proyecto de Investigación “Patrimonio Cultural y Didáctica” correspondiente a la Facultad de Ciencias Humanas de la Universidad Nacional de San Luis. El Proyecto tiene como objetivo principal la elaboración de material didáctico destinado a diversos niveles de la educación básica, y confeccionado a partir de la indagación sobre determinados hitos culturales-arquitectónicos de la ciudad de San Luis. En estas indagaciones los integrantes del Proyecto empleamos como herramienta central el trabajo con la Historia Oral.

Para la presente exposición el hito tomado ha sido el de la Nueva Estación de ferrocarril de la ciudad de San Luis, y la idea rectora fue la de reconstruir el mundo ferroviario de la Estación de la capital sanluiseña a partir del relato de vecinos de la ciudad. La época que pretende abordar este estudio es la comprendida entre la inauguración de la Nueva Estación en el año 1908, y la estatización de los ferrocarriles ocurrida en 1948. No obstante esto, las entrevistas realizadas abarcaron el período comprendido entre los años 1927 y 1948.

Al momento de elegir nuestro entrevistados decidimos recurrir a aquellas personas que hubiesen vivido en las cercanías de la Estación de ferrocarril durante 1908 y 1948, o bien a aquellas personas que hubiesen trabajado en el ferrocarril de la administración inglesa (o sean familiares de esos trabajadores). Los testimoniantes que dieron vida a este trabajo cumplían una o las dos condiciones básicas que fijamos como criterio de selección de los sujetos. Una hija de Guarda y ex – vecina de la Estación; dos hijas de un Jefe de Estación; una esposa de un maquinista; un vecino de la Estación; un ex – maquinista; otro vecino del ferrocarril, y un inmigrante italiano fueron las personas que dieron cuerpo a esta indagación.

Luego de realizadas y observadas las entrevistas fue que surgieron las categorías de análisis que permitieron organizar y orientar la construcción de este trabajo. De este modo aparecieron ciertos temas importantes a partir de los cuales se ha estructurado esta exposición. Ellos son, la Estación de trenes como lugar de socialización; la

actividad ferroviaria en general y lo propio del oficio de los ferroviarios; la dinámica comercial de la zona de la Estación; la reconstrucción de lo que había en la Estación y el predio ferroviario a partir de la memoria, y por último las características del ferrocarril de “la época de los ingleses”.

Este trabajo significará, en otras palabras, la inmersión en un tiempo, una ciudad e inclusive un ámbito (el ferroviario) hartos extraños para el presente puntano.

Los ferrocarriles en San Luis en el siglo XX, el B.A.P y la Nueva Estación

Cuando el ferrocarril llegó a la provincia de San Luis, más específicamente a la ciudad de Villa Mercedes en el año 1875, lo hizo a través de una línea estatal, la del Ferrocarril Andino. Siete años después, en el año 1882, las vías de hierro tocarían la ciudad de San Luis, en una avanzada que tenía como objetivo primordial el de unir Buenos Aires con Mendoza, paso indispensable para la posterior conexión trasandina que acercaría los litorales atlántico y pacífico. No obstante ello, desde el mes de noviembre del año 1909 una compañía inglesa monopolizaría el manejo de las cuatro principales líneas ferroviarias que cruzaban la provincia. Esta empresa, denominada “Buenos Aires al Pacífico”, había obtenido su personería jurídica en el año 1882 en la ciudad de Londres y estaba conformada por capitales de origen inglés. La compañía de ferrocarril de “Buenos Aires al Pacífico” había llegado a la ciudad de Villa Mercedes en 1886.

Fue esta compañía inglesa la que debió trasladar la Vieja Estación de trenes de la ciudad de San Luis (ubicada donde hoy es la Universidad Nacional de San Luis) por razones técnico-geográficas. Luego de haberse movido la Estación de ferrocarril desde su primer lugar de emplazamiento, la “Buenos Aires al Pacífico” inauguró en el mes de marzo del año 1908 un nuevo “edificio” de madera, muy precario, que, producto del descontento que en la población puntana provocaba su presencia, fue incendiado por un grupo de personas en el año 1910. Dos años después la misma empresa debió inaugurar el nuevo edificio de la Nueva Estación de ferrocarril, de características arquitectónicas distintivas y majestuosas, que quizás podrían considerarse disonantes con la relevancia de San Luis como ciudad y como punto ferroviario. No obstante ser San Luis una de las estaciones consideradas “intermedias o de paso”, el estilo, la vistosidad y el tamaño de la misma desde el punto de vista edilicio han trascendido o excedido lo que podía esperarse para una ciudad pequeña y con escasa relevancia desde lo económico, demográfico y político.

La Estación de trenes, aquel lugar donde ir “a buscar motivos”

Un primer aspecto importante que surgió fue la irrupción en los testimonios orales de la Estación como un lugar de socialización de enorme relevancia en el San Luis de la primera mitad del siglo XX. Interesa sobre todo poder rescatar ese ambiente, hoy inexistente, en el que la sociedad puntana se encontraba, además de ponerse en contacto con las otras latitudes hacia el este y el oeste a las que llevaban los rieles férreos (hoy también casi inexistentes).

Contiene una gran fuerza y riqueza la imagen de las despedidas, los saludos y los encuentros a través del tren, todos los cuales están revestidos de cualidades particulares y distintivas con respecto a los que puedan producirse en otros medios de locomoción.

Hermela G., hija de un ex-Jefe de Estación, relata de esta manera su vivencia de las despedidas en el tren:

“(...) Arrancaba el tren y los que quedaban, con el pañuelito, saludando. Sino con la mano. Ese saludo así ahora poco se puede hacer en los ómnibus, porque pasan tan ligero, tan cortito, hace así. El tren no, iba allá, iba ahí lejos, y los que iban en el tren sacaban la cabeza. ‘¡Chau!, ¡chau!’, y no te conocían ¿viste?, y te decían ‘Chau bonita’, ‘chau fea’, ‘chau’ cualquier cosa (...)”

“Nena” G., hermana de Hermela, trae al recuerdo un ocasional e hilarante encuentro a través de la ventana del tren:

“(...) Después del terremoto de San Juan, en el ´44, vino una tía (...) y caminábamos al lado del tren, andábamos, y dice un mozo ‘¿qué comerán las puntanas que están tan gorditas’, porque mi tía era gordita, entonces ella le contesta así, en tono puntano, ‘pataaay’(...)”

Más allá de su uso como lugar de partida o de llegada del viajero, al momento del arribo del tren la Estación era para muchos puntanos un lugar de paseo, un buen motivo para socializar, una excusa para desarrollar ese cuasi-deporte de pueblo o de pequeña ciudad consistente en husmear todo aquello que llegaba con la máquina de acero.

Natividad Z., hija de un ex – Guarda del tren y que vivió frente a la Estación, nos cuenta así el paseo para ver llegar el tren:

“(…) La fiesta era la pasada del tren. Era un entretenimiento característico, no sólo de San Luis sino de todos los pueblos chicos. (…) Me acuerdo que toda la gente pasaba quince, veinte minutos o media hora antes como un paseo. La ida a la Estación de trenes para ver pasar los trenes. A lo mejor no tenían pasajeros que recibir ni despedir, pero era común el paseo a la Estación. No había atractivos mayormente, entonces era atractivo eso para la gente: ir a la Estación a ver el paso de los trenes de pasajeros. (…) El que venía de Buenos Aires y el que venía de Mendoza. Así que eran dos veces al día; la gente iba. (…) Me parece que el que más atractivo tenía era el de Buenos Aires. (…) La gente caminaba así ((hace un recorrido oval con la mano)) hasta que llegaba el tren. Caminaba hasta el tanque del agua, y de ahí hasta esta entrada que hay acá frente a la Avenida Illia, donde empieza la Estación. Y de ahí caminaba para allá hasta el tanque del agua, el tanque rojo. Cuando venía el tren, entonces la gente se paraba a mirar el movimiento. Cuando se iba el tren, en diez minutos no quedaba nadie. Pero se juntaba mucha gente, mucha gente (…)”.

Hermela G. que, como perteneciente a la familia del Jefe de Estación, vivía en el edificio mismo de la Estación, rescata la misma experiencia:

“(…) La gente de Bolívar, Bolívar y Constitución, Bolívar y Falucho, y toda, iban a pasear, a ver quién se iba, quién venía. Era como un atractivo. Pero clavado, vos cuando empezabas a ver que se iba a aproximar la hora del tren, ya venía la gente a pasear. (…) Cuando el tren se iba, se iban a su casa (…)”.

Lugar de paseo o lugar donde se iba “a buscar motivos”, en la Estación se producían muchas veces encuentros con personajes célebres o famosos del ámbito nacional que han dejado recuerdos grabados casi de manera indeleble en la memoria de nuestros testimoniantes. También más allá de las personas destacadas del ámbito nacional, en otros casos determinadas circunstancias especiales han hecho que el movimiento de la Estación ese día tuviera una cualidad particular, la cual ha contribuido para dejar marcada de manera significativa esa jornada en el recuerdo de los entrevistados.

