

CURSO SOBRE PATRIMONIO HISTORICO DE 9 DE JULIO 29/10/2022

CLASE 8: PATRIMONIO CULTURAL TANGIBLE: PATRIMONIO FERROVIARIO EXPOSITORA. GLORIA TAPIA

FERROCARRIL DE TROCHA ANCHA EL FERROCARRIL OESTE

En 1853, más de 30 destacados ciudadanos se reunieron y propusieron la formación de una sociedad para construir y explotar un ferrocarril de Buenos Aires. El Ferrocarril Oeste de Buenos Aires, fue concesionado el 9 de enero de 1854 y se sella el 25 de febrero de 1854, siendo gobernador Pastor Obligado, por la Sala de Representantes que sancionó una ley por la cual autorizó al poder ejecutivo a conceder el privilegio para la construcción de un ferrocarril al oeste de 24.000 varas de extensión. El camino sería de primera clase y los trenes arrastrados por locomotora a vapor. La empresa fue: la Sociedad Camino de Hierro de Buenos Aires e inaugurado el 20 de agosto de 1857, poniéndose en marcha también, la primera red telegráfica del país con el objeto de ayudar al servicio ferroviario. Fue el primero construido en territorio argentino y el

iniciador de la red. En los años siguientes, con un ancho de vía de 1635mm la construcción del primer camino de hierro debió enfrentarse al paisaje de la llanura pampeana: las nivelaciones, el terraplenamiento, el zanjeado y los puentes debieron dimensionarse y efectuarse.

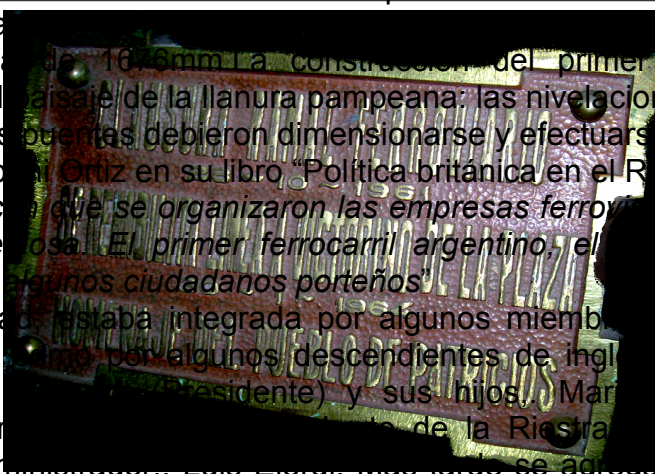
Según Scalabrini Ortiz en su libro "Política británica en el Río de La Plata":

"La técnica con que se organizaron las empresas ferroviarias es variada, y, en cierta manera, ingeniosa. El primer ferrocarril argentino, el C. Oeste, lo financiaron y construyeron algunos ciudadanos porteños"

Dicha sociedad estaba integrada por algunos miembros de familias burguesas de nuestro país, como por algunos descendientes de ingleses. Ellos eran entre otros: Felipe Jaime (presidente) y sus hijos, Mariano Miró, Manuel José de Guerrico, Bernardino de la Riestra, Adolfo Van Praet y Daniel Gowland. Administrador: Luis Eizola. Más tarde se agregan Esteban Ramos, R y V, Basavilbaso, Francisco Balbín, Si bien la propuesta de su construcción fue realizada por un grupo de particulares agrupados en la "**Sociedad Camino de Hierro del Ferrocarril Oeste**" (25/2/1854-26/12/1862) el financiamiento fue realizado gracias al importante aporte del Estado de Buenos Aires (un millón de pesos más otros 6 millones para su prolongación), que en aquel entonces formaba un estado separado de la Confederación Argentina.

El desarrollo de la red ferroviaria en Argentina no respondió a una estrategia de planificación.

El 24 de octubre de 1862, se dictó la ley que autorizaba la compra de las acciones particulares, por un préstamo del Banco Provincia en la suma de 40 millones de pesos m/c., **quedando a cargo del Estado provincial la propiedad (el 26/12)** y funcionamiento del mismo a partir del **1º de enero de 1863**, el que fue administrado por unacomisión de ciudadanos presidido por varios



Invitación inauguración FFCCO.1857
Fuente Archivo Gral.de la Nación

años por don Mariano J. Haedo (1 presidente y 6 vocales) autorizándose a continuar las vías hasta Mercedes .

En **1863** la provincia se convirtió en única dueña del ferrocarril: sociedad estatal Ferrocarril al Oeste de Buenos. Por decreto del 26/12/1862, el Estado provincial entra en posesión del F.C. Oeste. La red de ferrocarriles respondió al modelo agroexportador imperante hasta los años 30. Las vías férreas al comunicar las principales y extensas regiones, ya no podrían favorecer el levantamiento de los caudillos contra los gobiernos provincial y nacional, resultando además un principio de solución para la conquista del desierto.

Fines políticos y de integración territorial, progreso, paz interior, conquista de nuevas tierras para la producción, arribo al interior de inmigraciones europeos, son expresiones del papel asignado a los ferrocarriles.



Comisión directiva del FFCCO.
Chivilcoy. 1865. Archivo general de la Nación



Placa existente en el Museo de la Estación Patricios y que dice: CLASURA RAMAL FERROVIARIO 28-10-1961. SE REHABILITA LINEA A VICTORINO DE LA PLAZA- 30-1-1964-HOMENAJE DEL PUEBLO DE PATRICIOS

Según Scalabrini Ortiz: *“Fue después tomado a su cargo por el gobierno de la provincia de Bs.As. y prolongado y explotado por ella con resultados óptimos. Sus tarifas eran inferiores en un 50% a la de todos los ferrocarriles particulares y daba rendimientos anuales de hasta 9,32 %. Fue vendido en 1889 a un grupo de ferroviarios ingleses en condiciones tales que cualquier ciudadano argentino pudo adquirir el F.C. Oeste, porque la operación no requería ni un centavo de capital efectivo [.....](p.225) “El instrumento más poderoso de la hegemonía inglesa entre nosotros es el ferrocarril. El arma del ferrocarril es la tarifa. Las tarifas juegan un papel preponderante en la vida de un pueblo. Con ellas se pueden impedir industrias, crear zonas de privilegio, fomentar regiones, estimular cultivos especiales y hasta destruir ciudades florecientes”.*

Es un arma artera, silenciosa y, con frecuencia, indiscernible hasta por el mismo

que es víctima de ella...(pág.268)

Durante la presidencia de Avellaneda, el gobernador Álvaro Barros, crea el Departamento de Ingenieros (**1875-1918**) único organismo para la obra pública provincial, incluyendo a los “ferrocarriles con arreglo a las disposiciones vigentes”(*)

El 4/7/**1882** con la nacionalización de la ciudad de Buenos Aires y la consiguiente separación de la provincia, se crearon **los ferrocarriles de la Provincia de Buenos Aires** manteniendo los ramales y el nombre originario pero como empresa independiente. Se autorizó un empréstito de 10 millones de pesos fuertes para la construcción de la línea ferroviaria desde Bragado hasta **9 de Julio**.

(*)Art. 5. Nombramiento y atribuciones de Departamento de Ingenieros. Departamento de Hacienda. Bs. As. 19/04/1875

Para propiciar el poblamiento y la agricultura, la provincia sanciona por Ley de **1887** la creación de **centros agrícolas**, tomando como base los terrenos privados que rodean las estaciones del ferrocarril. Las propiedades a lo largo del camino de hierro se valorizaron y lotearon transformando pueblos en ciudades

En **1887** el ferrocarril Oeste es ya un condenado a muerte. El estudio de las cifras que



Placa existente en el Museo de la Estación Patricios y que dice: CLASURA RAMAL FERROVIARIO **28-10-1961**.SE REHABILITA LINEA A VICTORINO DE LA PLAZA- **30-1-1964**-HOMENAJE DEL PUEBLO DE PATRICIOS

resumen las acciones del Oeste se deduce que algo importante se ha relajado en su administración. El abultamiento innecesario de los gastos, en gran parte debido al aumento innecesario de personal, el crecimiento de los capitales invertidos en construcciones no imprescindibles, la merma consiguiente de los rendimientos, hizo que apareciera desacreditado ante la opinión pública.

Es así que la presión e interés de los capitales británicos y el endeudamiento del Estado Argentino, fueron determinantes para que se lo vendiera. El 16/12/1889 sale a licitación pública el ferrocarril Oeste, a propuesta del gobernador de Buenos Aires Máximo Paz. En **1890** H. G. Anderson compra el ferrocarril por cuenta de un sindicato: la **empresa inglesa “The Buenos Aires Western Railway Limited** (que lo explota hasta 1946).

1890: A nivel nacional, mediante Ley N° 3.727, se crea el Ministerio de Obras

Públicas. La misma normativa dispone su organización en cuatro (4) Direcciones Generales: Vías de Comunicación y Arquitectura, Puentes, Caminos y Telégrafos.

En **1893** la Western Railway delimita su zona de influencia, para no dañar los intereses de otra compañía inglesa, la “Great Southern Railway” llegando a un acuerdo para repartirse la provincia, siendo notificado el gobierno el 16/6/1893 por Frank Parish y R.J.Neild en representación de los ferrocarriles Sud y Oeste.

En el año **1907**, se dicta la Ley N° 5.315 de **Concesiones Ferroviarias**, la cual establece una **contribución obligatoria del 3% del producto líquido de los ramales ferroviarios para la apertura y gradual mejoramiento de los caminos viales. Esta ley de concesiones ferroviarias, establecía por un período de 40 años, una complementación vial con el ferrocarril, al disponer que se efectúen caminos de acceso a las estaciones ferroviarias y creando, como fondo para ello, una contribución del 3% de sus ingresos, para la administración y realización de los trabajos viales dispuestos por esta ley**, se crea por Decreto, el ente autárquico denominado “Comisión Administradora del Fondo de Caminos”. En el año **1919** se disuelve la Comisión Administradora del Fondo de Caminos y se forma el **Ministerio de Obras Públicas** “División Ley 5315”

Según Bosques (*)......” en la etapa del **Riel reciente(1885-1930)** Los rieles fiscales

bonaerenses se demostraron ser los más eficientes de toda Sudamérica. La línea principal avanzaba **Nueve de Julio** y proseguía febrilmente en construcción a Trenque Lauquen donde se construye un taller y depósito de locomotoras que generarían empleo en esa ciudad”. El carbón que traccionaba las locomotoras se importaba de Inglaterra.

En 27 de abril de **1874**, el **gobierno de Buenos Aires** autorizó a invertir más de 116 millones de pesos para una diversidad de obras y mejoras, contándose entre ellas la prolongación de Chivilcoy a Bragado y, de esta última, a **Nueve de Julio**. El 4 de julio de

*BOSQUES, Ricardo
Editor de América

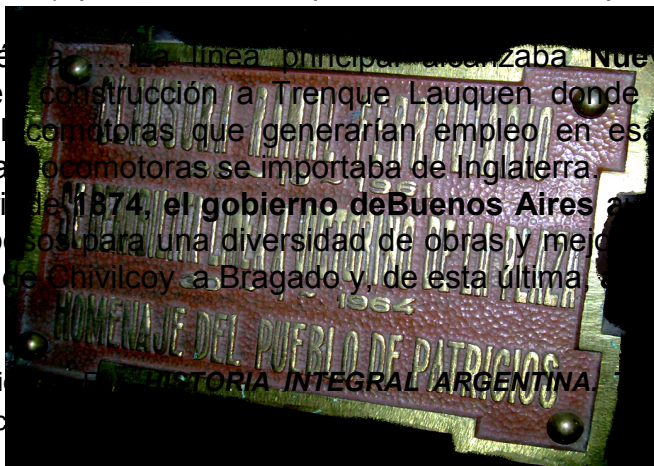


FIGURA 5. La edad del riel. Centro

1882 se autorizó un empréstito de 10 millones de pesos fuertes para la construcción de la línea ferroviaria desde Bragado hasta **Nueve de Julio** (era un ramal ferroviario provincial) y en **1891** se sancionó la Ley 2072, General de Ferrocarriles aún vigente que en algún momento constituye el marco regulador de la actividad

En **1907** el Congreso Nacional sanciona la ley que crea la **Administración de los Ferrocarriles del Estado** y el Gobierno de la Provincia, revisa su postura de 1891 y crea el **Ferrocarril de la Provincia de Buenos Aires**.



Placa existente en el Museo de la Estación Patricios y que dice: CLASURA RAMAL FERROVIARIO **28-10-1961**.SE REHABILITA LINEA A VICTORINO DE LA PLAZA- **30-1-1964**-HOMENAJE DEL PUEBLO DE PATRICIOS

La Ley 11.685, Nacional de Vialidad, de 1932 evidenció que el automotor y los caminos pavimentados venían a sustituir y no a complementar al ferrocarril. Aquellos caminos construidos con las ganancias ferroviarias, facilitarían paradójicamente esta sustitución traumática, la que no comenzaría a sentirse en lo inmediato.

Riel tardío (1930-1960 Ricardo Bosques) (*)......El país entra en la sombra y sus ferrocarriles se van inmovilizando en plena actividad a medida que los antes sencillos mercados europeos se quiebran y dispersa (se produce) la **fusión en 1936** del Sur, Oeste y Midland.

A partir de la Revolución Militar de Junio de **1943**, quedó claro que los ferrocarriles privados no tenían cabida en el sistema de transportes argentino, como también venía sucediendo en todo el mundo, donde se repetía , en distintos grados, la colisión entre los intereses ferroviarios y los intereses caminero – automotor

Esta empresa fue comprada y **nacionalizada el 13/3/1947**, durante el gobierno de J. D. Perón y se hizo toma de posesión de la misma el **1º/3/ 1948**. La red ferroviaria quedó en manos del Estado, conocida con el nombre de **Ferrocarril Nacional Domingo Faustino Sarmiento**, una formación se la conocía como el Puelche, que introdujo las modernas máquinas Diesel. Se lo conocía también como “El Pampero”. Según M. Arca(*): “A **partir de 1959** (durante el gobierno del presidente Arturo Frondizi) *comienza la regresión de la red ferroviaria argentina. Se levantan ramales, se clausuran estaciones y se cierran talleres merced a una errónea política de*



Placa existente en el Museo de la Estación Patricios y que dice: CLASURA RAMAL FERROVIARIO **28-10-1961**.SE REHABILITA LINEA A VICTORINO DE LA PLAZA- **30-1-1964**-HOMENAJE DEL PUEBLO DE PATRICIOS

transporte que va restando eficiencia al medio ferroviario y que en 1980 de los 44.000 km. con que contaba la red ferroviaria general ya se han suprimido 10.000km.” El plan Larkin que fue entregado en 1962.

Fueron los gremios ferroviarios lo que advirtieron los propósitos del plan: los de favorecer al complejo caminero automotriz en desmedro del sistema ferroviario y también la navegación de cabotaje. Esa percepción fue el motivo de la gran huelga ferroviaria de **1961**, lucha que no impidió que se comenzaran a clausurar ramales y a despedir personal

Ramales Ferroviarios Argentinos.Preparado por **FERNANDO CARNERO** 11/06/99 (extractado) Internet

RAMAL	Longitud	Apertura	Propietario	Constructor	Total
Lujan a Mercedes	31.597	1865	FCO	FCO	118.93
Mercedes a Chivilcoy	60.343	1866	FCO	FCO	491.91
Chivilcoy a Bragado	50.812	1877	FCO	FCO	2763.962
Bragado a Nueve de Julio	52.178	1883	FCO	FCO	3512.149
Cambaceres a Casares	23.097	1890	FCO	FCO	11404.912
Casares a Guanaco	27.096	1890	FCO	FCO	11432.008
Guanaco a Pehuajo	26.161	1890	FCO	FCO	11458.169
Ing. Brian a MC de Frutos	6.805	1890	FCO	FCO	11464.974



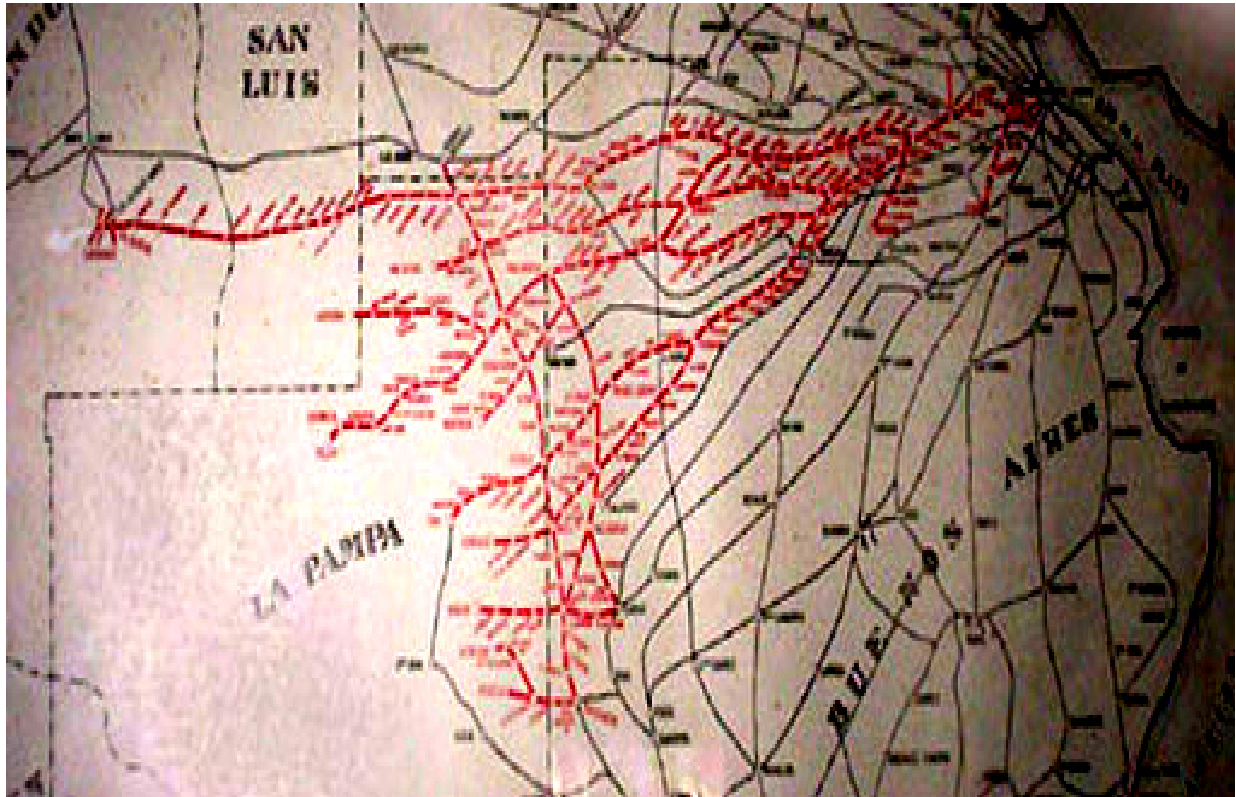
Placa existente en el Museo de la Estación Patricios y que dice: CLASURA RAMAL FERROVIARIO 28-10-1961. SE REHABILITA LINEA A VICTORINO DE LA PLAZA- 30-1-1964-HOMENAJE DEL PUEBLO DE PATRICIOS

Nueve de Julio a Cambaceres	25.23	1890	FCO	FCO	11490.204
Pehuajó a Trenque Lauquen	80.804	1890	FCO	FCO	11571.008
Olascoaga a Timote	152.064	1904	FCO	FCO	20819.697
Timote a Tejedor	18.49	1904	FCO	FCO	20927.351

*ARCAS, Marcelo: *La Argentina en tren*. Internet

El ferrocarril estuvo conducido desde Junio de **1966 hasta mayo de 1972**, por el General Juan Carlos de Marchi, cuya gestión puede sintetizarse en que el grueso de las propuestas del plan Larkin, quedaron en suspenso.

Tendido de las vías del Ferrocarril Oeste



Placa existente en el Museo de la Estación Patricios y que dice: CLASURA RAMAL FERROVIARIO **28-10-1961**.SE REHABILITA LINEA A VICTORINO DE LA PLAZA- **30-1-1964**-HOMENAJE DEL PUEBLO DE PATRICIOS

Durante la época del Proceso se puso en marcha un “**Plan Nacional de Transportes**”, a cargo del Jorge Kogan y se efectivizó la clausura de la mayoría de los ramales propuesto por este Plan y hacia **1989** se terminó de consumir.

Esta empresa (FFCCO) existió hasta el 4/1/1990 (decreto de **Racionalización de Ferrocarriles Argentinos**)Se decidió concesionar a empresas privadas el transporte, que se hizo efectivo el 27 de marzo de **1991** durante el gobierno de C.S. Menem.

El **10/9/ 1992** el ferrocarril se encuentra privatizado con el nombre Ferro Expreso Pampeano S.A. (FEPSA).

Hacia el **2000** se hallaba concesionada a FERROBAIRES que hacia **2015** se había disuelto quedando a cargo de **Trenes Argentinos Operaciones**.

El material rodante era obsoleto, la gente lo seguía usando igual porque la diferencia en el costo del pasaje con otros medios de transporte era considerable.

Justo cuando había comenzado a modernizarse (coches chinos) se produjeron las grandes inundaciones del agosto de **2015** que arrasó con dos puentes sobre el Río Salado y Cañada del Tío Antonio(distrito de Alberti) quedando interrumpida la comunicación con todos los pueblos de este ramal al sur de dicho Río.

En el **2018** se estuvieron realizando trabajos habiendo terminado las cabeceras de material, hallándose a la fecha colocándose el puente de metal, pero hay dudas sobre su efectividad ya que tiene un tramo menos que el anterior y esto dificultaría el escurrimiento de las aguas en época de grandes crecidas.

EL FERROCARRIL OESTE EN 9 DE JULIO

***ESTACION NUEVE DE JULIO.** Según Buenaventura Vita en su “Crónica Vecinal”(págs. 581/2), “el 23/1/ 1881 se llevó a cabo una sesión municipal que designó una comisión de hacendados (compuesta por los Señores Valdemar Larsen, Eduardo Madero, Juan López, Daniel Campillo, Raymundo Prieto, José Luis Fages, Claudio N. Stegman y Ezequiel Dudignac), para que gestionaran ante la Dirección del Ferrocarril

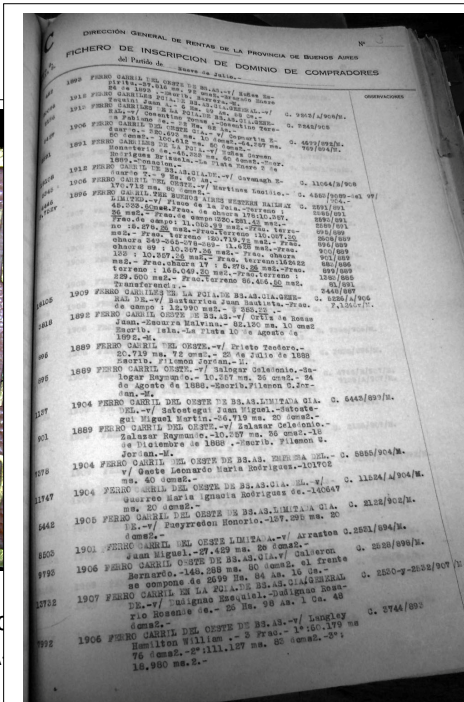


Placa existente en el Museo de la Estación Patricios y que dice **28-10-1961**.SE REHABILITA LINEA A VICTORINO DE LA PLAZA PATRICIOS

Oeste, la prolongación de sus líneas hasta aquí, pidiendo para ello el apoyo del Gobernador Dr. Rocha”. La ley que autoriza la prolongación lleva fecha 4/7/1882.

“En la sesión del 25 de octubre de 1882 la Corporación Municipal, en vista que ya estaba resuelto por los estudios hechos de que la estación del ferrocarril Oeste se iba a construir en terrenos de chacra que le había donado a esa entidad D. Antonio Maya (que es donde actualmente está), resolvió derogar la ordenanza del año 1872, por la que se reservaba las manzanas de la traza del pueblo nº 48-49-50-68-69-70-71-72-75 y 47 para estación de ese ferrocarril y demás necesidades, resolviendo se concedieran o vendieran esos terrenos de acuerdo con las disposiciones en vigencia...”(Vita. pág. 605)

Como se observa en el fichero general de dominio de compradores de Geodesia, las tierras por donde pasó el ferrocarril no fueron donadas por sus dueños sino vendidas.



Fichero general de dominio de Compradores, pág. 3 Geodesia La Plata

Ej. 1893: *El Ferrocarril del Oeste de Buenos Aires compra a Núñez Espósito 37.816 metros 92 centímetros. Bragado. Enero 24 de 1893. Esc. Herrera.*

El 17 de noviembre de **1883** el Poder Ejecutivo había decretado que se librase al servicio público la línea férrea construida, prolongando los rieles desde Bragado hasta el pueblo de Nueve de Julio, distante de Once 261 kms. Librada al servicio de Pasajeros, Transporte, Carga y Hacienda. El 17 de noviembre de **1883** se habían terminado los trabajos de enrielladura hasta 9 de Julio, y por esa razón el Gobierno de la Provincia autorizó al directorio del ferrocarril entregar al servicio público dicha línea. Se fijó como fecha de la inauguración oficial el **25 de noviembre de 1883**, día en que llegó el convoy oficial, el que traía como huéspedes oficiales al Gobernador de la Provincia Dr. Dardo Rocha y su comitiva, los que asistieron a los festejos que se realizaron con ese motivo en 2 trenes. En el primero viajaba el gobernador Dr. Rocha, su Ministro don Faustino Jorge, el Presidente del Directorio del FFCC. Oeste y miembros del mismo, varios legisladores y una numerosa comitiva de personajes oficiales. Este tren que salió de Once a las 4,30 hs. de la mañana, estaba compuesto por dos grandes salones de primera, 2 coches dormitorios, un salón reservado, un coche de reunión, un coche gallinero en que venía la Banda de Música Provincial y



Placa existente en el Museo de la Estación Patricios y que dice: CLASURA RAMAL FERROVIARIO **28-10-1961**.SE REHABILITA LINEA A VICTORINO DE LA PLAZA- **30-1-1964**-HOMENAJE DEL PUEBLO DE PATRICIOS

otro ocupado por la Confitería Águila, que hacía el servicio del tren [...] la locomotora iba engalanada de banderas argentinas y guirnaldas de flores [...] llegando a 9 de Julio a las 2 de la tarde donde se hizo el acto oficial.

“Al llegar el convoy frente a la casilla, que estaba en la estación, bajó la comitiva, y subió al tablado que se había levantado para pronunciar los discursos de inauguración, libremente se abrió la línea férrea. Estando todo él rodeado por las autoridades, el acto fue muy concurrido a asistir a tan grato acontecimiento”. (Estando bienvenido al Sr. Gobernador de la Provincia, se vio un verdadero progreso para Nueve de Julio, y los productos adquirirían un valor que no tendrían como así ocurriría más tarde). *“Terminado el*



comitiva, autoridades locales y el público asistente, en columna se encaminaron hacia el pueblo (entonces los solares terminaban en la Avenida Río Negro”).

“En la plaza General Belgrano, sobre la Avenida Vedia se había levantado un arco de triunfo, adornado con ramas de plantas y bajo de él pasó la comitiva y se dirigió a la Casa Municipal donde fue recibida por el Presidente de la Municipalidad y demás autoridades, sirviéndose en la noche en el salón destinado a recepciones un banquete en honor de los huéspedes, terminando los festejos con un baile en el mismo local.”

