

Acerca de la vieja estación del Andino y del origen conflictivo del edificio de la estación del B.A.P.

Autores: Esp. Rinaldi, María Avelina.

Dra. De Pauw, Clotilde.

Colaboración: Arq. Jimena Garro

Prof. María Ines Tarditti.

Proyecto de Investigación *Patrimonio Cultural y Didáctica de lo social*

Ciencia y Técnica

Facultad de Ciencias Humanas

Universidad Nacional de San Luis

Noviembre 2007

El presente artículo es una versión corregida y ampliada de la ponencia: Cuando los relatos orales tejen una historia: el devenir de la estación de trenes en San Luis; expuesta en las 3ras. JORNADAS DE HISTORIA DE LA PROVINCIA DE SAN LUIS. Villa de Merlo. 2003

1.- Introducción.

El Proyecto de Investigación “Patrimonio cultural y didáctica de lo social” (Universidad Nacional de San Luis) centra su estudio en la memoria de la ciudad de San Luis, en el período comprendido entre 1880 y 1950, y tiene como objetivo recuperar saberes y conocimientos sobre su patrimonio cultural arquitectónico para realizar trabajos de transposición didáctica.

El presente trabajo, es un avance de nuestra investigación, que pretende revalorizar el testimonio oral de un conjunto de vecinos de San Luis, de edades y pertenencias sociales heterogéneas, como herramienta que permitió recuperar del olvido y reconstruir aspectos de la memoria de nuestra ciudad en torno a la Primera Estación de trenes, ya demolida.

La actividad ferroviaria acompañó y profundizó transformaciones significativas en distintos momentos de la vida de la región y particularmente las estaciones de trenes provocaron cambios relevantes en la traza de las ciudades, en su fisonomía y su vida cotidiana. San Luis no escapa a estas generalidades. Particularmente la estación tuvo dos emplazamientos: el primero configurando el borde Norte y el segundo (actual) el Oeste.

Los objetos y particularmente lo construido, aquello que podríamos instaurar como “Patrimonio arquitectónico”, configuran la memoria colectiva y a la par son configurados por ella. Las demoliciones inician un paulatino proceso de olvido. La primera estación de tren de nuestra ciudad fue demolida hacia fines de 1966, sin embargo perdura en el recuerdo y la nostalgia de los mayores. De allí que se constituyera en un hito para nuestra investigación.

Los testimonios orales, la consulta bibliográfica y el trabajo en el Archivo Histórico Provincial y el Archivo del Centro de Estudios Históricos Ferroviarios del Museo Ferroviario de Capital Federal, nos permitieron reconstruir parte de la memoria de la “Vieja Estación” y su entorno, que sistematizamos en tres períodos tomando como criterio la actividad ferroviaria.

2. El ferrocarril Andino y su llegada a San Luis.

La primer línea ferroviaria que llegó a San Luis fue el Ferrocarril Andino. Este fue el primer ferrocarril construido con fondos públicos, por el Estado Nacional con la intención de conectar el litoral con Cuyo y desde allí con Chile. Siguiendo a Scalabrini Ortiz, este decidido apoyo al proyecto del Ferrocarril Andino por parte del gobierno nacional fue una estrategia para impedir la extensión hacia Cuyo del Ferrocarril Oeste (de propiedad de la provincia de Bs. As.), propósito que por otra parte coincidía con los intereses ingleses. Esta empresa, además constituía un desafío para demostrar la eficiencia empresarial del Estado Nacional en contraposición con los ferrocarriles privados.

El Ferrocarril Central Argentino conectaba el puerto de Rosario con Córdoba. Se diseñó entonces, un proyecto que partiendo de una estación del Central, alcanzara el pueblo de Río IV y se proyectara en el futuro hacia San Luis y Mendoza; así, el Ferrocarril Andino, se configura partiendo de Villa Nueva (estación Villa María en Córdoba). En 1875, bajo la presidencia de Avellaneda, llega a Villa Mercedes y en 1882 a San Luis. Recién en 1885 la línea llega a la ciudad de Mendoza y a San Juan, mientras que en 1886 queda librado al servicio el tramo del Ferrocarril Bs. As. al Pacífico que conecta a Villa Mercedes con la estación 11 de Septiembre en pleno centro de Buenos Aires.

La vía férrea Este-Oeste queda así consolidada. Esta vía conecta el Atlántico con los Andes y contribuye así a consolidar un mercado interno centralizado en el puerto de Buenos Aires y articulado con el proyecto agro-exportador ligado a los intereses de las potencias de la época. En este mercado, San Luis se integra desde una posición marginal.

Nuestra Estación del Ferrocarril Andino estuvo emplazada en el predio que actualmente ocupa la Universidad Nacional de San Luis. Se distinguía de otras estaciones intermedias de la línea por su carácter monumental y por su composición y detalles propios de los edificios públicos de la época. Es lícito relacionar estas particularidades con su emplazamiento en una ciudad capital de provincia y con el hecho de haber sido construida bajo la Administración Nacional. La composición edilicia es ecléctica, pudiéndola incluir en la corriente del academicismo italo-francés. A pesar del mito que perdura en la memoria colectiva, la presencia inglesa en San Luis, hasta ese momento, se evidenciaba en el material rodante.

Siguiendo como fuente a Don Edmundo Tello Cornejo, el edificio fue inaugurado el 6 de diciembre de 1882, durante la gobernación de Toribio Mendoza, quien

conjuntamente con el presidente Julio A. Roca, asistieron al acto inaugural. Tomando como fuente al diario "El Oasis" no pudimos confirmar aquellos datos ya que en ejemplares próximos a esa fecha no hay ni anuncios, ni noticias que mencionen la efectiva inauguración. La llegada en tren del Presidente se menciona en la misma fuente periodística, el día 13 de diciembre, sin alusión alguna a un acto inaugural.

La información oficial no es precisa sobre la fecha en que la estación fue habilitada para el transporte de pasajeros y encomiendas. El periódico "El Oasis" testimonia los reclamos de los vecinos de San Luis y las gestiones del Sr. Serrano ante el Poder Ejecutivo Nacional para apresurar las obras de tal manera que se habilite el servicio. Entre otros, el jueves 4 de mayo de 1882, publica un telegrama oficial con información sobre dicha habilitación:

Departamento del Interior, Bs.As., abril 29 de 1882

Visto lo informado por el Dpto. de Ingenieros (sic) Civiles sobre lo solicitado por los vecinos de San Luis y lo expuesto verbalmente por el Administrador del Ferro-Carril Andino, se resuelve:

1. Autorízase al Administrador del Ferro-Carril Andino para abrir al servicio público de pasajeros y encomiendas la sección de la línea de Mercedes a San Luis hacia Arroyo del Chorrillo.

2. En cuanto a la parte de la línea comprendida entre el Chorrillo y la ciudad de San Luis, autorízasele igualmente para darla al servicio público inmediatamente que haya todas, de acuerdo con Dpto. de Ingenieros (sic), las precauciones necesarias para la seguridad de los pasajeros (...) ¹

Las publicaciones del mes de mayo van testimoniando los avances de la obra y el 27 de dicho mes se anuncia discretamente en la sección "SUELTOS":

Al público: *Desde el 25 del corriente quedó abierto el servicio del Andino desde la Estación de San Luis.*

No podríamos afirmar con certeza que esa fue la fecha de habilitación del servicio ya que el mismo día el Gobernador de la Provincia, Zoilo Concha, en su discurso de

¹ En coincidencia Mario Justo López (1994: 132) señala: *Por resolución del 29 de abril de 1882 se autorizó la apertura del servicio de pasajeros y encomiendas desde Fraga al arroyo Chorrillos (57,284 km), y hasta San Luis cuando se hubiere tomado las medidas que aconsejaba el Departamento de Ingenieros.*

apertura de la Legislatura menciona que el Ferrocarril Andino estará *al servicio público en breves días más* (El Oasis. 1 de junio, 1882). Puede ser que esta mención se refiera al servicio de cargas que efectivamente se habilitó con posterioridad. Al respecto la documentación oficial es taxativa, ya que un decreto presidencial con fecha 8 de julio de 1882 autoriza abrir al servicio de cargas la línea Villa Mercedes – San Luis a partir del 1ero. de agosto del mismo año².