Natividad Z. aporta su lista de personajes vistos, incluido un Vicepresidente de la Nación:

“(…) La Mirtha Legrand y la Libertad Lamarque; María Duval me acuerdo que una vez la vimos también pasar en tren. (…) Generalmente iban en las mesas del comedor y bajaban las ventanillas. (…) Yo me acuerdo de haberlas visto. (…) ¿Y cuál fue el

Vicepresidente que yo me acuerdo que nos formaron en la Avenida Illia?. (...) Castillo me parece. (...) Yo me acuerdo de Castillo. (...) Cuando yo iba a la primaria, en el cuarenta y pico, en el '42, (...) nos formaron en la Avenida Illia, se ve que bajaba, habrá ido por ahí a la plaza, a la Casa de gobierno, no se. Yo me acuerdo que nos formaron, y que a mi me tocó en la esquina de Lavalle, a una cuadra de la Estación (...) “.

Esposo de Natividad y también vecino de la Estación, Nemecio L. tiene su propia nómina de celebridades, incluyendo a un Presidente de la Nación:

“(...) Había veces que pasaban artistas. (...) Pero había unas "pilladas" que hasta durmiendo pasaban. En cambio cuando pasó Don Hilario Cuadros venían cantando en el estribo. Cuando pasó Don Hilario Cuadros con los Trovadores de Cuyo, que habían hecho "capote", en el estribo venían cantando "Viva San Luis", todos de traje azul y camisa blanca. ¡Que bien, el viejo con su cabellera!, fue apoteótico, a mí me fue muy bien en esa época. Íbamos a buscar motivos, y justo nos toca esto. ¡Oh!. (...) River pasó, ahí lo conocí a Labruna. Tiene que haber sido en el cuarenta y pico, '45. (...) Y el que vino acá en tren presidencial fue Agustín P. Justo. Éste vino por ahí, por el '35. Yo he ido como alumno de la escuela Rivadavia con una banderita. Hicieron un doble cordón de niños de las escuelas, desde la Estación de ferrocarril hasta la calle San Martín, y de la calle San Martín a la Casa de Gobierno. Un niño al lado del otro. Se bajó en un auto descapotable y se sentó en la parte de atrás, así, arriba. Yo me retrocedía, y lo veo al pelado ahí, y nosotros con la banderitas(...) “.

Por su lado “Nena” G. tiene muy presente el paso de Juan D. Perón y Eva Duarte en tiempos de la campaña previa a las elecciones de 1946:

“(...) Lo que recuerdo y no me voy a olvidar jamás, va a ser Eva Duarte y Perón. Venían en el tren especial de la Presidencia. (...) Venía bonito, todo lleno con escarapelas, con cintas. Y despacito entró. (...) ¡Ay, qué bonita se veía Evita!. Y salieron al balcón. Antes de que parara el tren ya venía ella en el balcón. Y la gente... estaba lleno. (...) “.

La actividad ferroviaria y lo propio del oficio ferroviario

Los trenes, lo que traían y lo que llevaban

La evocación de la actividad ferroviaria en la Estación de trenes permitió volver a hacer presentes los nombres y las características de ciertos trenes que funcionaban en la

época de la administración inglesa, y que aun continuaron haciéndolo luego de la estatización de los ferrocarriles ocurrida en 1948.

Es así que reaparecen trenes de pasajeros, como el “Cuyano”, el “Zonda” o el “Internacional”, servicio éste último que, si bien no pasaba normalmente por la ciudad de San Luis, ha quedado en los recuerdos producto de algún paso de excepción por la Estación puntana.

Hermela G. sintió, literalmente, el paso de este servicio expreso internacional de pasajeros:

“ (...) El "Internacional" iba hasta Chile, por eso se llamaba "Internacional", era fantástico ese "Internacional". (...) No pasaba por San Luis. Pasó por el sur. (...) Pero una vez pasó el "Internacional ". Por qué, si estaban mejorando las vías, no se (...). Pasaba a una velocidad el "Internacional", ¡ay! que levantaba los papeles. Nosotras éramos chicas y mirábamos así, "ahí viene el tren, ahí viene el tren", y había que darle "vía libre" (...) No, ese no paraba nada más que en las grandes estaciones(...).”

Como nos contara Hermela G., los servicios de pasajeros habituales en esa época en la Estación San Luis eran el “Cuyano” y el “Zonda”:

“ (...) De los de pasajeros pasaba el "Cuyano" (...) que era el que no paraba en todas las estaciones, paraba en Mercedes, en San Luis y en Mendoza. (...) Pasaba de Buenos Aires para Mendoza y de Mendoza a Buenos Aires. (...) El otro era ese que paraba en todas las estaciones, (...) ese fue el último tren. (...) El "Zonda", era el que paraba en todas las estaciones, que llevaba dormitorio y todo. (...) Era un tren tan largo. Porque te podés imaginar que llevaba coches de segunda, coches de primera, (...) llevaba dormitorio, y los dormitorios tenían cuatro camarotes, y cada camarote tenía cuatro camas, dos bajas y dos arriba (...) Llevaba varios coches dormitorio. (...) Ese fue el último, el último, el último tren(...).”

Con respecto a los horarios que nuestros testimoniantes asignan a la llegada de los distintos trenes de pasajeros, se produjo una interesante muestra de cómo actúa la memoria colectiva, con sus recuerdos y olvidos, sus certezas y “lagunas”. Del entrecruzamiento de lo dicho en las entrevistas aparecen datos coincidentes y divergentes. De tal manera Hermela G., su cuñada, Dora L., Natividad Z. y José L. tejieron una no tan inextricable ni incoherente trama de horarios:

“ (...) El “Cuyano” de Buenos Aires venía a la tarde, tipo 19:00 hs. Pero de allá (de Mendoza) también solía venir a la tarde. (...) Yo se que si la gente iba a pasear, seguramente pasaba a la tarde el “Cuyano” (...). Hermela G.

“ (...) El “Zonda” llegaba como a las 11:00, 11:00 y pico de la mañana. De Buenos Aires salía creo que a las 0:00 (...). Dora L.

“ (...) El "Cuyano" unía Cuyo, San Juan, Mendoza y San Luis. (...) Llegaba a las doce menos dos minutos. No eran las doce: doce menos dos. Y el otro pasaba a las once. A las once, y se cruzaban acá (...). El de Mendoza venía a la tarde, seis, siete de la tarde. Y el "Cuyano" de Buenos Aires siguió saliendo mucho tiempo, hasta que yo venía, a las diez de la noche más o menos. Y llegaba acá al mediodía. Todos los días tenías dos trenes de pasajeros, el que venía de Buenos Aires y el que venía de Mendoza (...). Natividad Z.

“ (...) Pasaba dos veces el tren. Cuando venía a la mañana, no sé a qué hora venía, pasaba, se detenía acá y seguía para Mendoza. Al atardecer volvía... "volvía", pasaba el tren que iba a Buenos Aires, no era muy tarde cuando pasaba (...).”

José L.

También volvieron a la luz determinados trenes de carga (“cargueros” en la jerga) como el popularmente conocido “Frutero” o el “tren frigorífico”:

“(...)Llegaba el tren "Frutero" que venía con la fruta. Se le llamaba "frutero" porque pasaba de Mendoza a Buenos Aires llevando la fruta, la verdura, legumbres, todo eso, vino. (...)Estaban el "frutero" y los otros de carga.(...) Los trenes de carga llevaban la sal de las Salinas, la leña, las jaulas con vacas (...).” Natividad Z.

“(...) Los que llevaban toda la mercadería, leche. Le decían el "111". Era el tren frigorífico. Los vagones eran todos acondicionados con refrigeración para llevar carne. Eran color beige, color beige todos (...).” Dora L.

¿Qué es lo que traía el tren a estas latitudes?, ¿qué era lo que llevaba de acá?.

Si tomamos el primer interrogante, y consideramos que a principios del siglo XX San Luis era una provincia sin industria importante alguna, podemos pensar y comprobar que una ciudad como San Luis a través del tren recibía todo aquello comprendido dentro del rubro “manufacturas” fabriles: desde productos alimenticios, pasando por los textiles, hasta materiales de construcción y herramientas.

Natividad Z. y Nemecio L. reconstruyeron cómo era el aprovisionamiento de los puntanos a través del tren:

“ (...) Traían pescado, traían la mercadería de Buenos Aires, de las fábricas, toda la mercadería, textil, toda. Toda la mercadería que venía a San Luis de Buenos Aires venía por tren. (...) Los zapatos, la ropa, todo venía de Buenos Aires. (...) Venían los catálogos con el número del artículo, el precio. Vos veías el modelo, el vestido, los zapatos, las medias. (...)” Natividad Z.

“ (...) Llegaban los diarios, llegaban las revistas, llegaban los contrarreembolsos. (...) En casa por ejemplo llegaba el catálogo de "Casa Tob", de "Gath y Chavez", de la "Filipina", "Grandes Tiendas Argentinas" (...). Nos mandaban catálogos, tenían una distribución. (...) Cuando se venía el verano llegaban catálogos, y acá compraban por número los artículos. Venía la estación de invierno, camisetas, calzoncillos largos, y esas cosas. Y la que tenía más de todas era "Gath y Chavez". Tenía ferretería, tenía almacén, tenía tienda. Vos no tenés idea lo que era. Y todo ese movimiento venía por el tren (...).” Nemecio L.