Terminado el lunch la comitiva hizo un recorrido por el pueblo. Después de la breve gira, el Gobernador y parte de su comitiva tomaron el tren de regreso a las 5 pm. Parte de la comitiva quedó para asistir al baile que se realizó en la Municipalidad, a los cuales las autoridades locales ofrecieron una cena en el Hotel del Comercio.

“Durante varios años fue esta estación, la Terminal de la línea, habiendo en ella depósito de locomotoras y vagones lo que le daba al pueblo de Nueve de Julio, un gran incremento y vitalidad comercial” (Vita: p-628/9).

“Con la llegada del ferrocarril del Oeste y la construcción de la estación, que se hizo en ese año, en la fracción de la chacra donada por don Antonio Maya al directorio de este ferrocarril, que entonces era propiedad de la Provincia de Buenos Aires, se da conclusión a la Avenida Vedia, al sudeste del pueblo, (donde actualmente existe), empezó a variar la topografía comercial del mismo, desplazándose del Norte, la influencia comercial y vecinal, la que se



Placa existente en el Museo de la Estación Patricios y que dice: CLASURA RAMAL FERROVIARIO 28-10-1961. SE REHABILITA LINEA A VICTORINO DE LA PLAZA- 30-1-1964-HOMENAJE DEL PUEBLO DE PATRICIOS

encontraba más condensada por ese rumbo debido a que el tráfico con Bragado y demás pueblos del Oeste hasta Buenos Aires se hacía por el camino que es la prolongación de la calle Río Paraná, por lo que desde la fundación del pueblo la mayoría de las construcciones se habían polarizado por ese barrio”. (Vita 641)

“Desde la llegada del ferrocarril, hasta 1895 en que llegó el ferrocarril Sud al pueblo de 25 de Mayo, todo el comercio de intercambio agrícola ganadero y comercial, con el pueblo de Bolívar y su Partido, se hacía por la estación del ferrocarril del Oeste, del pueblo de Nueve de Julio siendo tan denso los medios de transportes terrestres que conducían las mercancías a ella o la llevaban de esa estación, que las playas y plazas de la misma eran pequeñas para contener los medios de movilidad ocupados en esas faenas, como carros y carretas, muchas aún carretas tucumanas y santiagueñas con sus ejes y ruedas de madera dura que al caminar producían ruidos estridentes que anunciaban bastante distantes que se aproximaban,

perteneciendo muchos de ellos a varios propietarios que con tropa de estos vehículos hacían este tráfico”.

“La década fue una época en que el comercio tuvo un gran desarrollo, no solo en el pueblo, sino en toda la zona en que quedaba bajo la influencia de su estación, que por el Oeste llegaba hasta los puntos más avanzados hacia la Cordillera de los Andes...”(Vita. Ob. Citada 642/43)

Se instaló, al llegar el ferrocarril, la primera agencia de los señores Olear y Labarriere.

En **1884** la municipalidad llamó a licitación para el desmonte, terraplenamiento y alcantarillado de la calle 25 de Mayo (hoy Vedia, nombre impuesto en 1885) desde la Rioja hasta la estación del ferrocarril, pues existían médanos y bajos pantanosos y en Vedia y Tucumán una laguna de más de 2 metros de profundidad que abarcaba 2 manzanas y extensión que no permitía trasladarse por esa calle hasta ella y que tuvo que ser rellenada (tarea que llevó 5 meses de trabajo con una cuadrilla respetable y varios carros a su disposición).

El **edificio** de la actual estación fue construido en **1884/85**, los planos fueron ejecutados por el arquitecto Carlos Luchini, las obras de albañilería por el constructor Santiago Luchini, hermano de aquel. Toda la obra de herrería fue hecha en los



Placa existente en el Museo de la Estación Patricios y que dice: CLASURA RAMAL FERROVIARIO 28-10-1961. SE REHABILITA LINEA A VICTORINO DE LA PLAZA- 30-1-1964-HOMENAJE DEL PUEBLO DE PATRICIOS

talleres de herrería de Virginio Vanina. Galpones superficie: 2.440 mts.

No fue casual el tendido del ferrocarril: Joseph Drysdale Integró el directorio del Ferrocarril Oeste: Tomás Drysdale tenía campos en el Partido pasando por allí el ferrocarril.

En **1887** el pasaje de tren entre Buenos Aires y Nueve de Julio costaba: 1ª clase: \$ 6,55 m/n y de 2ª. \$4,45 m/n.

Como figuraba en el proyecto que de aquí partirían otros ramales ferroviarios:

* En el año **1887**, fue acordado por el Gobierno de la Nación, la concesión de un ferrocarril que, partiendo del pueblo de Nueve de Julio debía terminar en San Rafael (Mendoza). Los concesionarios a fin de ese año, iniciaron los trabajos de estudio de la línea, procediendo a la expropiación de la tierra necesaria para su construcción, llevando a cabo varios kilómetros de terraplén, en algunas chacras a la derecha del

camino general que lleva a la localidad de French, el que quedó sin llevar a cabo por la crisis económica del país.

* En **1888** se sancionó en la Legislatura, una Ley aprobando el contrato para construir un ferrocarril, entre: San Pedro, Arrecifes, Chacabuco, **9 de Julio**, Fuerte General Paz, San Carlos (Bolívar), Blanca Grande, Olavarría, Juárez, terminando en Necochea. Igual que el ramal anterior, quedó sin efecto..

En **1889** (junio) se produjo el avance del ferrocarril Oeste hasta el antiguo fortín Maya, estación Carlos Casares hasta donde llegaba un tren nocturno y en Septiembre llegó a Pehuajó, corriendo el primer tren.

El movimiento comercial, que dio gran impulso a Nueve de Julio, fue disminuyendo en importancia, al prolongarse sus líneas de ferrocarril y hacerse más rápido los medios de transporte por carretera.

En **1890** (último año en que fue propiedad de la Provincia), la estación local contaba con el siguiente personal: 1 Jefe; Un auxiliar de 3ª; 1 capataz, 1 cambista, 1 sereno y 4 peones con un presupuesto mensual de \$ 466 y anual de \$ 5.592,-

El **primer jefe** que quedó a cargo de la estación fue **Domingo Jordán**.

En **1920** era Jefe de estación: Pedro Lepadu. En **1943/5** Luis M. Cesar, en **1947**:

		ESTACION ONCE-NUEVE DE JULIO		Precios de los boletos a la fecha de la publicación (1943/5)	
Boletos	clase	2ª. clase	Abonos mensuales	1ª. clase	2ª. clase
IDA	3	13,15	HOMBRES	184,65	102,40
FIN DE SEMANA		16,50	MUJERES	110,80	66,60
IDA Y VUELTA(*)	30,95	21,05	MENORES	73,85	40,95
Placa existente en el Museo de la Estación Patricios y que dice: CLASURA RAMAL FERROVIARIO					
28-10-1961-SE REHABILITA LINEA A VICTORINO DE LA PLAZA- 30-1-1964-HOMENAJE DEL PUEBLO DE PATRICIOS					

Secundino Iglesias.

En el Anuario Kraft.Tomo II de **1920**, pág. 372 figura. La Estación "...se encuentra distante 260,8 de Buenos Aires y 183 de T. Lauquen en una altura de 77,01m sobre el nivel del mar y el agua se encuentra a 4,98 m. bajo de la vía férrea...".

En **1925** con motivo de las fiestas patronales arriban a nuestra ciudad el gobernador Ramón Cantillo y comitiva.

Fuente: Aviso del Ferrocarril Oeste 1943/5: "**9 de Julio. En la palma de su mano**". Impreso en el Edificio del Viajero. Perú 22.Capital Federal.

En **1948**, durante el gobierno de Perón, la red Ferroviaria del Oeste quedó en manos del Estado, conocida con el nombre de **Ferrocarril Nacional Domingo Faustino Sarmiento**.,

A partir de **1959** comienza la regresión de la red ferroviaria argentina. Se levantan ramales, se clausuran estaciones y se cierran talleres.

En el diario El 9 de Julio del 21/8/1961 (portada) figura: **“Los ferroviarios están cumpliendo un paro por 48 hs”**.....*por lo que ha quedado totalmente paralizado todo movimiento de trenes en el país...*[..] *para evitar entorpecimiento en el transporte de líneas de ómnibus privadas y estatales se estableció que cada vehículo viaje con un policía armado para seguridad de pasajeros y conductores...*”

Desde 1992 se lo denomina **Ferrocarril Expreso Ferro Pampeano del F. C. O**

La empresa de Ferrocarriles del Estado (concesionada) el **10 de setiembre de 1992** suscribió un convenio con el Intendente Municipal de 9 de Julio Jesús A. Blanco, por el cual le transfería en comodato todos los inmuebles de las estaciones ubicadas en este distrito y el Municipio, a su vez, transfirió en las mismas condiciones a las Asociaciones de Vecinos; haciéndose cargo la empresa del tráfico y mantenimiento de las vías del ferrocarril y los galpones se alquilaron a Compañías Acopiadoras de Cereales.

Es así que en marzo de **1998 se cierra el ramal Olascoaga-Gral. Pico (que pasaba por 9 de Julio)** ”debido al tiempo que insumía el viaje por las bajas velocidades impuestas por el Ferro Expreso Pampeano S.A.(FEPSA) concesionario de carga del

citado ramal. El mantenimiento de conservación de vía correspondiente a este ramal

Hacia el **2000** se hallaba concesionada a **FERROBAIRES**, que hacia **2015** se había disuelto quedando al cargo de **Trenes Argentinos Operaciones**.



Placa existente en el Museo de la Estación Patricios y que dice: CLASURA RAMAL FERROVIARIO **28-10-1961**.SE REHABILITA LINEA A VICTORINO DE LA PLAZA- **30-1-1964**-HOMENAJE DEL PUEBLO DE PATRICIOS

PARTIDO DE 9 DE JULIO Fuente Guía Comercial 1937								
DATOS	Denneh y	9 de Julio	French	Cambaceres	C.M. Naón	El Tejar	R.J. Neild	Quiroga
Abierta Mes y año	11-1883	11-1883	6-1890	2-1889	12-1904	12-1904	12-1904	12-1904
Dista de Once km	245	261	275	287	247	267	285	303
Cota riel mts.	68,19	77,05	80,44	81,26	67,92	72,78	77,19	84,43
Agua Mts.	4,25	5,85	4,10	6,40	3,70	4,20	3,70	4,25
Habilitada Para	PCTH	PCTH	PCTH	PCTH	PCTH	PCTH	PCTH	PCTH
Galpones Mts.	3.792	2.440	2.664	828	3.952	2.800	3.440	2.160



Placa existente en el Museo de la Estación Patricios y que dice: CLASURA RAMAL FERROVIARIO 28-10-1961. SE REHABILITA LINEA A VICTORINO DE LA PLAZA- 30-1-1964-HOMENAJE DEL PUEBLO DE PATRICIOS

ESTACIONES DEL FERROCARRIL OESTE LÍNEA BUENOS AIRES-TOAY

*ESTACIÓN DENNEHYDEL FERROCARRIL OESTE” . Línea de Buenos Aires a Toay (La Pampa)

Ferrocarril de trocha ancha Oeste, sobre terrenos donados por **Eduardo y Guillermo Dennehy el 26/2/1883** ante el escribano don Filemón Jordán) (21 ha, 93 as, 69 ca,). El 21/12/1897 fue adjudicado al Ferrocarril Oeste por el Gobierno de la Provincia, la zona que ocupa la vía que compran de dos fracciones: una de 2877,52 ms x 26m: a 56.901, 52ms² y otra de 3.318,56 m x 26ms: a 86.282, 56 ms².

La estación fue abierta el **25 de noviembre de 1883**, el mismo día en que se inaugura la estación 9 de Julio. Dista de Once 245 km. Habilitada para Pasajeros, Carga Transporte, Hacienda. Galpones: 3.792mts.

La Compañía inglesa "Wester Railway" en el año **1889** compró el ferrocarril al gobierno de la Provincia por una suma irrisoria, dejando de ser argentino.

El **21/12/1897** se escrituró al FFCC Oeste la superficie de 143.184,08 m2 que ocupa

***LA ESTACIÓN DENNEHY.**

1898. Expediente nº 182. Estimaciones del Ingeniero Orlando Williams: Vías: 56.719,52 y 86.176,96, lo que hace un total de 142.896,48. Estación Dennehy: 750 x 306: 224.500,80, lo que hace un Total de: 372.396,48. Habilitada para Pasajeros, Carga, Transporte y Hacienda, cuyos galpones cubren una superficie de 3792 m2 (1937) y de 4.798 m2 (1943). El nombre de la estación debe su origen a que el 14 de noviembre de 1902, el gobierno de la Provincia de Buenos Aires ordenó por decreto, la venta de los solares que rodeaban la estación del por la familia Dennehy, y que diera origen a la Compañía Colonizadora "La UGARTE: **17 de abril de 1904**



Placa existente en el Museo de la Estación Patricios y que **28-10-1961. SE REHABILITA LINEA A VICTORINO DE LA PLAZA PATRICIOS**

El primer jefe de estación fue Luis Boer.

En este lugar, el **4 de abril de 1897**, se produjo el asesinato del Presidente de la Nación Don José Evaristo Uriburu, quienes hacían el Servicio Militar en las cercanías de la estación.

En **1920** Jefe de Estación Juan A. Scandizzo.

En **1937** : Jefe de Estación Anastasio Navarro.

En **1943 -47** era jefe de estación-telégrafo el Sr. P. P.

Otros jefes que se recuerdan: Bolinon, Taiana, Perrota. Capataz de galpones, encargado de los galpones había 27 personas trabajando en la estación..E. E. Oldani.



En 1948, durante la Presidente de J.D.Perón, pasó a ser **FFCC Nacional Domingo Faustino Sarmiento**, a 245 km de la Capital Federal y a 25 km. de 9 de Julio, Además del transporte de pasajeros, hacienda-agricultura, el tren traía por encargo los pedidos más insólitos. Ej. Un cajón de manzanas de Río Negro.

Los hermanos Lizarralde junto con el Sr. Lomsan solían enviar a Buenos Aires jaulas con palomas para ganarse unos pesos (que antes se comían y al pasar la moda continuaron procreando)

El tren cumplía también una función social: los trabajadores rurales (que no tenían reloj) usaban la puntualidad del tren de arribar a las 12 hs. a Dennehy como referencia para dejar sus labores matinales para ir a almorzar a sus casas. También era un atractivo para los niños que salían a recibirlo con alegría.

Al privatizarse estuvo a cargo de Ferro Expreso Pampeano y luego FERROBAIRES. Todo se mantiene como antes, no se desmanteló nada, pero ya no se hace carga y descarga, antes de la construcción de la Ruta 5 venía todo el cereal ahí y se despachaba por el ferrocarril, pero luego comenzó a hacerse por camiones, además que en los campos comenzaron a hacerse silos para almacenar el cereal. De ese modo murió el galpón. Ya no hay jefe de estación, hay una señora que cuida. Y allí funciona la Delegación Municipal.

Aún cuando no se cargan más mercancías, el tren ya sea para subir o bajar pasajeros. En una época ponían un faro encendido. Ahora no para. Sólo si se lo solicita.

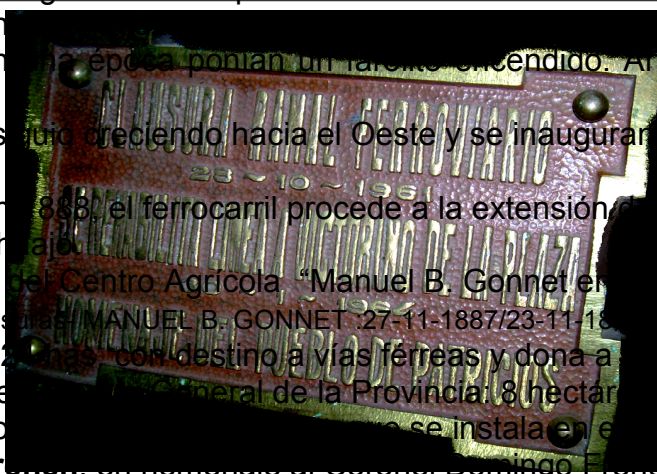
El ferrocarril siguió creciendo hacia el Oeste y se inauguraron las estaciones de :

FRENCH : En 1938, el ferrocarril procede a la extensión de la línea del Oeste desde 9 de Julio a Perito Moreno.

El propietario del Centro Agrícola "Manuel B. Gonnert" en 1939 (nº 163 del catálogo General de Mensuras) MANUEL B. GONNET :27-11-1887/23-11-1887 vende al ferrocarril una extensión de 2000 metros cuadrados con destino a vías férreas y dona a la misma empresa, de acuerdo con el artículo 1º del Decreto General de la Provincia: 8 hectáreas y 40 centiáreas, con destino a la formación de un ramal que se instala en el kilómetro 275, con el nombre de **French**, en homenaje al Coronel Domingo French prócer de la Semana de Mayo. Distante de 9 de Julio: 18 km.

Placa existente en el Museo de la Estación Patricios y que dice: CLASURA RAMAL FERROVIARIO

28-10-1961.SE REHABILITA LINEA A VICTORINO DE LA PLAZA- **30-1-1964**-HOMENAJE DEL PUEBLO DE PATRICIOS



La estación fue inaugurada el **23 de noviembre de 1888**(aunque en una guía del Ferrocarril figura junio de 1890), habilitada para Pasajeros, carga, Transporte y Hacienda. Galpones 2.664mts.

El primer jefe de estación fue el Sr. Miguel L. Rojas En **1920** era jefe de estación José Ruiz. En 1937 llegó a contar con 3.500 habitantes y en 1991: 804 habitantes..En **1937** Jefe de estación: Secundino Iglesias. En**1943- 1947** Jefe de estación-telégrafo: Pedro E. Ybarzabal.

Al cerrarse la estación el edificio quedó en tenencia provisoria de la Municipalidad de 9 de Julio.

La Estación se llamaba French pero el pueblo mantenía el nombre de la Colonia Gonnet. En **2014** se unificó el nombre como FRENCH.



Estación Ferroviaria "French"



Placa existente en el Museo de la Estación Patricios
28-10-1961.SE REHABILITA LINEA A VICTORINO DE PATRICIOS



Cambaceres .

Fuente: www.conocelaprovincia.com.ar

CAMBACERES (17 de febrero de 1889) en campos de propiedad de Francisco Ghirardo (desde 1879-nº 101 del Catálogo general de Mensuras) No dio origen a un pueblo, Distante 38 km de 9 de julio y a 300 km de la Capital Federal. Se encuentra a 81,40 m. sobre el nivel del mar.

Su nombre recuerda a don Antonio Cambaceres político, hombre de empresa y Presidente del Banco de la Provincia de Bs.As. y del Ferrocarril Oeste (Entre otras

actividades), siendo su primer jefe el Sr. Rufino Giménez. En **1920** se encontraba al frente de la estación , telégrafo y correo el Sr. Carlos Perez. En **1937** Jefe de la estación-telégrafo-correo: Antonio Navarro. En **1943-1947** era jefe de la Estación-telégrafo-correo: Carlos O. Rivaroli.

En el Ministerio de Obras públicas de La Plata se encuentra un expediente con una carta del Sr. Miguel Terry propietario de una estancia de 5 leguas("La Yesca"), a 2 leguas de la Estación Cambaceres solicitando un ramal del ferrocarril Oeste hasta su estancia para poder tener un camino por donde exportar la producción agrícola-ganadera hacia el exterior. Adjunta los planos levantados por los Ingenieros de la empresa del ferrocarril. Habiendo fallecido el Sr. Terry se publica un Edicto que extractado dice: *"La Plata, julio 20 de 1896. De acuerdo con los informes producidos y lo dictaminado por el señor asesor de gobierno en el presente expediente, concédese a la Sra. María C. de Terry, viuda de don Miguel Terry, concesionaria de un ramal de ferrocarril de la estación "Cambaceres" F.C.O., a la "Yesca", una prórroga de seis meses, a contar desde el día en que venció la anterior, para la terminación de dicha línea y su entrega al servicio público...[...]* G. Udaondo. Emilio Freres. La Plata, Noviembre 23 de 1896. Gerónimo P. Barros, escribano mayor de gobierno"

No se llevó a cabo.



Placa existente en el Museo de la Estación Patricios y que dice: CLASURA RAMAL FERROVIARIO **28-10-1961**.SE REHABILITA LINEA A VICTORINO DE LA PLAZA- **30-1-1964**-HOMENAJE DEL PUEBLO DE PATRICIOS

Fue **clausurada el 27/10/1961**.

Esta estación no cuenta con el servicio de ascenso y descenso de pasajeros hoy en día.

La Escuela Primaria N° 46 y el jardín de Infantes N° 9, funcionan en el edificio de la vieja estación. Esta se encuentra cercada, y con ambos carteles nomencladores en cada lado



Placa existente en el Museo de la Estación Patricios y que dice: CLASURA RAMAL FERROVIARIO 28-10-1961. SE REHABILITA LINEA A VICTORINO DE LA PLAZA- 30-1-1964-HOMENAJE DEL PUEBLO DE PATRICIOS

Fuente Estaciones de tren abandonadas. 2º parte. Internet

Este **Ramal principal** llegó después a Carlos Casares, Pehuajó, Trenque Lauquen (1890, Santa Rosa (La Pampa en 1897)

Ramal Bragado (Olascoaga) a Lincoln , a Gral. Pinto y Puán en 1894 y a Gral. Villegas en 1896.

EL RAMAL OLASCOAGA A GRAL. PICO, EN NUESTRO PARTIDO une a cuatro estaciones. Fue construido por la Western Railway con las utilidades que le produjo el negocio ferroviario en la Argentina.

El 1º/10/1901 se realiza el contrato para la construcción y explotación de este ramal. El 8/6/1903 el gobierno de la Provincia de Buenos Aires dicta una ley de concesión a la empresa quien el 25 de julio levanta los planos correspondientes.

En la década del '40 trabajaba a pleno en el transporte de pasajeros, cargas generales, cereales, etc. y los trenes especiales de haciendas, éstos se cargaban a partir de las 4 h. con novillos terminados con destino a faena en los frigoríficos. Se iluminaban los vagones con faroles a kerosene, tipo Sol de Noche, tratando de no hacer daño al animal vacuno.

Por el Partido de 9 de Julio se levantaron las siguientes ESTACIONES:

CARLOS MARÍA NAÓN (antes Los Ángeles) (antes Los Ángeles) Dista del campo) Dista 255 km de Bs.As. y 45 km sobre el nivel del mar.

El tren arriba por primera vez el **1º de diciembre** (3-9-1922 Norte-ampliada en **1936**) Liberada para carga y hacienda. Superficie de los galpones



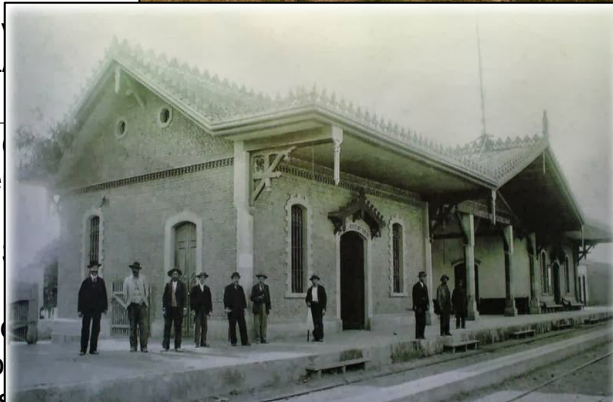
Placa existente en el Museo de la Estación Patricios
28-10-1961. SE REHABILITA LINEA A VICTORINO DE LA PLAZA PATRICIOS

Dio origen a una población que en 1937 tenía 1000 habitantes, 600 en urbana y 1300 en la rural y que según el Censo de 1947 tenía 1300 habitantes según el C.D. Bo. Provincia.

El primer jefe de estación fue el Sr. Cosme de la Cruz y el Sr. Esteban Cánepa.

La localidad de este lugar se erigió aquí por el ferrocarril y su nombre -impuesto hacia el año 1921 (Nº 210 del año 1921 del Catálogo de Mensuras).

Naón donó parte de sus tierras para que se construyera la Estación Oeste, adoptando el nombre de "Estación Naón" que se publicó en el Boletín Oficial pág.18459 el día 9/11/1921. Los herederos se cambia el nombre a su actual denominación.



En **1920** era Jefe de estación, correos y telégrafo: Esteban Cánepa

En **1937** Era Jefe de estación y telégrafo: Enrique Duclós. En **1943**: Arturo Cuey. **1947**: Domingo Bernachia

En **1948** al nacionalizarse lleva el nombre de D. F. Sarmiento.

Hacia **1992** al privatizarse el servicio a cargo de la empresa Ferro Expreso Pampeano S.A. y en **2000** Ferrobaires.

En **1998** fue clausurado este ramal., y hacia el año **2000** se reabre.

La población recuerda el trágico accidente ocurrido el 10/10/1935 en donde el ferrocarril atropelló a un colectivo que venía de 9 de Julio, con vecinos de Naón, produciendo 6 víctimas y ningún sobreviviente.

Cuando el ramal fue levantado en época de inundaciones tuvieron que pedir a la empresa que hiciera circular por las vías un automotor especialmente equipado que los condujeran hasta la ruta provincial 65, ya que habían quedado totalmente aislados, a lo que la empresa accedió.

EL TEJAR Su nombre fue impuesto en conmemoración de la batalla librada en la



Aérea de la Estación El Tejar

Placa existente en el Museo de la Estación Patricios y que dice: CLASURA RAMAL FERROVIARIO **28-10-1961**.SE REHABILITA LINEA A VICTORINO DE LA PLAZA- **30-1-1964**-HOMENAJE DEL PUEBLO DE PATRICIOS

campaña del Alto Perú y que antes se llamaba Prieto, por el nombre del propietario del campo Raimundo Prieto (nº 138 de 1886 Catálogo General de Mensuras), ya que el ferrocarril atravesaba su estancia en donde había iniciado la formación de un poblado. Distante de 9 de Julio 36 km.y de Once 267 km. A 72,78 ms. sobre el nivel del mar.

En **1902** comenzaron a construirse las instalaciones de la estación y se realizó el trazado del paraje. Superficie de los galpones: 2.800 mts. Habilitada para el servicio de Pasajeros, Carga, Transporte y Hacienda. El **1º de diciembre de 1904**, se inaugura la **Estación Prieto**.

El primer jefe fue Dn. Domingo Gatica. En 1947 era jefe de la estación-telégrafo: Domingo Bernachia En los últimos tiempos el Capataz de los Galpones fue Manuel Andrés.

Ese mismo día se inauguran las estaciones de Carlos M. Naón (antes Los Ángeles), R. J. Neild y Quiroga (antes Alfredo Demarchi)

Desde **1902 hasta 1920**, se denominó **Estación Prieto**, recordando a su fundador. Por gestiones realizadas por el Dr. Honorio Pueyrredón, (propietario de tierras en la zona) ante la administración., se le cambió el nombre, imponiéndole la denominación del **“El Tejar”**.

En **1937** contaba con una población de 890 habitantes, que se vio reducida a 50 personas (Censo 1991) Jefe de la estación-telégrafo: Juan Storti. En **1943-47**: Jefe T-D-L- Catucci

Desde el año **1904 hasta 1946**, se denominó Ferrocarril del Oeste, desde **1946 hasta 1992** se llamó Ferrocarril Nacional Domingo Faustino Sarmiento, desde **1992** se lo denomina Ferrocarril Expreso Ferro Pampeano del F. C. O, luego FERROBAIRES..