Todas estas fuentes aportan la certidumbre de que entre mayo y agosto de 1882 el tren llega a la ciudad, siendo el servicio de pasajeros y encomiendas anterior al de cargas.

3.- La Vieja Estación cobra forma y presencia a partir del recuerdo.

Elegimos como informantes claves a vecinos de la zona de la primera estación de trenes, algunos de ellos jubilados ferroviarios. Los relatos nos permitieron reconstruir, imágenes de lo que pudo haber sido el predio de la vieja estación.

El plano más antiguo de la ciudad de San Luis, firmado por Rafael León, data de 1903. En él solo se delimita el predio y se sitúa la estación propiamente dicha, pero no hay referencia alguna a galpones, planchadas, casas ferroviarias, etc. Por otra parte, la documentación encontrada en la Repartición pública de CATASTRO, es de mitad del siglo XX y abunda en detalles en relación al traspaso del predio del ferrocarril a la Universidad Nacional de San Luis, pero es escasa con respecto al período anterior a 1950.

Los testimonios orales, entonces se constituyen en un soporte fundamental para dar forma al recuerdo del lugar y su contexto.

Recuperamos así la descripción de fragmentos de infraestructura que perdura en la memoria de vecinos y trabajadores del ferrocarril, y de esta forma “tomaron vida”, el edificio de la estación, los galpones, los portones, las piletas, la mesa giratoria, las vías, las tapias...

Don Américo Piscitelli, jubilado ferroviario, de 93 años dice:

² “Leyes, Contratos y Resoluciones. Ministerio de Obras Públicas” pag. 270. Fuente: Centro de Estudios Históricos Ferroviarios. Libro 419. Museo Ferroviario. Avda. Libertador 405. Capital Federal.

Era una estación como la que tenemos ahí (haciendo referencia al actual edificio) , bien pintada, bien revocada, con puertas y ventanas muy lindas, con una madera muy gruesa... como las que están en la nueva estación. Las escaleras eran muy buenas, los escalones de pinotea muy linda.... Había varios salones grandes que salían a la calle.

Un vecino de 70 años recuerda:

La vieja estación era parecida a la nueva. Esa edificación que la hacían los ingleses. Les voy a dar un dato que quizá no lo conozcan mucho: las lajas que tenían en los pisos eran excelentes piedras de afilar y después que se dejó de usar la estación, la gente iba y sacaba piedras para afilar... estaban en el piso de la estación. ... Unas lajas parecidas a las que se encuentran en el caminito que va a la estación (se refiere a la actual) .Unas lajas blancas, grandes, irregulares totalmente. Yo nunca pude conseguir . Cuando la derrumbaron no quedó nada.

El mito de la “calidad inglesa” está presente en la memoria de la gente respecto de los orígenes de este edificio. Sin embargo la vieja estación fue construida bajo la administración nacional, hecho que podría ser un orgullo para los puntanos. Nos preguntamos por qué se mantiene en el olvido la génesis histórica de esta construcción ligada a la llegada del ferrocarril a la provincia y se impone la memoria del período inglés.

María Abdala de 80 años afirma:

Ahí (Ejército de los Andes casi Justo Daract) habían dos galpones que era uno solo enorme y que abarcaban más o menos... ¿Ud. vio ese negocio de materiales que está en frente? ... bueno, yo creo que abarcaba más o menos hasta la mitad, por la vereda de enfrente de esa casa..... Había materiales....sí, sí, estaba lleno de materiales y esos chicos Flores trabajaban allí. Después levantaron todo. Cuando abrieron la calle ya estaban levantando todo.

Había unos galpones con una mesa giratoria para ver las máquinas... Ahí arriba la daban vuelta para el lado que querían ir... todavía hay una en la

nueva estación... son todas iguales, tiene para entrar y balancearse; tiene unas grampas para asegurarla, cosa de que no se vaya a caer de la mesa giratoria. Da vueltas para donde se quiera, hay unas palas, una de cada lado.... hay que accionarla entre dos personas... es fácil porque es blandita, tiene ruedas y siempre la engrasan. (de la entrevista a Don Américo Piscitelli).

... las vías del F.F.C.C. pasaban por lo que hoy es Ejército de los Andes. ... pasaba la locomotora manejada por el Sr. Flores. Pasaban los vagones ... los vagones estaban siempre sobre las vías, en los galpones estaban los materiales nada más....siempre estaban arreglando las vías.... (María Abdala. 80 años)

Sobre la calle Italia también habían construcciones. Si, si, también estaba todo cerrado con paredes de ladrillo, todos estos terrenos (sobre calle Italia) estaban ocupados por casillas del F.F.C.C. para los obreros de día... , vivían todos los obreros en esos lugares donde, en todos lados donde sobran terrenos, las cuadrillas hacen casillas de madera y otras de material, y ahí vive la gente, los obreros.

... Había hasta hace poco casas por la Almirante Brown. Antes de llegar a la calle Italia hay unos talleres mecánicos, hay una entradita así, hay un pasaje... todavía existe ahí una casa vieja... (A. Piscitelli)

Jerónimo Castillo, agrega:

Además de la Estación teníamos otros edificios menores. En frente de donde tenía depósitos "Materiales San Luis", había una casa de los ingleses que debe haber sido para los guardabarreras. Sobre calle Francia, donde está el IV Bloque (Universidad Nacional de San Luis), también había una casa grande y vivía gente..... Esta casa donde vivimos, acá en Almirante Brown al '800 debe haber sido por el tamaño del terreno una de las casas principales del ferrocarril, además coincide por tener frente a la casa el portón de la estación de carga.Por la construcción debe tener más de 100 años, nosotros la habitamos desde el año '50 y hemos bajado en dos oportunidades los techos. También tenía grandes

sótanos.... Esta casa, presumo, que servía para acopio de mercadería, porque acá a media cuadra había una playa de carros....

Yo recuerdo que en la década del '50 quedaban vestigios de grandes ladrillos y carbonilla en el suelo (haciendo referencia a los paredones que cercaban los terrenos del F.F.C.C.)

Se que cuando la demolieron había quedado el sótano, de esa parte me acuerdo. Tenía un sótano grande ... solía ser el refugio de aquellos que no tenían su vivienda y el lugar de ... era el refugio de gente que viajaba y no tenían donde dormir.(Eduardo Abdala, hermano de María)

La vida y la muerte de la actividad ferroviaria en esta zona, fue una constante en los relatos de los sujetos entrevistados. La una movilizaba a la otra, y así los recuerdos de lo que dejó de ser, vivificaban sentimientos, representaciones, anécdotas, descripciones de momentos en los que todavía era.

Estos recuerdos, incompletos, esfumados, recortados.... fueron para nosotras pinceladas que nos permitieron armar una imagen del lugar; con espacios ocupados y huecos producidos por el olvido, imprecisa y a la par significativa y certera en los hitos centrales que componen el predio de una estación de tren . Recién dos años después pudimos encontrar en el Archivo Histórico provincial una secuencia de diez fotos (aproximadamente de la década del cincuenta) que objetivaban los relatos con la imagen de una estación abandonada. Teniendo como información fáctica estas versiones pudimos intentar un análisis de la vieja estación.

Esta (al igual que la segunda) corresponde a las llamadas “intermedias o de paso”.

Sin embargo se distingue de otras intermedias de la línea por su carácter monumental (más notable en la nueva estación) y por su estilo y detalles propios de los edificios públicos de la época.

En la vieja Estación es lícito relacionar estas particularidades con su emplazamiento en una ciudad capital de provincia y el hecho de haber sido construida bajo la Administración Nacional. El Estado Nacional (1880- 1886) asumió la construcción del Ferrocarril Andino y particularmente el tramo Villa Mercedes – San Juan no sólo como empresa económica sino como un desafío para demostrar su eficiencia empresarial en contraposición con los ferrocarriles privados. Sin lugar a dudas el

Estado Nacional debía tener presencia en la arquitectura de nuestra Estación así como lo hizo con otros Edificios Públicos (correos, bancos, etc.).