Desde su trabajo de maquinista, Américo P. nos brinda su propia visión de lo que se traía a través del ferrocarril:

“ (...) Venían para la casa Blanchet, que era la casa más importante, vagones. Cinco o seis vagones de azúcar; cuatro o cinco vagones de, cómo se llama, de bordalezas de vino; bordalezas de, cómo se llama, de yerba, porque venía en bordalezas la, cómo se llama, la yerba. Y así. Era una casa que tenía cuenta corriente con el ferrocarril, (...) y los vagones enteros para ellos. (...) En cuestión de mercadería, azúcar, yerba, mercadería de ferretería. Todo lo que sea de ferretería, cuestiones de madera, fierros, todas esas cosas, carretillas, palas, picos, cantidades, porque acá no se fabricaban, se fabricaban en Buenos Aires. Mandaban a lo mejor 100 palas, 50 picos, tantos rastrillos, tantas carretillas, alambre para alambrar, también de púa. (...) Lo que mandaban era hierro del ocho, hierro del seis para hacerlo por columnas de cemento armadas. Después ya se han mandado tantas cosas (...).”

No obstante esto, también venían por el ferrocarril aquellos productos primarios de consumo masivo provenientes principalmente de la provincia de Mendoza.

Como nos relatara Américo P., las grandes casas de ramos generales del Centro de la ciudad eran importantes compradoras de los productos mendocinos, fundamentalmente el vino:

“ (...) Y acá dejaban de vuelta de Mendoza, o sea que venía de Mendoza, dejaban acá bordalezas de vino, damajuanas y todas esas cosas. Y sino, un vagón entero. Había que cortar el tren y desviarlo en una vía secundaria y quedaba completo (...)”.

Cuando tratamos de establecer qué productos se llevaba en tren desde la ciudad de San Luis, no siendo importante la zona desde lo cerealero, pudimos observar cómo la leña y el carbón provenientes de los abundantes montes de algarrobo del interior de la provincia fueron, entre otros, los aportes más significativos para los mercados de Mendoza y Buenos Aires. En este sentido, miles de hectáreas de monte de añejos algarrobos fueron explotadas en vastas regiones de la provincia de San Luis y sacado el producto forestal a través del tren, en un circuito comercial donde los almacenes de ramos generales cercanos a la Estación y los “cargadores de leña” jugaban un rol neurálgico.

En los testimonios de nuestros entrevistados la leña y el carbón fueron siempre elementos que aparecieron en primer orden:

“ (...) Llevaban carbón, leña, también maíz a granel, las jaulas con animales, vacas(...)”.
Natividad Z.

“ (...) Llevaban madera. Si eran los cargueros, madera. (...) Acá había “cargadores de leña”, que se llamaba la gente que cargaba leña (...)”. Hermela G.

“ (...) De San Luis se cargaban muchas cosas, especialmente carbón, leña, madera para las viñas, madera para los parrales, para los frutales, mármol, este, cómo se llama, cal, todo eso se cargaba. En el tiempo que había frutas, cajones de damasco, de durazno, de los “quinteros” de acá. Por eso ciertas horas y ciertos días para cargar esa mercadería tenían designados, que el tren llegaba y los esperaba, y tenían tantos minutos para cargar y descargar. De acá se llevaba damasco y brevas, y cabrito a Buenos Aires. (...) Los cabritos los llevaban todos carneados, en canastos, en canastos los preparaban. Los carneaban y limpios nada más. Pero esa mercadería tiene un nombre especial. Es toda mercadería recomendada que no hay que perder tiempo, ni demorarla en ningún lado, porque es mercadería de emergencia. Iban a Buenos Aires,

a todos esos lugares. Había veces también que mandaban chivitos vivos, pero no en todos los trenes (...) “. Américo P.

El oficio ferroviario

Indagar e intentar reconstruir el ambiente ferroviario de San Luis a partir de la Historia Oral permitió también traer a escena toda la variopinta de actividades y distintas funciones que constituían lo propio del oficio ferroviario y que daban cuerpo al mundo ferrocarrilero de esta ciudad cuyana. La pléyade de trabajadores implicaba tanto a aquellos que iban en el tren y no estaban de manera permanente en la Estación San Luis (maquinistas, pasaleñas, foguistas, guardas, camareros y mozos) como a los que formaban parte del personal fijo de la Estación. En este segundo grupo pueden quedar comprendidos el Jefe de Estación, los Auxiliares del Jefe de Estación, los Relevantes, la Cuadrilla de Vías y Obras, el Cambista, los Aspirantes, el Encargado de Cargas, el Encargado de Encomiendas, el Boletero, el Revisor. A partir de los testimonios orales particulares en los que indagamos, hemos podido rearmar con mayor detalle las tareas específicas de dos trabajadores que eran parte importante de la escena ferroviaria en la Estación de trenes de San Luis: el Jefe de Estación y el Guarda.

Hermela G. y Natividad Z., hijas de un Jefe de Estación y un Guarda respectivamente fueron piezas fundamentales al momento de recordar en qué consistía la tarea de los dos trabajadores del ferrocarril referidos:

“ (...) El Jefe tenía todo lo que es administración. Todo, todo lo que es conducción. Los empleados de la Estación, Auxiliares, la entrada de trenes, la salida. Todo lo que es conducción, conducir una "unidad". (...) El Jefe de Estación era la máxima autoridad de esa "unidad", que no era chiquita la "unidad", ¿no es cierto?. Porque tenía empleados administrativos, empleados de carga, empleados de "Vías y Obras". (...) La conducción de toda la unidad ferroviaria, tanto sea de la "Fraternidad" como de la "Unión Ferroviaria", todo estaba a cargo de él (...). Había que tener claro lo que es conducir una unidad grande como era eso. No eran ni diez ni veinte empleados, porque la "Unión Ferroviaria" tenía desde el Jefe, los Auxiliares, los Relevantes, el Asesor, que era el abogado, el Encargado de Cargas, el Encargado de Encomiendas, "changuista", (...) los Cambistas, todos esos, los de "Vías y Obras", todos dependían de él (...). Todo, todo. No solamente la Estación, sino todas las "planchadas", todo el predio ferroviario, cada uno con sus tareas; la encomienda, si estaba dentro de la estructura de la Estación. Pero ahí, afuera, había tantas vías. (...) Él cumplía el horario, no se si sería

de las 8:00 de la mañana. Tenía que ir bien presentable, de traje. Recuerdo que usaba camisas con los gemelos; camisa, corbata... de traje, ¿no es cierto?, y tenía la gorra que se la ponía en los momentos del tren. Estaba la gorra en un perchero, así. (...) Después él venía a almorzar y volvía otra vez a la tarde, al turno tarde. Ahora, si había alguna necesidad o algo urgente siempre estaba el Auxiliar, tenía dos auxiliares (...). Pero en los trenes de pasajeros presente, cuando venían los trenes él tenía que estar. (...)" Hermela G.

" (...) Tenía... yo me acuerdo haber visto las libretas con las anotaciones, los horarios, los lugares, muy, muy estricto. Vos vieras qué letra bonita (...). Me acuerdo (...) era característico el olor del aceite que usaba en los faroles, (...) un aceite especial. (...) De los pocos recuerdos que yo tengo de él... (...) los faroles. Hay un farol especial con una luz verde y una luz roja, importante. (...) Él, el Guarda, iba en el último vagón, era el responsable de la buena marcha del tren. Es el que iba dando las novedades a través de la noche, y en el día tenían banderas verdes y rojas. Entonces el guarda, desde el último vagón, hacía las señas para el maquinista y para la gente de la Estación. La luz verde era... o el farol verde, o la bandera verde, una banderita chica así, de un verde vivo y un rojo vivo, las señas para que parara, porque no podía seguir andando, o porque había gente subiendo. Eso era, digamos, parte de la tarea del guarda (...). Incluso durante el viaje el guarda tiene que ir haciendo señas con la luz verde o la bandera verde. (...) El silbato y la bandera son los medios con los que el guarda va viendo la marcha del "convoy". (...) Natividad Z.

Hermela G., privilegiada asistente de todas las actividades ferroviarias desde su casa en la Estación, recordaba otro rasgo típico de la tarea del Guarda:

" (...) El Guarda daba la señal de salida, aparte de la campana, porque había una campana en el andén ferroviario, que esa tocaba la "atención", o sea que advertía a los pasajeros que ya tenían que estar todos subiendo. Después tenía el farol, con unas cosas redondas... Como el semáforo. (...)"

Poder escuchar los relatos de los integrantes de una familia ferroviaria nos permitió también advertir una singularidad en este tipo de testimoniantes. La pertenencia a una familia ferroviaria ha implicado, entre otras cosas, la transmisión en sus miembros de un saber inherente al trabajo en el ferrocarril, un cierto saber técnico constituido por

determinados términos específicos de la profesión que afloró en las entrevistas como una especie de marca o sello de la familia ferroviaria.

Dora L., esposa de un maquinista, y Hermela G., hermana de un maquinista e hija del Jefe de Estación, expusieron algunos de estos términos específicos:

Dora L.- (...) Hasta 1955, 1956, se dividía entre "foguista" y "maquinista". Después era "conducción" y "acompañante".

Hermela G.- O sea que se iban actualizando los términos, la terminología para identificar a cada uno que hacía tal tarea. Por ejemplo los medios de transporte, que era la "máquina", lo que llamamos normalmente "máquina", que llevaba el tren con sus coches de pasajeros, mal llamados vagones. Porque yo te voy a explicar. Coches de pasajeros eran adonde iban los pasajeros, las personas, y vagones podían ir animales, podía ir carga, de todo tipo, encomiendas, todo. (...) Además el tren constaba de máquina... de locomotora, locomotora. Primero era "máquina", después también se actualizó a "locomotora".

Dora L.- Las máquinas eran las de hierro, que se manejaban a leña o petróleo, y las locomotoras eran a gas-oil. (...) Después estaba el "foguista", que era el que echaba la leña y controlaba la temperatura de la máquina para que caminara.