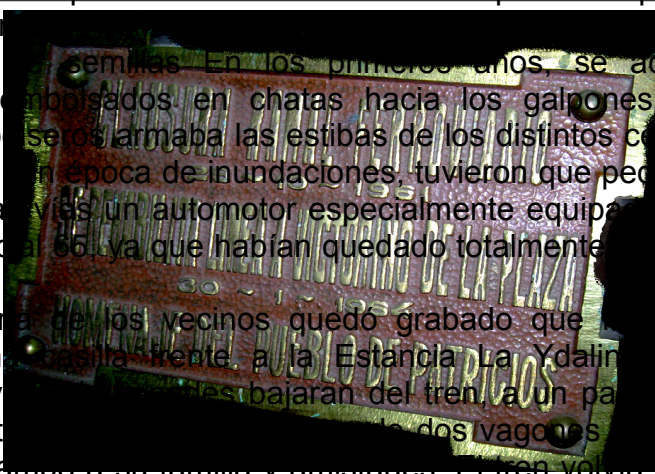
Dispone de una línea férrea que sale de Estación Once en Buenos Aires y une los pueblos de Bragado, Olascoaga, Carlos M. Naón, El Tejar, Ramón J. Neild, Quiroga, Gral. Pico.. Actualmente se encuentra inactiva)

El acopio de cereales se realiza en los terrenos de la playa de la estación. Los galpones del ferrocarril, convenientemente reforzados y acondicionados para ventilar los cereales, cumplen la función de silos. La planta dispone de una balanza para

pesar camiones. En el ferrocarril, secadora y clasificadora de semillas. En los primeros años, se acarreaban los cereales y oleaginosos empaquetados en chatas hacia los galpones del ferrocarril, donde la cuadrilla de balseos armaba las estibas de los distintos cereales. En cuanto el ramal fue levantado en época de inundaciones, tuvieron que pedir a la empresa que hiciera circular por la vía un automotor especialmente equipado que los condujeran hasta la ruta provincial N°65, ya que habían quedado totalmente aislados, a lo que la empresa accedió.

En la memoria de los vecinos quedó grabado que la empresa Western Railway construyó una casita frente a la Estancia La Ydalina para que el Dr. Honorio Pueyrredón y sus familiares bajaran del tren, a un paraje del establecimiento. Solía contratar un tren con dos vagones de pasajeros y una locomotora, para trasladar al campo a su familia y amistades. El tren volvía vacío a Estación Once. La empresa hacía estas concesiones para brindar un mejor servicio al usuario.

Placa existente en el Museo de la Estación Patricios y que dice: CLASURA RAMAL FERROVIARIO
28-10-1961 SE REHABILITA LINEA A VICTORINO DE LA PLAZA. **30-1-1964** HOMENAJE DEL PUEBLO DE
R. J. NEILD Es un paraje rural que pertenece al partido de 9 de Julio, se accede al mismo desde la ruta provincial N°65 y luego se transitan 26 kilómetros de la ruta provincial N°70 que es de tierra .



Recibe este nombre en honor de Reginaldo Juan Neild quien fuera Director y Gerente del F.F.C.C del Sud en 1892-1893 y Presidente del F.C.Oeste desde 1893 y que había fallecido en Cheyne Walck el 6/6/1904), construída en terrenos que Domingo Apraiz había vendido a la empresa ferroviaria a comienzos del año 1904. A 51 km de 9 de Julio, a 285 km. de la Capital Federal (por ferrocarril). A 77,19 mts. Sobre el nivel del mar, Superficie de los galpones: 3.440 mts. Habilitada para Pasajeros, Carga, Transporte y Hacienda.

Se formó un pequeño pueblo que en 1937 llegó a contar con 252 habitantes y que desapareció al cerrarse el ferrocarril. Con fines estadísticos es considerada población rural dispersa. **El primer jefe de estación** fue Bernardo N. Figueroa En **1920** Domingo A. Meda, Jefe de Correos Domingo González. En **1937**: Domingo A. Meda. **1943-47**: José



Vista aérea de la Estación Neild



Placa existente en el Museo de la Estación Patricios y que dice: CLASURA RAMAL FERROVIARIO 28-10-1961. SE REHABILITA LINEA A VICTORINO DE LA PLAZA- 30-1-1964-HOMENAJE DEL PUEBLO DE PATRICIOS

Ramírez. El último Raúl Piombo. . Ceferino Juan Palazzo, fue capataz de los galpones del ferrocarril y estuvo radicado allí desde 1928 hasta 1942, año en que se retiró del paraje, buscando otros horizontes laborales. En ese ciclo de su vida, desempeñó la tarea de auxiliar practicante en las oficinas de la estación, adquiriendo conocimientos en telegrafía

El F.C.Oeste había proyectado la prolongación del ramal Olascoaga-Timote en 1902, pero los planos correspondientes recién comenzaron a ser levantados en julio del año siguiente

El **1º de diciembre de 1904**, arribó por vez primera el tren del Ferrocarril del Oeste de la Compañía Inglesa Western Railway, que unía Olascoaga con Gral. Pico (La Pampa), atravesando la zona norte del Partido de 9 de Julio., Contaba con Estación y

Galpones, que brindaban también el servicio de telegrafía y estafeta postal. Lo separan de El Tejar 18 Kms...

Hoy sólo quedan en pie la Estación: el edificio que se encuentra en estado total de abandono y la Capilla. Por sus vías no circulan trenes de pasajeros, sin embargo, las mismas se encontraban concesionadas a la empresa de cargas Ferroexpreso Pampeano.

En otros tiempos los galpones se abarrotaban de cereales embolsados, para luego transportarlos hacia el puerto y molinos. También se cargaban especiales de hacienda con destino a frigoríficos y al Mercado de Hacienda de Liniers.

QUIROGA. ALFREDO DEMARCHI compró las tierras de esa zona a Carlos Salas formando una colonia 1902-18-12-1905 años después el ferrocarril proyecta la extensión de la línea ferroviaria del oeste, desde Bragado (Prov. Buenos Aires) hasta General Pico (Prov. La Pampa). Para llevar a cabo tal proyecto solicita a los dueños de los campos la donación de los terrenos en el trayecto donde pasarían las vías, poniendo los nombres de los donantes a las estaciones ferroviarias respectivas.

El Ingeniero Demarchi dona en el kilómetro 302,464 los terrenos para la estación y



Quiroga

Placa existente en el Museo de la Estación Patricios y que dice: CLASURA RAMAL FERROVIARIO 28-10-1961. SE REHABILITA LINEA A VICTORINO DE LA PLAZA- 30-1-1964- HOMENAJE DEL PUEBLO DE PATRICIOS

en total 546,767 m² para paso de vías, playas de maniobras, etc.. Superficie de los galpones 2.160 mts.

Alfredo Demarchi solicita que a la estación que se creara en sus terrenos, en lugar de llevar su nombre, se la designe con el nombre de su abuelo- **Facundo Quiroga** a modo de homenaje. El primer tren pasó **el 1º de diciembre de 1904**, recorriendo todo el ramal y la estación fue inaugurada **el 4 de diciembre de 1904**. Librada al servicio de Pasajeros, carga, Transporte y Hacienda. El **primer jefe** de estación fue Arturo Blanchet.

1902-1904 Tierras que pertenecieron a su esposa después de su muerte por donación y que fueran donados esos solares para la formación de un vecindario: Pueblo y Colonia Alfredo Demarchi. (Nº 155 del Mapa de 1929 del Archivo de Geodesia y catastro de la Prov. De Bs.As.)

Dista de Buenos Aires: 340 km.(otra fuente del ferrocarril dice 303 km.) y de 9 de Julio: 75 km..

En **1920** era Jefe de estación- telégrafo: Simón Goñi y de correos Modesto Carballada Según Wikipedia : “*En Quiroga se encontraban los talleres del Ferrocarril Oeste, ya que estaba a mitad de distancia de Buenos Aires a General Pico. En 1923 estalló una huelga de los obreros de estos talleres, debido a la paga insuficiente y las condiciones de trabajo a que eran sometidos los obreros. Se trató de un movimiento anarquista, como resultas de lo cual todos los talleres fueron incendiados; en respuesta, la empresa desmanteló lo que quedaba de los talleres y los redistribuyeron entre las estaciones Mechita y Timote*”

En el año **1937** llegó a contar con 4000 habitantes. Jefe de estación-telégrafo: Antonio Castro. En **1943-47**: Eulogio Cabrera.

Según el censo de **1991** alcanza a 2357 habitantes.

En 1999 Julián Quintana y sólo había un servicio de carga y no de pasajeros.

Cuatro estaciones fueron inauguradas el mismo día : el **1º de diciembre de 1904**.(Naón, El Tejar, Neild, Quiroga).

En el km 310 se hallaba una casa ferroviaria habitada por gente que se encargaba



Placa existente en el Museo de la Estación Patricios y que dice: CLASURA RAMAL FERROVIARIO 28-10-1961. SE REHABILITA LINEA A VICTORINO DE LA PLAZA- 30-1-1964-HOMENAJE DEL PUEBLO DE PATRICIOS

del mantenimiento de las vías férreas, llamándose “Casilla del Medio”. Afectado a esta tarea se hallaba como capataz de cuadrilla don Juan Olivetti.

El ramal fue cerrado. Debido al aislamiento, Quiroga tuvo que buscar una salida pavimentada hacia la ruta nº 50 para no quedar aislada

En 1999 “Ante el requerimiento de los Municipios de la zona por falta de medios de transporte público, agravado por las inundaciones que hacen intransitables los caminos, se efectuó una inspección a dicho ramal, elaborando Ferrobaires un plan de rehabilitación en dos etapas.)

Etapas: 1) A partir de septiembre de 2000: reparación de vías entre las estaciones Olascoaga y Carlos Tejedor , permitiendo contar con servicios en localidades intermedias como Naón, El Tejar, Neild, Quiroga[...] previendo la puesta en servicio para mediados de diciembre de 2000, estando la mano de obra a cargo de los

Municipios a través de los Planes Trabajar mientras quedó a cargo de Ferrobaires: el asesoramiento técnico, materiales, herramientas, equipos de movilidad, se capacitó personal. El día 13 de diciembre se realizó el viaje de reinauguración, librándose al público a la semana siguiente, el día 13 de diciembre a las 11,30 hs, con tres servicios semanales, a partir de la localidad de Quiroga y en la semana siguiente desde Carlos Tejedor. Unas 500 personas se dieron cita emocionada en el andén del ferrocarril vestido de fiesta con adornos navideños, los alumnos y docentes con guardapolvo estuvieron presentes. Se realizó un acto “con el discurso de las autoridades y la expresión de los vecinos, sonó la campana y partió la máquina con los dos vagones rumbo a Carlos Tejedor donde estaba prevista otra fiesta” (*DIARIO El 9 de Julio: “*El tren de la esperanza*”. 13/12/2000.)

Este espíritu festivo también se vivió en C.M.Naón, después de más de dos años de frustraciones.

2) En una segunda etapa se prevé la rehabilitación definitiva de la totalidad del ramal con la reparación de vías del tramo Carlos Tejedor-Gral. Pico A partir del 10/9/1992 En 1999 era jefe de estación Julián Quintana.

Las inundaciones del 2015 que rompieron el puente sobre el río Salado interrumpió el



Placa existente en el Museo de la Estación Patricios y que dice: CLASURA RAMAL FERROVIARIO 28-10-1961. SE REHABILITA LINEA A VICTORINO DE LA PLAZA- 30-1-1964- HOMENAJE DEL PUEBLO DE PATRICIOS

transporte de pasajeros

FERROCARRIL OESTE. TRAFICO DESPACHADO Y RECIBIDO- JULIO 1936- JUNIO 1936/ JULIO 1941/JUNIO 1942/-JULIO 1945-JUNIO 1946

TRAFICO	DESPACHADO			RECIBIDO		
	Jul35- jun36	Jul.41- Jun 42	Jul.45 Jun46	Jul35- jun36	Jul.41- Jun 42	Jul.45 Jun46
Pasajeros I U	443	229	2830			
Pasajeros II	1087	734	1893			
Leche.....Toneladas	2	6	136			
Queso....."			10			
Crema....."	2	12				
Aves y Huevos ..."	61	94	139			
Vino....."				41	61	
Leña....."				5	44	
Kerosene, Nafta y Gasoil,Petróleo"					28	3



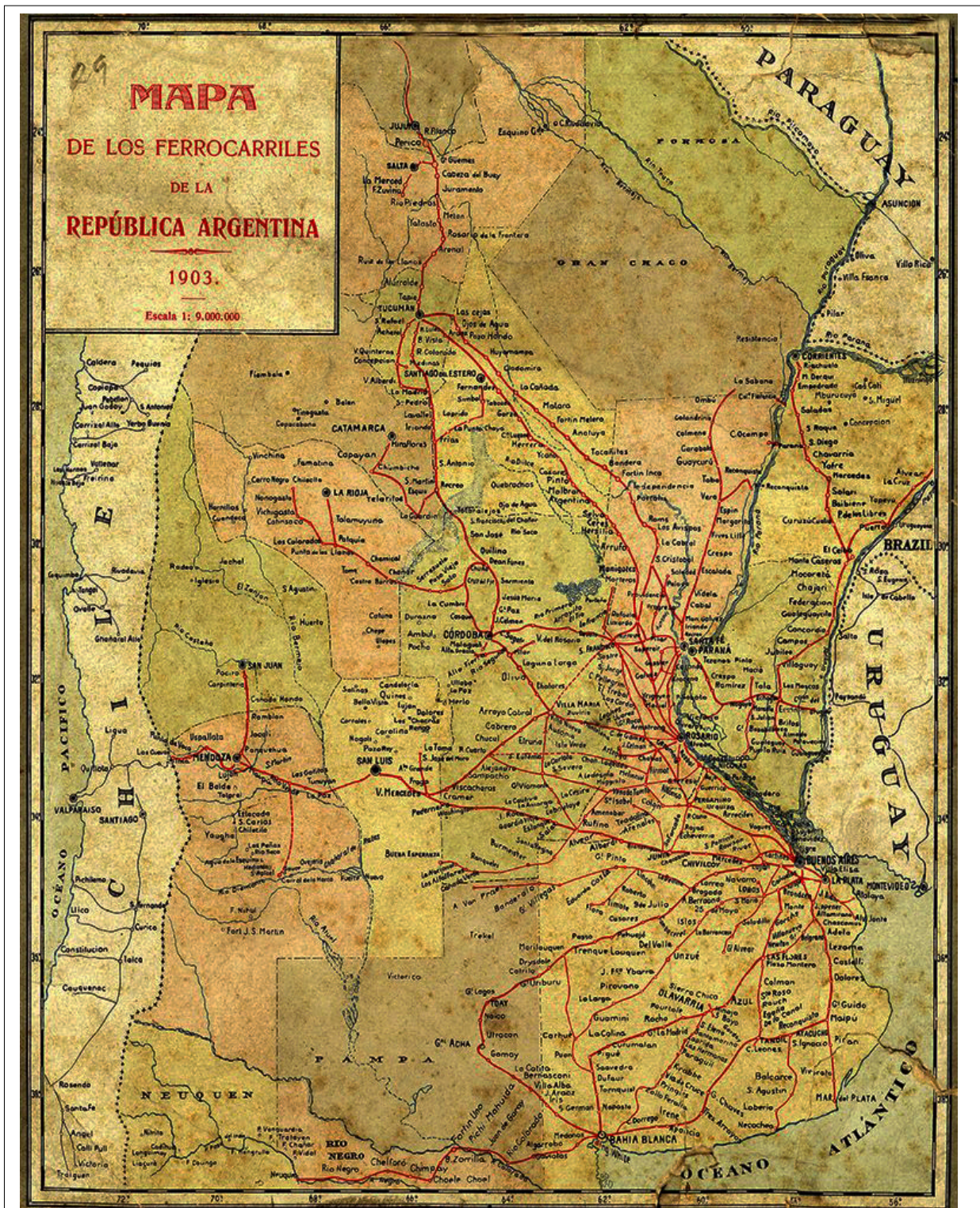
Placa existente en el Museo de la Estación Patricios y que dice: CLASURA RAMAL FERROVIARIO **28-10-1961**.SE REHABILITA LINEA A VICTORINO DE LA PLAZA- **30-1-1964**-HOMENAJE DEL PUEBLO DE PATRICIOS

Azúcar....."					34	
Girasol....."		1482	1848			
Lanas....."	5	1	4			
Papas....."	10	863	5			
Trigo....."	4595	1059				
Avena....."	212	57	2511			
Cebada....."	99		41		561	
Centeno....."	200				80	
Maíz....."	4264	160	11			
Lino....."			287			
Pasto....."				57		
Piedra				29		
Cerveza....."				14	25	
Harina....."				39	38	1

Cueros.....“	8					
Maderas y postes..”				28	23	
Maquinarias agrícolas y vehículos				5		34
Cal y yeso.....”				20		
Carbón de piedra....”				21		
Cemento				4		
Equinos.....U	2	81				
Bovinos.....”	6038	4853	6974			
Ovinos.....“	1551	73	378			
Porcinos.....“	4958	8023	11.471			



Placa existente en el Museo de la Estación Patricios y que dice: CLASURA RAMAL FERROVIARIO **28-10-1961**.SE REHABILITA LINEA A VICTORINO DE LA PLAZA- **30-1-1964**-HOMENAJE DEL PUEBLO DE PATRICIOS



Mapa de los Ferrocarriles de la República Argentina 1903

Fuente Archivo Gral.de la Nación

FERROCARRILES DE TROCHA ANGOSTA(1 m.)

“Veintiún años después de perder sus ferrocarriles la Provincia de Buenos Aires inauguraba el 21 de abril de 1910, la primera sección de un nuevo ferrocarril a partir del Puerto de La Plata. El Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano Quinto inició así sus servicios hasta el río Samborombóm, cerca de Coronel Brandsen y al poco tiempo inauguró su línea principal hasta Mira Pampa, con ramales a Azul, Olavarría y Pehuajó.

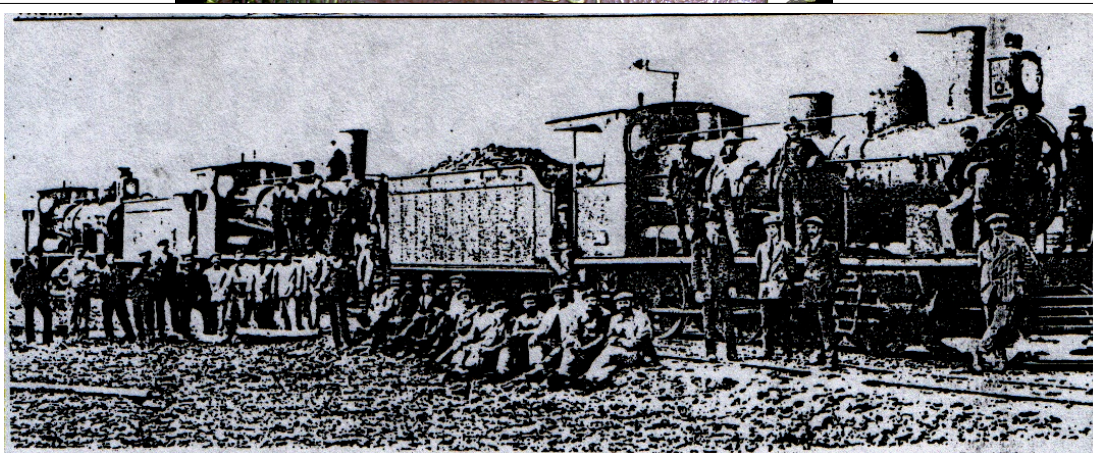
La Compañía General Buenos Aires construyó una red de trocha angosta entre Buenos Aires y Rosario con ramales desde Villars a Patricios y desde ésta a General Villegas y Victorino de la Plaza y desde González Catan al Puerto de La Plata pasando por Canning, Numancia, Buchanan y Esquina Negra, este último ramal habilitado el 8 de febrero de 1911. La trocha angosta en la Provincia de Buenos Aires tiene un destino extraño, sus ramales en general, no se levantan, sencillamente se abandonan, primero van desapareciendo los durmientes y luego la tosca de sus terraplenes, dejando espacios donde al poco tiempo, en zonas pobladas, florecen villas miserias o se abren calles nuevas y así sin acta de defunción, sin



Placa existente en el Museo de la Estación Patricios y que dice: CLASURA RAMAL FERROVIARIO 28-10-1961. SE REHABILITA LINEA A VICTORINO DE LA PLAZA- 30-1-1964- HOMENAJE DEL PUEBLO DE PATRICIOS

una fecha para cerrar la historia los ramales de trocha angosta sencillamente dejan de existir. Las estaciones se convirtieron en casas, chacras, quintas, o dependencias municipales, a veces con tramos de vía que merced a la vigilancia de sus moradores no pudieron ser depredados, pero los puentes están casi todos; sobre la trocha ancha aun se los puede ver, allí donde la angosta saltaba sobre ellos, sin los terraplenes, sobre sus estribos de ladrillos, aun están como tristes monumentos a la desidia y el abandono” Fuente RUMBO AL SUD





DE

Ferrocarril en Patricios(foto flia. Mondelli).

FERROCARRIL *COMPAÑÍA GENERAL BUENOS AIRES



Hacia 1891 las compañías ferroviarias francesas, cuatro años atrás inexistentes, comprendían cerca de 2000 kilómetros de vías férreas, con un capital de 26,5 millones de \$ oro y un 8,5% de la inversión ferroviaria total. En 1913, con más de 4000 km. de longitud sumaban 124,1 millones de \$ oro y el 10,6 % de la inversión total, extendiéndose por las provincias de Bs. As., Santa Fe, Córdoba y el Chaco.

“El primer ferrocarril de trocha angosta en la provincia de Buenos Aires, nació producto de la Ley nacional N° 4417 sancionada el 26 de septiembre de **1904**, concediendo a los señores Casimiro De Bruyn y Rómulo Otamendi el derecho de construir y explotar la siguiente red de ferrocarriles. El derecho de construir estos ramales caducaría si no se presentasen sus planos hasta después de un año del plazo fijado para terminar las líneas principales, o luego de 2 años contados de la fecha de aprobación de los planos. Finalmente la ley agregaba entre otras cosas que la Nación se reservaba el derecho de expropiar la línea por su valor fijado por árbitros más un 20%. Se autorizaba la construcción de desvíos particulares ligando



Placa existente en el Museo de la Estación Patricios y que dice: CLASURA RAMAL FERROVIARIO **28-10-1961**.SE REHABILITA LINEA A VICTORINO DE LA PLAZA- **30-1-1964**-HOMENAJE DEL PUEBLO DE PATRICIOS

establecimientos y durante 20 años la línea no podía ser gravada por impuestos nacionales ni provinciales. La longitud total de las líneas a construir se elevaba a 2750 kilómetros.

Dentro de los plazos establecidos y como lo estipulaba la ley, el Gobierno Nacional aprobó por decreto el **24 de Marzo de 1905**, la transferencia de la concesión a favor de la **Compañía General de Ferrocarriles de la Provincia de Buenos Aires**, sociedad anónima constituida en París con capitales franco-belgas aportados por la "Banque de l'Union Parisienne", La Banque de París et des Pays Bas y la Societe Generale de Belgique, con un capital inicial de 50 millones de francos.

El directorio central de la Compañía se constituyó en París y fue presidido por Luciano Villars, quien no era más que el presidente del directorio del primero de los bancos enumerados. En cuanto al directorio local, con sede en Bs. As., quedó a cargo de

Rómulo Otamendi y el belga Casimiro De Bruyn, quienes actuaron como intermediarios de los banqueros franceses. Otamendi era ingeniero y gerente de la Compañía de Ferrocarriles de la Provincia de Santa Fe, mientras que C. De Bruyn era uno de los principales gerentes de la importante empresa belga-argentina de granos Bunge & Born. Entre los individuos que luego figuraron como directores de este ferrocarril francés también se contaba a G. Born, de la misma empresa cerealera. A las compañías de granos, les interesaba promover la construcción de los ferrocarriles porque las nuevas líneas cruzarían las más ricas zonas cerealeras del país. Por otro lado, a los banqueros franceses les atraía la alianza con Bunge & Born debido a que esta empresa gozaba de mucha influencia en las altas esferas de la política argentina, de modo que podía obtener (y obtuvo) rápidamente la concesión del contrato para la construcción del ferrocarril a pesar de la indudable oposición de los ferrocarriles ingleses con los cuales competiría.