La visión de las élites gobernantes americanas fue pragmática. Su aspiración era parecerse a Europa, una Europa abstracta y ecléctica donde se sumaron este tipo de modelos. La modificación del paisaje urbano se efectuó sobre la premisa inicial de borrar la imagen colonial española y reemplazarla por la nueva imagen. Cada ciudad debía ser cosmopolita integrando formas y figuras de ese mundo abstracto europeo.

*La composición edilicia de la vieja estación es ecléctica ya que no responde a un estilo único sino a una sumatoria de elementos de diferentes estilos. Pertenece a la corriente del academicismo italo-francés del siglo XIX. Esta corriente se llama academicista porque observa con rigor las normas clásicas que se refieren a los tratados renacentistas que se hacían en las Academias de Bellas Artes de Europa.*³

Esta presencia italo-francesa en la construcción, además de corresponder a la influencia arquitectónica de la época en los edificios públicos y en la construcción doméstica, se corresponde con el financiamiento al que recurre el Estado para la construcción de las estaciones de este tramo de la línea.⁴

A pesar del mito que perdura en la memoria colectiva, la presencia inglesa en San Luis, hasta ese momento, se evidenciaba en el material rodante, que fue adquirido en ese mercado por la superioridad de calidad.

La ubicación de las oficinas administrativas se resuelve siguiendo las recomendaciones francesas, distribuyéndolas en la planta alta y dejando la planta baja y los laterales abiertos adyacentes al edificio para la circulación de pasajeros, encomiendas y cargas.

La estación tenía una única puerta al frente, por lo que suponemos que (más allá del uso de los espacios laterales) el edificio estaba pensado para que los pasajeros de llegada y salida circularan por los mismos espacios. Distribución que expresaba una resolución edilicia para un flujo no muy numeroso de pasajeros.

Como típica estación intermedia tenía una única plataforma sobre la vía principal.

³ Es esencial tener en cuenta que desde la creación de las academias el encuadre de la arquitectura dentro de las Bellas Artes convertía cada una de las obras en obra de arte y por ende un ejemplo singular e irrepetible. Cita de: Garro, Jimena, en base a textos de Gutiérrez, Ramón "Arquitectura en iberoamérica". Ed. Cátedra. S.A. 1992.

⁴ Se recurrió a empréstitos con la banca Francesa, muchos materiales fueron adquiridos a compañías francesas y parte de la mano de obra que trabajó en la construcción de este tramo fue europea, preferiblemente francesa, italiana y española.

Más allá de su carácter imponente para una ciudad pequeña, que recién comenzaba a transitar la transformación de aldea española de barro a ciudad moderna con una fuerte impronta italianizante; la estación era sobria. No se caracterizaba por los adornos y la decoración (ni externos, ni internos), siguiendo quizá los lineamientos que consideraban inútil adornar las estaciones de tren ya que eran lugares de paso, donde las necesidades del pasajero se ligaban con transitar y salir rápidamente de ese lugar y no detenerse a contemplar y admirar.

4.- La zona de la vieja estación y la actividad ferroviaria.

Don Eduardo Abdala, hijo de inmigrantes sirio-libaneses describe la zona de la vieja estación como “un lugar de mucho movimiento”:

No hay que olvidar que en 1900 ya con la inmigración vino mucha gente y se iban por lo general donde había más movimiento... buscaban el movimiento para el comercio. Cuando vino nuestra gente, María dice en el año '13, pero antes ya había venido el tío y Nellar en el año '11, ... La situación que se dio era de gente que fue al centro de la ciudad como Nellar y a donde había un movimiento más continuo, y otros se establecían en las zonas de las estaciones de trenes ... el negocio era traer la mercadería y hacer el canje más que la venta... más trueque que comercializar y así es que el negocio de las colectividades eran ramos generales que equivale a toda la mercadería...No hay que olvidar que a esta zona venían los carros.

Nuestra primera hipótesis fue ligar este “movimiento” de la zona a la dinámica de la estación de tren, pero los testimonios nos permitieron develar el cruce de múltiples actividades, ya que el sitio constituía una encrucijada entre dos puertas de entrada y salida de la ciudad: los caminos que llegaban del Norte de San Luis y el ferrocarril que cruzaba de este a oeste la provincia y la comunicaba con otras. Tomando como eje la vida ferroviaria podríamos reconocer tres períodos en el devenir de esta zona.

1.- Época de plena actividad ferroviaria: desde 1882, en que llega el ferrocarril a la ciudad de San Luis, hasta que la estación deja de funcionar como tal y se traslada

definitivamente a su actual emplazamiento en la Avda. Lafinur. El final de este período no es muy preciso porque fuentes periodísticas señalan que el “tinglado” que oficiaba como nueva estación fue librado para el servicio de pasajeros el 23 de marzo de 1908, pero en noviembre de 1907 el nuevo predio fue habilitado para cargas.

2.- Desde el traslado de la estación a la Avda. Lafinur hasta el cierre de toda la actividad ferroviaria en esta zona. Los límites de este período también son imprecisos ya que el levantamiento de las vías, y el desuso de la infraestructura fue paulatino produciéndose alrededor del año '30.

3.- Período en que el predio quedó relativamente abandonado hasta la demolición del edificio de la estación. El cese de la actividad ferroviaria propició que la estación abandonada se convirtiera en vivienda de familias pobres, hasta que en noviembre de 1966 fue demolida.

4.1. Primer Periodo 1882- 1908.

Antes del establecimiento del Ferrocarril ésta era una zona de quintas. Como ya señalamos, los relatos orales testimonian que con este hito la zona, se transforma en un “lugar de mucho movimiento”. Sin embargo aún antes del emplazamiento de la Estación, la calle Colón Norte (hoy Justo Daract) constituía prácticamente la prolongación del camino del Norte, que comunica con Villa de la Quebrada, Nogolí, San Francisco, Quines; zona serrana con una economía pastoril y extractiva, centrada en el desmonte para leña y carbón. Mas allá de las mensajerías, lo que predominaba en la entrada Norte de la ciudad eran las tropas de carretas, carros y arreos que transportaban “los frutos de la tierra”, básicamente ganado y leña. Esta actividad se articula y se incrementa con el emplazamiento de la estación en la zona. El efecto de “borde de la ciudad” y el incremento de actividades comerciales que genera el ferrocarril produce en San Luis un lento proceso de crecimiento de la urbanización de esta zona tradicional de quintas.

El ferrocarril cumplía una importante función en el **transporte de cargas**. Según testimonios orales de Don Mario Quiroga Luco: traía a San Luis “*las novedades de la civilización*”, por ejemplo telas, cosméticos, puntillas, generalmente importado. También ingresaban herramientas de trabajo (hachas por ejemplo), hierro de

construcción; estas cargas demoraban menos tiempo que los transportes anteriores (carros y carretas) pero el flete era más caro. El tren se llevaba de San Luis “*la carga de la Pachamama*”: zapallos, lanas, cueros, ganado, pastos, a los centros urbanos donde podía ser comercializado o manufacturado.

La industria nacional de carretas vive la génesis de su final⁵, reducida paulatinamente a llevar carga hasta la punta de riel y prontamente reemplazada por carros más livianos.

Este primer período en la vida de la vieja estación de trenes nace con la esperanzada llegada del ferrocarril como empresa nacional y culmina con el triunfo de las estrategias inglesas por lograr el monopolio del tráfico férreo del litoral al Pacífico. Juárez Celman suscribe con Juan E. Clark un contrato de transferencia que fue aprobado por decreto del 21 de enero de 1887, constituyéndose el Gran Oeste Argentino; que hacia fines de 1907 queda bajo la administración del *de Buenos Aires al Pacífico* (B.A.P.).