Hermela G.- Como si fuera un acompañante, que después se llamó "acompañante".

Dora L.- Después se llamó "acompañante". (...) Además el tren se manejaba en este sentido: por "ejes". Ahora, no me preguntes qué es lo que es eje porque... Pienso que debe haber sido la cantidad de peso, el peso, el peso de cada vagón. Claro, porque yo me acuerdo que mi marido cuando sabía salir a trabajar solía decir 'llevamos tantos ejes', pero, yo nunca le pregunté qué es lo que significaba eso de llevar ejes (...)."

Esta marca de la familia ferroviaria quizás también pueda remitirse a un cierto capital económico, cultural y simbólico que poseyó el sujeto ferroviario hacia principios del siglo XX. Este capital podía estar representado en la significativa remuneración salarial que percibía el trabajador del ferrocarril en consideración relativa con otras profesiones, en el nivel distintivo de preparación y formación que exigía el ser ferroviario, o bien en la relevancia social-simbólica que adquiría el trabajador ferroviario a partir de su trabajo.

Natividad Z. puso de manifiesto el capital económico a partir del tipo de vida que un ferroviario podía asegurar para su familia:

“ (...) Los sueldos por ejemplo. Yo te digo, nosotros vivíamos bien. Con el sueldo de mi padre éramos cinco hermanos y vivíamos bien. Íbamos a la escuela, nos vestíamos bien, comíamos más que bien, muy bien, porque en esa época había una cooperativa en Buenos Aires y mi padre le hacía el pedido todos los meses, y venían cajones de madera muy bien embalado todo, el azúcar, la yerba. Se compraba, yo me acuerdo, el bacalao importado, los jamones importados de España, todo, toda la mercadería de primera. El aceite, nosotros no consumíamos más que el aceite de oliva, el "Boca Negra", el "Baus". (...) Lo que te quiero resaltar acá es la diferencia de aquellos ferroviarios de los ingleses (...). Hijos y nietos de ferroviarios fueron profesionales: médicos, dentistas (...).”

El capital cultural que se exigía para el sujeto ferroviario tenía dos vertientes. Por un lado un capital cultural que ya debía estar adquirido al momento de comenzar la carrera ferroviaria, y por otro, un capital cultural específico que se adquiría en el ejercicio mismo del oficio.

Natividad Z. resaltó el grado de formación escolar que se precisaba para ser ferroviario: *“ (...) Además vos vieras qué letra bonita que tenía mi padre... analfabeto no podías ser ferroviario porque tenías que llevar los controles, horarios y todo eso.(...)”*

Américo P. y Dora L., recordaron la exigente preparación e instrucción que debía tener un maquinista:

“ (...) Cada seis meses teníamos que rendir un examen, hasta que quedé como Aspirante efectivo. En ese tiempo un Aspirante ganaba 70 pesos, y alcanzaba para mucho. (...) Ya era maquinista, y un buen día a los ferrocarriles iban a entrar las máquinas diesel y las máquinas diesel eléctricas. Entonces el personal, de acuerdo al reglamento, todos los conductores a vapor que tengan conocimiento pueden solicitar, de acuerdo a su antigüedad, pasar a estudiar a una academia con profesores y rendir un examen en la Dirección de Ferrocarriles en Buenos Aires (...). Era un inglés el maestro. Era un maestro como de escuela, con mapas, con plumas, con todo, y había que empezar de abajo para arriba. (...) Me hizo unas preguntas, yo las respondí bien. Anduve bien en los exámenes. (...) Si no rendía ese examen no podía manejar. Yo tengo los tres certificados, de máquina a vapor, coches motor diesel y máquina diesel eléctrica. (...)” Américo P.

“ (...) Mi marido era conductor. Ellos tenían que rendir. Ellos tenían que saber todo lo que encerraba en sí la máquina para poderla conducir. Primero fueron las máquinas a vapor y después fueron diesel, máquinas diesel. (...) Y tenían que rendir, iban a Buenos Aires para ver si estaban capacitados porque sí o sí tenían que tener los carnets, si no, no podían progresar. (...)”. Dora L.

El “poder progresar” dentro del campo ferroviario nos introduce a otro aspecto típico del oficio como era el hecho de que ser trabajador del ferrocarril implicaba poder hacer una “carrera”. En esta “carrera ferroviaria” la posesión de ciertos saberes y habilidades dentro del campo era la que permitía la ascensión de puestos.

Hermela G., manifestó expresamente esta característica:

“ (...) Todo esto es una carrera, en el tiempo de los ingleses era una carrera. (...) Yo te puedo decir de mi papá. Era primero en la "junta de clasificación" más o menos (...). O sea que salía una vacante, y si él la pedía se la daban. Era el que iba primero en la lista de clasificación, por eso se jubiló acá. Le hubiera tocado ir a San Juan y no quiso, no quiso después del terremoto. (...) Él ya venía con un cargo alto, (...) pero pienso que primero habrá sido Auxiliar. Pero siempre en la administración, siempre en la parte administrativa (...)”.

Por último Hermela G. también permitió advertir la importancia simbólica que podía llegar a tener un Jefe de Estación, y ciertas posesiones materiales no comunes en el San Luis de la primera mitad del siglo XX que podían diferenciarlo distinguidamente :

“ (...) La jerarquía que tenían, la jerarquía. Vos sabés por este diario lo que significa el Jefe de Estación (...)”. (En referencia a un aviso fúnebre de un diario de décadas pasadas en el que se informaba especialmente sobre el fallecimiento del padre de Hermela).

“ (...) Mi papá había hecho un garage en el terreno que va del canal más allá, cerca del tanque de agua (...), venía así y guardaba el auto (...). Eran contadísimas las personas que tenían auto en esa época, pero nosotros siempre tuvimos auto (...)”.

Dinámica comercial de la zona de la Estación de ferrocarril

El nuevo emplazamiento de la Estación de trenes de San Luis determinó, entre otras cosas, el surgimiento y fortalecimiento de un nuevo polo de actividad comercial en las cercanías de ese gran edificio levantado en la antes llamada “calle ancha”, hoy

conocida como Avenida Lafinur. Almacenes de ramos generales, “boliches”, hoteles, o más bien modestas pensiones, despensas, carbonerías, negocios de compra y venta de leña fueron los espacios que irrumpieron en esta zona oeste de la ciudad. Muy presentes están en la memoria de los entrevistados los almacenes de ramos generales de los inmigrantes o de descendientes de inmigrantes sirio-libaneses, conocidos popularmente como los “turcos”.

Natividad Z. recordó especialmente a dos de estos almacenes de ramos generales de los “turcos”:

“ (...) Salvador Chada tenía un almacén que se llamaba "Almacén de Ramos Generales", frente a la estación (...). El turco Chada, el turco Hissa eran los más... Estaban por la Avenida Lafinur, frente a la Estación. (...) Chada y Constantino Hissa eran los más grandes (...).”

Hermela G. dejó patente a través de una breve expresión el origen de muchos de los comerciantes que se establecieron cerca de la Estación:

“ (...) Como todos eran turcos (...).”

Estos almacenes de ramos generales que constituían muchas veces verdaderos emporios articulados de manera casi simbiótica con el ferrocarril, no solamente se dedicaban a la venta de los más diversos productos comestibles, de limpieza o textiles, sino también a la compra y venta de leña y carbón, frutos de la tierra por excelencia que estas latitudes aportaban a los mercados mayores. La explotación y comercialización de estos recursos naturales configuró una verdadera cadena comercial que se retroalimentaba a sí misma, y que tenía al ferrocarril como engranaje vital. El camino de la leña y el carbón comenzaba con su extracción y producción en el interior de la provincia y el posterior traslado en carros hacia la ciudad de San Luis, lugar en donde se efectuaba la venta del producto a los dueños de los almacenes de ramos generales. Es importante destacar que el pago que se realizaba por la carga de leña era casi inmediatamente gastado por los “carreros” para comprar mercadería en los mismos almacenes de ramos generales de los “turcos”. Es decir que casi en una misma operación el almacenero compraba la materia prima forestal, que luego colocaría por el ferrocarril, y además conseguía venderles a los “carreros” los productos comestibles que también llegaban a través del tren. Nemecio L. sintetizó este intercambio con una frase muy clara:

“ (...) Ganaban a dos puntas. (...)”

Lo que compraban los “carreros” consistía fundamentalmente en yerba, harina, azúcar, fideos, es decir aquellos productos comestibles básicos en los requerimientos del hombre campesino de tierras adentro y su familia. Otro rasgo importante en el camino de la leña y el carbón radica en el hecho de que los almacenes de ramos generales poseían predios preparados “ad-hoc” en vistas de la llegada diaria de grandes contingentes de carros cargados con aquellos productos forestales. En los “potreros” los carreros comían, descansaban y muchas veces solían pasar allí la noche para hacer la descarga al otro día.