Una importante función de la CGBA fue promover la colonización agrícola, esencialmente para fomentar la producción cerealera. El FCPSF ya había desarrollado este negocio con mucho éxito. Con un propósito semejante, la Banque de L'Union Parisienne estableció en 1906 el Banque Hypothecaire Franco Argentine,



Placa existente en el Museo de la Estación Patricios y que dice: CLASURA RAMAL FERROVIARIO 28-10-1961. SE REHABILITA LINEA A VICTORINO DE LA PLAZA- 30-1-1964-HOMENAJE DEL PUEBLO DE PATRICIOS

que promovía el negocio de las hipotecas rurales, aportando grandes cantidades de capital europeo para este fin. Una empresa argentina, **La Inmobiliaria**, también incursionó en el campo de la especulación con tierras para la colonización, comprándole a la CGBA grandes extensiones donde se proyectaban las nuevas líneas. En resumen, la construcción de la CGBA demostraba el gran interés que tenían los financistas franceses en fomentar el "boom" cerealero de 1900-1914. La construcción de líneas que conectaban las zonas agrícolas con los puertos, la acción de las empresas de granos, las empresas de colonización y los bancos y firmas hipotecarias contribuyeron al fomento de la producción y exportación de cereales. Entre marzo y junio de 1906 se dieron comienzo a las obras que fueron dirigidas por los ingenieros Cilley, Brousse, Girodias, Krause, Giagnoni y Hesbert. Las obras fueron comenzadas simultáneamente en Rosario y Bs. As

En septiembre de 1906 se dio inicio a la construcción del ramal a Saliquelo. Pero a pesar del ímpetu puesto en la construcción, los problemas no tardaron en llegar. En octubre de 1906, el gobierno de la Provincia de Bs. As, elevó al ministro de obras públicas de la Nación un expediente iniciado por los señores Enrique Lavalle y Cía (concesionarios del Midland) cuya concesión fue acordada en 1904 y de la cual se había dado conocimiento al Gobierno Nacional. Esta presentación era el comienzo de un largo litigio entre ambas compañías, y entre los gobiernos provincial y nacional debido a la superposición de líneas en el tramo entre 25 de Mayo y Saliquelo. El conflicto suscitado sobre jurisdicciones entre gobiernos y trazados entre CGBA y Midland llegó al punto de pretender ser resuelto por la Suprema Corte Federal. Finalmente, casi un año después, en enero de 1908 quedó resuelto el conflicto por un arreglo directo celebrado entre las partes, suscribiendo un convenio por el cual se modificaban los trazados de ambas compañías siendo aprobados los planos por los gobiernos respectivos, además de ciertas cláusulas tendientes a asegurar en el futuro la marcha armónica de las dos empresas. En fin **entre 1908 y 1912** fueron habilitadas los ramales de **Patricios a Victorino de la Plaza** La longitud total de la red en 1912 ascendía a 1269,5 kilómetros de líneas, el 3 % de la red total existente,

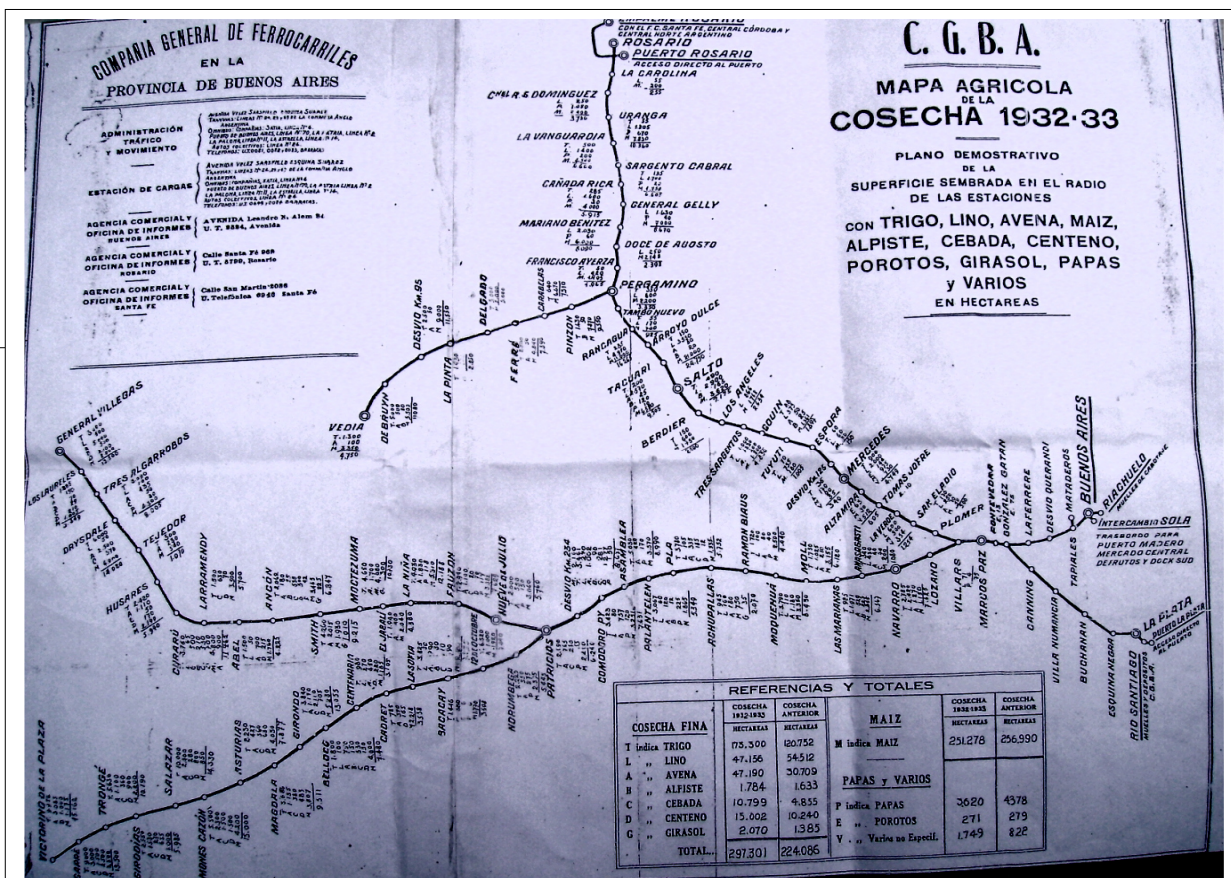


Placa existente en el Museo de la Estación Patricios y que dice: CLASURA RAMAL FERROVIARIO **28-10-1961**.SE REHABILITA LINEA A VICTORINO DE LA PLAZA- **30-1-1964**-HOMENAJE DEL PUEBLO DE PATRICIOS

con 920 pasos a nivel, 111 estaciones y 332 galpones para carga, empleando a 3300 trabajadores. Para el transporte contaba con un centenar de locomotoras, alrededor de 80 coches de diversos tipos, y cerca de 3000 vagones de carga, entre cubiertos, abiertos, hacienda, etc. Para atender y reparar todo este material, construyó un gran taller en las inmediaciones del Riachuelo, con todo tipo de maquinarias para su reparación. (Daniel Cazenave)

Económicamente no fue un negocio brillante, aunque sí fue superior al otro ferrocarril francés (RPB) construido en la misma época. Comenzó su actividad con muy buenas perspectivas, y su tráfico creció bastante en los primeros cinco años de vida. Su repercusión económica, atrayendo una producción que de otro modo no encontraría la manera de ser transportada por la red existente, era desde ese punto de vista bastante cuestionable, pero el simple hecho de tener que ofrecer tarifas más bajas,

posibilitaban un aumento en el nivel de actividad y una diversificación hacia transportes intensivos (agricultura).



Mapa agrícola Cosecha 1932-33 de la C.G.B.A. ramales a Victorino de la Plaza. A Gral. Villegas; a Rosario-Vedia y La Plata . Plano demostrativo de la superficie sembrada en el radio de las estaciones en hectáreas. Para Patricios: Trigo: 2190; Avena: 765; Cebada: 270; Papas: 55; Maiz: 2410.Total: 6240 (Gentileza Sr. Alberca)

La empresa editaba un **Anuario**, en donde además de datos del servicio de trenes se encontraban datos estadísticos sobre la producción cerealera en cada zona., consejos que la Sección Fomento Rural ofrecía a los Agricultores, la cantidad de lluvia zona por zona, consejos para la eliminación de plagas y malezas y las consecuencias que ellas tienen sobre la población y otros datos de interés. Nombres de comercios, industrias y productores de cada estación

El menor tamaño en cuanto a longitud, y su instalación tardía fueron las causas de algunas características estructurales que diferenciaban su tráfico respecto de las empresas más grandes. Por un lado tenía menor importancia en el movimiento de pasajeros dada su implantación reciente y generalmente periférica en relación con los centros urbanos, y por el otro lado registraba una menor diversidad en los tipos de cargas, que tendía a reflejar la especialización de las regiones más importantes de su jurisdicción; de allí su carácter "cerealero" o "agroganadero". Estos rasgos



Placa existente en el Museo de la Estación Patricios y que dice: CLASURA RAMAL FERROVIARIO 28-10-1961. SE REHABILITA LINEA A VICTORINO DE LA PLAZA- 30-1-1964- HOMENAJE DEL PUEBLO DE PATRICIOS

estructurales pueden explicar a su vez los problemas de rentabilidad que aquejaron a esta empresa, debido a que este tipo de cargas se encontraba entre los renglones tarifarios más bajos.

ESTACIONES LEVANTADAS EN EL PARTIDO DE 9 DE JULIO

***DESIVIO KM 234"MACOCO": Estación del FFCCGGBA.8/1910.** El nombre de Macoco se ha designado a pedido del donante de la tierra en la cual iba a pasar el ferrocarril, el Sr. Alzaga, debido a que uno de sus hijos se llamaba así. Estancia "El Picazo" de Rodolfo Alzaga Unzué.

Fue clausurada el **27/10/1961**.

Librada al servicio de Pasajeros, Encomiendas, Cargas, Hacienda y Telégrafo. Nivel de la vía sobre el cero del Mareógrafo del Riachuelo: 63,40. Profundidad del agua, 5,70. Distancia desde la estación Buenos Aires: 234 km. Brindaba, además, el servicio de Correo y telégrafo. No formó un poblado sólo una reducida población. Jefes de estaciones (según Siri): Curti, Sarnícola, Cirillo, Cruceiras, Bava.(*)

*PATRICIOS:

21/7/1908- Informe del Inspector de los Trabajos de Construcción D. Carmelo Cabrera dirigida al Inspector General solicitando la autorización de las estaciones en los kilómetros mencionados y proponiendo nombres para ellas: "...Para la estación proyectada en el kilómetro 73/820 propongo el nombre de "PATRICIOS" en honor de aquellos héroes de la Gran Epopeya que dieron sus energías y sus vidas a la Patria".....

27/7/1908: Nota de la Compañía dirigida al señor Director de Obras Públicas solicitando la autorización de la "...Estación km.73/820: Patricios"...aclarando que la ubicación "no tiene nombre propio local".

31/7/1908. Nota de la Compañía dirigida al Sr. Presidente de la República solicitando



Placa existente en el Museo de la Estación Patricios y que dice: CLASURA RAMAL FERROVIARIO 28-10-1961. SE REHABILITA LINEA A VICTORINO DE LA PLAZA- 30-1-1964-HOMENAJE DEL PUEBLO DE PATRICIOS

autorización para la ubicación de las estaciones y sus respectivos nombres que figura entrada el día 6/8/1908 n° 6009 letra F, en el Ministerio de Obras Públicas.

18/8/1908.- Decreto del Presidente de la República autorizando las estaciones de 3ª de la línea a Villegas en los kilómetros solicitados.(no hace referencias a nombres).

*SIRI, Jorge Supremo: "Nuestra Trochita II". Mercedes 1997.

20/8/1908- Figura entrada en mesa de entradas 08678 /C de la Dción.de Vías de Comunicación la nota remitida el 14/8 solicitando (entre otras) el **nombre de Patricios** para la Estación km.73/820

En la misma fecha figura nota al Director Gral. de Vías y Comunicación solicitando cambio de ubicación estación km 157/200

28/8/1908. La empresa dirige nota al Señor director expresando que la estación Patricios quedaría en la ubicación dispuesta por Resolución del 14/8/1908

2/9/1908. Nota dirigida al Inspector general por el Sr. Cabrera solicitando el cambio de ubicación de algunas estaciones del ramal.

El 26/9/1908 .Nota al Presidente de la República en la que se solicita ubicación de Patricios en el km.73.820.

30/9/1908. Decreto Presidencial por el que se deja sin efecto el Decreto del 18 de agosto relativo a la ubicación de estaciones de 3ª en la línea de Villegas y se establece la ubicación definitiva de estaciones como Patricios en el km. 185.719 y Nueve de Julio en el km. 202.177

Por lo que se observa no hay dudas del nacimiento oficial de la Estación Patricios.

1908 fue el año inaugural del servicio de trenes de la Compañía General.[...]entre julio de 1908 y diciembre de 1911, la C.G.B.A. dejó librados al servicio otros 659 km.de rieles [...]en agosto de 1912 dejó librados los últimos 102 km.de la vía a Villegas, llegando a contar con 1.268 km.de extensión total(* Sánchez O. pág 19)

Los alumnos de la Escuela Media nº 203.Extensión Patricios en su investigación expresan que el primer tren de carga y



Placa existente en el Museo de la Estación Patricios y que data del **28-10-1961**.SE REHABILITA LINEA A VICTORINO DE LA PLAZA PATRICIOS

pasajeros que pasó por la Estación Patricios rumbo a 9 de Julio lo hizo el **27 de septiembre de 1906**. No colocaron qué fuente se consultó y no he podido corroborarlo, aunque no parece posible ya que los puentes del terraplén no estaban colocados.

Fue librada al servicio de Pasajeros, Encomiendas, Carga, Hacienda y Telégrafo. Se hallaba a 246 km de la estación Buenos Aires, a 69,25 de altura y el agua a una profundidad de 5,70m.

La línea que debía llegar a Salliqueló se detuvo a fines de 1911, a escasos 30 km. de aquella población, en el paraje donde se erigió la estación Victorino de la Plaza.



Esta foto que se encuentra en el Museo y Archivo Julio de Vedia, muestra el momento en que se está construyendo el altonivel del FCGBA que permitiría el cruce sobre las vías del F.C.Oeste., y en el reverso dice "Construcción terraplén F.C.G.B.Aires-1906"- Estudios Fotográfico "Adobato". Nueve de Julio-F.C.Oeste

En el transcurso de los años 1907, 1908 se iban habilitando los tramos en forma provisoria. Por ej. Según J. S. Siri expresa en su libro Trochita II: El ramal Villars-Gral. Villegas los primeros tramos comenzaron a funcionar el 5/7/1911 pero fue inaugurado oficialmente, en todo su recorrido el 18/5/1912. El ramal Patricios a Victorino de la Plaza: Hasta Asturias fue habilitado el 8/2/1911, hasta Mones Cazón el 24/4/1911 y hasta Victorino el 7/12/1911 Sin embargo existe una foto que en el recuadro dice "CGBA PRIMER TREN DE PASAJEROS. NUEVE DE JULIO Noviembre 16-1909", por lo que, como se ve, esta estación 9 de Julio Norte (km.262), conocida familiarmente como "Estación la Trocha" que continúa a Patricios, no pudo haber sido habilitada antes que la estación Patricios(km.246).

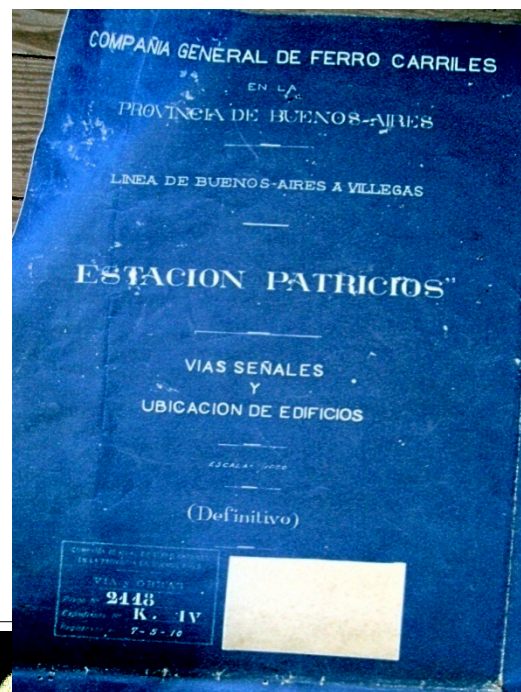
Según la memoria del Sr. Roberto Guet, su abuelo que era francés, y su papá trabajaron de peones en la construcción del alto nivel del ferrocarril CGBA (la trocha) en 1907 y que, cuando se trasladaron a Patricios en 1910 ya el pueblo estaba hecho.

Otra vista de los terraplenes en construcción, faltan colocar los puentes.
(Foto Museo y Archivo Histórico Julio de Vedia)



Placa existente en el Museo de la Estación Patricios y que dice: CLASURA RAMAL FERROVIARIO **28-10-1961**.SE REHABILITA LINEA A VICTORINO DE LA PLAZA- **30-1-1964**-HOMENAJE DEL PUEBLO DE PATRICIOS

En el diario "La Nación" del **11-01-1909** figura: "**BUENOS AIRES-Servicio Ferroviario** [...] **9 DE JULIO, 10.-** Con gran satisfacción de todo el vecindario ha sido librada al servicio público la sección cargas y encomiendas de los ferrocarriles pobladores de la provincia entre esta ciudad y la capital federal. El mes próximo quedará habilitado el servicio para pasajeros" (aunque no especifica qué ramal o compañía) y en el diario "La Nación" de 2-5-1909 dice "**la inauguración de una línea férrea** [...] **NUEVE DE JULIO, 1.** Hoy se inauguró oficialmente la línea del ferrocarril Trocha Angosta, librándola al servicio público..." (aunque no especifica cuál compañía de Trocha Angosta, hay que recordar que por el Partido pasaban 3 compañías: CGBA, Midland, y F.C. Provincial



Portada de los Planos cuyos originales se encuentran en el Museo Ferroviario de la Estación Patricios y que dice:
COMPANÍA GENERAL DE FERROCARRILES
 en la
 Provincia de Buenos Aires
 Línea de Buenos Aires a Villegas
ESTACION PATRICIOS

 Vías y Señales y Ubicación de edificios
 Escala:..... Registrado 7/5/1910

Placa existente en el Museo de la Estación Patricios y que dice: **CLASURA RAMAL FERROVIARIO 28-10-1961. SE REHABILITA LINEA A VICTORINO DE LA PLAZA- 30-1-1964-HOMENAJE DEL PUEBLO DE PATRICIOS**

de Bs.As., optimistamente se podría considerar que se refiere a la Compañía que nos ocupa)-(*)

En el tomo IV de las Leyes, Contratos y Resoluciones sobre los Ferrocarriles y Tranvías a tracción Mecánica de la Rca. Argentina (1910-1945) en la pág. 58 figura: 14 de junio de-1910.....

(*)Información aportada por el Sr. Marcelo Wiman suministrada por el Sr-Jorge Eduardo Waddell de la Fundación Museo Ferroviario y el profesor Alberto Bernardá

“Resolución aprobando el plano relativo a las instalaciones que proyecta construir en la Estación Patricios” y el 27 de julio de 1910: “Resolución autorizando librar provisionalmente al servicio público la sección de la Estación Patricios a la de Asturias”.



En el recuadro dice **AÑO 1910**. Fecha en que estaba en construcción la punta de tren estación “Patricios”. Donación del Sr. Héctor A. Perez (Cholo) y que se encuentra en el Museo Ferroviario de Patricios



Placa existente en el Museo de la Estación Patricios y que data del **28-10-1961**. SE REHABILITA LINEA A VICTORINO DE LA PLATA PATRICIOS

En el expediente n° 197 de Geodesia en las fiscalías denominadas “Victoria” y “San Carlos” Wenceslao Oyuela en Julio de 1910 en los lotes se encuentra con las vías férreas del FCGBA. Los planos definitivos de la Estación Patricios originales que obran en el Museo de la Estación)

En un Anuario del Ferrocarril C.G.B.A. de 1911 figura “La Estación Patricios es el asiento del Jefe de Sección de Explotación de la Compañía, ingeniero de Sección de Vía y Obra, talleres para pequeñas reparaciones, y es el empalme de la línea a Salliquelló. Está ubicada en la línea de General Villegas a 246 km. de Buenos Aires y a 16 de la ciudad de 9 de Julio”.....”La estación de construcción arquitectónica amplia, consta de oficina para Jefe y auxiliar, de boletería y encomiendas, telégrafo,



Palancas de cambios en andén y Base de las palancas donde se lee: JOHN SAXBY & CO. CREIL FRANCE 1906. CGBA MF 101 Estación Patricios. Fotos G. Tapia

sala de espera para señoras y caballeros, dos amplios andenes, uno cubierto con galería”.

Las **locomotoras a vapor** (reemplazadas en la década del 70 por Diesel), fabricadas en Europa, llegaron al país entre 1906 y 1909, que debían entrar a **Talleres** (en Riachuelo) cuando cumplían determinada cantidad de kilometraje. Para limpieza, provisión de agua y combustibles, arena y reparaciones,

existían en toda la red 15 depósitos, entre ellos PATRICIOS. Todos ellos dotados de tanques de agua, con sus respectivos bombes, mesas giratorias (para dar vuelta las locomotoras), tinglados para proteger las máquinas que debían esperar hasta la salida a servicio, bodegas con repuestos, oficinas, taller para fraguas, etc. Un tren podía transportar hasta 1000 personas.



Estación Patricios



Placa existente en el Museo de la Estación Patricios y que dice: CLASURA 28-10-1961. SE REHABILITA LINEA A VICTORINO DE LA PLAZA- 30-1-1964- PATRICIOS

En 1912 la CGBA completó sus adquisiciones de **material rodante** contratadas con fabricantes alemanes, franceses y belgas.

Existían distintos tipos de **vagones**: de 25 toneladas para servicio a granel (4277). De 35 toneladas para transportar automóviles y carga general, vagón jaula para el transporte de hacienda; vagón metálico de 35 toneladas de carga (Hamburgo) apto para toda carga; vagón abierto llamado “costado alto” o “medio cajón”, para pasto, ladrillos, etc.; vagón “plataforma” sin barandas; chatitas de dos ejes “L” transportaban cargas de servicio; vagón “frigorífico” llevaban productos perecederos; coches de pasajeros de 1º/2º, coche comedor (exclusivo en el tren

Salidas diarias

De Bs.As. 7,40 a.m..
Llega a Patricios 2,01 p.m De
9 de Julio: 11,30 a.m.
Llega a Patricios: 11,51 a.m. Martes, jueves y sábados . De
Bs.As.: 9,30 p.m Llega a Patricios: 4,04 a.m.
Lunes, miércoles y viernes De
9 de Julio: 11,57 p.m..Llega a Patricios: 12,18 p.m.

Regresos Diarios

De Patricios 11,54 a.m.
Llega a Bs.As.: 6,10 p.m .Llega a 9 de Julio: 2,27 p.m. Martes, jueves y sábados De
Patricios: 12,1 a.m.
Llega a Bs.As. 7,30 a.m.
Miércoles, viernes y domingos De Patricios: 4,30 a.m. Llega a 9 de Julio: 4,53 a.m.
Había cambios rotativos de horarios

nocturno a Victorino de la Plaza) en una época estuvo como encargado un Sr. Pardo y que después del 40 iba un Concesionario que llevaba comidas y bebidas por eso se lo llamaba “sanguchero”, pero no era comedor, llevaban bebidas como la bidú o bolita, etc.; furgones; vagón seleccionador de semillas a cargo de un Ingeniero Agrónomo que en la década del /40 recorría toda el área cerealera.

Al principio el enganche entre vagones era de “campana”, pero debido a los numerosos accidentes fue reemplazado por enganche automático. Las máquinas se hicieron todas de hierro, sacando el miriñaque, que es la parte que se ve adelante, que era de madera. Cada pieza con su respectivo plano.

Existía transporte colectivo de pequeñas cargas (carga por lotes) en donde se agrupaban varias pequeñas consignaciones y se cargaban los vagones, en lo posible a un mismo destino o zona y lo recibía el jefe de cada estación con su respectiva guía, lo que permitía un servicio rápido y se llevaba a cabo en las estaciones grandes o de recibo de mucha carga en lotes como el ramal: Villars-Patricios-Victorino de la Plaza-Villegas..

Las vías a Gral. Villegas y Victorino de la Plaza motivaron la instalación de 46 **estaciones.**



Placa existente en el Museo de la Estación Patricios y que dice: CLASURA RAMAL FERROVIARIO 28-10-1961. SE REHABILITA LINEA A VICTORINO DE LA PLAZA- 30-1-1964-HOMENAJE DEL PUEBLO DE PATRICIOS

El ramal Villars-General Villegas 18 de Mayo(con 432 km. de extensión) inaugurado oficialmente en 1912, contaba con las siguientes estaciones:

*Estación Lozano(a 71 km.de Capital Federal); Kilómetro 83-Apeadero Kilómetro 90(1) *Estación Navarro(a 98 km); *Estación Anasagasti(a 109 km.); *Estación Las Marianas (a 121 km.), *Estación Moll(a 134 km); Estación Moquehua (a 145 km); Estación Ramón Biaus (a 159 km); *Estación Achupallas (a 173 km)(2) *Estación Pla (a 187 km); *Estación Palantelén (a 199 km); *Estación Asamblea (a 209 km); *Estación Comodoro Py (a 223 km); *Estación km.234 “Macoco”(partido 9 de Julio); *ESTACION PATRICIOS (a 246 km); *Estación 9 de Julio (a 262 km), *Estación Fauzón (a 277 Km); *Estación La Niña (a 296 km); Estación Jabalí (309 km); *Estación Moctezuma (a 323 km); *Estación Smith (a 333 km); *Estación Ancón

(357 km); *Estación Abel (372 km); *Estación Larramendy (380 km); *Estación Curarú (390km); *Estación Husares (409 km); *Estación Tejedor(426 km); *Estación Drysdale(446 km); *Estación Tres Algarrobos (464 km);*Estación Los Laureles(479 km);* Estación General Villegas (492 km).

(1)Poseía un extenso playón donde se depositaban los tarros de leche que el tren cargaba y luego dejaba vacíos, evitando que los tamberos se tuvieran que trasladar hasta la Estación Navarro.(2)Entre Abril y julio de 1908 quedaron habilitados provisoriamente 112 km de vía principal entre las estaciones Villars y Achupallas(DGF(1908).Tabla I,pp.4-5 citado por Gabriel Luis Sánchez en su Licenciatura de Historia.(pág.13)

El ramal Patricios-Victorino de la Plaza: *Estación Norumbega (a 259 km);*Estación Doce de Octubre (a 273 km); *Estación Bacacay (a 284 km); *Estación La Sofía (a 298 km); *Estación Cadret (a 316 km); *Estación Centenario (a 327 km) ; *Estación Belloq (a 340 km); *Estación Girondo (a 352 km); *Estación Magdala (a 365 km); *Estación Asturias (a 383 km); *Estación Mones Cazón (a 396 km); *Estación Salazar (a 415 km); *Estación Girodias(a 431 km); Estación Trongé(a 447 km); *Estación Garré (a 462 km); *Estación Victorino de la Plaza (a 471 km.) el



Placa existente en el Museo de la Estación Patricios y que dice: CLASURA RAMAL FERROVIARIO 28-10-1961. SE REHABILITA LINEA A VICTORINO DE LA PLAZA- 30-1-1964-HOMENAJE DEL PUEBLO DE PATRICIOS

famoso “**nocturno**” que partía a las 20 hs. de Bs.As. y llegaba a la madrugada del día siguiente a destino, al principio con una frecuencia de 3 días semanales y a partir de la década del /40 : 2 días(martes y viernes y regresaba miércoles y domingos).

La estación estaba dirigida por: un jefe, un sub jefe, auxiliares, telegrafistas, controladores, dependientes, capataces cambistas, plantel de guardas, llamadores, encargado de limpieza. Estaba el Administrador; el empleado, el peón, el operario de vía y Obras, el capataz de cuadrilla, el foguista, calderero, el maquinista, los revisadores de vehículos, el cambista, taquista (atendía el carbón), ajustadores (reparaban máquinas) etc.

El depósito de locomotoras contaba con: un jefe, un subjefe, secretarios, encargados de reparticiones, mecánicos y ayudantes de mecánicos, lava calderas, personal de abastecimiento para cargar las locomotoras de combustible, capataces de turnos,

cambistas, leñeros, vaporistas, serenos, peones de limpieza general(total de obreros en el depósito de locomotoras: más de 200)

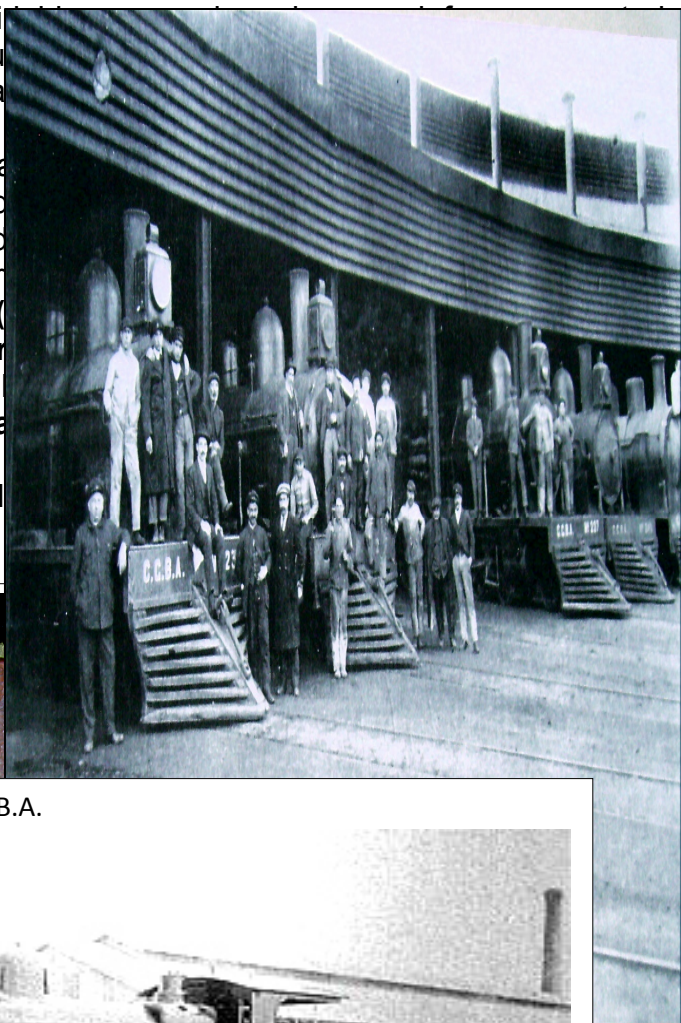
En cuanto al de Vías y obras era dirigido por inspectores de vías, capataces con quienes se trabajaba.