A partir de la llegada del ferrocarril la zona comienza a conformarse como una zona de encrucijada de inmigrantes y criollos. Inmigrantes sobre todo italianos y sirio-libaneses que elegían el lugar por el movimiento comercial que ofrecía tanto el FFCC como las tropas de carros del interior y también por el asentamiento de empleados ferroviarios (criollos algunos e inmigrantes otros). Aledaño a estos sectores inmigrantes se establecieron otros sectores pobres que constituían la mano de obra barata del ferrocarril y de los negocios de ramos generales (changanines, peones), el servicio doméstico, vendedores ambulantes e indigentes y pordioseros. Estos sectores eran predominantemente criollos.

En este primer período el testimonio de descendientes de una familia tradicional italiana se constituye en un caso paradigmático de la articulación de actividades económicas que se concentraban en la zona:

La familia Cantisani se inscribe dentro de la segunda corriente inmigratoria europea en San Luis, donde en general el italiano llegaba por referencia de otros inmigrantes ya instalados en la provincia y contando con un considerable capital económico. Don Pascual Cantisani, llega a San Luis aproximadamente a fines de la década del '80 y se dedica en un comienzo al negocio de **ramos generales** y a la explotación de un **campo** de su propiedad de 10.000 ha. que se encontraba al Norte de la ciudad. El

⁵ Este proceso tuvo avances y retrocesos, producto de la resistencia de los sectores interesados y de los vaivenes de los costos de los fletes ferroviarios que en ocasiones reinstalaban el transporte de carretas.

personifica en sus prácticas productivas y comerciales la misma estructura de la zona donde se instala. Es muy interesante desentrañar el circuito productivo y comercial que se va tejiendo: el **almacén** abastecía al vecindario incipiente que se iba asentando alrededor de la instalación del ferrocarril, la compra de mercadería en grandes cantidades le permitía proveer a las familias que trabajaban en su propio campo de donde se extraía **leña** y se fabricaba **carbón** que trasladaba en su propia **tropa de carros** para abastecer al ferrocarril. La **tropa** entraba desde el camino del Norte por la actual Justo Daract para descargar en las planchadas del ferrocarril aledañas a su casa, asignadas a él.

Otra relación comercial con el ferrocarril la establecía su esposa. Según el testimonio de su nieto:

Tengo entendido que mi abuela cuando funcionaba la estación mandaba a algún personal de servicio con canastas y cosas así y hacían un servicio como de buffet cuando llegaba un tren, así de entre-casa , seguramente llevaban algún pastelito o algo así. Era un tren de carga y de pasajeros.(Raúl Yelpo, 70 años).

Parte del excedente de este circuito se invertía en **construcciones** en la zona, que don Pascual Cantisani hacía para sus hijos varones; inversión que partía de la producción de **ladrillos** en el campo. Dice su nieto:

Y también se hacían ladrillos para las construcciones, yo he visto en el campo todavía los hornos ... cuando volteamos una pared de la calle Chile encontramos un ladrillo que decía 1905 y que tenía unas iniciales.

Estas construcciones todavía se conservan con diferentes usos y modificaciones. Otra construcción que aún permanece en pie y ha tenido diferentes usos es un viejo hotel y pensión que pasó posteriormente a ser vivienda de la familia Abdala.

Los **hoteles** fueron construcciones infaltables en los aledaños de las estaciones de trenes, atendiendo a las necesidades de hospedaje del viajero. En la actual Justo Daract perdura aún una de estas construcciones de propiedad de la familia Abdala. No hemos podido encontrar información sobre el mismo, salvo que perteneció a una familia mendocina de apellido Posca. Los hermanos Abdala evocan así su casa natal:

Es importante hacer notar que cuando vino nuestra gente allí era un hotel. Era de Posca de la provincia de Mendoza...seguramente lo deben haber construido algunos años después de la llegada del FFCC... la estación del

FFCC se construyó en 1882...del ochenta al 1910 no son muchos años... mis padres llegaron en 1913.... La casa materna era un hotel: 19 habitaciones. Como se llamaba no me acuerdo, nunca me dijeron ni presté atención si me dijeron, cuando mi padre compró el hotel ya estaba construido... nuestra gente vino aquí, se hospedaron allí... se hospedaron en una piecita al lado de la cocina y después compraron y siguieron... así que esa era una construcción mucho mas vieja... ¡maravillosa, maravillosa!

Como ya dijimos, la estación de tren constituía una de las “entradas” a la ciudad y era el lugar desde donde todos los viajeros podían apreciarla. En la opinión pública, expresada en algunos de los periódicos de la época, aparece la preocupación por el embellecimiento de la zona : erradicación de ranchos de adobe y construcción de una plaza. Nace así la Plaza Colón frente a la fachada de la vieja estación (actual emplazamiento de la Terminal de Ómnibus). Esta constituía un espacio público de paseo, de “encrucijada” también de los sectores radicados en la zona, los pasajeros del tren y aquellos que iban atraídos por espectáculos populares.

Paseo de los pobres y clase media incipiente, descanso del viajero. Según don Quiroga Luco esta era la Plaza popular. Se la llamaba “la plaza de las pulgas”, aludiendo despectivamente a que era frecuentada por los sectores más pobres.

El nombre de Plaza de las pulgas contrastaba con la Plaza Pringles o paseo de las Flores a la que le decían “Plaza de las perlas y las mostacillas”, refiriéndose a los dos sectores sociales que la frecuentaban (clase alta e incipiente clase media). También recuerda don Américo Piscitelli:

La plaza no tenía alumbrado público... Había muchos árboles, muchos pimientos. Estaba cerrada con alambrado como también supo ser la Plaza Pringles,... cerrada con alambrado bajito así y cada tanto a media cuadra tenía un molinete y por ahí pasaba la gente.La gente que venía a esta plaza era más humilde que la que iba a la plaza Pringles, era una plaza de barriada. Le decían la plaza de las pulgas, injustamente, injustamente, porque venía gente más humilde.

4.2.Segundo Periodo : 1908 – alrededor de 1930.

4.2.1. El traslado de la Estación.

Aparentemente alrededor de 1908, la vieja estación de trenes deja de usarse como tal. ¿Cuáles fueron las razones que llevaron a dejar de usar una construcción que todavía tenía muchos años de vida útil? Existen diferentes versiones sobre el traslado de la estación.

Según el periodista Mario Otero:

La vieja estación, demolida en 1966, después de décadas de servir de vivienda a numerosas familias, dejó de usarse mucho antes de que concluyera la vida útil de la edificación por su ubicación inconveniente. En efecto, los trenes, lanzados desde La Cumbre, tenían dificultad para frenar en ese terreno con pendiente hacia el Oeste.

Esta fue la razón principal para la mudanza al nuevo emplazamiento (con orientación Sur-Norte) y otro trazado para las vías por la ciudad, que incluían un ramal de escape para cuando el convoy tomaba demasiada velocidad en la bajada. En tales circunstancias, los trenes eran desviados hacia el norte. Las vías, en parábola, recorrían parte de lo que actualmente son los barrios de Jubilados y Las Américas, para volver hacia el Este y detenerse en las cercanías del Hipódromo.⁶

La segunda versión es de Don Mario Quiroga Luco, según él el tren en la primera estación tenía problemas no para frenar sino para seguir viaje, ya que construyeron un dispositivo que preveía compensar el declive Este-Oeste del terreno. Don Quiroga Luco cuenta una historia en la que participaron su padre y su abuelo: según este testimonio había en las clases altas de la ciudad⁷ mucho descontento con la administración que desarrollaban los ingleses en el Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico. Algunos de los intereses lesionados era: a) Los bajos sueldos que se les pagaba a los pocos criollos que allí trabajaban. b) En San Luis la administración inglesa no cumplía con la franquicia que existía al transporte de cueros, ganado, maíz y pasto. c) Desde el tren vaciaban los hornos de las locomotoras, tiraban el carbón encendido a los campos y provocaban incendios. Este malestar provoca que un grupo de vecinos⁸ se organice para realizar una protesta. Se reunían en el Bar Victoria y en el Club Social. Allí deciden quemar la vieja Estación de Trenes. Don Víctor Guñazú le avisa al Juez Federal, Don Valentín Luco y parece ser que éste le

⁶ Otero, Mario: (1999) "Las calles del Ferrocarril". Revista Cima. Pag. 26.