Natividad Z. describió detalladamente el comercio de la leña y el carbón a través de los dos almacenes de ramos generales más importantes de la zona:

“ (...) La gente venía del campo con los carros tirados por mulas con la leña y el carbón, que se cargaban. (...) Entonces los almacenes mismos les daban ese espacio, potrero, donde ponían las mulas, los carros, hacían las fogatas, comían, dormían. Al otro día descargaban la leña y el carbón en la Estación, y ahí le vendían. Plata que les pagaban, con esa misma plata le pagaban la mercadería. Las mulas y los carreros paraban al lado de Chada (...) había un potrero, un espacio baldío. Ahí tenían una pileta con agua, una pileta grandota para la gente del campo que venía. Y eso era todos los días. A lo mejor el domingo podría bajar un poco el movimiento. Pero el sábado en esa época no existía como medio día feriado, entonces capaz que el sábado también. O a lo mejor venían a última hora y tenían que quedarse hasta el lunes para descargar. Y fundamentalmente leña y carbón. (...) A la misma gente esta que traía el carbón y la leña, le pagaban ese carbón y leña que traía, y con esa plata compraban la mercadería para volverse al campo. (...) El potrero de Hissa estaba en la Tomás Jofré, (...) ahí era el potrero de los carreros de Constantino Hissa. (...) Los carreros dormían, y los mismos aperos de las mulas capaz que eran las camas. Tenían una especie de galería abierta con techo, digamos, y ahí hacían la cama y los fogones. (...)”

Los últimos pasos de este circuito eran la descarga de la leña y el carbón en las “planchadas”, espacios que los almacenes de ramos generales tenían asignadas en el predio de la Estación de ferrocarril, y la posterior venta de estos productos a otras provincias por parte de los almaceneros y a través del tren.

Natividad Z. recordó estas “planchadas” que tenían los almacenes de los “turcos”:

“ (...) ¿Por qué venían ahí?, porque se cargaban los vagones del ferrocarril. Entonces ahí el turco Chada compraba, tenía las pilas. En la misma estación a ellos le daban un lugar, la ‘planchada’. Tenía cada uno su ‘planchada’ (...)

Con respecto a quiénes compraban en la ciudad de San Luis la leña y el carbón provenientes del interior, es necesario dejar aclarado que una vez en la capital provincial el cargamento también podía ser adquirido por los denominados “cargadores de leña”, comerciantes que, al igual que los almacenes de ramos generales, tenían sus propias “planchadas” en el predio del ferrocarril, pero se dedicaban exclusivamente al negocio de la compra y venta de estos productos forestales.

No sólo grandes almacenes de ramos generales vieron su surgimiento alrededor de la nueva Estación de ferrocarril sino que también son recordados el boliche de “el Turco” Pedro Apez, una carbonería, una peluquería y otros comercios menores como despensas y restaurantes-pensiones.

Natividad Z. rearmó este conglomerado de comercios, muchas veces complementarios unos con otros, que se fueron instalando atraídos por la fuerza cuasi magnética del ferrocarril:

“(...) Don Pedro Apez era el bolichero. Don Pedro Apez no tenía mayormente venta, era un boliche más chico. Le daba la comida y el ‘chupi’ a los carreros. Los otros le vendían la mercadería, Hissa y Chada (...). Al lado de Pedro Apez estaba... ah, los Pardo, carbonería, carboneros. Vendían el carbón de kilo. Y bolsas... salían en la carretela y vendían por todo San Luis leña y carbón, pero más que nada carbón, carbón. Y el carbón lo compraban ahí en el Chada. (...) Había un restaurant de los Bruno, la familia Bruno. (...) Ahí paraban todos. A veces, cuando algún ferroviario tenía que parar, de los que no vivían acá, paraban ahí. (...) Era pensión y restaurant, las dos cosas. (...) También estaba Ferrara, la peluquería, ¿te acuerdas?. Ferrara. (...) Y otro negocio, los Aiello. Estaba en la esquina de la Avenida, justo al frente de la Estación, (...) ahí había un almacén (...).”

La memoria reconstruye la Estación y el predio ferroviario

Pretender rearmar el escenario del predio ferroviario puntano existente durante la primera parte del siglo pasado se torna una actividad dificultosa, sobre todo cuando median “refuncionalizaciones”, privatizaciones y nuevos usos de todo aquello que constituía el soporte material del mundo ferrocarrilero de la ciudad de San Luis. Un

problema extra se presenta si esta reconstrucción es pretendida de ser figurada a las recientes generaciones de puntanos, especialmente a la generación que sucedió al levantamiento de toda la actividad ferroviaria de la ciudad de San Luis, ocurrida hacia el año 1993.

Si en la actualidad realizáramos un recorrido por todo el espacio que antaño estaba destinado a las distintas actividades del ferrocarril nos hallaríamos con numerosas mutaciones, ausencias y también nuevas presencias. Los galpones para el depósito de mercadería y para el guardado de las máquinas a vapor, que hoy ya no existen; los “bretes” o corrales para la estancia temporaria del ganado que venía en viaje o bien del que sería cargado en San Luis, y que tampoco están en el presente; los clásicos tanques de agua colorados para las máquinas a vapor, de los que sólo uno queda en la actualidad, todo eso que carece de presencia en el presente podría conjugarse, casi en un díada dialéctica de “lo que había” y “lo que hay hoy”, con la aparición del edificio del Instituto de Formación Docente (en el anterior espacio asignado al Mercado Concentrador de San Luis) o con las nuevas oficinas municipales y la escuela de boxeo de la comunidad chilena, actualmente instaladas en el propio ámbito de la (ex) Estación de trenes.

Dora L. y Hermela G. recordaron los tanques de agua, los “bretes” y los galpones que antes había en el predio, galpones a partir de los cuales también apareció revivificado el “arte” del armado de los trenes:

“ Dora L: (...) Estaban los dos tanques. Cuando iba para Buenos Aires, estaba el tanque que está actualmente; cuando volvía estaba este otro tanque. (...) También en aquella época (...) había un galpón donde ponían las máquinas, que estaba enfrente.

Hermela G.- Para cruzar para la calle Europa se pasaba por la izquierda de ese galpón, por un caminito así que había.

Dora L.- Ahí guardaban las máquinas cuando ya no trabajaban, porque se hacían ‘maniobras’. Se llamaban ‘maniobras’ cuando tenían que armar los trenes.

Hermela G.- Accionaban los cambistas las vías, y los conductores, y qué se yo, tenían que venir buscando, iban, volvían. Era todo un arte te voy a decir, porque la verdad que era un arte, hasta armar el tren como debía ser. (...) El cambista hacía así, hasta que se unían los vagones. Y los de pasajeros era lo mismo, porque a veces se agregaban coches. Cuando era necesario (...) se empezaban a agregar coches, sobre todo en San Luis y en Mercedes. (...) Después estaba el galpón de carga, que era un gran galpón que estaba hasta hace poco. (...) Después estaría ese donde se guardaban las

máquinas, y después para allá también estaban los “bretes” donde se guardaban los animales que iban a ser cargados en el tren.

Dora L.- O sino, cuando venía de algún lugar el ganado, si estaban muy cansados los animales los pasaban, les daban de comer, agua, y después los volvían a cargar. (...)

Américo P. también hizo referencia a los distintos galpones que había en el predio ferroviario y a los distintos usos que se le daba a los mismos:

“ (...) Los comercios almacenaban mercadería pero también le cobraban, cómo se llama, ‘derecho de piso’ que le llaman. Por eso, tantos días gratis, y después cada 24 horas le van cobrando cierto alquiler. Y el galpón de carga, que ahora ya no existe más, estaba en frente del hospital (...). Pero eran galpones grandísimos, y había muchísima mercadería y muchos empleados (...).”

Durante la época que estamos abordando, y dentro del predio del ferrocarril, había además espacios destinados para funcionar como vivienda de los mismos empleados de la empresa ferroviaria. Hacia el lado oeste (sobre la actual calle Europa y también frente el andén, dentro del predio) estaban dispuestas las casas para el personal ferroviario de la Estación San Luis

Natividad Z., que junto con su padre Guarda y el resto de su familia vivió un tiempo en una de estas casas, nos contó cómo eran por dentro las mismas:

“ (...) Cuando nosotros recién vinimos de Villa Dolores para acá estuvimos un tiempo... Todavía están, pero no se en qué condiciones, unas casas-habitaciones. ¡Pero!, las piezas más chicas eran el doble de esto, material de primera, con baños instalados, cocinas instaladas, con agua caliente, con todo, todo, todo. Yo me acuerdo, los mosquiteros tenían. Hecho por los ingleses, casas para los ferroviarios que no tenían dónde parar. Sobre la calle Europa. De ahí, para adentro de la Estación. (...) Ahí estuvimos un tiempo nosotros, poco tiempo. Era la felicidad nuestra porque enorme los patios, y muy lindas, muy lindas las casas esas. (...).”

Por su parte Américo P. también ayudó para completar la caracterización de estas casas preparadas para ser habitadas por los trabajadores del ferrocarril:

“ (...) Estaban las casas, casas de material, bien hechas. Varias casas por ambos lados, por la calle que después va a la feria (...) en todo eso habían muchísimas casas, ¡departamentos lindos!. Y que los alquilaban a los empleados. Más de 20 pesos no les

cobraban. Y para cualquier empleado. Aquel empleado que no tuviera vivienda, que quería alquilar alguna, en el sueldo ya le venía descontado el alquiler(...)”. Américo P.

El Jefe de Estación y su familia, por su parte, tenían asignado como lugar de morada un amplio espacio dentro del propio edificio de la Estación.