En "Nuestra Trochita II" de Siri figura el Sr. Silva, Miño

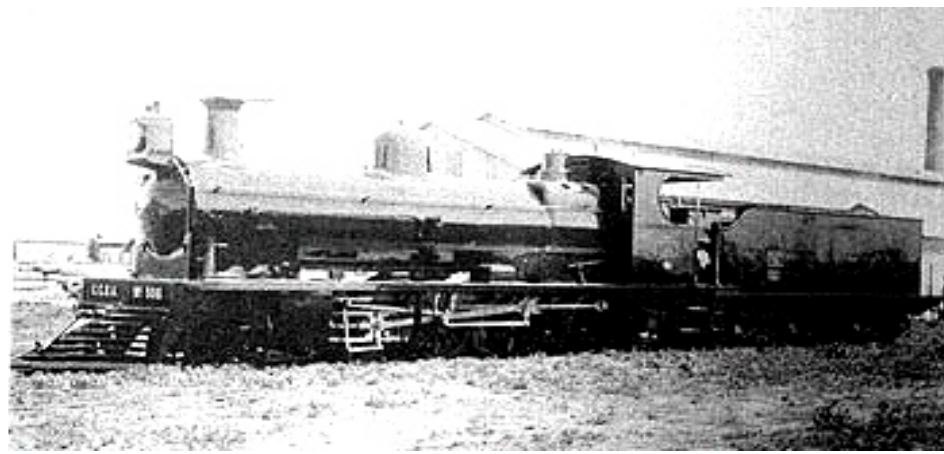
También se contaba con personal especializado como carpinteros, plomeros, pintores (cada uno con sus obreros). En Patricios residía el jefe de taller. El primer jefe fue el Sr. Víctor Peña. Carlos

PATRICIOS fueron: Rodolfo Wiman (1919), **Lozada** (1923), **G. Santoro** y otros, y **Agustín García** (eran hermanos), Filiberto Ibáñez, **Walter Pareda** (por 2º vez) Saavedra.

También el médico del ferrocarril (todos los de la línea se atendían allí) y la Cooperativa ferroviaria.



Locomotora del ferrocarril C.G.B.A.



Placa existente en el depósito de locomotoras del ferrocarril C.G.B.A. el 28-10-1961. PATRICIOS

A finales de 1910, **Mondelli** fue designado por la Compañía para el trazado y nivelación del ramal Patricios hasta Villegas. Fue así como, a partir de ese momento, se comenzó a construir la línea de Julio y con su ciudad cabecera.



Talleres en ruina

e
s
el
al
9

366 — FF.CC.E.

PAGINA WEB
EL FERRO CARRIL

Cuadro 11

BUENOS AIRES, PATRICIOS y VICTORINO DE LA PLAZA

Km.	SALIDAS	243		REGRESOS	244		
		Martes y Vier.					
—	Buenos Aires..... sale	20 08	..	Victorino de la Plaza sale	20 10	..	..
80	Villars..... llega	..	..	Garré..... »	20 27	..	..
—	Villars..... sale	21 58	..	Trongé..... »	20 48	..	..
				Girodías..... »	21 07	..	..
				Salazar..... »	21 32	..	..
246	Patricios..... llega	..	..	Mones Casón..... »	22 00	..	..
—	Patricios..... sale	2 41	..	Asturias..... llega	22 17	..	..
259	Norumbega..... »	3 03	..	Asturias..... sale	22 25	..	..
273	12 de Octubre..... »	3 24	..	Magdala..... »	22 50	..	..
284	Bacacay..... »	3 40	..	Girondo..... »	23 08	..	..
298	La Soñá..... »	4 00	..	Belloq..... »	23 27	..	..
316	Cadret..... »	4 24	..				
327	Centenario..... »	4 41	..				
340	Belloq..... »	5 01	..	Centenario..... »	23 48	..	..
352	Girondo..... »	5 20	..	Cadret..... »	0 11	..	..
365	Magdala..... »	5 43	..	La Soñá..... »	0 37	..	..
388	Asturias..... llega	6 06	..	Bacacay..... »	0 59	..	..
—	Asturias..... sale	6 16	..	12 de Octubre..... »	1 22	..	..
408	Mones Casón..... »	6 41	..	Norumbega..... »	1 43	..	..
415	Salazar..... »	7 11	..	Patricios..... llega	2 00	..	..
431	Girodías..... »	7 36	..	Patricios..... sale	..	..	..
447	Trongé..... »	8 00	..	Villars..... llega	8 31	..	..
462	Garré..... »	8 24	..	Villars..... sale	..	..	..
471	Victorino de la Plaza llega	8 38	..	Buenos Aires..... llega	8 12	..	..

Placa e
28-10-1
PATRIC

E

Los **edificios de las estaciones** no guardan una arquitectura especial o determinado estilo, sino un sistema utilitario francés. Consta de oficina para jefe y auxiliar, de boletería y encomienda, con depósitos de carga y descarga, baños, telégrafo, sala de



Placa existente en el Museo de la Estación Patricios y que dice: CLASURA RAMAL FERROVIARIO **28-10-1961**.SE REHABILITA LINEA A VICTORINO DE LA PLAZA- **30-1-1964**-HOMENAJE DEL PUEBLO DE PATRICIOS

espera para señoras y caballeros, dos amplios andenes, uno cubierto con galería.. En la planta alta la vivienda del señor jefe de estación.

En el patio de cargas cuenta con los siguientes elementos: Galpones con capacidad de 100 metros cuadrados, rampa para maquinarias, vías auxiliares para carga con una longitud de 5119 metros, brete con corral para el movimiento de ganado con 902 metros cuadrados, tanque de agua de 200.000 litros, depósito de locomotoras, depósito de carbón para 2000 toneladas, básculas para pesar vagones, etc. (Anuario 1911) .En el Anuario de 1932 la describe así: “*En el patio de cargas cuenta con un galpón de mampostería y cuatro de hierro galvanizado, con una superficie cubierta de 2.750m², un brete y embarcadero de hacienda s con 900 m² de corrales con dos bebederos; rampas para maquinarias; báscula para pesar vagones; 7717 m. lineales de vías auxiliares para carga y descarga de vagones, etc.; depósito de carbón con*

capacidad para 4000 toneladas; 2 tanques para agua de 100 m³ cada uno; mesa giratoria, depósito para locomotoras, cocheras, etc.”

En las estaciones había galpones para depósito de cereales, al principio en bolsas; luego a granel (galpones jaulas) y más tarde Silos.

Patricios “era un importante centro ferroviario con una gran playa de maniobras, para reformar trenes de cargas, galpones para trasbordo de un ramal a otro, gran depósito de Locomotoras, con la implementación de reparación de aquellas que no eran grandes y no justificaban el envío de las unidades a los Talleres, estas reparaciones pequeñas se las denominaba de “medio alzado”, también una importante dotación de Revisadores de vehículos, dado que tenían que cubrir amplias zonas en los ramales cuando algún vagón y/o coche quedaba detenido por desperfectos “ (Siri). Había cambio de personal de Patricios hasta Moquehua y de Navarro a Villars, lo mismo en Estación Asturias hasta Victorino de la Plaza. La gente trabajaba en jornadas de 8 horas (en 3 turnos) tanto peones, capataces, cambistas, guardas, maquinistas, mecánicos de máquinas, jefes, subjefes, encargados de turnos, secretarios. Los llamadores eran los encargados de despertar a la gente que tenía que tomar servicio nocturno (1 hora antes y concurría a su casa a hacerlo). Había una máquina “pilota”



Placa existente en el Museo de la Estación Patricios y que dice: CLASURA RAMAL FERROVIARIO 28-10-1961. SE REHABILITA LINEA A VICTORINO DE LA PLAZA- 30-1-1964- HOMENAJE DEL PUEBLO DE PATRICIOS

que realizaba 16 hs. de trabajo (desarmar y armar trenes). El Sr. Alberca aclara que el personal de locomotoras tenían que cumplir una jornada de trabajo de acuerdo al tren que conducía. Ej: conduciendo un tren de Hacienda, por tratarse de carga percedera se extendía la jornada a 9, 30 hs., la carga 9 hs. y se reducía en los trenes de pasajeros, y el servicio de Maniobras o sea formación de trenes era de 8 hs.

En Patricios “vivían ...dos ingenieros (Jefatura en Vías y obras) representantes directos de los dueños del ferrocarril. Eran franceses. Una vez uno se fue por 6 meses a Francia y vino a relevarlo otro francés porque aquí no tenían su gente de confianza”(Entrev. Rafael Greco) Se recuerda que durante un tiempo considerable estuvo un Ingeniero francés de apellido Mezler(Siri) y otro de apellido Bell

En **1911** (siendo intendente el Sr. Robbio) se autoriza el servicio de la báscula de la Estación Patricios. Era la que pesaba los vagones. La báscula era grande, pesaba hasta 50.000 kg. Ya no está (Sr. Alberca)

En **1912** el Ferrocarril Compañía General de la Provincia de Bs.As. (trocha angosta: 1 m) contaba con una extensión de 1.268,601 km.

El 8/10/1914 se levanta el cerco de alambre de la estación, estaba todo cercado. (Cuando se levantó se mandó a Rosario).

El 23/11/1914 se autoriza el desvío de Patricios a Norumbega.

En el Boletín oficial nº 6265 se autoriza la construcción de un galpón de encomiendas en la estación Patricios.

En **1910**, la **Compañía Inmobiliaria La Franco Argentina** inició la comercialización de terrenos vecinos a la estación Patricios (y que había comprado en 1908 a sus antiguos propietarios: 146 hectáreas, 13 áreas, 75 centiáreas Ej. Claudio Orbea (Según consta en el Fichero de Inscripciones de Dominio 75. 9 de Julio. 1936. Compradores 7453. En Geodesia Prov. de Bs.As). en condiciones similares a las encaradas en Villars 5 años antes. Esta Compañía estaba integrada por capitales de la Banque de París el des Pays Bas, del Union Parissienne y de la Societé Gennérale de Belgique, y contaba



Placa existente en el Museo de la Estación Patricios y que dice: CLASURA RAMAL FERROVIARIO
28-10-1961.SE REHABILITA LINEA A VICTORINO DE LA PLAZA- **30-1-1964**-HOMENAJE DEL PUEBLO DE PATRICIOS

además, entre otros accionistas locales, con la participación del grupo Bunge y Born. (Monitor de Sociedades Anónimas, Tomo IX (1910), p. 124 y Regalsky (2002), citado por Sánchez en su Licenciatura de Historia, pág. 11)

El 29/1/1923 se autoriza la construcción de más vías en Patricios (cuando se completaron las vías donde se hacían las maniobras. En **1930** se construyen 4 galpones y mesa giratoria y cochera (donde se guardaban los coches de reserva)

Los trabajadores se agremiaron en dos Organizaciones: "**La Fraternidad**" que aglutinaba a los conductores de Locomotoras, Foguistas o Ayudantes de Conductores y Aspirantes a esa carrera, era el gremio más antiguo (fundado el 20/6/1887) Hacia 1929 contaba con una **escuela de capacitación**.

El **17/11/1946** se firmó el contrato de compra-venta entre Miguel Miranda, presidente del Instituto Argentino de Promoción del Intercambio (IAPI) y el embajador extraordinario y plenipotenciario de Francia Conde Wladimir d'Ormesson "ad referéndum" del directorio del IAPI y de los directorios y asambleas de las compañías de los ferrocarriles franceses en la República Argentina, respectivamente. En el Mensaje del 1° de Mayo de 1947 el Presidente Perón expresaba: "[...]"*El convenio sobre ferrocarriles, que es de enorme trascendencia, traerá benéficas consecuencias para la economía nacional. Agregó el Presidente que, por él conocidas las razones a favor o en contra de la adquisición de los ferrocarriles,...constituye tal vez la realización máxima de los anhelos patrios en el orden de*



Máquina en reparación en los Talleres (después nacionalización)



Placa existente en el Museo de la Estación Patricios y que dice: CLASURA RAMAL FERROVIARIO 28-10-1961. SE REHABILITA LINEA A VICTORINO DE LA PLAZA- 30-1-1964-HOMENAJE DEL PUEBLO DE PATRICIOS

*recuperación económica...Significa una liberación y el cumplimiento de un compromiso contraído con el pueblo argentino. Los ferrocarriles, nacionalizados, se orientarán hacia la obtención de **mayores beneficios y mejor servicio**"* (Cuccoresse, pág. 146)..dependiente de Ferrocarriles Argentinos, y las aspiraciones de Perón no se cumplieron, la compra fue un mal negocio(pagó 45 millones de dólares).(Ricardo Guiet amplía que la transferencia del F.C.C:G:B:A. fue anterior a la oficial en diciembre de 1947, y se hizo el acto en la plaza Retiro. En cuanto a la adhesión al movimiento gremial peronista "La Fraternidad" que era primero anarquista y luego socialista, fue la última en adherirse, en cambio la "Unión Ferroviaria" lo hizo enseguida)

A fines del **1946** el ferrocarril se nacionalizó (pasó al Estado) con el nombre de **Ferrocarril Nacional General Belgrano**. El 1° de marzo de 1948 se realizó el acto

formal de posesión por parte de las empresas del Estado (1/1/1949, decreto n° 32.574/48),

En el diario El 9 de Julio del lunes 31 de julio de 1961(portada) figura “Se manifestó contra la Supresión de Vías”..El sábado en la Cámara de Comercio e Industria se llevó a cabo la Asamblea Pro Defensa del ramal ferroviario Patricios-Villegas participando unas 70 personas de la zona afectada. La sensación fue que la cancelación del servicio no representa ventajas económicas y que en cambio es un atentado a la economía de la zona.” *La línea afectada produce ganancias y que el mal está en la burocracia ferroviaria representada por empleados en crecido número entre los que figuran con elevados viáticos administrativos y jefes”. Se resolvió crear una “Comisión permanente de defensa del ferrocarril amenazado” la que quedó integrada por los Sres. Angel Villa, Adolfo Ramos, Adolfo Juan Gougy, Antonio Garabano y Ricardo Pedalino por 9 de Julio, Carlos Aniasi de Patricios, Américo Perriello de La Niña”, Fermín Prieto de Fauzón, además designarán delegado la Sociedad Rural, Rotary Club, CGT y Cooperativa Agrícola.”*

El **28 de octubre 1961** se aplicó “el llamado Plan LARKIN fue “...el de mayor impacto socio-territorial”.[...] “Este Plan, según Fiel (1998) “recomendaba entre otras



Placa existente en el Museo de la Estación Patricios y que dice: CLASURA RAMAL FERROVIARIO 28-10-1961.SE REHABILITA LINEA A VICTORINO DE LA PLAZA- 30-1-1964-HOMENAJE DEL PUEBLO DE PATRICIOS

medidas el levantamiento de 14.000 km. de vías por tener los mismos una demanda insuficiente y existir otras alternativas modales”. Fue aplicado durante el gobierno de Frondizi, el período de facto 1976-1983 y entre 1989 y 2001.

Este plan recibe el nombre de un general del ejército norteamericano, B. Thomas Larkin, enviado al país como “asesor de transporte” por el Banco Mundial de Reconstrucción y Fomento(Interamericano de Desarrollo), el cual es convocado por el gobierno de Arturo Frondizi, cuyo ministro de economía era Alvaro Alzogaray, para llevar adelante el cierre de ramales, talleres, fábricas y otros espacios de la Empresa Estatal Ferrocarriles Argentinos, en lo que constituía el comienzo del desguace del Sistema Integrado de Transporte Ferroviario, Industrias y Comunicaciones, ya que consideraba innecesarias el 40% del total de la red ferroviaria, que por entonces alcanzaba los 45.000 km.(la política norteamericana pretendía beneficiarse con la

adquisición de partes del ferrocarril y estimular la construcción de caminos y el crecimiento de su propia industria automotriz, especie de subsidio implícito a la industria automotriz de los Estados Unidos) . A pesar de las huelgas ferroviarias, un tercio de los ramales serían eliminados y 70.000 ferroviarios despedidos. Dejaron de correr trenes en la casi totalidad del ex Ferrocarril Provincial de Bs.As., Ferrocarril Patagónico, Ferrocarril Roca, etc.

El **Dr. Arturo Illia** rehabilita los ramales Patricios-Victorino de la Plaza-Buenos Aires, no así el ramal de General Villegas que permaneció clausurado. La reapertura fue el **30 de enero de 1964**.

En **1966** era jefe de estación Alberto Parera.

Durante el gobierno de facto de Jorge Rafael Videla (marzo de 1976) y por decreto n° 471 del **9 de marzo de 1977**, se clausuran nuevamente los ramales rehabilitados y por decreto n° 96/851 del **28 de abril de 1978** se confirma la clausura con levantamiento de vías-durmientes-señalización y desmantelan las estaciones. Esto ocurrió con el ramal Victorino de la Plaza hasta el paso a nivel de la Estación Patricios sobre un tramo de vías de 225 km. (año 1979). Todo el material fue depositado en Patricios en el predio de la Estación. Para ello mandaron a un jefe Juan O. Salerno



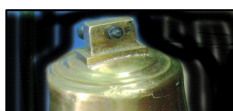
Placa existente en el Museo de la Estación Patricios y que dice: CLASURA RAMAL FERROVIARIO 28-10-1961. SE REHABILITA LINEA A VICTORINO DE LA PLAZA- 30-1-1964-HOMENAJE DEL PUEBLO DE PATRICIOS

para que hiciera de custodio.(en 1991 aún figura firmando documentación) Una enorme cantidad de chapas fue cargada por el ejército con destino desconocido. Quedaron unos pilones de durmientes que poco a poco fueron llevados por los camioneros que venían a descargar cereal en los galpones. Los ferroviarios fueron transferidos a distintas partes del país, se produjo un gran éxodo de familias

CLAUSURA

Cuando vino la clausura
De mi ramal ferroviario
Tuve una gran amargura
Mi Estación era un Santuario.
Allí empecé a balbucear
En Morse en un aparato
Práctica que me aseguraba
Mi llegada a ferroviario.
Y empecé hacer los relevos
Del empleado que faltara.
Me preocupé en aprender

Aprendí y desarrollé
en la Estación mi carrera.
Y ahora que miro de afuera
Lo que fue orgullo y emporio
me parece que el murmullo
de algún tren a la distancia
me dice que ¡Ya se acerca!
Con su carga...la Nostalgia.



Campana de la Estación Patricios existente en el Museo de la E

2005

Referencias:

Vía en estado de abandono.
Implica: vegetación sobre la vía (desde pastizal hasta árboles y cañaverales), terraplenes socavados naturalmente, pasos a nivel tapados con tierra ó capa asfáltica y terrenos ocupados.

Vía en buen estado general.
Implica: vegetación controlada, pasos a nivel desahogados, vía principal libre de obstáculos.

Vía en servicio (local)

Corte y/o Daño en la vía
Son puntos de la traza dañados de tal forma que impedirían el paso de trenes. Requieren inversión y mano de obra especializada. La mayoría de los cortes graves fueron producto del mal accionar del hombre.

A partir de acá, vías levantadas.

Puente descaizado.
a Brogado
a Caseros F.C.D.F.S.
D destrucción general de vía y terrapén.
Km. 234
Comodoro Py
Ascambio
F. C. Midland (sin vías) a Coruña

Terrapén inutilizado por construcción de canal aliviador.
Extracción de rieles
Faltan 100 mts. de rieles y durmientes.
Palen-telen
a La Rica
Actupallas
F. C. Midland a Anderson

Puentes sobre el río Salado destruidos y caídos por crecida del río en 2003.
Corte
a La Rica
Ramon Blaus
F.C.D.F.S. a Anderson

Pasos a nivel dañados (con rieles extraídos)
F. C. G. Belgrano (ex - C.G.B.A.) (ex - F.C. Midland) Trocha: 1 metro.

Terrapén dañado por paso de tubo de gas.
300 mts. de durmientes robados
Robo de terrapén
EL DAÑO MAS GRAVE: Robo de TRES KILOMETROS de rieles y durmientes.

Robo de rieles y terrapén
Punto robado en 2003.
Círculo en la vía
a Marlo
M.C.G.B. Libertad

Robo de rieles
Cambio levantado por Metropolitano
Terrapén destruido por canal aliviador.
Obrador con materiales instalado sobre la vía
Cortes varios en la zona.

Puente levantado
Puente nuevo sin estrenar!
Robo de rieles
F.C.G.R. a Brandon
F.C.G.R. a Brandon
a La Plata (local.)
Cortes varios en la zona.

Últimos servicios registrados:

- Tramo G. Catán - Villars: Viaje especial del CML-1 / Nov. 1999
- Tramo Villars - Patricios: Tren de emergencia / Enero 1994
- Tramo Villars - Pergamino: Tren de carga (caños) / Enero 1996
- Tramo G. Catán - La Plata: Tren de carga (grales.) / 1992

• Tiempo después, una locomotora de TMB retiró un coche de la estación Moquehuá. Posteriormente corrieron dos o tres formaciones con coches reconicionados para TMB en los talleres de Rosario.
• Un tren intentó ingresar al ramal tiempo después, pero se quedó patinando a la altura del río Matanza y regresó a G. Catán.

¡DENUNCIE EL ROBO DE RIELES, DURMIENTES & PUESTES! 0800-555-ONABE (6-16-12-13)

A partir de Pergamino, ramal activo. (Veda - Pergamino - Rosario y norte del país) Movimiento principal: tramos carreteros.

Atención: Los datos vertidos en este mapa fueron obtenidos en base a relevamientos propios y supuestos) y es muy probable que existan muchos mas que actualmente desconocemos. Los tramos que al día de la fecha no fueron relevados son: Ramón Blaus - Anasagasti, G. Catán - Villa Numanca, Echeverry - La Plata, M.C.G.B. - Plomer y Tres Sargentos - Pergamino.

Planes de reactivación: Según lo expresado por el Ministerio de Planificación Federal, éste se halla estudiando la rehabilitación de los tramos G. Catán - Navarro y G. Catán - Pergamino para servicios de pasajeros. En tanto, se encuentra en proceso licitatorio el tramo Pergamino - G. Catán (junto al resto de la red "norte" del actual Ferrocarril Belgrano Cargas S.A.). No se prevé la reactivación de los tramos G. Catán - La Plata y Navarro - Patricios.

Telegrafos: A excepción de la zona local, el 70% del tendido se halla destruido por causas climáticas, robos y manipuleo ilegal.

Capacidad portante: Las vías del ex CGBA solo soportan el paso de locomotoras "livianas" (menos de 90 Tn.) tales como la "GE Cooper", GE U-12-C, Alco RSD-35 y Fiat Transfer. Hoy día, el 90% de estos modelos han desaparecido, ya que se ha priorizado el uso de las General Motors.

Diseno: **Fede Palles Amigos del C.G.B.A.**

FERROCARRIL.Línea de González Catán a Victorino de la Plaza

***Estación NORUMBEGA.** Primera Estación del Ferrocarril Compañía General Buenos Aires. a 259 km. de Capital.

10-3-1910. Librada al servicio de pasajeros, encomiendas, cargas, Hacienda y Telégrafo: Nivel de la vía sobre el 0 del mareógrafo del Riachuelo: 77,44m. Profundidad del agua sobre el nivel de la vía: 4,15m

El 31/12/1912 en el plano de la Colonia Norumbega figura la venta por parte del

Sr. Iomans al Ferrocarril Compañía General Buenos Aires de una superficie de 62 has.23 a.67 ca.(fuente Geodesia la Plata)

El edificio de estilo francés albergaba la casa del Jefe de Estación y las oficinas correspondientes junto a la Estafeta de Correos (a donde llegaba la correspondencia y algunos periódicos) y el Telégrafo que al no haber luz funcionaba por medio de unos frascos que actuaban como pila voltaica dando la energía necesaria para las transmisiones. Por el mismo motivo, las señales a los trenes se hacían por medio de una linterna a kerosene que tenía dos posiciones con un vidrio rojo que indicaba que no se podía pasar y otro verde para indicar que la vía estaba libre. Existían, como en otras estaciones, corrales y bretes para cargar animales en vagones jaulas que luego eran despachados a Buenos Aires. Los coches de madera con asientos del mismo material para la 2ª. Clase y tapizados los de 1ª. Clase. Las locomotoras eran de vapor de agua usando como combustible carbón de piedra (hulla). El trayecto era cubierto dos veces por semana. Los galpones de la estación se abarrotaban con las bolsas de cereal de los chacareros de la zona. *“En época de cosecha los carros tirados por caballos o tractor cargados generalmente con bolsas de trigo se agrupaban próximo a los galpones del ferrocarril esperando la descarga al día siguiente, por las noches más de 50 carros se juntaban y quienes estaban a cargo de esas tareas dormían junto a su carga por las noches se juntaban para contar sus anécdotas y también se hacía sentir alguna guitarra junto al humo del asado que nunca faltaba”* según la memoria de Oscar Gustavo Rey hijo de un Jefe de Estación (2013)

Según la Municipalidad su población fue fundada el 20 de agosto de 1910 por los señores Claudio Orbea y Arturo Yeomans y su nombre tiene origen en el establecimiento rural de este último: "La Norumbega", vocablo indígena cuyo significado se ignora. Este pueblo fue delineado y amojonado sobre la estación Norumbega (de la línea a Victorino de la Plaza)..

En 1920 era Jefe de estación: Antonio Lettieri

En 1939 era Jefe Angel Riuz

Otros jefes que aparecen en Nuestra Trochita II son :J. Montes, Lettieri, Wilfredo Rey, Barcena.



Estación Norumbega

El ferrocarril fue clausurado el **27 de octubre de 1961**, siendo el último jefe de estación el Sr. Angel Novello. . En el año 1977 volvió a pasar por las inundaciones. Como ocurrió con este ramal las vías fueron levantadas. En 1996 el edificio de la Estación fue cedido a la Sociedad de Fomento.

DOCE DE OCTUBRE

La estación ferroviaria fue habilitada con la llegada del tren en **1908**, para el servicio de Pasajeros, Encomiendas, Cargas, Hacienda y Telégrafo, recibiendo el nombre de la fecha en que Colón llega al Nuevo Mundo (12 de Octubre), **formándose un núcleo poblacional a su alrededor**, la Compañía de Tierras La Franco Argentina decidió realizar el trazado del pueblo. Se encontraba a 273 km. de Buenos Aires a una altura del Mareógrafo del Riachuelo de 78,80m, la profundidad del agua bajo el nivel de la vía; 5,40 m.



Estación del tren donde funciona actualmente el Jardín de Infantes nº 912

La estación se inaugura **17-3-1910** fecha que el pueblo tomó como fundacional, pero con el Centenario se tomó como fecha el **10 de agosto de 1911** día en que se comenzó la traza .

Según plano de Enero de 1912 realizado por el agrimensor Carvalho tenía las siguientes dimensiones: FG: 300 ms. (frente) LK: 91 ms. NG: 29 m (lateral).

La estación contaba con Oficina para el Jefe, boletería, telégrafo, encomiendas, sala de espera y andén con galería. Para el servicio de cargas tenía un galpón de mampostería y tres de hierro galvanizado con una superficie cubierta de 2.469 m²; un brete y embarcadero de haciendas con 1.682 m² de corrales, con dos bebederos; rampa para maquinarias y 852 m. lineales de vías auxiliares para la carga y descarga de vagones

En **1920** (según Anuario Kraft) el **jefe de la Estación era Mateo Michart**.