⁷ Según su testimonio ... fue una protesta no de pueblo sino de oligarquía

⁸ Entre quienes estaban: Modesto Quiroga, Juan T. Zabala, Alberto Quiroga, Deoclesio Pérez-hacendado- y Víctor Páez.

responde: *Cuando se vayan me avisan y yo llego dos horas después cuando ya esté quemado.* Se fueron en sulky y quemaron la vieja estación. El juez llegó como lo había prometido, mostrándose sorprendido, y a pesar de que hubo denuncias personales contra quienes provocaron el incendio, el juez no los juzgó y ordenó el traslado de la estación de “donde molestaba” y obligó a la empresa inglesa a la construcción de un edificio nuevo.

Otros testimonios y documentación oficial respaldan la primera versión:

...resulta que del Puente Blanco para acá la pendiente de bajada es muy pronunciada, entonces como los ferrocarriles de acá no estaban tan adelantados en la cuestión de frenaje,... lo que pasaba es que los trenes del Chorrillo para acá agarraban una velocidad muy grande.... No frenaba en la estación. Había trenes que se alzaban, que se dice, unos que la máquina no era posible de detenerlos entonces, después se fueron modificando... se iban para Balde. ¡Allá iban a parar! No podían parar en la estación, no, no algunos han pasado de largo..... ...Todo eso ha influido porque los trenes se alzaban mucho, la pendiente era muy grande. La diferencia no me acuerdo cuánto es, pero es mucha. Es mucha la diferencia que hay desde Donovan a San Luis y hasta Balde. Ese fue el motivo. (Américo Piscitelli. Maquinista)

Efectivamente, en el Boletín Oficial de la República Argentina del 30 de julio de 1902⁹, se autoriza a la Empresa Gran Oeste Argentino para construir una nueva estación y se aprueban los planos presentados por la empresa y su ubicación en la ciudad. En los considerandos del decreto se detallan las razones técnicas por las que se solicita el traslado que confirman las versiones de los inconvenientes topográficos del terreno:

⁹ Boletín Oficial de la Nación nro. 2655. Centro de Estudios Históricos Ferroviarios. Libro 1803.

.....*Considerando que el emplazamiento actual de la Estación de San Luis es en extremo peligroso, pues además de que el cuadro de la misma, de 500 m. de longitud está en pendiente 3,64 por mil, es seguido inmediatamente antes y después por pendientes de 10,20 y 11,50 por mil, circunstancia que puede llegar ha que el menor descuido en el personal encargado de efectuar las maniobras ocasione graves accidentes en la estación y en los trenes en marcha....*

.....
El Presidente de la República

DECRETA:

Art.1: Autorízase a la Empresa del Ferrocarril Gran Oeste Argentino para construir una Nueva Estación en la ciudad de San Luis en substitución de la actual en la forma que se determina en los planos adjuntos, que al efecto quedan aprobados.

Art.2: Diríjase al H. Congreso, recabando la sanción de una Ley que declare de utilidad pública, a los efectos de la expropiación, los terrenos que fueren necesarios a la empresa referida para las obras proyectadas.

Art.3: Comuníquese, publíquese, dése al registro nacional y vuelva a Vías de Comunicación a sus efectos.

Roca.

Emilio Civit

La versión de don Mario Quiroga Luco se refiere a otro suceso ligado a conflictos de sectores de la sociedad puntana con la empresa inglesa, conflicto que se materializa en 1910 en la nueva Estación de Trenes, que detallamos a continuación.

A fines de 1901 ya la Empresa Gran Oeste Argentino comienza la compra de terrenos al Oeste de la ciudad para el emplazamiento de una nueva estación.

Tomando como fuente documentación archivada en Dirección de Geodesia y Catastro de la provincia, en 1901 se realizan seis ventas de terrenos por parte de vecinos de la zona a la empresa. El primer contrato de compra-venta inscripto data del 28 de septiembre y fue celebrado por Doña Domitila Zorrilla San Martín de Bettamelo y su esposo Don Godofredo Bettamelo y el G.O.A. representado por su administrador Sr. Villalonga. A partir de esa fecha se registran sucesivos contratos que certifican la venta de terrenos de vecinos tales como: Don Mateo Peñiñore (28 de octubre), Don Pascual Cantisani (3 de noviembre), Sr. González (18 de noviembre), Don Francisco Domeniconi (23 de diciembre), siendo el Dr. Benigno

Rodríguez Jurado el representante de la empresa para la compra.¹⁰ La compra-venta y en algunos casos la cesión gratuita, se retoma en el período 1906-1908.

El uso para cargas, de esta Nueva Estación, habría sido habilitado el 16 de noviembre 1907 y para pasajeros, encomiendas y telégrafo el 23 de marzo de 1908¹¹.

Esta habilitación fue duramente criticada por la prensa local, aún antes de su concreción, tal como lo testimonia el Diario La Reforma del 15 de junio de 1907 y del 21 de marzo de 1908:

LA NUEVA Y VIEJA ESTACIÓN

Como lo anunciamos en el número anterior, al dar cuenta de la alarma que ha causado en este pueblo la pretensión de cambiar definitivamente la estación del Gran Oeste a los galpones provisorios instalados en el terreno destinado para la nueva estación, galpones inadecuados bajo todo punto de vista para el objeto a que se le destina. Un núcleo de vecinos y comerciantes han elevado al Ministro Nacional de Obras Públicas la solicitud que ha pedido de los autores de la iniciativa publicamos a continuación, por lo que se solicita se suspenda el cambio de oficinas y demás servicios, hasta que la empresa no haya ejecutado los trabajos de la nueva estación, tal cual ha de ser en definitiva.

He aquí la solicitud.

A su excelencia el Sr. Ministro de Obras Públicas de La Nación Bs. As.

En uso del derecho de petición, los abajo firmantes vecinos de San Luis a S. E. respetuosamente expresamos.

Que la empresa Ferrocarril Gran Oeste Argentino ha mudado su estación en esta ciudad en un lugar más apropiado, por lo que esta población se felicita por la esperanza de que en la nueva se construirá un edificio para pasajeros que se reunirá mayores comodidades que las escasa que aparece el que existe en la estación vieja.

¹⁰ Dirección de Geodesia y Catastro de la Provincia de San Luis. Legajo correspondiente a Parcela nro. 6, Sección 4, Manzana 40. En el mismo año se consigna otra venta con fecha 7 de noviembre, de la misma no se puede leer el propietario.

¹¹ Fuente: 1.- Fundación Museo Ferroviario. Capital Federal.

2.- Archivo Histórico de la Provincia de San Luis. Diario La Reforma, 21 y 25 de marzo de 1908.

Que las legítimas esperanzas han quedado defraudadas, no tan solo por no haberse mejorado las comodidades del pueblo, sino que la empresa ha tenido la osadía de construir para el uso de pasajeros, un techo de zinc , desprovisto absolutamente de paredes y expuesto por lo tanto, a todos los vientos y a toda intemperie.

La ubicación de San Luis con relación a Bs. As. y Mendoza, hace que los trenes de pasajeros pasen por esta; siempre a altas horas de la noche y los trenes llegan generalmente con una, dos y hasta cuatro horas de atraso, por lo que es fácil darse cuenta de los serios perjuicios que esas largas esperas causan a la salud de los pasajeros debajo de un techo sin protección ninguna, dadas las incidencias de nuestro clima y de los reinantes vientos helados de invierno.