Hermela G. y “Nena” G., hijas de un Jefe de Estación de la ciudad de San Luis, eran las personas que mejor que cualquier otra podían reconstruir pormenorizadamente cómo era la casa asignada para el Jefe y su familia:

“Hermela G.- (...)La cocina nuestra tenía una cocina de cocinar grande, (...) negra, de hierro. Y después continuaba con otra pieza más chica que tenía puerta al corredor y ventana al patio de invierno. (...) En ese hall, que es como un hall de invierno, un hall cerrado, mamá tenía plantas, sus plantas. (...) A su vez ahí tenía la entrada un gran sótano que abarcaba las dos habitaciones o las tres habitaciones mayores, más amplias. (...) Está la puerta que mira hacia el frente, hacia la Avenida Lafinur, y ahí estaba otra pieza que tenía ventana hacia el frente, hacia la Avenida Lafinur, y continuaban los baños (...). Entrando a la Estación, a la derecha, hacia la derecha es todo lo que cuento.(...)”

“Nena” G.- Nosotros teníamos... acá había como cuatro baños para nosotros, para la familia, que tenían comunicación. (...) Como había sido bar, había habido bar, y después clausuraron y dejaron para la gente de la familia los baños. (...) El comedor del recinto era un salón. Después tenía dormitorios, y también daban sobre la plataforma, porque entrábamos nosotros por la plataforma. Entonces estaba el dormitorio de nuestros padres y después el dormitorio nuestro(...).

Hermela G.- (...) Las dos piezas esas que miraban para el andén, (...) eran dos habitaciones muy grandes, y otra tercera que miraba para el lado del canal. Y allá venía la cocina y el pasillo. Había otra pieza acá más chica, y acá estaba la tapa del sótano. Y era así ¿viste?, se levantaba la tapa y se bajaba por una escalera. La escalera del sótano (...) era de material hecho. Era grandísimo. Abarcaba las dos piezas que miraban al andén.(...)”

En esta descripción que Hermela G. y “Nena” G. hacían de la que fuera su casa durante unos años, apareció un dato interesante. Es pertinente recordar que algunas de las habitaciones que ocupaba la casa del Jefe de Estación habían pertenecido a lo que anteriormente fuera el comedor o “buffet” de la Estación.

Hermela G. hizo una referencia particular sobre la existencia de un “buffet” o comedor en el espacio que luego ocuparía el Jefe de Estación con su familia:

“(...) El "buffet" estaba en la planta baja del edificio de la Estación. (...) La cocina nuestra había sido "buffet" ahí. (...) Y ahí habrían mesas, que se yo, no se. Pero cuando vinimos nosotros, ya ahí residía el Jefe. Porque el Jefe vivía arriba y el "buffet" era abajo. Pero eso era antes de que nosotros viniéramos. (...)”

Más allá de lo material y concreto que, a la luz de los testimonios orales, puede considerarse para evaluar lo que era y lo que es en el presente la Estación del ferrocarril, aparecieron otros elementos en la reconstrucción del escenario ferroviario puntano. Dentro de estos elementos fue significativa la alusión a los típicos “ruidos de la Estación”. En esta referencia preponderantemente sensitiva de la memoria reaparecieron el ruido del telégrafo, el de la campana que anunciaba la llegada o partida del tren y también el del silbato del tren.

La memoria auditiva de Hermela G., Dora L. y Natividad Z. recreó la siguiente escena sonora de la Estación de trenes:

Hermela G.- “ (...)Los del tren, el ruido de los trenes. El pito de la máquina, que era la bocina, la campana...

Dora L.- En esa época eran a vapor las máquinas. El ruido de... eso siempre lo tengo muy en mí, el vapor que largaba la máquina cuando estaba parada.

Hermela G.- ...El silbato del Guarda. Eso eran las características de los ruidos, pero no molestaban. En realidad sería que uno ya lo tenía tan asumido ¿no?. No molesta. A lo mejor, más me molesta a mí este pase de autos acá que el pasaje de un tren. Ahora, era maravilloso.(...)

Dora L.- ...El ruido del control. El telégrafo, que era permanente el telégrafo. Eso era permanente, porque se comunicaban de un lado a otro.

Hermela G.- Se comunicaban: ‘Ya salió el tren, dentro de tantos minutos llega’. Cuando venía por Balde ya avisaban acá. (...)”

“(...) Estaba el telégrafo. Permanentemente. Vos entrabas a la Estación y sentías "pap, papap, pap", estaban transmitiendo. Siempre había alguien sentado ahí transmitiendo. (...) Era muy característico el ruidito ese en la Estación. (...) “ Natividad Z.

Parte del marco de la Estación eran además los coches de plaza tirados por caballos que, formados en fila, esperaban en la puerta el arribo del tren para trasladar a los recién llegados hacia distintos puntos de la ciudad. Así relata Mariano, un inmigrante italiano llegado a San Luis en el año 1948, las primeras impresiones luego de su arribo a la Estación de trenes y su traslado en uno de estos coches de plaza:

“(...) Legamos en tren. Llegamos como a las diez a la Estación. Yo vine con dos coches de plaza, por los baúles que traíamos nosotros. La Avenida España, toda hasta la Estación, tenía los pimientos que se juntaban así, como una copa, ¡era un túnel!. En cada esquina había un foco, que alumbraba tanto como el tamaño de una taza. (...) La España era una carretera nacional por donde pasaban todos los camiones, era todo serrucho. Ese día aparentemente había llovido, había un arenal impresionante. El coche se hacía para todos lados. En unas de esas hice así y levanté un puñado, miré las plantas y miré la arena y dije: ‘Esto es África, es como África. ¡Mamá, esto es África!’”.

Estos coches con tracción a sangre poco a poco fueron siendo reemplazados por los taxis, también ubicados en la puerta de la Estación a la espera de potenciales pasajeros. La existencia paralela y simultánea de dos diferentes modos de traslado era uno de los tantos elementos que hacía patente la diferenciación y división de clases en el San Luis de la primera mitad del siglo XX.

Hermela G. reubicó de nuevo a los coches de plaza en su tradicional parada frente a la Estación y aportó un interesante dato sobre los distintos medios de locomoción que se utilizaban de acuerdo al capital económico que se poseyera, circunstancia que también nos habla sobre la diferenciación de clases en el San Luis de esa época:

“(...) Los coches de plaza paraban en columnas. Se estacionaban sobre Lafinur, mirando hacia la Estación, del lado derecho, cerca del canal. Cuando se acercaba el tren, que se oía que ya venía, que tocaba bocina o que se yo, ellos empezaban a venir. Se ubicaban en la playa de estacionamiento, se ubicaban así, delante de la casa familiar. O sea, del hall de entrada, hacia la derecha. Y ahí venía la gente y subía, generalmente lo que más se ocupaba era el... pero había cierta discriminación. Los más ricos habrán tenido auto tres o cuatro, y si no habría dos o tres taxis que paraban, de la galería, a la izquierda (...).”

Finalmente dentro de esta reconstrucción de lo que constituía la escena del predio ferroviario, hay un último e importante aspecto a señalar como lo es el tema del estilo y las cualidades arquitectónicas del edificio de la Estación.

No obstante ser la de San Luis una de las estaciones consideradas “intermedias o de paso”, el estilo, la vistosidad y el tamaño de la misma desde el punto de vista edilicio han trascendido o excedido lo que podía esperarse para una ciudad pequeña y con escasa relevancia desde lo económico, demográfico y político. Luego de haberse trasladado la Estación de ferrocarril desde su primer lugar de emplazamiento (donde actualmente está la Universidad Nacional de San Luis), la empresa inglesa Buenos Aires al Pacífico inauguró en el mes de marzo del año 1908 un nuevo “edificio” de madera y muy precario que fue incendiado por parte de la población puntana en el año 1910. Dos años después la misma empresa inauguró el nuevo edificio de la Nueva Estación de ferrocarril de San Luis, de características arquitectónicas distintivas y majestuosas que quizás podrían considerarse disonantes con la relevancia de San Luis como ciudad y como punto ferroviario. Por lo pronto es interesante consignar las hipótesis que la memoria ha ido elaborando para explicar el por qué de lo distinguido del edificio.

Nemecio L. hizo referencia a la quema del precario galpón de madera que ofició como primer edificio de la Nueva Estación de ferrocarril de la ciudad de San Luis, y aporta su propia hipótesis sobre por qué la compañía inglesa hizo la imponente construcción que perdura hasta la actualidad:

“ (...) Los ingleses (...) hicieron un toldito muy precario (...). Y pidieron muchas veces de cambiarla, que San Luis... y no les daban ni cinco. (...) Entonces acá, unos muchachos desinhibidos un día medio se mamaron, vinieron y la quemaron, la quemaron. Eso me lo contó mi papá. El caso es que como la quemaron, ya entonces los ingleses no arriesgan, ´eh, si una vez la quemaron ya´, e hicieron esta hermosa Estación (...) “

De visible influencia francesa en su “lenguaje formal” u ornamentación (mansardas, jerarquización del ingreso a través del ornato) y con una clara presencia inglesa en la tecnología o materiales empleados (uso de la chapa en la cubierta, uso de estructuras prefabricadas en los andenes como vigas y columnas de hierro fundido), la Nueva (y definitiva) Estación de la capital provincial no puede encasillarse en un único y puro estilo arquitectónico. No obstante ello la Estación de trenes de San Luis producía

(como todavía lo hace) un profundo impacto en propios y extraños, una impresión que hacía considerar aquel edificio como uno de los más admirables en el ramal que unía Buenos Aires y Mendoza.