Según la memoria de don J.Ciani : Los **jefes de estación** serían: “ *El 1º un tal **Blanco**, después vino un tal **Urrizza** (la hija fue compañera mía en la escuela), ser Jefe de estación en ese tiempo no era para cualquiera, después vino un tal **Silva** el primer presidente del Club que hay ahora, después estuvo un tal **Carro** (que tenía un hijo que jugaba al futbol en Chacarita), después **Puebla** (la hija de Puebla Norma estaba casada con Casanova). Hizo la carrera del ferrocarril ahí, fue cambista muchos años ahí en 12 de Octubre y después se recibió de jefe y se fue para afuera un tiempo y volvió al 12. Después estuvo **Ruben Esteban** que era casado con una prima mía, de los Esteban que tienen silos, almacenes (tenían) y después se levantó el tren”.* Según Siri: Carro, Esteban, J. Silva , Miño.

A pesar de su paulatino crecimiento, los dividendos pagados a los accionistas rara vez superaban el 2 % anual y solo entre 1926 y 1929 pagó entre 3,5 y 5 %, para

luego volver a estancarse hasta el año 1938 donde comenzó a arrojar pérdidas temporarias hasta su nacionalización. La primer guerra mundial impidió la construcción de la vasta red concedida y por ende el capital financiero de la empresa no varió, rondando los 45 millones de \$ oro sellado, repartido un 25 % en acciones y el 75 % restante en obligaciones (aprox.).

Los ramales del oeste, que comprendían casi el 60% de la longitud total aportaban solo el 40% del tráfico y eran esencialmente ganaderos, aunque también cargaban cereales. Estos ramales fueron los que menos crecieron. El tráfico de hacienda en pie tuvo mucha importancia en este sector ya que la línea tenía acceso directo a los mataderos. Estos trenes tenían preferencia en la circulación (cruces, maniobras, etc.) debido a que si no entraban en el día indicado la hacienda perdía el valor real, y por su diferencia de precio respondía el ferrocarril, razón por la cual se hacía lo imposible para que llegara en término. Los vagones vacíos volvían a Tapiales y luego a Villars, donde se encontraba el lavadero de jaulas, que luego eran desinfectadas con cal para volver a ser cargadas. Existían severas normas sanitarias que debían observarse en cuanto a la higiene de los vagones destinados a animales aunque la Ley Mitre preveía un fondo de renovación a cargo de las empresas, esas inversiones y trabajos dejaron de efectuarse en 1929, cuando muy poco se había realizado, ya que las líneas eran relativamente nuevas. El criterio de beneficio comercial redundó en perjuicio de la conservación y solo se recurrió a mejoras que aseguraran la circulación y por ende los ingresos. La crisis del 30, inundaciones y las dos grandes guerras colaboraron con ello. En el año 1946, a raíz de invasiones de peludos (armadillo) que socavaban los terraplenes, unido a precipitaciones pluviales fuertes, hubo que recurrir a arreglos de importancia en ciertos sectores de la línea, desde Patricios a Villegas y Victorino de la Plaza.

Los últimos años de esta empresa (previos a la nacionalización) pasaron sin pena ni gloria, estable pero sin beneficios económicos. La segunda guerra mundial, el futuro vencimiento de la Ley Mitre y los cambios políticos en el país, lo tenían a maltraer, acelerando los trámites para su compra.

El 17 de noviembre de **1946** se firmó el contrato de compra-venta entre Miguel Miranda, presidente del I.A.P.I (Instituto Argentino de Promoción del Intercambio) y el embajador extraordinario y plenipotenciario Conde Wladimir D'Ormesson, "ad referéndum" de los directorios del IAPI y las empresas francesas. El 1 de noviembre de **1947** se hizo efectiva la incorporación de esas empresas a los FEN cuanto a la CGBA , el acto fue presidido por el entonces administrador general de los ferrocarriles del Estado, Capitán de Navío Alfredo J. Job , quien fuera el último administrador de esa empresa

A partir de allí, la ahora ex-CGBA , mantuvo cierta autonomía hasta la reorganización de la red, que tuvo lugar luego de nacionalizados los ferrocarriles

británicos. Ya en **1948**, pasó a formar parte del **Ferrocarril Belgrano** y en un corto lapso, tuvo varias reformas de importancia en los ferrocarriles del Estado.

Años más tarde, el Plan Larkin aconsejaba la clausura de la totalidad de la línea, a excepción del pequeño tramo entre Saenz y González Catán de 28,2 kilómetros. A pesar de ello, **el 28 de octubre de 1961** fueron clausurados para todo servicio los ramales de **Patricios a Villegas** y **Victorino de la Plaza**. La caída del gobierno de Frondizi en marzo de 1962, impidió la concreción del plan por lo que estas clausuras fueron suspendidas. Dos años más tarde se reanuda en cargas de hacienda y granos.

Finalmente en **agosto de 1977**, el decreto del Poder Ejecutivo 2294/77 determinó la clausura y **levantamiento de la línea entre Patricios y Victorino de la Plaza**, de 225,1 kilómetros, producida en el mes de septiembre en forma definitiva, procediéndose 4 años después al levantamiento de las vías.

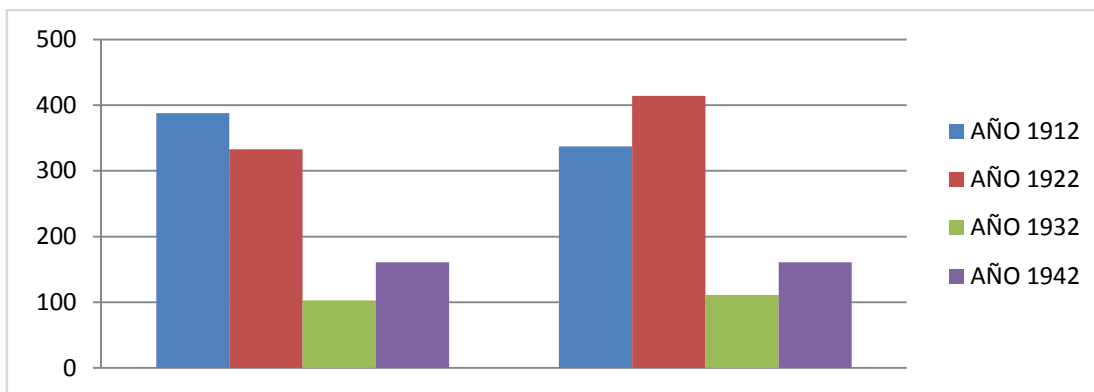
Las líneas del oeste, nunca rindieron los frutos deseados, producto de un esperado desarrollo a futuro que nunca llegó.

El edificio de la estación, cuya galería está ornamentada con herrería artística y cuyo estado general se buscó conservar fue entregado en forma de cesión precaria a la Municipalidad de 9 de Julio, funcionando hoy allí: la Delegación Municipal, la Biblioteca Popular (aunque se le ha buscado otra ubicación) y el Jardín de Infantes nº 912. Y en los galpones la Sociedad de Fomento, el Centro de Jubilados. Y se alquilan para empresas cerealeras.

Movimiento de pasajeros despachados y recibidos entre 1912-1942 en el ramal Victorino de la Plaza

Estaciones	1912		1922		1932		1942	
	pasajeros despachados	pasajeros recibidos	pasajeros despachados	pasajeros recibidos	pasajeros despachados	pasajeros recibidos	pasajeros despachados	pasajeros recibidos
Doce de Octubre	388	337	333	414	103	111	161	161

Fuente: DGF, Estadísticas de los Ferrocarriles en Explotación citado por Gabriel Luis Sánchez en su Tesis de Licenciatura "La Compañía General de Ferrocarriles en la Provincia de Buenos Aires (1905-1935)". Universidad Nacional de Tres de Febrero. Extractado cuadro 3



1PASAJEROS DESPACHADOS-

PASAJEROS RECIBIDOS

BACACAY

El nombre Bacacay (que recuerda la Batalla en que en 1827 se enfrentaron argentinos y brasileños con el triunfo de los argentinos), fue puesto por la Dirección de FF.CC Argentinos, de acuerdo con una comunicación firmada por el Director del ferrocarril Don Ezequiel Ramos Mejía, con fecha **14 de agosto de 1904**, según expediente n° 6009.

F.908 a esta estación del kilómetro 284 km conjuntamente con otras 13 de la línea a Gral. Villegas.

Se encuentra a una altura de vía sobre el nivel del mar de 81 metros, con profundidad del agua bajo la vía de 5,60 metros. Librada al servicio de Pasajeros, Encomiendas, cargas, Hacienda y Telégrafo.

Desde esta estación a Buenos Aires dista 284 km.

En 1911 Juan Gaynor vende al FFCC Compañía General Bs. As.: 9 has. 22 as, 70 cas, 30 cm2. y en **1922 Juana Gaynor** de O'Neill le vende 4 has, 4as, 4 cas a \$1059,50 m/n.

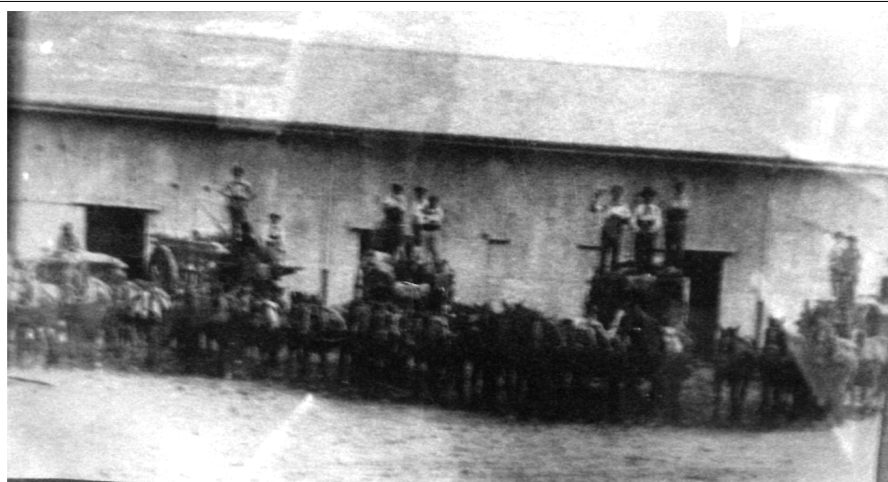
Estación del **Ferrocarril Compañía General Buenos Aires** en el ramal a Victorino de la Plaza. Llegaron las vías de dicho ferrocarril en el año **1912?**, que además de la edificación de la Estación se construyó un galpón de chapas de cinc para almacenar los cereales que producían los campos del lugar. El último encargado de dicho galpón que controlaba la entrada y salida del cereal y también el manejo del personal, a quien se le daba el nombre de Capataz fue don Antonio Mateo En "Nuestra Trochita II" de Siri figuran como jefes y Relevantes: B. Gutiérrez, Gianini, Dandres, Sarnícola.

La estación fue clausurada el **27/10/1961**.

El último jefe de estación fue Marcelino Dandres, siendo auxiliar Oscar Barcos.



Estado actual de la Estación Baccay



Carretones cargados de cereal esperando el ferrocarril

RAMAL PATRICIOS- GENERAL VILLEGAS

*ESTACIÓN 9 DE JULIO NORTE–LA TROCHA(A 262 KM.)

La estación, de estilo francés, fue construida sin escatimar recursos con los mejores materiales de la época, de ahí la solidez de sus paredes, los herrajes, etc...

Contaba con una gran sala de espera para señoras y caballeros, con boletería, despacho, y recibo de cargas y encomiendas, oficinas, correo, habitaciones para la familia del jefe y local para guardar distintos elementos. El edificio consta de una sola planta alta.

Sobre su lado derecho se hallan los baños separados de la construcción mayor.

El primer tren llegó a la estación el **19/11/1909**. Librada al servicio de Pasajeros, Encomiendas, Cargas, Hacienda y Telégrafo. A 262 km . de la estación Buenos Aires. A 73,97 de altura y el agua a 7 m. de profundidad.. En **1920** el Jefe de estación era Pablo Trombetta.. Jefe del telégrafo José

Tassara. En **1947** jefe de estación Federico Eseiza. Según Siri: Palmeira, Eseiza, Villar, Perez, Ortega.

La vivienda en el cuadro de la estación fue habitada en un tiempo por Juan Guarischie conocido como Juancito o el “enanito de la Trocha” junto a su madre



Primer tren de pasajeros en la Estación 9 de Julio Norte. 19/11/1909. Foto gentileza Néstor Gutiérrez



Estación La Trocha a poco de su inauguración

que desempeñaba tareas como guardabarrera en el ferrocarril. Había nacido en Italia en 1909 y se radicó a temprana edad en 9 de Julio.



Estación del F.C. Gral. Belgrano (La Trochera) diligencias que hacían de taxis en esa época. Fuente Archivo y Museo Histórico Julio de Vedia



Tren de Patricios con destino a 9 de Julio e Museo y Archivo Histórico Julio de Vedia)

En Patricios en la **década del /60** había un coche-motor que llevaba la gente a estudiar a 9 de Julio (en época de inundaciones)

Foto gentileza
A.Tierno



Jefes de Estación: Palmeira, Eseiza, Villar, Perez, Ortega

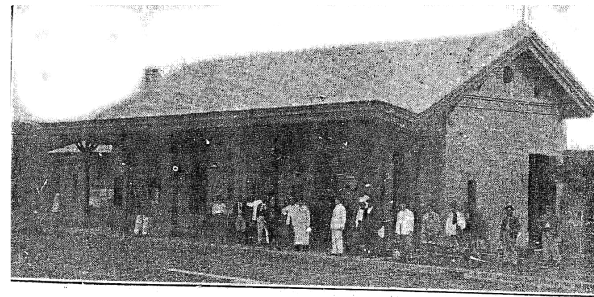
***ESTACIÓN FAUZON** : A 277km.de la Estación Buenos Aires, a 78.80 de altura y y el agua a 5,45 m. de profundidad. Librada al servicio de Pasajeros, Encomiendas, Cargas, Hacienda y Telégrafo.

Su nombre se debe al fundador del Pueblo, don Eduardo A. Fauzón(Cabaña "San Adolfo") ocurrido en el año **1909.Inauguración 1911-Clausura 1961**

Jefes de Estación En 1920 era jefe de estación, telégrafo y correos: Antonio Gutiérrez, Otros:T. Rodríguez, Encinas, Reynoso.

Representa, su estación, el límite del lujo francés del ramal. Fauzón están en una propiedad privada con tranqueras y candados convertida en una moderna terminal de granos con silos, elevadores, balanzas y galpones. Sin embargo está completa por donde se la mire, con sus pisos, ornamentos, carpinterías y los nomencladores. También se conserva la casa del Jefe de Estación, impecable y habitada. Una balanza para pesar camiones en la playa de maniobra y el galpón convertido en terminal cerealero.

Fuente Anuario del F.C.C.G.B.A. 1928



Estación Fauzón.



Estación Fauzón



***ESTACION LA NIÑA**



Estación La Niña

Hacia el año 1910 se apruebala prolongación del ramal de la línea del FFCCGBA de 9 de Julio a General Villegas y también son aprobados los planos realizados por el departamento Vías y Obras de dicho FFCC. (25/6/1910). Los nombres de las estaciones desde el km.200 al 252 eran Fauzón; **Estación “La Niña”** del Ferrocarril Compañía General Buenos Aires (FFCGBA), de trocha angosta de origen belga-francés, a 296 km. de la capital Federal, del Ramal Villars a General Villegas, que se continúa , siendo su próxima parada la **Estación “Jabalí”** a 309 km. de la Capital. A 71,70 m. de altura y el agua a 4,70 m de profundidad. Librada al servicio de Pasajeros, Encomiendas, Cargas, Hacienda y Telégrafo.

De población pequeña que recibe este nombre del animal que merodeaba esta zona en aquellos tiempos, existiendo en su zona amplios establecimientos ganaderos (dentro del mismo cuartel) .

En **1911** la Compañía General del FFCC comienza con las gestiones de los propietarios de los campos, para la venta de los mismos. Es así como en el caso de la Estación La Niña, el dueño de estos terrenos, el señor Elisardo Cascallar, vende ese mismo año, a la Compañía General de Ferrocarriles de la Provincia de Buenos Aires, una superficie de 56.079m² y 2 fracciones de 16 ha, 90as. 88cs. Asimismo cede parte de sus tierras para playa de maniobras y el edificio que cumpliría las funciones de estación (total 100 hectáreas). Los directivos del FFCC denominan a la Estación La Niña. Se construyó la parte principal de la estación y el primer tren arribó a fines de **1911**. A 33 km de la ciudad de 9 de Julio. El Sr. Emilio Garibotti era el capataz de la cuadrilla que construyó las vías por donde se desplazaron luego los trenes.

El primer Jefe de estación fue el Sr. González según consta en los registros del año **1912** que llevaba don Agapito Valado (Tomo IV).En **1920** era jefe de Estación: José C.Dorsi. Otros Jefes de Estación que se recuerdan: Montiveros, Grecco, Domingo Pucheu, Héctor Vioti, Nieto.

En los años 1955 fue el principal transporte de pasajeros, pasando una vez por semana y los trenes de carga diariamente. Trabajaban unas 25 personas más las que trabajaban en los galpones. Los productos rurales de la zona eran transportados por el ferrocarril

LA ESTACION DE MI PUEBLO

Di una vuelta por La Niña
Para ver lo que allí quedaba.
Ya no llegan más los trenes,
Queda la estación pelada.

Ya no se ven los caballos
Con sus patas afiladas
maniobrando la autobomba
al terminar la jornada.

Y esas largas paradas
Que fueron marcando
el progreso
Acortando las distancias
Y acercando a los pueblos.

Ya no se ve al liniero
trepado en trenes de carga
que iban buscando trabajo
para el lado de La Pampa.

Siempre, a la hora del tren,
Todo el pueblo se agolpaba
Y nosotros los muchachos
Para saltar las michachas.

Y allá lejos la señal
avisorando el desierto
e inclinando la cabeza
Ta via libre al progreso.

Ya no se ve al vigilante
De uniforme reluciente.
Que recorta el andén
Alejando al imprudente.

Bendito sea lo moderno
bendito sea el progreso,
que venga para la paz
Y el bienestar de los pueblos.

Adonde fueron las chetas
Que antes llenaban tus playas
Con el corral sazonado
que acameaban de las chabras.

Cuanta estación como vos
ya las hidieron escombros
pero, al verte tan solita
Veras qué triste me pongo.

Donde están los cameros,
De goma, bombacha y faja,
Y allí, justo en la verja
Atravesada la faja.

JOSE "PEPE" COMBA
Fuente: Diario El 9 de Julio
2/10/1987
Pag. 11

Donde están las nidas
Con tachuelas de ojeadas
Y aquella botita de vino
Bajo la chata colgada.

No se ven esos caballos
Trazando el largo camino
Mientras amolaba la sienta
La espira de un remolino.

Adonde están los bolseros
Que "pare y largue" gritaban
Y como faltaba un lujo
Un remolino brindaban.

que a su vez traía otros productos que no había.

Al nacionalizarse recibió el nombre de **Ferrocarril Belgrano**.

Debido a los adelantos de la industria automotriz y el avance de las rutas, el uso del tren fue en decadencia.

Hacia el año **1960** comenzaron a llegar los telegramas de despido y poco tiempo después la esperada indemnización para los trabajadores.

Este ferrocarril fue **clausurado el 27/10/1961** dejando sin trabajo a mucha gente y con ello el sueño de un trabajo estable, beneficios sociales, etc.

En el año **1975** albergó a los alumnos de 1º año de la recién creada Escuela Media nº 202.

En el año **1987** debido a las inundaciones, los rieles sirvieron para que una zorra a motor se utilizara como único medio de transporte para entrar o salir del pueblo.

Años después los rieles fueron levantados para transformar el terraplén en un camino golpeado de tierra que aún espera ser asfaltado.

ESTACION JABALI (a 309 km). Su nombre deriva del nombre de un animal típico de la zona.

Librada al servicio de Pasajeros, Encomiendas, Cargas, Hacienda y Telégrafo, a 309 km de Buenos Aires y a 47 km de 9 de Julio. A 84,40 ms. sobre el nivel del mar y el agua a 6,60 ms. de profundidad. No formó un poblado pero llegó a contar en 1938 con unos 200 habitantes.

Según “El Desvío”, formaba parte del corredor Buenos Aires-Villegas . Fue clausurado **27/10/1961**. (Larkin mediante, administración Frondizi) y luego con el levantamiento de rieles durante la última dictadura militar, este fue absorbido por un campo y hoy el edificio cumple la tarea de alojar a los puesteros. El predio se encuentra cerrado con una tranquera con candado, pese a tratarse de un camino público que en teoría no podría estar bloqueado. El edificio se encuentra habitado por una familia.

El estado de la construcción es muy buena y mantiene los colores usados en toda la red del Ferrocarril Belgrano. Existen aún los dos galpones de chapa y uno de ellos conserva una de las dependencias. Del galpón original de ladrillos, sólo ha quedado en pie la base. En la casilla de bombas se encuentran oxidadas las bombas de marca alemana

“Deutz”, la que brindaba agua al tanque y luego a las calderas de las vaporeras.

La casilla de la balanza donde se encuentra la báscula que aún funciona, que antes se usaba para la hacienda de los campos linderos que eran enviados al mercado de hacienda de la capital, actualmente se utiliza para pesar los camiones cargueros.

El estilo arquitectónico de la estación no es del clásico diseño academicista francés, sino es más austero como el resto de la línea de Fauzón en adelante.

Jefes de Estación C. Fernández, Nieto, Oviedo, T. Rodríguez.



Estación Jabalí ocupada por un puestero

En el paraje funciona la Escuela Primaria N° 25. El resto es todo campo.

Km.	SALIDAS						REGRESOS					
		237	241	241	245	243	244	242	246	238		
..	Buenos As. (C.G.) sale	7 10	17 35	17 40	20 50	20 08	General Villegas... sale	..	..	..	5 35	..
40	Villars.....	9 31	19 31	19 31	22 34	21 58	Los Laureles.....	..	..	..	5 53	..
71	Lozano.....	9 49	19 51	19 51	22 47	22 14	Tres Algarrobos.....	..	..	..	6 10	..
98	Navarro..... llega	10 33	20 42	20 42	23 20	22 47	Drysdale.....	..	..	..	6 42	..
..	Navarro..... sale	10 40	20 48	20 48	..	22 51	Tejedor.....	..	..	..	7 00	..
109	Anasagasti.....	11 02	21 04	21 04	..	23 07	Húsares.....	..	..	..	7 29	..
121	Las Mariannas.....	11 26	21 23	21 23	..	23 25	Curarí.....	..	..	..	7 54	..
134	Moll.....	11 50	21 45	21 45	..	23 43	Larramendy.....	..	..	..	8 07	..
143	Moquehuá..... llega	12 05	21 59	21 59	..	23 58	Abel.....	..	..	..	8 19	..
..	Moquehuá..... sale	12 12	..	..	..	23 59	Ancón.....	..	..	..	8 37	..
159	Ramón Bias.....	12 34	..	..	..	0 19	Smith.....	..	..	..	9 09	..
173	Achupallas..... llega	12 52	..	..	..	0 30	Moctezuma.....	..	..	..	9 28	..
..	Achupallas..... sale	12 50	..	..	..	0 46	El Jabali.....	..	..	..	9 48	..
187	Plá.....	13 18	..	..	..	1 06	La Niña.....	..	..	..	10 09	..
199	Palantelén.....	13 34	..	..	..	1 20	Fauzón.....	..	..	..	10 32	..
209	Asamblea.....	13 48	..	..	..	1 39	9 de Julio..... llega	..	..	..	10 49	..
223	Comodoro Py.....	14 07	..	..	..	1 59	9 de Julio..... sale	..	..	..	10 51	..
231	Km. 234 (Estación).....	14 21	..	..	..	2 15	Patricios..... llega	..	..	..	11 12	..
241	Patricios..... llega	14 36	..	..	..	2 31	Emp. a V. de la Plaza - Cuadro N° 11	..	..	..	..	..
..	Emp. a V. de la Plaza - Cuadro N° 11	..	..	..	..	..	Patricios..... sale	2 16	..	..	11 22	..
..	Patricios..... sale	14 46	..	..	..	..	Km. 234 (Estación).....	2 23	..	..	11 38	..
201	9 de Julio..... llega	15 09	..	..	..	..	Comodoro Py.....	2 47	..	..	11 54	..
..	9 de Julio..... sale	15 11	..	..	..	..	Asamblea.....	3 06	..	..	12 10	..
217	Fauzón.....	15 32	..	..	..	..	Palantelén.....	3 20	..	..	12 24	..
251	La Niña.....	15 57	..	..	..	..	Plá.....	3 35	..	..	12 39	..
301	El Jabali.....	16 21	..	..	..	..	Achupallas..... llega	3 52	..	..	12 56	..
323	Moctezuma.....	16 41	..	..	..	..	Achupallas..... sale	4 00	..	..	13 05	..
332	Smith.....	16 58	..	..	..	..	Ramón Bias.....	4 20	..	..	13 20	..
357	Ancón.....	17 29	..	..	..	..	Moquehuá..... llega	4 37	..	..	13 45	..
372	Abel.....	17 49	..	..	..	..	Moquehuá..... sale	4 38	6 30	..	13 53	..
380	Larramendy.....	18 02	..	..	..	..	Moll.....	4 53	6 47	..	14 16	..
390	Curarí.....	18 19	..	..	..	..	Las Mariannas.....	5 10	7 07	..	14 40	..
409	Húsares.....	18 49	..	..	..	..	Anasagasti.....	5 27	7 29	..	15 05	..
426	Tejedor.....	19 11	..	..	..	..	Navarro..... llega	5 40	7 42	..	15 20	..
446	Drysdale.....	19 39	..	..	..	..	Navarro..... sale	5 44	7 50	11 29	15 29	..
464	Tres Algarrobos.....	20 17	..	..	..	..	Lozano.....	6 17	8 53	12 02	16 21	..
479	Los Laureles.....	20 37	..	..	..	..	Villars..... llega	6 31	9 07	12 16	16 36	..
492	General Villegas..... llega	20 57	..	..	..	..	Bs. Aires (C. G.)..... llega	8 12	11 21	14 00	19 15	..

PAGINA WEB
EL FERRO CARRIL

FERROCARRILBUENOS AIRES MIDLAND RAILWEY o CENTRAL

*Del **FFCC.Midland**: Un Decreto Provincial del 16 de septiembre de **1904** autorizó a los Señores Enrique Lavalle y Compañía a construir y explotar una línea férrea de trocha angosta entre Puente Alsina(a orillas del Riachuelo) y , luego de atravesar la productiva cuenca lechera y agro ganadera del centro oeste de la provincia llegaría a Carhué (por entonces importante centro turístico).

El nombre en inglés que se le dio al nuevo ferrocarril, Buenos Aires Midland Railway, se debió a un conflicto con los hermanos Lacroze, quienes habían registrado poco tiempo antes el nombre en castellano del Ferrocarril Central de Buenos Aires. Por ese motivo, Lavalle decidió adoptar el mismo nombre pero en inglés. El ideólogo del proyecto era Eduardo Casey,

Nace en **1906** el Ferrocarril Midland, al cobijo de la ley de ferrocarriles agrícolas y económicos de la provincia de Buenos Aires. La construcción del primer tramo del Ferrocarril Midland comenzó en **1907**, para lo que Lavalle contrató a la prestigiosa empresa constructora *Hume Hnos*

La concesión fue luego transferida a la **Buenos Aires Midland Railway Company Limited** que inauguró la primera sección hasta La Noria (Ingeniero Bunge) el **8/1/1908**) y hasta San Sebastián el 15 de junio de 1909(La empresa constructora era Hume Hnos. y a partir de esta estación cambia de empresa por la Clarke, Bradbury and Co. cuando se hace cargo de la compañía el Ferrocarril del Sud y el Ferrocarril Oeste, de ahí la diferencia de estilos).