Por lo tanto suplicamos a V. E que no permita a esta empresa el traslado de la oficina de pasajeros de la vieja a la nueva estación, hasta que no haya construido un edificio con las comodidades necesarias y haga desaparecer este techo provisorio que constituye una imperdonable ofensa a la de seres humanos.¹²

“Cambio de estación”

“El lunes próximo será librado al servicio público el tinglado que para servicio de pasajeros y encomienda ha hecho construir el FFCC. y que se ha dado en llamar “Estación nueva”. El tal tinglado no tiene de estación ni el nombre y es de sentir que la Inspección Nacional de FFCC., autorice a la empresa al librarla al servicio de pasajeros, sólo porque existe la promesa de construir el edificio. Del dicho al hecho, va un gran trecho por lo que suponiendo que se empezara desde ya la construcción del edificio, cosa que no se hará, tendremos que sufrir las inclemencias del viento y la lluvia, puesto que en tal tinglado no hay ni un triste vagón que sirva de sala de espera”

Aparentemente el G.O.A. priorizó la inversión en infraestructura ligada al transporte de carga, relegando la construcción de instalaciones para el servicio de pasajeros.

¹² Fuente: Archivo Histórico. Recopilación: Sra. Elida Barboza de Fredrikson

Siguiendo a Jorge Waddell En julio de 1907 el Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico se hizo cargo de la explotación de las líneas del GOA. Enseguida tuvo que hacer frente a las críticas por la inconveniente estación provisoria, razón por la que en 1908 desechó el proyecto de estación formulado por el GOA y diseñó un nuevo edificio monumental que comenzó a construir de inmediato. Sin embargo, la construcción tuvo contratiempos, y en 1909 se paralizó la obra (Waddell; 2006:12)

Este improvisado “tinglado”, que se ganó el apelativo popular de “gallinero”, gestó sentimientos de indignación en los sectores altos de la sociedad puntana que se expresaban a través de la prensa.

Así, La Reforma del 14 de agosto de 1909¹³ denuncia que desde la habilitación provisoria de las precarias instalaciones que obraban como “estación”, la empresa se había comprometido a construir en seis meses el edificio definitivo y no lo concretó . Describen la estrategia de incumplimiento de la empresa diciendo: *Empezó estas con todos los elementos necesarios para hacer que efectivamente la palabra del Señor Administrador General se cumpliría. ¡Vana Quimera! De los cuarenta o cincuenta obreros que había en su principio quedaron reducidos muy pronto a la mitad mermándose todos los días, hasta que durante una larga temporada trabajaran dos albañiles y un peón, los indispensables para hacer la parada. Era ello sin duda, una prueba que hacía la empresa de la mansedumbre de los puntanos, porque una vez convencida de ellos, pues, nadie levantó la voz para protestar por completo los trabajos hasta la fecha que nadie mueve allí un ladrillo. Que las obras se encuentran completamente paralizadas hace ya más de ocho meses.*

La crítica no solo se refiere a la falta de una construcción digna, a la falta de iluminación, al mal trato de las encomiendas y *la gran cantidad de ratones que hay allí, los que se cruzan en todas direcciones.*

Las críticas no sólo se dirigen a la administración inglesa sino también a la Dirección General de Ferrocarriles, que era el ente regulador del Estado, por su complacencia con la empresa.

Este malestar culmina con el hecho recordado por Don Mario Quiroga Luco: la quema de la improvisada estación.

¹³ Fuente: Archivo Histórico. Recopilación: Sra. Elida Barboza de Fredrikson

El Heraldo del 1ero. de junio de 1910¹⁴, se hace eco del incidente de la siguiente manera:

“Anoche, 1:40 de la mañana la Estación de San Luis ardía que era un contento.”

No quiere decir que aplaudimos el hecho, si es que ha sido intencional como suponemos, pero al fin, es un remedio heroico que fatalmente tenía que aplicarse dado la pésima voluntad que nos tenía la empresa y dado su criminalidad indolencia para con este pueblo. A la hora indicada dícese que un grupo de pueblo de 80 a 100 jóvenes y muchachos despertaron el personal con el rumor de sus grandes voceríos.

Todas los... tablados de la estación ardían (...) los gritos:”¡¡nadie apague, nada de auxilio, queremos estaciones, no gallineros!!”

El pueblo se aglomeraba y palmoteaba como si se tratara de una noche de San Juan. ¿Qué significaba? El fuego consumía esos galpones, donde tantas bronquitis, se han tomado los pasajeros.

La Cía. Meca, ha perdido todo su equipaje, decorado, traje, etc.

Todo el mundo cree que el incendio ha sido por una pueblada, y todo el mundo está contento del hecho porque tal estación era una vergüenza.

Con soles terribles de verano, como las crudezas del invierno, el pasajero lo soportaba al aire libre.

Se venía desde hace 4 años reclamando en todos los tonos de esta ignominia –y no se hacía caso-. Fatalmente tenía que producirse el hecho. No se aplaude, lo que no es correcto, lo que está penado por nuestro código, pero hay circunstancias, que atenúan y justifican procedimientos extremos.

No hay pues más gallineros en San Luis- y la empresa tendrá que hacer una estación decente- parece que se ha ordenado que en el Inter., se traslade a la vieja estación, de donde saldrán los trenes de pasajeros.”

En primera instancia la versión oral y la versión periodística hacen referencia al mismo acontecimiento pero es notable la discrepancia en cuanto a la magnitud y a los protagonistas del incendio. Don Quiroga Luco habla de (...) *una protesta no de pueblo sino de oligarquía*, protagonizada por pocos jóvenes de las familias

¹⁴ Fuente: Archivo Histórico. Recopilación: Prof. María Inés Tarditti.

tradicionales de San Luis. Mientras que el periódico habla de una *pueblada... de 80 a 100 jóvenes*. Esta discrepancia podría interpretarse de distintas maneras: por una parte podría ser que el recuerdo de Don Quiroga Luco esté nutrido por la versión confidencial de algunos de los protagonistas claves de este hecho (su padre y su abuelo) y que el periódico, a sabiendas de los hechos, presentara la noticia con grandilocuencia y dándole un carácter popular, para impactar en la opinión pública y ante la empresa. Otra posibilidad es que los pocos jóvenes que menciona Don Quiroga Luco hayan sido los autores materiales del incendio y que a partir del hecho consumado se aglutinara un grupo significativo de vecinos. Otra explicación podría ser que el olvido produjo distorsiones y cambió el sentido en el recuerdo del relato familiar.

Los conflictos de intereses entre las necesidades de la población, la alianza entre el Gobierno y la Empresa y las especulaciones económicas de esta última, se profundizan: El Diario local "El Herald" del día 9 de junio denuncia (...) *se nos informa que la empresa tomará sus represalias con los puntanos con el motivo de la quema que se hizo de su gallinero. ¡Alerta pueblo!* La quema y las posibles represalias por parte de los ingleses alientan a "la juventud" a organizarse. Se propone la realización de un mitin para generar estrategias de protesta. Los Diarios El Herald y La Reforma desde el día 9 de junio en adelante, anuncian la organización del mismo y convocan al pueblo puntano a acompañar activamente los reclamos de los jóvenes. Reclamos que se centran en la necesidad de contar con una Estación digna y no con *un gallinero*, pero que a la vez incluyen la denuncia de los abusos de la Empresa de FFCC, que se ha enriquecido con el precio de los fletes, maltrata la mercadería, se retrasa en la entrega de la misma y no respeta las normas establecidas por Ley. Con fecha del 15 y 16 de Junio de 1910 ambos diarios publican las represalias de la Empresa hacia la ciudadanía puntana.... *Todas las noches se sienten disparos de armas haciendo resonar el espacio. ¿Qué es? La estación. La empresa de los ingleses, custodiada por tropas de línea. ¡Oh popularidad!*¹⁵ Mientras que la Reforma, el 16 del mismo mes, anuncia que la Empresa ha ordenado al (...) *jefe del batallón 16 de infantería que (...) vigile los intereses de la empresa ferroviaria extranjera (...) así se obliga a los pueblos a dictar resoluciones extremas como la que redujo a cenizas la pocilga (...) que servía de*

¹⁵ El Herald, 15 de junio de 1910.

estación. Ni las bayonetas lograrán acabar momentáneamente los lamentos de todo un pueblo agraviado (...) no son estos los procedimientos (...)