Nuestros testimoniante expresaron su admiración por el actual edificio de la Estación, inaugurado en el año 1912 luego de que en 1910 un grupo de personas quemara la anterior construcción de madera situada sobre la Avenida Lafinur y que sirviera como estación, considerada por muchos como un verdadero “gallinero”. A diferencia de su tristemente célebre antecesora, la última y definitiva Estación ferroviaria de la ciudad de San Luis suscitaba, y todavía suscita, adjetivos muy distintos:

“ (...) Por mucho tiempo, entre Buenos Aires y Mendoza, la mejor Estación era ésta, por el corte. (...) Ésta es de un estilo señorial, yo no me acuerdo como es el estilo, bien definido. Pero qué material ¿no?. (...)”. Nemecio L.

“ (...) Esa estación (...) debe ser del '10, del '15, porque es la única estación de la que me acuerdo haber estado cuando era niño... es un edificio magnífico, de un estilo “Tudor” bárbaro, igualito al de las estaciones de Inglaterra, valiosísima por todos sus elementos de construcción y deberían haberla hecho museo. (...) ¡Un edificio precioso! ¡único! (...)”. José L.

“En la época de los ingleses...”. La administración inglesa versus el ferrocarril nacional

Darse a la tarea de indagar sobre las características de la actividad ferroviaria en la Nueva Estación de la ciudad de San Luis durante el período 1908-1948, implicaba referirse a los rasgos del ferrocarril en la época en que éstos eran administrados por empresas de origen inglés. Todavía más, nuestro interés al momento de entrevistar a nuestros testimoniante estaba guiado por desentrañar las notas específicas que tuvo el ferrocarril mientras fue manejado por los ingleses (indagamos particularmente sobre el ferrocarril en la ciudad de San Luis durante la “época de los ingleses”).

De esta manera es que obtuvimos las visiones que han quedado en la memoria colectiva sobre lo típico del servicio ferroviario inglés. Muy fuerte fue por supuesto la idea de la administración inglesa asociada a lo puntual, lo pulcro, lo ordenado, lo riguroso, lo estricto. Calidad de los materiales, limpieza, orden, organización del servicio.

Natividad Z. nos presentó el combo de la buena atención sajona:

“(...) Esa época te digo que los ferrocarriles estaban muy bien (...) Los horarios y toda la organización, la disciplina, el orden, todo eso, era en la época de los ingleses. (...). Te estoy hablando de la década del ’20, ’30 que estaba mi padre, cuando los ferrocarriles eran ingleses, comandados por los ingleses, con mentalidad inglesa, contruidos por los ingleses. (...) Traían todo el material de los ferrocarriles que construyeron acá. (...) Los tornillos, la calidad del material, todo el material... eso no era argentino. Nosotros no teníamos industria metalúrgica como para fabricar eso, con la cantidad de kilómetros y kilómetros que fue. Hasta las maderas vos te dabas cuenta que eso no era de acá. (...) Después, en la época de los ingleses no había una gramilla. (...)”

Sin dudas que uno de los rasgos más propiamente asociados a “lo inglés” es el de la estrictísima puntualidad, la “puntualidad inglesa”. Natividad Z. hace referencia a esta característica a través de un hábito común en la sociedad puntana de aquella época:

“(...) En la época de los ingleses se ponía el reloj, se controlaba la hora (...). La gente se había acostumbrado. Tocaban el pito los trenes, los trenes siempre en los guardabarreras tenían la obligación de tocar el pito... "piiip"... Entonces entraban de acá, o entraban de allá, y en los dos guardabarreras vos sentías el pito del tren y controlabas, (mira su muñeca) ponías la hora (...)”.

Hermela G. nos brindó un poco más de detalles sobre cómo era el servicio inglés:

“(...) Eran un medio de transporte excelente, importante (...) Los ferrocarriles de los ingleses eran bien mantenidos, eran, como te digo, un medio de transporte importante, único, porque prácticamente era único (...)

“(...) Los coches, los de segunda eran de madera, asientos de madera, y era madera fina ¿no?. Y después los de primera ya eran todos tapizados, y tenían su ventilador. (...) Se podían respaldar. (...) Yo tengo idea de hasta el color verde del tapizado de los coches de primera, que eran para dos personas (...). Tenía todas las comodidades, y ventilador y todo. (...) Ah!, eran fantásticos los ingleses. Es la verdad, es la verdad.(...)”.

Aquel rasgo de la puntualidad al que se había hecho referencia anteriormente, estaba también muy asociado al carácter estricto y riguroso que tenía el servicio inglés.

Hermela G. trae al recuerdo una frase de su padre que constata esta característica:

“(...) ‘Y el tren no espera a nadie’, decía mi papá, ‘hay que apurarse porque el tren no espera a nadie’, decía. ‘El tren no espera a nadie’. En aquel tiempo... (...)”.

El carácter “estricto” del manejo inglés permite por otra parte aproximarnos a una de las características que constituirían “el lado oscuro” del gerenciamiento británico. Un “lado oscuro” que podría completarse con el aumento abusivo e inconsulto de las tarifas; con las subvenciones estatales que garantizaban a los ingleses la rentabilidad en su administración; con el preeminente objetivo extractivo y eco-depredador que caracterizó al tendido de las líneas, o con la formación de empresas que, paralelamente al negocio ferroviario, se dedicaban al negocio inmobiliario de la venta y usufructo de las tierras adyacentes a las vías.

No obstante una positiva consideración general hacia el ferrocarril inglés, Nemecio L. reconoce las no virtudes del gerenciamiento europeo:

“(...) Eran explotadores (...), además de la dureza que dicen que tenían los tipos (...). Y había disciplina férrea de parte de los ingleses, posiblemente excesos (...).”

Desde su posición de maquinista, Américo P. pudo constatar desde adentro todos los “excesos” que cometían los ingleses. Horas de labor, división funcional del trabajo según el origen y participación en las pérdidas de la empresa, he aquí parte de “lo otro” del manejo ferroviario por parte de los oriundos de Albión:

“(...) En ese tiempo se trabajaba como 9 horas 45. Era inglés el ferrocarril.(...) La mayoría de los superiores eran ingleses. Acá eran todos criollos nomás, los más chicos. Pero después los más grandes, de inspectores para arriba, gerentes, y así sucesivamente, eran todos ingleses, criollos no había nada, así que estábamos dominados por ellos. (...) Acá en la Estación había toda gente criolla. (...) Todos los ingleses fueron jefes o encargados jefes, el único peón era el argentino, éramos los negros, los indios. (...) Y todo lo que nos robaron los ingleses, porque los criollos éramos socios de los ingleses para las deudas, porque para las ganancias no éramos socios. Entonces a mí me descontaban todos los meses, y a todos los ferroviarios nos descontaban, la Administración el 5% para las pérdidas, 10 años. Pero cuando Perón les compró el ferrocarril no le devolvieron nada (...).”

Dora L. mencionó también una práctica discriminatoria en el ferrocarril inglés:

“(...) Eran gente muy dura, muy dura. Como ser, en los trenes de pasajeros estaba la división, de segunda y de primera. (...) Y había una discriminación, entre la gente que trabajaba, que les decían los ‘cabecitas negras’, esos tenían que ir en segunda, y el

personal de más jerarquía, que eran los que trabajaban en la Estación, en las oficinas, esos tenían el privilegio de ir en primera. (...)

Por su parte Américo P. recordó la manera en que los ingleses y los conniventes gobiernos de turno actuaban con los trabajadores huelguistas, sobre todo a partir del uso del aparato represivo estatal:

“(...) Tiene que haber sido en el año '12 que vinieron las huelgas, las huelgas de 1912 y las huelgas de 1914, unas huelgas de los obreros a los ingleses, y, entre paréntesis, todos los presos, los obreros que agarraron fueron presos por las huelgas. Los trajeron acá, a San Luis, aquí en la cárcel, la grande. (...) Cuando los largaron, una parte de ellos, nosotros teníamos unos tíos que trabajaban en Mackena y en Justo Daract, y los trajeron presos acá. Cuando los largaron durmieron en mi casa, en la calle Colón al 1250. Ahí en la casa paterna estuvieron varios días durmiendo y comiendo en mi casa, y cuando les dieron libertad para que ya se fueran, no podían ir por el camino a la par de la vía, y no podían utilizar las vías del ferrocarril para irse los obreros, porque la policía los volvía a detener, la policía de la Provincia. (...) Más me acuerdo por los presos que se alojaron en mi casa (...). Los llevaban y sacaban de esta zona para que no siguieran haciendo trastornos de paros y todas esas cosas(...)”

Por último, Américo P. rescató la específica manera con que los “pulcros” gerenciadorees ingleses se granjeaban los favores de los “representantes del pueblo”, modos que suenan para nada extraños en la historia y la actualidad nacionales:

“(...) En ese tiempo resulta que los senadores y los diputados nacionales, porque ganan una elección y son del partido de ellos, amigos de ellos, cuando mandan un proyecto de modificación de reglamento de trabajo o cualquier cosa, entonces ellos les mandan una copia de cómo tienen que encarar el asunto y a usted le mandan una acción de tantos pesos para que se quede socio del ferrocarril y no lo puede sacar por 5 años o 10, no la puede retirar, no la puede. Y les daban pases de primera, y cama y todo eso para que viajara la familia a Buenos Aires, adonde quiera (...) Por eso los ingleses tenían un ejército de socios que no ponían plata, eran socios de arriba, pero le votaban los proyectos de ley de trabajo (...).”