En **1907** comenzó un pleito entre el “Midland” y el “Compañía General de Ferrocarriles de la Provincia de Buenos Aires”, por la superposición de los recorridos en construcción, lo que llegó a solucionarse por un decreto del 20 de mayo de 1908. Además se logró que una ley nacional del 26 de setiembre de ese año, exonerara del pago de impuestos a las importaciones necesarias para la construcción de la línea. Jaqueado por la simultánea construcción del FC Compañía General Buenos Aires, cuya traza se le aproximaba peligrosamente, en Junio de **1909** el Midland extiende sus rieles pero agota en esta empresa su capital accionario, visto el temor de nuevos inversores en esta aventura. Es en este punto donde, tras una asamblea de accionistas, los ferrocarriles Sud y Oeste, que ya tenían una conducción unificada, toman el control de la empresa y ahora, despejado el horizonte financiero, el 15 de Junio de **1909** se inaugura con un viaje hasta la estación San Sebastián, en Chivilcoy, la primera sección de 139 kilómetros , en febrero de 1908 la Provincia autorizó a la Empresa del Ferrocarril Midland de Buenos Aires para que efectuara una variante desde el Km 100 de su primitiva traza al Km 490, hasta la localidad de Carhué

La totalidad de la línea, hasta Carhué, el **1º de julio de 1911 con un total de 517 km.**, sin ramales y con una precaria infraestructura. De capitales ingleses, se construyó entre 1909 y 1911 con una concesión provincial que nunca le permitió acceder a la Capital Federal. Sus talleres se ubicaron en Libertad, en el confín de la sección urbana. En **1915** empalmó sus vías con el FC Provincial de La Plata al Meridiano Vº .

El principal objetivo del Midland era el transporte de la producción agropecuaria, por lo que los servicios de pasajeros eran escasos, a causa de no pasar por ningún centro poblado de importancia. No obstante esto, este pequeño ferrocarril fue pionero en la incorporación de un coche mixto metálico, cuando los coches de las demás líneas eran todos de madera.

La vía era sencilla en toda la línea, en la primera sección habilitada hasta La Rica se edificaron edificios de chapa y luego, cuando el Sud y el Oeste se hicieron cargo de su administración y continuaron con la construcción, los pequeños edificios se hicieron de mampostería todos iguales en un diseño que recuerda a las estaciones del Oeste construidas en esos años. En Carhué usaba junto con el Oeste, la estación construida por el Sud, a la que se arribaba mediante un tercer riel. En julio de 1908 se aprueban los horarios, tarifas y nombres de las estaciones.

SALIDAS		1	1	251	101	REGRESOS		2	2	254	102
					Encl. y Equip.						Encom. y Equip.
Puente Alsina... Sale	7 24	8 08	8 24	7 38	0 50	Carhué... Sale	6 00	6 00	15 00		
Libertad... Llegó	8 08	8 08	8 24	8 37	1 34	Rollito... Sale	6 22	6 22	15 23		
Libertad... Sale	8 09	8 09	8 24	8 30	1 52	Saturno... Sale	6 35	6 35	15 37		
Elias Romero... Sale	8 28	8 28	8 24	9 17	2 30	San Fermín... Sale	6 48	6 48	15 52		
Plover... Sale	8 45	8 45	8 24	8 50	2 48	Carhué... Llegó	7 03	7 03	16 12		
Enrique Fynn... Sale	8 57	8 57	8 24	10 00	3 03	Casey... Sale	7 20	7 20	16 32		
Kilón... Sale	9 08	9 08	8 24	10 17	3 14	Andant... Sale	7 43	7 43	16 57		
González Risoa... Sale	9 24	9 24	8 24	10 24	3 14	Cosonel M. Freyre... Sale	7 58	7 58	17 13		
J. J. Almeyra... Sale	9 41	9 41	8 24	10 48	3 32	Enrique Lavalle... Sale	8 11	8 11	17 30		
San Sebastián... Llegó	9 58	9 58	8 24	11 16	3 52	Cosnelos... Sale	8 28	8 28	17 49		
La Rica... Sale	10 15	10 15	8 24	11 43	4 10	Henderson... Llegó	8 36	8 36	17 58		
Indacochea... Sale	10 35	10 35	8 24	11 58	4 35	Henderson... Sale	8 46	8 46	18 30		
Emita... Sale	10 58	10 58	8 24	12 11	4 58	María Lucila... Sale	8 56	8 56	18 52		
Baudrix... Sale	11 06	11 06	8 24	12 22	5 08	Herrera Vegas... Sale	9 23	9 23	19 40		
Araujo... Sale	11 19	11 19	8 24	12 35	5 23	Hortensia... Sale	9 48	9 48	20 06		
Ortiz de Rozas... Sale	11 35	11 35	8 24	12 47	5 35	Ordoqui... Sale	9 57	9 57	20 23		
Morea... Sale	12 02	12 02	8 24	12 57	5 55	Corbett... Sale	10 14	10 14	20 42		
Dudigano... Sale	12 22	12 22	8 24	1 00	6 00	Santos Unzué... Sale	10 31	10 31	21 01		
Santos Unzué... Sale	12 40	12 40	8 24	1 07	6 07	Dudigano... Sale	10 51	10 51	21 40		
Corbett... Sale	12 57	12 57	8 24	1 10	6 10	Morea... Sale	11 08	11 08	22 10		
Ordoqui... Sale	13 14	13 14	8 24	1 17	6 17	Ortiz de Rozas... Sale	11 34	11 34	22 41		
Hortensia... Sale	13 26	13 26	8 24	1 25	6 25	Araujo... Sale	11 47	11 47	23 05		
Herrera Vegas... Sale	13 48	13 48	8 24	1 32	6 32	Baudrix... Sale	11 56	11 56	23 15		
María Lucila... Sale	14 04	14 04	8 24	1 40	6 40	Emita... Sale	12 06	12 06	23 30		
Henderson... Llegó	14 25	14 25	8 24	1 47	6 47	Indacochea... Sale	12 27	12 27	23 53		
Henderson... Sale	14 35	14 35	8 24	1 54	6 54	La Rica... Sale	12 47	12 47	0 20		
Cosnelos... Sale	14 43	14 43	8 24	2 01	7 01	San Sebastián... Llegó	13 04	13 04	0 40		
Enrique Lavalle... Sale	15 00	15 00	8 24	2 08	7 08	San Sebastián... Sale	13 21	13 21	0 42		
Cosnel M. Freyre... Sale	15 15	15 15	8 24	2 15	7 15	J. J. Almeyra... Sale	13 38	13 38	1 05		
Andant... Sale	15 28	15 28	8 24	2 22	7 22	Enrique Lavalle... Sale	13 54	13 54	1 26		
Casey... Sale	15 53	15 53	8 24	2 29	7 29	González Risoa... Sale	14 11	14 11	1 44		
Carhué... Sale	16 10	16 10	8 24	2 36	7 36	Kilón... Sale	14 28	14 28	2 03		
San Fermín... Sale	16 24	16 24	8 24	2 43	7 43	Enrique Fynn... Sale	14 45	14 45	2 24		
Saturno... Sale	16 39	16 39	8 24	2 50	7 50	Plover... Sale	15 02	15 02	2 44		
Rollito... Sale	16 52	16 52	8 24	2 57	7 57	San Fermín... Sale	15 19	15 19	3 05		
Carhué... Llegó	17 15	17 15	8 24	3 04	8 04	Libertad... Llegó	15 36	15 36	3 25		
						Puente Alsina... Llegó	15 53	15 53	3 47		

FERROCARRIL MIDLAND DE BUENOS AIRES
 Horario de trenes en vigor desde el 5 de Abril de 1948
PUENTE ALSINA, LIBERTAD, HENDERSON Y CARHUÉ

PAGINA WEB
EL FERRO CARRIL

Guía Peuser 1948

Los primeros años subsistió sólo por ser el hermano menor de dos empresas importantes. Todos los trenes eran traccionados a vapor, incluso había una formación de coches metálicos acoplados semi permanentemente a una extraña locomotora a vapor con motor de cilindros verticales, que circulaba entre Puente Alsina y Libertad.

En el año **1937** esta empresa adquirió y puso en servicio diez coches motores **diesel** fabricados por Birmingham y equipados con motores Gardner; corrían acoplados de a dos y había cuatro unidades de servicio general, cuatro para correr en la sección local y dos furgones para encomiendas

En febrero **1945** por Decreto n° 2841 se reconocen como Representantes Legales de la Empresa Ferrocarril Midland de Buenos Aires Limitada, a los señores Henry Norman Anderson, Norberto Marcelino Fresco, C.A. Hadcock y James Calder Angel.(*)

Luego de años de falta de inversión, a causa de los problemas financieros británicos por la guerra, el gobierno argentino decide nacionalizar los ferrocarriles. El Ferrocarril Midland de Buenos Aires, al igual que toda la red de trocha angosta de nuestro país, pasa a llamarse Ferrocarril Nacional General Belgrano el **1° de enero de 1949**.

La falta de inversiones del Estado en los ferrocarriles causó el deterioro de las vías, alargando el tiempo de viaje, la paulatina destrucción de los coches fue bajando el confort de los pasajeros, las fallas mecánicas en las unidades arruinaron la frecuencia y la puntualidad del servicio. Poco a poco el que podía viajar en auto o colectivo, los que siguieron usando el tren viajaron cada vez peor y la crisis social junto con la falta de control hizo que cada vez más personas viajaran coladas.

Fue con el Proceso de Reorganización Nacional, como dio en llamarse el nuevo gobierno de facto instalado el 24 de marzo de **1976**, que el sistema ferroviario nacional sufrió su mayor golpe hasta ese entonces: 6000 km de vías suprimidas, cierre de talleres, supresión del 50% de los servicios de pasajeros y la eliminación del 40% del personal son el testimonio de lo ocurrido hasta 1980..

El 2 de marzo de 1977 el dictador Jorge Rafael Videla, firmaba el decreto 547/77, el primero de la seguidilla por los que se debían clausurar y dismantelar 4040 kilómetros de vías y ramales, más otros 1910 km de clausura solamente. La fecha fijada para todos fue el **12 de septiembre de 1977**, es decir que a partir de ese lunes no habría más movimiento en la línea de trenes regulares, pues es posible que haya habido con posterioridad alguno que otro que se internara para retirar material e instalaciones. En el caso del Ferrocarril Midland aparte de la habitual depredación en estaciones abandonadas, víctimas tanto de los cazadores de recuerdos (relojes, campanas, faroles) como de los interesados en aprovechar todo material útil (hasta el machimbre de los pisos), sin olvidar los actos de vandalismo puro, el resto del material de vía fue enajenado. Esto se hizo mediante una orden de venta fechada el **10 de noviembre de 1978** emitida a favor del Establecimiento Metalúrgico Santa Rosa S. A, quien se encargaría de dismantelar todo el material metálico incluidos

durmientes entre las estaciones Plomer y Carhué, más exactamente desde el kilómetro 64,017 o sea, al oeste del empalme donde se bifurca la vía superpuesta con el Compañía General, y el kilómetro 516,200, es decir antes de ingresar en el cuadro de la estación Carhué. El destino final del susodicho material fue usado como chatarra, los levantamientos de estos servicios trajeron un importante impacto social en la vida de los pobladores de pequeños pueblos y de zonas

F.F.C.C. Cota de riel: 67,45, Galpones: 345 m², habilitada para P:C.T.H.. Agua 3.(Guía 1941) . Las primeras construcciones de lo que hoy es el Pueblo, fueron unos galpones de chapa de zinc en número de siete u ocho (fuente Morea, apuntes generales sobre esta localidad)

El **15/1/ 1911** arriba el primer tren, y en el año 1914 se escritura la transferencia de propiedad, por parte de Ciriaco Morea y doña María Laxague de Morea, a favor del Ferrocarril Midland de Buenos Aires. una fracción de campo sup.448865,75 mts²

En **1920** era jefe de estación Eugenio Sbruzzi.. Jefe de Correo: Clemente Areso.

En **1931** era jefe de Estación: Sr. Eugenio A. Gatti En 1936 era jefe de estación el Sr. R. Torres. En **1943-47**. Salvador García

Pasaban trenes todos los días, no solo de pasajeros, sino de carga y encomiendas

HORARIO DE TRENES

(Fuente Guía del F.C.Midland 1931)

Ascendentes Sale de P.Alsina
Llega a Morea

Lunes y miércoles..... 8,30

14,55

Martes, jueves y sábados..... 19,40

2,30

Viernes.....9,00

12,10

Descendentes Sale de Morea
Llega a P.Alsina

Martes y jueves 11,29

18,20

Lunes, jueves y sábados..... 1,28

Lunes..... 15,40

Tarifas

Boletos 1°

Ida.....17,90

Ida y Vuelta "Válidos 30 días"..... 31,35

2°

10,85

19,00

Los Horarios de Trenes eran los siguientes: A Buenos Aires: Lunes, Miércoles y Viernes a la 1,15 h y 10,26 hs.. A Carhué: Martes y Jueves a las 2,15hs.; A Casbas: Domingo a las 2,15; a Henderson: Martes, Jueves y Domingos a las 16 hs.

El **13/2/1947** (durante la Presidencia de J.D.Perón), se firmó el contrato de compra-venta de las empresas ferroviarias de propiedad británica en la Rca. Argentina entre Miguel Miranda, "ad referéndum" del IAPI, y Sir Montague Eddy, C.B.E., "ad referéndum" de los directorios y asambleas de las empresas británicas, con el objetivo de "Obtención de mayores beneficios y mejor servicio". Tras la nacionalización de los ferrocarriles británicos en La Argentina, el Midland, junto con la Compañía General pasa a integrar la red **del Ferrocarril Nacional General Belgrano(1º/1/1949)** y en octubre de 1951 llegan al ex Midland las Withcomb, primeras locomotoras diesel (norteamericanas) que a partir de entonces asegurarán el servicio local.

En **enero de 1954** se crea la empresa del Estado Ferrocarril Nacional Provincia de Buenos Aires, con la infraestructura y material rodante de los ex FFCC Provincial,



Galpones del FFCC usados por la Cooperativa de Agua y Servicios

Compañía General y Midland, llegando al año siguiente, para prestar servicio 15 locomotoras Werkspoor fabricadas en Holanda. El **7 de octubre de 1957**, el Ferrocarril Provincia de Bs.As. pasa a integrar la red del Ferrocarril Nacional General Belgrano y lo que originalmente era el Ferrocarril Midland se convierte en la línea del **Ferrocarril Belgrano**.

Diariamente, menos domingos, había un coche motor a Henderson que los lunes, miércoles y sábados, llegaba hasta Carhué, un tren de encomiendas que tres veces por semana iba a a Carhué, un «carga y Maniobras» diario a Henderson prolongado dos veces por semana hasta Andant y otras dos hasta Carhué y un mixto y otro «encomiendas» diarios a San Sebastián.

Los pobladores recuerdan: el tren Midland tenía 2 vagones de pasajeros, un vagón de encomienda y otro para llevar...ahí se cargaban los pollos, los huevos, los zapallos, el cereal, todo se transportaba a Buenos Aires., al Mercado Central y de ahí venían las divisas que daban vida al pueblo. El pueblo era muy lindo cuando pasaba el tren, había mucha gente, se viajaba mucho a Buenos Aires o a Carhué, mucha gente trabajaba en el ferrocarril.

Ya ingresados en la década del sesenta y con la pérdida del tráfico de productos de granja y lácteos comienza la decadencia que se acentuó año tras año hasta el cierre de la línea.

Los coches motores Birminham se fueron raleando entre 1961 y 1971 y reemplazados por coches Ganz de origen Húngaro de la dotación adquirida originalmente por los FFCC del Estado entre 1936 y 1939, que se usaron hasta 1977 más allá de Plomer, la vía clausurada se fue levantando en tramos, en algunos lugares ya no quedan ni vestigios, sólo el edificio de la estación, si era de mampostería o si no fue vendido, si no ni eso. “Cuando comenzó el gremialismo se robó el ferrocarril en todo el país”

El último tren pasó por Morea el día **11/9/1977**...Una vez que el tren llegó al andén y hasta que se fue, hubo una gran ceremonia, muy triste por cierto, donde todo el Pueblo salió a despedir el último tren (en el Atlas de la Subsecretaría de Relaciones con la Comunidad de la Municipalidad de 9 de Julio de 1999 figura Clausura del Ferrocarril el 27/10/1961)

El **20 de junio de 1983** se funda el JARDIN DE INFANTES N° 911 “B.Fernández Moreno”, en la estación del ferrocarril cedido por la Municipalidad de 9 de Julio, así como 5000 m de la ex playa para usar como patio (en el año 1999-2000) .Se refaccionó el edificio entre 1998 y 2002 con el trabajo activo de su Cooperadora Escolar. Cerraron la galería (andén) e hicieron un S.U.M.(Salón de Usos Múltiples). Donde se expendían los boletos funciona ahora el rincón de dramatizaciones; en la oficina del Jefe funciona el rincón del Arte, construcciones, juegos tranquilos y Biblioteca, en el hall de acceso y sala de espera: Sala de Música, de Vídeos, proyecto Biblioteca, el ex patio abierto: dirección. El tanque del FFCC sigue proveyendo de agua a los baños internos y externos, las ventanas y puertas son originales, algunos pisos también, así como el juego de llaves de acceso y el alambrado perimetral. Se ha tratado de mantener y preservar todo lo que se pudo del centenario edificio.

El tren hizo al pueblo y, la ausencia de éste, marcó la decadencia y hasta la desaparición de dichos Pueblos.(según la memoria del señor Héctor Benedicto) . Las vías del ferrocarril las levantaron al año siguiente de su cierre: en **1978**. Se

llevaron hasta los durmientes. Cargaban los camiones con los rieles, clavos, hacia la Acería de Bragado. Llegaron 2 ó 3 camiones enormes para llevarse los galpones pero hubo una “puebleada” en Morea que impidió que esto se concretara, se llevaron los bretes de quebracho de la hacienda. Hacia el /79-80 se llevaron también el “monte de gobierno”, eran plantas inmensas, todo desapareció, aunque ahora están brotando de nuevo, la torre de agua sigue funcionando y proveyendo de agua a la localidad, aunque se halla ya al límite de su potabilidad, los galpones son usados por la Cooperativa Agrícola

" EL ULTIMO TREN "

La Estacion fue levantada
de Morea ya hace un tiempo
hoy la cubre un sentimiento
de tapera abandonada
de yuyos casi tapada
tristeza y monotonía
la misma que en otros días
cubrían todo el andén
abriendole paso al TREN
que los dos días volvía.-

Como caso terminado
tansolo se ve la VIA
si parece que diría
ni se yo loque a pasado
pero todo calculado
la Argentina en su avanzada
de Trenes hizo una arriada
los va mandando al montón
quedando como mojón
Estaciones abandonadas.-

Abriendo paso al progreso
trazaron esta cruzada
asustando cabaliadas
que estiraban los pescuezos
pero ha llegado el Receso
camiones y carreteras
van ganando esta carrera
con trenes sin reparar
y por no saber mandar
los convierten en quimera.-

Con pañuelos blancos alzados
y celestes de crucero
le dieron Adiós postrero
al TREN que tanto han amado
en el convoy han viajado
mujeres ,hijos y esposos
como buscando reposo
o cura a su enfermedad
corriendo a Ñamuncura
del Epecuen milagroso.-

Morea lo conocía
en sus tiempos iniciales
cuando recién los trigales
en nuestra pampa crecían
cuando la Indiada vivía
alamando poblaciones
y venciendo los malones
hizo guerra sin cuartel
la "pucha" que tiempo aquél
si parecen ilusiones .-

Angel Biglia- Hector Di Santis
en forma muy conmovida
le hicieron la despedida
después...el interrogante
Después de estar un instante
en que el TREN ya se había ido
repicaban en sus oídos
el Campanazo Final
fue un cuadro para llorar
sobre los Rieles dormidos.-

Y esa tierra que allí queda
no se convierta en Infierno
y que rápido el Gobierno
construya una carretera
entonces de esa manera
demostrarán al final
que ha sido punto inicial
que el Ferrocarril no siga
con un letrero que diga
el Gobierno Nacional! .-

AUTOR. — FAMILIAR de PANESI
SEBASTIAN ALDO
APPENDINO
(a) " CHITO"
MOREA -9 de OCTUBRE
de 1977

SANTA ROSA -
LA PAMPA

FFCC.. ESTACION MOREA. (1943) Datos: Año 1941-42

TRAFFICO DESPACHADO Y RECIBIDO JULIO 1941 - JUNIO 1942								
	D.	R.	D.	R.	D.	R.	D.	R.
Pasajeros Pullman.. U	59	—	158	—	53	—	53	—
» Clase única »	1.306	—	1.982	—	566	—	790	—
Crema	1	—	11	—	—	—	83	—
Queso	—	—	67	—	—	—	233	—
Fruta y legumbres.. »	—	32	—	36	—	—	—	—
Aves y huevos.... »	140	—	325	—	34	—	8	—
Pescado	—	1	—	2	—	—	—	—
Vino..... »	—	1	—	—	—	1	—	12
Carbón de piedra.. »	—	—	—	10	—	—	—	1
Lefa	—	—	—	—	—	—	—	41
Petróleo..... »	—	—	—	—	—	—	—	15
Keros., nafta gas-oil »	—	—	—	79	—	—	—	—
Azúcar	—	5	—	—	—	—	—	—
Girasol..... »	1.486	2	1.267	—	1.106	—	510	—
Cueros	67	—	6	—	11	—	20	—
Lanas..... »	27	—	69	—	5	—	97	—
Papas..... »	44	18	—	28	—	3	—	—
Alpiste..... »	2	—	—	—	—	—	—	—
Trigo..... »	1.073	—	2.044	18	193	—	183	—
Avena..... »	130	—	194	—	16	—	—	—
Cebada..... »	50	62	—	—	—	—	—	276
Lino..... »	23	—	—	—	—	—	—	—
Centeno..... »	—	1	—	—	—	—	—	38
Maíz..... »	1.205	—	60	—	65	80	—	26
Navo..... »	10	—	27	—	—	—	—	—
Cerveza..... »	—	13	—	15	—	7	—	4
Harina..... »	—	—	—	21	—	—	—	—
Sal..... »	—	—	—	15	—	1	—	41
Pasto..... »	—	15	—	8	—	61	—	—
Máquinas agrícolas »	—	5	—	2	—	—	—	3
Vehículos armados.. »	—	—	5	—	—	—	—	—
Maderas..... »	—	—	—	2	—	—	2	55
Ladrillos..... »	—	—	—	5	—	—	—	—
Cal y yeso..... »	—	—	—	—	—	—	—	58
Cemento..... »	—	—	—	50	—	—	—	—
Piedra..... »	—	—	—	39	—	—	—	61
Mercaderías Grats.. »	37	195	97	332	19	57	15	77
Zapallos..... »	115	—	—	—	—	—	—	—
Arena y conchilla.. »	—	30	—	163	—	2	—	426
Equinos..... »	—	—	14	3	—	2	—	—
Rovinos..... »	4.405	93	4.841	87	1.700	10	3.507	63
Ovinos..... »	2.101	100	5.683	205	3.512	20	10227	197
Porcinos..... »	8.319	135	10.007	106	2.169	—	380	—
AREA SEMBRADA -- COSECHA 1942 - 43								
Trigo..... Hs.	2.890	5.100	2.893	920				
Avena..... »	725	1.520	335	140				
Cebada..... »	73	260	39	160				
Lino..... »	20	—	—	—				
Centeno..... »	100	50	—	155				
<i>Lluvia caída, casi al final de esta guía.</i>								

Opinión de entrevistados: Luis García Poggi: "El pueblo vivía gracias al ferrocarril, porque transportaba muchas mercaderías de Morea (aves, huevos, por decir algo), de noche en el nocturno, era impresionante como cargaba, se mandaba a Plaza, cada acopiador se mandaba al Mercado y esa era plata que venía al pueblo..."

Juan Costanzo-Nilda Urbina de Costanzo: "...El tren Midland tenía 2 vagones de pasajeros, 1 vagón de encomienda y otro para llevar...ahí se cargaban los pollos, los

huevos, todo en esa época, todo se transportaba a Buenos Aires por medio del ferrocarril...”

Héctor José Benedicto: “Cuando pasó el último tren yo era corresponsal de Radio 9 de Julio y subí con un grabador a reportear a la gente. Había gente que lloraba y le digo que había una señora de Mones Cazón(o por ahí) que viajaba a Buenos Aires, la única vez en su vida que había viajado en ese tren porque era la última vez que pasaba y sabía que no iba a tener otra oportunidad...”[...] Cuando las inundaciones todavía no se habían levantado las vías del ferrocarril, entonces Ferrocarriles Argentinos puso un trencito que iba de Morea a Santos Unzué y Oscar Villalba tenía el colectivo en Santos Unzué y de ahí viajaba a 9 de Julio y el tren iba hasta Ordoqui y combinaba los horarios con el colectivo. Si no Morea estaba totalmente aislada...”

Pilar Urbina de Hernández: “..Pero qué lindo era el pueblo cuando pasaba el tren. Había mucha gente en Morea y cómo se viajaba a Capital en tren, todos viajábamos...”[...] “...en el tren viajaba mucha gente porque iban a Carhué...”

Lucio Hernández: “Y gracias al tren cuando teníamos 20 años hemos conocido la Capital. Agarrábamos la valijita con el trajecito. Antes de llegar íbamos al baño, nos vestíamos (íbamos con otra ropa por la tierra), nos lustrábamos los zapatos. Ibamos a conocer gente elegante...”[...]” Por Valdés pasaban , a veces, hasta 3 trenes por día, eran todos generalmente rusos, iban a Carhué, había un parentesco, había muchos rusos en Carhué, Guaminí, entonces pasaban la temporada, se salaban ahí en la laguna, en el lago Epecuén. La mayoría era la gente elegante, comerciantes...”

Grupo de entrevistados en el 2007: “...Las vías del ferrocarril las levantaron el /78, a un año en que se cerró. Se llevaron hasta los durmientes en general. Cargaban los camiones e iban los rieles a la acería Bragado. Vinieron 2 ó 3 camiones gigantes a llevarse los galpones y ahí una cierta gente se opuso y no se los llevaron. Se armó como una revolución en el vecindario, sino los galpones no estarían, se llevaron los bretes, mire que había madera, todo de quebracho ¿dónde fue a parar? Hasta los clavos que sujetan los durmientes”...[...] “En otra época (por el 79/80) se llevaron todo el monte de gobierno, el monte del ferrocarril desapareció como por arte de magia, se lo llevaron en camiones, no sé qué destino tuvo...” (Estraído de “Morea: Un pueblo que no quiere morir” de G.L.Tapia .2017.Inédita)

***DUDIGNAC Del FFCC.Midland:** cuya concesión le fuera otorgada al Señor Enrique Lavalle por el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires.(**16 de septiembre de 1904** Según Decreto de 12/11/1905. Aprobando dicha transferencia, para la construcción y explotación de la línea férrea económica de Avellaneda a 9 de Julio y Adolfo Alsina (1º tren económico))

En **1910** don Ezequiel Dudignac vende a la Sociedad **The Buenos Aires Midland Railway Company Limited** los siguientes terrenos: 1)29.680m², 2)7042 m²; 3) 200.000m², 4) 116.122 m² -30dm², 5)2857 m²50dm². Las mismas fracciones unidas miden una **superficie de 355.701 m² 80 dm²** (según consta en libros Compradores en Geodesia La Plata)



La estación es de **1908** y fue inaugurada el **15-5-1911**, la totalidad de la línea, hasta

Carhué, el 1 de julio de 1911., distando 256 km. de Puente Alsina. Habilitada para (P.C.T.H.: Pasajeros, carga, telégrafo y hacienda), con 1.753 m² de superficie de galpones, con una cota de riel de 78,88 m y agua a una profundidad de 4,20 m Dista una cuadra del centro del pueblo.