La indignación aumenta por la complicidad del Gobierno provincial con la Empresa, que intenta impedir por todos los medios la protesta popular. El Herald del 23 de junio dice... *Es evidente también que al gobierno puntano no le importa un comino preocuparse de la cosa pública y todo lo que ha hecho es dirigir telegramas adulatorios al gobierno y a la Dirección General de FFCC., pero esto no obstará para que el público defendiendo sus intereses haga algo por su propio bien. Ya están descargando en la estación, otro galponcito de madera (...)*

Finalmente, el 24 de Junio de 1910 se reúne un grupo de jóvenes en el bar Victoria, donde se designa una comisión¹⁶ que tendrá a su cargo la organización del “Gran Mitin” de protesta contra los abusos y desmanes de la empresa del FFCC al Pacífico(...)¹⁷ y se fija como fecha para la realización del mismo el Domingo 3 de Agosto en un horario que “oportunamente se designará”. En este tiempo se elevan diversas notas de protesta a la Empresa B.A.P. por la paralización de las obras. No tenemos documentación de que “el mitin” efectivamente se haya realizado.

Todo este movimiento popular dio sus frutos. No podemos aún precisar la fecha en que se termina la obra de la Nueva Estación. Testimonios de la época dan cuenta de que a principios de 1911 aún estaba en construcción:

El día once de Enero de 1911, salimos tres empleados desde Buenos Aires. El tren salía de la estación Retiro Central, porque el F. C. Pacífico no había construido el galpón provisorio que aún es su terminal. Un viaje largo era entonces, pues demoraba de Buenos Aires a Mercedes unas veinte horas. En Mercedes quedaron mis compañeros y al día siguiente, ya 13 de Enero, en plena siesta y con un viento Norte que la hacía aún más fuerte llegué a San Luis. La estación era una casilla.¹⁸

Probablemente hacia fines de 1911 la Nueva Estación ya había sido construida, aunque no en su totalidad. A partir de Febrero de 1912 nuevos reclamos se suceden: la necesidad de una mejor iluminación de todo el sector, la construcción de

¹⁶ La misma quedó integrada por: Presidente: Dr. Modesto Quiroga; Vice- Presidente: Sr. Juan Zavala, Secretario: Deoclesio Perez; Vocal: Favier Domínguez; Alfredo Sandmuyer; José Romanella (hijo); Víctor Páez; A. Mosca; Fernández Urritia.

¹⁷ Diario “la Reforma” del 25 de Junio de 1910.

¹⁸ Sécúli, Ernesto: “San Luis, 40 años atrás”. Revista archivada en la Biblioteca de Empleados del Banco Provincia de San Luis.

un estacionamiento adecuado para los carruajes, la impuntualidad en la llegada de los trenes, la falta de una sala de espera, de bancos, un bar y... por la demora en la inauguración del “nuevo edificio”.

Irónicamente La Reforma del 10 de Febrero de 1912 cuestiona la negligencia de la Empresa de FFCC diciendo:

(...) Y es muy posible que sea esa la causa; la falta de medios. Porque son tan bajas las tarifas que cobra para el transporte de cargas, tan insignificantes los precios de los boletos de pasajeros, tan poco movimiento de la línea, tan poco los dividendos, que puede ofrecer a sus accionistas, que se ve, por la fuerza de las circunstancias, a efectuar grandes economías, empezando por no proveer de bancos a la estación de San Luis.

¿No habrá alguna sociedad de beneficencia que se apiade de ella?...

Finalmente la nueva estación queda librada al servicio de pasajeros y encomiendas el 15 de abril de 1912.

Según Expediente Nro. : 03613 P/908.

"Ministerio de Obras Públicas. Dirección General de Ferrocarriles"

Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico. Edificio de pasajeros de la estación San Luis.

Abril 15 de 1912

“Visto de nuevo este expediente en el que la empresa del Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico solicita autorización para librar al servicio público su nueva estación San Luis, y considerando que las obras han sido terminadas dentro del plazo fijado por Resolución de fecha 29 de Diciembre próximo pasado y ejecutadas de acuerdo a los planos aprobados, se resuelve autorizar a la empresa del Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico a que libere al servicio público la obra de referencia.

Comuníquese, tómesese razón y archívese”.

(Firma, aparentemente ya que no es muy legible :) A. GIOVACCINI

4.2.2. Un lugar de mucho movimiento.... aún sin estación de trenes.

Volvamos a la zona de la Vieja Estación.

Alrededor de 1908, dejó de contar con uno de los elementos que le daban ese movimiento: la parada de los trenes. La hipótesis de que fue nuevamente habilitada por un intervalo corto de tiempo con motivo de la quema del “tinglado” en el nuevo predio, quizá fue solamente una expresión de deseo del periodismo, ya que no se cuenta con testimonios o documentación al respecto.

Sin embargo el lugar siguió constituyendo un punto de intercambio comercial importante, dado por la urbanización que produjo el ferrocarril como por la afluencia de carros que siguió siendo continua hasta mediados del siglo XX.

Este movimiento comercial es digno de destacar porque resulta característico del lugar y está muy presente en la memoria de los entrevistados.

Don D’Amico, hijo de italianos, quien heredó de su padre el oficio de peluquero evoca:

Mi papá trabajaba en el centro, cerca del mercado, después se vino acá (...) antes la gente venía ubicándose en los puntos para trabajar. Tenían visión para trabajar, para hacer las cosas. Él sabía que por acá entraba toda la gente de campo y estaban los corralones. Conocía a mucha gente. Había veces que solía atender hasta las dos o tres de la mañana aunque no había esta luz, solo un foquito. Entonces esa gente venía como a las 7 u 8 de la mañana con la fresca y le decían: “-Buen día, más tarde venimos a que nos corte el pelo”. Y caían de 7, 8 o 9 a cortarse el pelo. Venían dos o tres por carreta y a toda esa gente le cortaba el pelo mi papá. Algunos pagaban y otros no. Pagaban con plata luego que iban a entregar la carga a la báscula, al otro día venían y le pagaban a mi papá. Algunos amigos conocidos le dejaban carbón, vizcachas, chivos (60 años)

Los carreros, así como algunos de los dueños de las tropas, eran criollos que traían básicamente leña y carbón. Se comercializaba en el ferrocarril, en los corralones y en los almacenes de ramos generales de la zona en manos de los inmigrantes. Con algunos de estos almacenes el intercambio se producía a través del sistema de trueque. El carrero compraba ropa, alimentos, herramientas de trabajo y “los vicios” (yerba y tabaco).

Don Américo Piscitelli, desde la vereda de su casa, describe esta situación:

Donde están todos esos montes que se ven en la esquina... era una playa de carros. El trabajaba con los carreros... Ahí dejaban toda la carga, ahí chupaban, ahí comían, ahí dormían, y cuando ya no tenían nada, se iban a la casa. Llegaban a la casa con un poco de azúcar, un kilogramo de pan habrán llevado, alguna cosa... Y este hombre les compraba leña, les compraba carbón... En ese tiempo se llevaban bolsas de azúcar, bolsas de harina que no costaban nada... Los carreros se llevaban harina, azúcar, maíz, alpargatas, llevaban ropa... en fin, aceite... toda mercadería de una casa de familia. Los corralones acumulaban de todo, cueros, eran depósitos, y después salían a vender los cueros a otro lado, a los negocios del centro... ellos compraban acá y después revendían allá. Si acá pagaba un cuero, un supe 50 centavos, ellos lo vendían por 1,20. Los carreros no pasaban la Avenida España.

Por su parte María Abdala, hija de inmigrantes sirio-libaneses propietarios de un almacén de ramos generales, recuerda de su infancia:

La clientela nuestra eran los carreros que venían del campo y gente de acá. Llegaban (los carreros) como a la una o dos de la mañana... mi mamá se tenía que levantar a abrir a atenderlos, a darles la comida... Me acuerdo de los carreritos que venían al negocio a comprar y llevaban mercadería. La leña se usaba para muchas cosas: la cocina económica, todo era con leña... todo era a base de leña...