Ahora, más allá de este “lado oscuro de la fuerza” inglesa, de estos caracteres negativos que tuvo la presencia sajona en los ferrocarriles argentinos, existe en la

memoria de los entrevistados un plus de consideración positiva hacia la administración inglesa cuando realizan la comparación contrastante con lo que, luego del año 1948, sería la administración de los ferrocarriles a cargo del Estado. Las ideas de crisis y empeoramiento de los trenes cuando son administrados por el Estado rondaron en numerosos pasajes de los testimonios, ideas sobre las que muy “bien” luego trabajarían e insistirían los rematadores noventistas del patrimonio público.

Natividad Z., Nemecio L., Hermela G. y Dora L. expresaron su visión sobre el ferrocarril una vez que pasó a manos del Estado, desde el punto de vista del usuario del servicio.

Natividad Z. centró sus observaciones en la calidad del servicio:

“ (...) La diferencia de aquellos ferroviarios de los ingleses con los que, desgraciadamente, cuando Perón compra los ferrocarriles a los ingleses. Ahí dicen "los ferrocarriles son argentinos", y pasan todos a manos de los criollos digamos. Y habrán estado diez años, o quince años, más o menos, bajo la mano de Perón. Pero después fue una vergüenza en todo sentido. (...) Eran "yuyos" del alto de un metro y pico. (...) La higiene. Yo me acuerdo de haber ido a los baños después, cuando eran argentinos los ferrocarriles, y era una inmundicia; las salas de espera. Otra cosa que llamaba la atención era la pésima atención en la sección de encomiendas, se perdían las encomiendas, te robaban. (...) Ahora la "roña", la "guarangería", la gente... El "Goyo" M., el Pedro M., borrachos toda la vida. Eran de acá, del barrio nuestro, los conocíamos en la familia. Borrachos, borrachos, consuetudinarios, y bueno... estaban en el ferrocarril. Te estoy hablando después de Perón. Ahí ya los ferrocarriles argentinos se vinieron al piso, se fundieron en todo sentido. Económicamente daban un déficit tremendo. En cuanto a las condiciones que ofrecían a la gente, una vergüenza: falta de higiene, pésima atención, borrachos, "guarangos", intratables. (...)"

Por su lado Nemecio L. introdujo a los sindicatos, los trabajadores ferroviarios y una especie de sentimiento de revancha contra lo inglés, como centro de su relato:

“(...) Fue como una contra-reacción. Los ingleses habían sido tan rígidos, tan estrictos, que cuando a los tipos les dijeron que ellos eran los dueños del ferrocarril, "bueno", dijeron, "¿nosotros somos los dueños?", y se dedicaron a chupar, hacían lo que querían. (...) Fue como una reacción. Ellos decían que eran los dueños, el sindicato mandaba. (...) El gremio, que se fortificó cuando compra Perón el ferrocarril, quisieron tomarse una especie de revancha, y así lo hicieron. Porque seguían con esa psicología de hacerlos mierda a los ingleses, y hacían mierda los trenes (...). Entonces como los

ingleses cuidaban muchísimo las máquinas, (...) cuando pasan, una de las formas de vengarse era hacer eso. Yo lo he considerado porque yo tenía un amigo que decía: 'ingleses de mierda, algún día me la van a pagar'. (...) La causa de la pérdida de los ferrocarriles fue esa. (...) Este muchacho que te digo, conocido, le había encontrado una pieza a los vagones, que según lo que me explicaban puede ser algún buje de bronce, y el tipo se especializó. Sacaba los bujes de bronce y vendía el bronce. Y los vagones andaban unos cien kilómetros y empezaban a... (...) Otra cosa que echó abajo el ferrocarril fue el robo. El robo que había era alevoso (...)".

Dora L., más allá de hablar sobre la corrupción y la responsabilidad de los empleados del ferrocarril, comenzó a insinuar una hipótesis distinta sobre las causales del decaimiento de los ferrocarriles nacionales:

"(...) Después que se nacionalizó sentí tristeza porque los empleados ferroviarios no cumplieron con lo pactado. Porque, empezando, que en la época de los ingleses era todo derecho el asunto. Ya cuando casi al final del ferrocarril se iba a pedir un pasaje, era la coima. (...) Decían que daba pérdida, que el ferrocarril daba pérdida. Pero fue por la mala administración, y del empleado que no supo entender. Bueno, como todo. Igual que la telefónica, Y.P.F. (...) ¿Por qué?, por la mala administración de los mismos empleados. (...) ¿Cómo en la época de los ingleses no daban pérdida y después que se nacionalizan empiezan a dar pérdida?. Ramales y ramales que quedaron a la deriva, y nada. Pero ¿por qué?, ¿qué pasó en esa época?. En la época de Frondizi, en esa época Acevedo, que era el Ministro de Economía, se ve que él tenía un convenio con la parte de carretera. Empezaron a hacer caminos y darle al camión, a los ómnibus y todo eso. (...)"

No obstante todo lo reproducido anteriormente, Américo P., desde su puesto de trabajador, miró con otra perspectiva la administración nacional de los ferrocarriles:

"(...) Como trabajador, cuando vino Perón defendió mucho al obrero (...). Nos dieron menos horas de trabajo y más sueldo (...). Las ventajas que actualmente, que ahora tenemos y que las estamos perdiendo algunas, han sido todas más hechas por Perón, Perón y Eva Perón(...)."

A modo de cierre

Este trabajo ha constituido una práctica que buscó rescatar a través de las voces de vecinos de San Luis la escena, la vida y las relaciones de ese espacio de relevancia social que se había constituido en, y en torno a, la Nueva Estación de trenes.

Como resultado de esta práctica, los relatos han podido rescatar y revivificar los hábitos propios de ese ámbito performado por el ferrocarril en esa época, y los encuentros significativos que el tren propició; la memoria trajo a la superficie los nombres, los horarios y las características de los trenes de antaño; las tareas de los trabajadores del tren también se hicieron presentes; la actividad comercial nacida en la zona de la Estación y las características del ferrocarril “inglés”, fueron estampadas en el lienzo del relato cuales pinceladas que la propia memoria fue recreando.

Este trabajo, además, ha reafirmado nuestra convicción de la Historia como herramienta indispensable para constatar y explicar los procesos de cambio. Sin embargo el papel de ésta no debe agotarse en la mera descripción estática de lo que era y ya no es, o bien de lo que era y ya cambió, sino que también puede ensayar la tarea de la denuncia y de argumentación prospectiva. San Luis es un lugar más en el que el ferrocarril, transporte estratégico desde lo económico y con una importante función social, forma parte del pasado, de un pasado cada vez más extraño a las luces de lo presente, procesos privatizadores y “reformas del Estado” mediante.

Las significaciones sociales fuertes y múltiples que implica el ferrocarril, posiblemente muy bien representadas hayan quedado en aquella cueca del cantautor sanluiseño Pedro Palacio:

“Ya no se ven esos trenes / ni Guardas bandera en mano / ni obreros con sus barretas /
cuerpeando invierno y verano. / La campana que apuraba / el beso de despedida /
también se quedó callada / junto a mi pueblo aquél día”.

Entrevistas realizadas:

- Mariano Giunta. San Luis. Septiembre de 2000.
- José Laborda. San Luis. Marzo de 2001.
- Américo Piscitelli. San Luis. Noviembre de 2001.
- Natividad Zudaire y Nemecio Lucero. San Luis. Agosto de 2004.
- Hermela Gil de Paez, Dora Lucero de Gil y "Nena" Gil. San Luis. Octubre de 2004.

Bibliografía:

- Barela, Liliana/ Míguez, Mercedes/ García Conde, Luis. *"Algunos apuntes sobre Historia Oral"*. Instituto Histórico de la Ciudad de Buenos Aires. Buenos Aires. 2000.
- Cuccorese, Horacio Juan. *"Historia de los ferrocarriles en la Argentina"*. Ediciones Macchi. Buenos Aires. 1969.
- De Luque, Susana. *"Pierre Bourdieu: las prácticas sociales"*. s/f.
- Funes, Cristian Eduardo. *"Beazley. Desarrollo y crisis de un pueblo ferroviario en el sur puntano"*. San Luis. 2001. (Inédito).
- Gez, Juan W. *"Geografía de la Provincia de San Luis"*. Tomo III. Jacobo Peuser Ltda. Buenos Aires. 1939.
- Gutiérrez, Alicia. *"Pierre Bourdieu. Las prácticas sociales"*. Editorial Universitaria-Universidad Nacional de Misiones / Dirección General de Publicaciones-Universidad Nacional de Córdoba. Posadas. 1997.
- Menéndez, Néstor Pedro. *"Breve Historia de San Luis"*. C.E.P.A. San Luis. 1994.
- Otero, Mario. *"Las calles del ferrocarril"* en: *Revista Cima*. 1999.
- Rinaldi, María A. *"Cuando los relatos orales tejen una historia: el devenir de la estación de trenes en San Luis"*. San Luis. 2003. (Inédito).
- Rinaldi, María A./ De Pauw, Clotilde/ Funes, Cristian. *"La Segunda Estación de Trenes de San Luis: orígenes conflictivos de una construcción"* en C. D. de las *Primeras Jornadas de Patrimonio Cultural y Vida Cotidiana del MERCOSUR*. La Plata. Noviembre de 2004.
- Scalabrini Ortiz, Raúl. *"Historia de los ferrocarriles argentinos"*. Editorial Plus Ultra. Buenos Aires. 1983.
- Tello Cornejo, Edmundo. *"Los ferrocarriles en la Provincia de San Luis"* en: *Comunicaciones de la Primeras Jornadas de Historia de la Provincia de San Luis. Tomo I*. Junta de Historia de San Luis. San Luis. 2001.