La ausencia del tránsito de pasajeros transforma el uso y función de algunos espacios públicos. La Plaza Colón se va transformando en una cancha de fútbol. Según Liberato Tobares alrededor de 1924 la Plaza ya era la Cancha Colón. Don D'Amico, actual peluquero del vecindario recuerda:

La cancha Colón estaba entre Rivadavia y Avda. España. Bien en la esquina donde está la esquina de la terminal, justo ahí estaba la cancha Colón. Estaba rodeada por paredes grandes, ladrillos, pimientos grandes. La entrada principal era por la esquina de Rivadavia. Eso sí, los muchachitos de antes nos acordamos porque entrábamos por cualquier otra parte(...) Cancha, cancha no era, como ahora pero tenía su tribuna, estaba toda rodeada con alambre. Había mucho entusiasmo, estaba el club deportivo Estudiantes, Huracán, Juventud, Victoria, Pringles. Jugábamos. Se jugaba de mucho corazón. Se siente mucha nostalgia.

El predio del ferrocarril, va perdiendo paulatinamente la dinámica de la actividad ferroviaria y a la par cobra otro uso y otra vida para la infancia del barrio. El vivo recuerdo de María Abdala testimonia esta metamorfosis:

Me acuerdo que jugábamos. ¡¡Sabe como jugábamos!! (...) ¡Ay, no se imagina! Tomábamos la zorra por cuenta nuestra (...) cuando quedaba desocupadita la zorra jugábamos todos y hacíamos de todo, de todo, íbamos a jugar. Además mis hermanos varones eran mas chicos que yo -éramos tres mujeres y después tres varones-. Nosotros tomábamos las vías del FFCC y la acequia esa que corre acá nos llevaba hasta los sauces que están mas o menos a una cuadrita, nada mas de lo que es el Puente Blanco. Y nosotros nos íbamos a desayunar con las amigas mías, las chicas Flores de enfrente. Pasaban los linyeras y nosotros no les teníamos miedo ¡a nada!. Esa era la vida que teníamos (...) cuando íbamos a jugar la estación estaba abierta, era campo...los vagones estaban siempre sobre las vías.

Después levantaron todo. Cuando abrieron la calle ya estaban levantando las cosas (...) lo que recuerdo es que en aquel momento en que levantaron las vías yo estaba aprendiendo a andar en bicicleta. Así que yo en este momento -tengo 80- yo tengo que haber tenido en ese momento 10 años, 12 años. Yo soy del '19, así que unos 10 años más.

(...) cuando la cortaron (refiriéndose al paso del tren por las vías del barrio) era una bajada tan hermosa (...) que me puse en las vías y me fui con bicicleta y todo y me sostuvo el zaguán de mi casa y tengo dos hermosos tajos en las rodillas de ese golpe ¡Nunca mas usé una bicicleta!

4.3. Tercer período: 1930 - noviembre de 1966

La envergadura del presente trabajo no nos permite profundizar en este período. Nos limitamos a referirnos a la inscripción que esta época ha dejado en la memoria colectiva.

Ese tercer período está significado como lugar de vivienda, de paso, de abandono. A pesar de que ya era una vivienda popular y colectiva no pierde su identidad original y reaparece en el recuerdo con el nombre de “estación” aún entre quienes la habitaron.

...La estación quedó en desuso y la empezó a usar gente pobre que venía y se adueñaba, le hacían fuego adentro, la rompieron, se robaban los vidrios, se robaban las puertas, las ventanas, como ahora.. (A. Piscitelli)

Después pasó a ser, digamos, un conventillo. Pero le puedo asegurar que hay gente profesionales, médicos, doctoras ... que sus padres han vivido ahí... no era gente abandonada, tenían sus buenas costumbres digamos. (E. Flores)

De la Almirante Brown para la España sabía pasar una de guardapolvo blanco, siempre me acuerdo, esa debía haber sido enfermera del psiquiátrico, estaba el psiquiátrico ahí... y esa señora pasaba y pasaban los policías de la segunda que estaba en la Justo Daract y después se llenó de gitanos. Había carpas por todo el andén, donde es la terminal todo se llenó de gitanos. (Señora de Pereira refiriéndose a cuando vivía con su familia en la Estación. 1951 - 1953)

La demolición reaviva el mito de la calidad inglesa, ocultando otra vez la historia nacional de la construcción:

(...) el trabajo de demolición lo hacía la policía y habrá sido entre el año 68/69, no recuerdo exactamente el año. Yo tomé unas fotos con una máquina casera desde acá de casa. Todos los vecinos estaban reunidos mirando. La policía nos corría porque iba a volar el edificio en mil pedazos por la carga de dinamita que le pusieron, pero en cada lugar de carga hizo apenas un agujero de 50 cm. de diámetro. Es clara la magnitud de estos edificios que habían sido hechos en la época de los ingleses. (J. Castillo).

También vivifica la nostalgia y el sentimiento presente ante la pérdida irremediable de un retazo de pasado que estaba allí y dejó de estar. Pasó de la materialidad a la memoria como único soporte de su existencia. Nostalgia, impotencia, intuición de que algo importante moría: *“No están demoliendo la estación están matando la historia”*, sentenció una madre vecina a su hija al oír la explosión.

Para los vecinos entrevistados, preservar este referente de tal modo que pueda ser interrogado, hubiera sido una manera de dar continuidad a los procesos histórico-sociales en los que se inscribe su historia individual y la del barrio.

TESTIMONIOS ORALES:

Todos los testimonios fueron recogidos en el período 2000-2001.

Don Mario Quiroga Luco (85 años) Prof. de filosofía, con extensa labor docente. Emparentado con muchas de las familias tradicionales de San Luis.

Américo Piscitelli: jubilado ferroviario, vecino de la zona, nacido el 30 de octubre de 1908.

Carmelo Sindoni: (85 años) nacido el 4 de enero de 1915. Peluquero, vecino de la zona de la vieja estación.

Raúl Yelpo: (70 años) nieto de don Pascual Cantisani, uno de los primeros vecinos de la zona que construye su casa y la de sus hijos frente a la Plaza Colón y al FFCC.

María y Eduardo Abdala (80 y 76 años aproximadamente) vecinos y comerciantes de la zona. Vivieron su infancia y juventud en el viejo Hotel de los Posca, comprado por sus padres para residencia familiar, hoy depósito de la firma Abdala.

Jerónimo Castillo: vecino de la calle Alte. Brown desde 1965. Testigo de la demolición del edificio de la estación. Habitante de una casa ferroviaria.

D'Amico (60 años): hijo de italianos, peluquero, vecino de la calle Justo Daract.

Matrimonio Pereira: familia que vivió en la Estación entre 1951 y 1953.

Juan Eduardo Flores (46 años) vecino del barrio. Ejército de los Andes y Justo Daract.

BIBLIOGRAFIA:

“El Oasis”. “La Reforma”. “El Heraldó”. Periódicos publicados en la ciudad de San Luis. Ejemplares consultados: período 1880 – 1912. Archivo Histórico de la Provincia de San Luis.

Boletín Oficial de la Nación. Archivo Centro de Estudios Históricos Ferroviarios. Museo Ferroviario. Buenos Aires

Follari (1995) *El noventa en San Luis*. Ediciones ciudad argentina. Buenos Aires.

Gutiérrez, R. (1992): *Arquitectura en iberoamérica*. Ediciones Cátedra.

López, Mario Justo (1994): *Historia de los ferrocarriles nacionales. 1866-1886*. Ed. Lumiere. Buenos Aires.

Otero, Mario: (1999) *Las calles del Ferrocarril*. Revista Cima.

Scalabrini Ortiz, Raúl (1995) *Historia de los ferrocarriles argentinos*. Ed. Plus Ultra. Buenos Aires.

Tartarini, Jorge (2001): *Arquitectura Ferroviaria*. Ed. Del Arco Iris. Colihue. Buenos Aires.

Tello Cornejo, Edmundo (2001) *Los ferrocarriles en la Provincia de San Luis*. Comunicaciones de la I Jornadas de Historia de la Pcia. De San Luis. Junta de Historia de San Luis.

WADDELL, Jorge (2006) *Las estaciones de San Luis*. Revista "Todo trenes". Año 7 Nro. 42. Julio-Agosto 2006. Pag. 8-12