El primer jefe de Estación fue el Sr. **Enrique Pestarini**. (*) Guía Comercial 1947.

Ferrocarril Sud, Oeste y Midland n° 86/47, Km.256
 .Fuente: On Line "El Ferrocarril Midland en Buenos Aires"

En **1920** era Jefe de la Estación **Rosario López**.

En **1931** era jefe el Sr. **Gumersindo Mayans**.

En **1943- 1947** jefe de Estación-telégrafo: **Pedro Irigoyen**.

En **1945-49** se consideraba que a excepción de Carhué, Dudignac era uno de los pueblos del F.C.Midland que tenía mayor "tráfico" de pasajeros, cargas y encomiendas. En el período comprendido entre el 1/12/1944 y el 28/2/1945 llegaron procedentes de la Estación Puente Alsina solamente 426 pasajeros, saliendo para ese punto una cantidad posiblemente mayor.



Don Exequiel Dudignac esperando en la estación las cadenas para la plaza. Fuente Almanaque Dudignac 2011

El **13/2/1947** (durante la Presidencia de J. D. Perón), se firmó el contrato de compra-venta de las empresas ferroviarias de propiedad británica en la Rca. Argentina entre Miguel Miranda, “ad referéndum” del IAPI, y Sir Montague Eddy, C.B.E., “ad referéndum” de los directorios y asambleas de las empresas británicas, con el objetivo de “Obtención de mayores beneficios y mejor servicio”. Tras la nacionalización de los ferrocarriles británicos en La Argentina, el Midland, junto con la Compañía General pasa a integrar la red del **Ferrocarril Nacional General Belgrano(1º/1/1949)** y en Octubre de 1951 llegan al ex Midland las Withcomb, primeras locomotoras diesel (norteamericanas) que a partir de entonces asegurarán el servicio local. Hacia 1949 la estación ferroviaria era considerada pequeña, incómoda y carente de las comodidades más elementales para prestar con mediana eficacia el servicio para el cual fue destinada. No contaba ni siquiera con una modesta sala de espera y en días de lluvia y frío los pasajeros debían soportar todos los inconvenientes producto de esta situación.

(Fuente N° extraordinario “El Pueblo)

En enero de **1954** se crea la empresa del Estado Ferrocarril Nacional Provincia de Buenos Aires, con la infraestructura y material rodante de los ex FFCC Provincial, Compañía General y Midland, llegando al año siguiente, para prestar servicio 15 locomotoras Werkspoor fabricadas en Holanda.

El **7 de octubre de 1957**, el Ferrocarril Provincia de Bs.As. pasa a integrar la red del **Ferrocarril Nacional General Belgrano** y lo que originalmente era el Ferrocarril Midland se convierte en la **línea M** del Ferrocarril Belgrano En el horario de 1948 se detalla para **Dudignac**:

SALIDAS: lunes, Martes, Miércoles, Jueves y Viernes: 1 12,22h.; 1 12, 22h.- 101 Encomiendas y equipaje: Martes, Jueves y Domingos 7,27h.

REGRESOS: Miércoles, Jueves,Viernes y Sábados: 2: 10,51h. 2: 10,51h.; 102: Encomiendas y equipajes: Martes, Jueves y Domingos; 21,10h Los lunes, miércoles y viernes

REGRESO de Carhué con coche cama y comedor, pasaba por Dudignac 0,46 hs. y llegaba a Puente Alsina a las 7,31 hs-Los Lunes, Miércoles y Viernes coche mixto con sólo comedor: pasaba a las 9,55 hs. y llegaba a las 18.32 hs. a Puente Alsina-



Estación del ferrocarril.Fuente Almanaque Dudignac 2011



Estación



Dudignac 1949

Una vista de la estación en el instante de salir

Vista del último tren

Como consecuencia del Plan Larkin, durante la presidencia de Frondizi, fue clausurado el **27/10/1961**. Durante la presidencia de Arturo Illia fue habilitada nuevamente (1964), pero durante la época del Proceso fue deshabilitada en **11/9/1977** en el que el ramal ferroviario fue reducido llegando únicamente a la Estación Marinos del Crucero Gral. Belgrano., y se levantaron las vías.

Según Silvia Gutkin " fue en la primavera del '77. Yo estaba estudiando y me fui en el tren y no llegábamos. En el '73 para las inundaciones viajábamos en el tren. Era lo único que andaba. Yo me quería venir de Bs.As. en micro y no me dejaban. El micro iba hasta Santos Unzué y de ahí en tren hasta acá Una vez descarriló y salimos caminando por allá por Navarro, de noche, éramos muchos. Llegábamos a Puente Alsina y después me tomaba un colectivo a las 10 u 11 de la noche y no pasaba nada, ahora no se podría."

Actualmente la estación cuenta con Tanque de Agua, Edificio Principal y dos galpones. Está bien conservada, solamente que la parte del andén ha sido cerrada con ladrillos, creando así un cuarto más, funcionando la Escuela Agrícola.

Tráfico despachado y recibido

Datos	Julio 1941-Junio 1942		Julio 1945-Junio 1946	
	Despachados	Recibidos	Despachados	Recibidos
Pasajeros Pullman (U)	158		138	
Pasajeros Clase única	1.982		3.475	
Crema(T)	11		4	
Queso (T)	67		46	
Aves y huevos(T)	325		383	
Frutas y verduras(T)		36	1	
Pescado(T)		2		
Carbón de Piedra (T)		10		
Kerosene, nafta, gas oil(T)		79	–	
Girasol (T)	1.267		2.407	
Cueros(T)	6		–	
Lanas(T)	69		101	
Papas(T)		28	2	
Trigo(T)	2.044	18	3.759	
Avena(T)	194		268	
Cebada(T)			239	
Centeno(T)			244	
Harina(T)		21		
Navo(T)	27			

Maíz(T)	60	80	601	
Cerveza(T)		15		
Sal(T)		15		
Pasto		8		
Máquinas agrícolas y vehículos.. armados	5	2	4	
Maderas(T)		2		
Ladrillos (T)		5	132	
Cemento(T)		50		
Piedra(T)		39		
Cal y yeso(T)			7	
Mercaderías generales	97	332		
Arena y conchilla		163	15	
Huesos(T)			20	
Miel(T)			1	
Equinos(U)	14	3	54	
Bovinos (U)	4.841	87	8.778	
Ovinos(U)	5.683	205	12.357	
Porcinos (U)	10.007	106	8.775	

VIEJA ESTACION DUDIGNAC por José Ramón Costa (199.)

Vieja Estación Dudignac
Con tu campana de bronce
Cuya fundación está
Del 6 de junio del once...

Ya no se escucha el jadear
De tu máquina a vapor
Que guapeaba al arrastrar
Tres coches y el comedor.

Ya pasó la hora del tren
Que juntaba al vecindario
Que recibía allí muy bien
Las cartas y compraba el diario
Y el servicio de encomiendas
Que andaba a mil maravillas
Y un día de calor tremendo
Llegó un loro pa' Juan Villa.

Ya no atracan al galpón
Chatas del cereal aquel
Que entraban en el portón
Frente a lo de Coronel.
Con caballadas que solas
Las manejan con destreza
Las manos de un Olaizola
Los Barreau o los Cabezas.

Cuadrilla de don Enrique
Que manejaba el galpón
Y entre otros iba al pique

Quedará la lagunita
en que abrevara la vaca
que diera leche exquisita
a don López o a Perocoa.
Habrá pasto en el andén
relleno de carbonilla
pero olvidar que hubo un tren
no será cosa sencilla...

Los que de chicos anduvimos
meta honda entre tus moras
nunca jamás concebimos
sentir lo que siento ahora.
Por eso que al evocar
todo lo que allí pasó
sólo me hace pensar
que el progreso, no llegó.

Porque levantar el riel
que abrió rutas en la Pampa
es volver hasta Catriel
y ver al indio la estampa.

Yo te saludo estación.
y te veo como entonces
tu viejo Morse en función

Los Castro y los Leguizamón
 Y si mi memoria no es esquivia
 Pues siempre la tengo en vela
 Un día al caer la estiba
 Murió don Chazandela

Fuente: Albus Delegación Municipal

SANTOS UNZUE

El nombre obedece al antiguo propietario del campo en que está emplazada la estación del F.F.C.C., y donante de los terrenos para la construcción de la misma.

Inauguración 1908, Librada al servicio de Pasajeros, carga, Telégrafo y Hacienda, **abierta el 20/5/1913**, dista de Puente Alsina 273 km. Contaba con galpones con una capacidad de 1753 Ms², (aunque en la Municipalidad de 9 de Julio figura que el tren llegó en 1912)

1943-1947 Jefe de la Estación-telégrafo: Victorio M. Bianchi



Estación Santos Unzué

A partir de la nacionalización de 1948, pasó a formar parte del Ferrocarril General Belgrano. .La estación fue deshabilitada en **1977**,

El pueblo, convertido hoy en apenas un paraje rural con población dispersa, fue creciendo a punto tal de registrarse en 1948 cerca de 1000 habitantes. Si bien la estación ferroviaria fue deshabilitada en **1977**, el edificio mandado construir por Frank Henderson, sobre tierras donadas por Unzué, aún se mantiene en pie y continúa rindiendo homenaje a quien fuera un poderoso hacendado, un benefactor incansable de importante cantidad de entidades benéficas y un buen representante de los estancieros, el grupo social de mayor poder y prestigio de la Argentina tradicional.

Trafico despachado y recibido

Datos	Julio 1941-Junio 1942		Julio 1945-Junio 1946	
	Despachados	Recibidos	Despachados	Recibidos
Pasajeros Pullman (U)	53		36	
Pasajeros Clase única	566		867	
Aves y huevos(T)	34		42	
Vino		1		
Girasol (T)	1.106		931	
Cueros(T)	11		2	
Lanas(T)	65		44	
Papas(T)		3		
Trigo(T)	193		1.260	
Avena(T)	16		36	

Cebada(T)			320	
Centeno(T)			41	
Maíz(T)	65	80	40	
Cerveza(T)		7		
Sal(T)		1		
Pasto		61		
Máquinas agrícolas y vehículos..			7	
Mercaderías generales	19	57		
Arena y conchilla		2		
Equinos(U)		2		
Bovinos (U)	1.700	10	3.587	
Ovinos(U)	3.512	20	4.472	
Porcinos (U)	2.169		21.754	

*CORBETT:

Lleva el nombre del Sr. Jorge Corbett, antiguo propietario de las tierras en que está ubicado el paraje y la estación. Poseía un desvío ferroviario a su estancia (que acercaba a la familia propietaria hasta la casa principal),

En sus orígenes se llamó Francisco A. Berra.

Altitud: 81,58 m sobre el nivel del mar.

Distancia de Buenos Aires: 350 km. y de 9 de Julio: 73 km.

Estación ferroviaria inaugurada en **1908**. Abierta el **1/10/1912**. Habilitada para pasajeros, Carga, Transporte y Hacienda..

En **1942-43** era jefe de estación-telégrafo-correo: Adolfo Pracht. En **1947** era jefe de la estación-telégrafo y correo: Emilio Ellis.

A partir de la nacionalización de **1948**, pasó a formar parte del Ferrocarril General Belgrano. La estación fue deshabilitada en **1977**, año en el que el ramal ferroviario fue reducido llegando únicamente a la Estación Marinos del Crucero General Belgrano. Se ubica entre las estaciones de Ordoqui y Santos Unzué

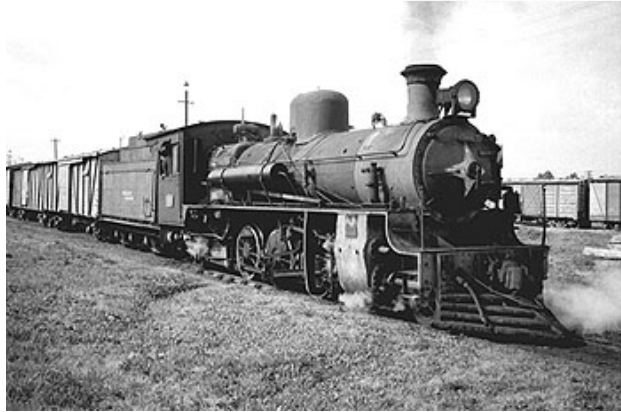
Se conservan la estación, varios galpones, un almacén de Ramos generales abandonado llamado "La Fronda" y la escuela primaria N° 53, allí van los chicos de los empleados de las estancias próximas.



Estación Corbett. Foto: truenotur



Abandono foto truenotur



FERROCARRILES/Invest.trenes%20M.Arca/Historia/Trocha1%20A/j-fotografiando2.htm

*“La Provincia de Buenos Aires concibió una red ferroviaria de trocha angosta cuya dimensión, si se hubiera concretado en su totalidad, habría modificado substancialmente el panorama ferroviario bonaerense. La parte del ferrocarril que se construyó y que se llamó **Ferrocarril de La Plata al Meridiano V o Ferrocarril Provincial de Buenos Aires**, a partir del puerto y ciudad de La Plata llegaba a Mira Pampa, en el límite provincial, pasando por Carlos Beguerie, Saladillo Norte y **Nueve de Julio**, en cuyas inmediaciones cruzaba las trazas de la CGBA y el Midland, para dirigirse a Pedro Gamen desde donde un pequeño ramal alcanzaba Pehuajó. Desde La Plata otro ramal llegaba a Avellaneda y desde Carlos Beguerie, típico ejemplo de pueblo ferroviario hoy agonizante, los rieles llegaron a Azul, Olavarría, Sierra Chica y Loma Negra.*

Las razón esgrimida por el gobierno provincial para la construcción del Ferrocarril Provincial era integrar a vastas zonas hasta ese entonces incomunicadas por vías férreas y, recorriendo regiones ya servidas por otros ferrocarriles, abaratar los fletes con su presencia. Las opiniones sobre el Provincial abarcan un amplio espectro, desde considerarlo una ambiciosa maniobra política o proyecto delirante, hasta calificarlo como audaz intento bonaerense para quebrar el rol hegemónico de las empresas británicas.”. Marcelo Arca. La Argentina en Tren. Internet

El 31 de diciembre de **1897** se sancionó la Ley de Ferrocarriles Agrícolas y Económicos que permitía a los particulares construir, bajo el cumplimiento de algunos requisitos legales y técnicos, líneas de trocha angosta. Marcelino Ugarte, por ese entonces gobernador de la provincia de Buenos Aires, fue quien promovió el Ferrocarril Provincial y fue quien también incentivó el ingreso de grupos que compitieran con los ferrocarriles dominantes ya que aseguraba que la forma más eficaz de presionar las tarifas era construir líneas estatales que disputaran en distintos frentes con ellas.

En **1904** comienzan los primeros estudios de la línea Oeste, con 2 ramales, para su construcción, completándose en **1907**, promulgándose la ley para la construcción de la línea y el contrato entre la **Provincia de Buenos Aires y la**

“**Societe Anonime Franco-Argentine de travaux publics**”, sociedad Franco-Belga encabezada por Otto Bemberg y compuesta por los grupos Bemberg y Cía. Louis Dreyfus y Emili Erlanger y Cía (22/5/1909) a las que luego se sumó la constructora Dirks y Dates.

En Junio de **1909** dio comienzo a la construcción que se llevó a cabo en 3(tres) Secciones:

Línea Oeste: 1) 12/3/1912: La Plata hasta Saladillo Norte (Km.206),

2) 1º/8/1912 hasta Durañona (36 km),

3): 7/2/1913; hasta 9 de Julio (66 km),

4) 21/5/1913 Hasta Km. 440 (132 km),

5) 7/1/1914 5º y última sección hasta Mira Pampa (en La Pampa 132 km).

El primer tren ordinario comenzó a correr a partir del **17/3/1912**.

Las **estaciones** del Ramal La Plata- Mira Pampa eran: La Plata-Etcheverry- Gobernador Obligado-Samborombón- Loma Verde- Gobernador Udaondo- Goyeneche- Berra- Carlos Beguerie-Tronconi- Atucha-Polvaredas- A de Toledo- J.R.Soja- Gobernador Ortiz de Rosas- Saladillo Norte- E Reynoso-L Monteverde- Blas Durañona- S.Garbarini- **Ing De Madrid- Gerente Cilley-Mulcahy- 9 de Julio- Amalia- Llorente.-** Gobernador Arias- M .Riasch- Las Juanitas- P.Gamen, en esta estación salía un pequeño ramal que iba sólo a Pehuajó .

El **14 de marzo de 1912** el ingeniero **Jonathan Cilley** asumió el cargo de gerente del flamante Ferrocarril Provincial. La empresa constructora que gerenciaba Cilley entregó una línea de 553 kilómetros con material rodante y equipamiento para 31 estaciones.

El 31/8/**1916** se hace cargo de la explotación el Gobierno provincial, mediante el Ministerio de Obras Públicas.

El 14/11/**1924** Cambió de nombre a “**Ferrocarril Provincial de Buenos Aires**” (**F.C.P.B.A.**)

A partir de esa fecha y hasta la década del /50 se habilita el otro ramal a Azul, lo que suma un total de 902, 4 kms.

El 31/12/**1951** el Ferrocarril Provincial es transferido al estado nacional como una entidad independiente bajo el control de la Empresa Nacional de Transportes (ENT) siendo absorbida en **1953** por la línea **Ferrocarril General Belgrano** junto con el resto de las vías de trocha angosta que existían en el país

El 1º/1/**1954** se crea el “Ferrocarril Nacional Provincia de Buenos Aires” integrado por el Provincial, el Compañía General y el Midland.

Poco después de su transferencia a la órbita estatal 7/10/**1957** comienza la clausura de la línea.

28/10/1961 comienza la decadencia y clausura de líneas..

En octubre de **1974** se levantaron las vías.

*Los amigos del ferrocarril “El Provincial” La Plata, en Internet, están haciendo esfuerzos por el regreso del ferrocarril en localidades del gran Buenos Aires y gran La Plata y se han propuesto los siguientes OBJETIVOS GENERALES:

**Recuperar la red ferroviaria de cercanía de la provincia de Buenos Aires.*

**Satisfacer una creciente demanda de transporte, hoy insuficiente.*

**Generar un menor impacto ambiental.*

**Reducir los accidentes por pasajero transportado.*

**Poseer un menor costo operativo, al ser un servicio liviano.*

- *Ahorrar tiempo de viaje.
- *Generar espacio físico para emprendimientos.
- *Generación de mano de obra.
- *Lograr ahorro energético.
- *Valorizar y recuperar las locaciones urbanas.
- *Aumentar la calidad de vida de las poblaciones abarcadas

EL FERROCARRIL PROVINCIAL EN 9 DE JULIO

La estación 9 de Julio Sud era intermedia del otrora Ferrocarril Provincial de Buenos Aires para los servicios interurbanos y también de carga desde La Plata hacia Mira Pampa y Pehuajó, contaba con las siguientes **estaciones dentro del Partido: Empalme (con el Midland) Ing. De Madrid, Gerente Cilley, Mulcahy, Nueve de Julio, Galo Llorente, La Amalia.**

EMPALME INGENIERO DE MADRID - Autor: Desconocido

La estación Empalme Ingeniero de Madrid se encuentra dentro del partido de Nueve De julio. Le debe su nombre al que fuera director del departamento de ingenieros del gobierno provincial Enrique De Madrid el cual fue el encargado de realizar, el estudio correspondiente para la construcción de una línea férrea económica, que abaratara los transportes de la riqueza agropecuaria, el cual sería más adelante el ferrocarril Provincial.

Su construcción se realizaría en la **década del veinte** por parte del ferrocarril Midland en el kilómetro 271 del ferrocarril provincial. Constaría de un edificio con un andén en forma de "V", el cual le daría un andén al Midland y otro al Provincial. Tendría una pequeña zona de maniobras tanto para un ferrocarril como para otro con una interconexión. Mientras el ramal correspondiente al Provincial quedaría clausurado en **1961**, el correspondiente al Midland continuaría hasta **1977**, año en que quedaría clausurado. A ambos ramales se le levantaron las vías, primero al Provincial a mediados de los setenta y a fines de los setenta al segundo. La edificación fue abandonada y posteriormente por Santiago Garbarini (uno de los dueños) fue demolida para evitar que fuera usada por gente sin vivienda.



Foto:
www.alepolvorines.com.ar/2003

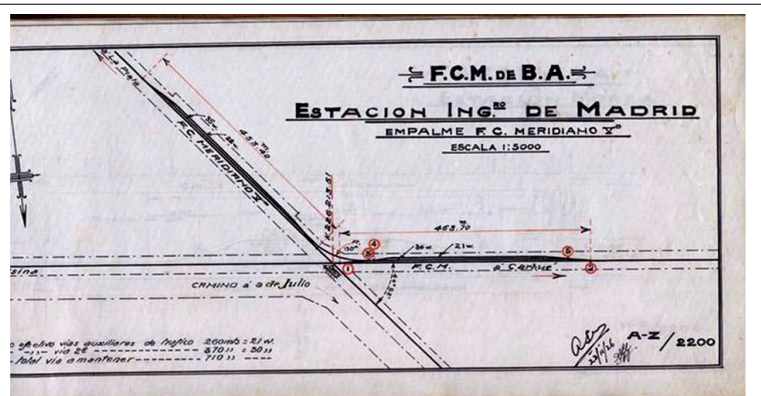


Foto: Miguel Angel Del Valle

ESTACION GERENTE

CILLEY La estación Gerente Cilley se encuentra ubicada dentro del partido de Nueve de Julio. Le debe su nombre al que fuera el primer gerente a cargo de la representación del ferrocarril Provincial el ingeniero Jonathan Cilley, también llamado "Juan V. Cilley", un ingeniero norteamericano, que vivió gran parte de su vida en la Argentina, vivió en 9 de Julio a finales de la década de 1880 y comienzos de la siguiente,



Choque de dos formaciones en Médano Partido

pues en esos años este pueblo era una de las estaciones más remotas del Ferrocarril del Oeste. Por entonces trabajaba en la obra de extensión de la red. El 14 de marzo de 1912 el ingeniero Jonathan Cilley asumió el cargo de gerente del flamante Ferrocarril Provincial. Pocos días antes había sido firmado el contrato de explotación con la "Sociedad Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V". Precisamente, el primer tren del Ferrocarril Provincial corrió el **17 de marzo de 1912**.

Tuvo a su cargo de dirección de la construcción de varias líneas ferroviarias, entre ellas: Nueve de Julio a Trenque Lauquen

El Poder Ejecutivo de la Provincia concedió al Ingeniero Cilley, el derecho para la construcción de los siguientes ramales de vía férrea: Un ramal de 9 de Julio a Adolfo Alsina, pasando por un punto de los Partidos de 9 de Julio y Pehuajó; un ramal de Barracas del Sud (hoy Avellaneda) a 9 de Julio, pasando por los partidos de Merlo y Chivilcoy; un ramal de 9 de Julio a un punto del Partido de General Villegas, pasando por el partido de Trenque Lauquen

La **estación** estaba constituida por el edificio principal de madera y dos galpones de carga, más un edificio de auxiliares, que posiblemente no hayan sido las edificaciones originales. **Clausurado el ramal en 1961 y levantadas sus vías a mediados de los 90** fueron todas demolidas y solo se puede apreciar lo que fueran los contra pisos de los mismos. Aparentemente la estación era de paredes de chapa, así como los galpones. Ambas fueron desmanteladas, se llevaron las chapas con la que estaban construidas y los rieles levantados.

Alrededor no hay signo de que se haya originado un pueblo de características importantes ya que no hay siquiera un paraje a su alrededor, tan solo el acceso a una estancia y una pequeña edificación abandonada.

El **1/7/2008** Ferroarqueología argentina estuvo en la estación: no encontraron más que los contrapisos de la estación y los galpones y algo de mampostería.



Ruinas ex estación Gerente Cilley. Foto G. Tapia.

NUEVE DE JULIO SUD-



Talleres en El Provincial -9 de Julio
(estado actual)

Foto: ConociendolaProvincia.internet.

La estación Nueve de Julio se encuentra al sur de dicha localidad a un kilómetro de la ruta 65. El tercer tramo desde Blas Durañona a 9 de Julio que constaba de 66 KM fue librada el **7 de febrero de 1913**. En abril de 1914 el señor Alejo Fournier resuelve crear un pueblo en terrenos adyacentes a la estación de 9 de Julio y que pertenecían al Centro Agrícola "San Rafael", para lo cual también subdivide parte del terreno de su propiedad y vende los solares en remate público. Al rematarse los lotes vecinos al Tropezón (un almacén de ramos generales establecido ahí ya hacía más de veinte años por el Sr. Luis Del Fabro), ese centro poblado comenzó a llamarse Villa "Del Fabro". El resto del pueblo y que rodeaba la estación del Provincial comenzó a conocerse como Pueblo "Fournier", que había sido fundado, como se dijo, por Alejo Fournier.

La estación fue muy importante dentro del ferrocarril, ya que poseía dos tanques de agua, cuatro galpones de carga, mesa giratoria, galpones de locomotora para el mantenimiento y un edificio correspondiente a la estación con la arquitectura que caracterizaba a este ramal pero en doble construcción. La estación se halla en "Villa Fournier" mientras que los galpones, talleres y colonia ferroviaria en "Villa Del Fabro".

Clausurado el ferrocarril en 1961 cabe destacar esta historia relatada por Adolfo Giles en relación a la estación Nueve De Julio al momento del levante de vías: *Un amigo compañero ferroviario me comentaba hace un tiempo, que en oportunidad de ser desarmado en su infraestructura de vías, el Provincial, uno de los centros de material producidos por este hecho, estaba establecido en la estación 9 de Julio, como esta operación se hacía en forma progresiva empujando y remolcando al regreso al lugar de operaciones 2 o 3 chatas borde bajo, y donde en casi todos los casos se usaba un guinche, ocurría que cada estación elegida para el acopio de materiales quedaba al Centro de las distancias marcadas al efecto de cada lado. Así sucesivamente se iba desguazando la red hasta que al final quedaba la longitud que había sido vía sin desplazamiento, solo al fin quedaban los rieles donde se apoyaban las ruedas de las citadas chatas y la locomotora a vapor, en este caso fue la locomotora clase H. Henschel 4-6-2/4-4, vehículos estos y locomotora, que llegando a esta última instancia eran también destruidos por los operarios de los tristes episodios, y le tocó a este amigo ferroviario presenciar los estentóreos exhalados por la*



Galpón de máquinas. Foto 2015 Gaston Aspek



Restos de la mesa giratoria Leonel Perez

locomotora, a la que trabaron el silbato para que se devaporara y que haciendo al principio una estridente pitada por un largo rato, hasta que por último se fue perdiendo en un triste sonido, que terminó en un silencioso murmullo, al igual que un vacuno o un yeguarizo cuando es degollado, mientras tanto los citados operarios la fueron desarmando, destruyéndola, quedando convertida en chatarra, junto a lo que inconsciente había ayudado a destruir?
eltrenprovincial.webs.com/historia

Mucha gente viajaba en los trenes de pasajeros, siendo también importante la carga de haciendas, cereales y cargas en general ocupando un lugar preponderante el cemento portland de la ciudad de Olavarría, que se comercializaba en distintos corralones de 9 de Julio.

El primer Jefe de Estación fue el Sr. Scandizzo, Limpiador de Máquinas don Víctor Brochard y don Genaro Sparano quien llegó a ser Inspector General. En **1947** : Martín García.

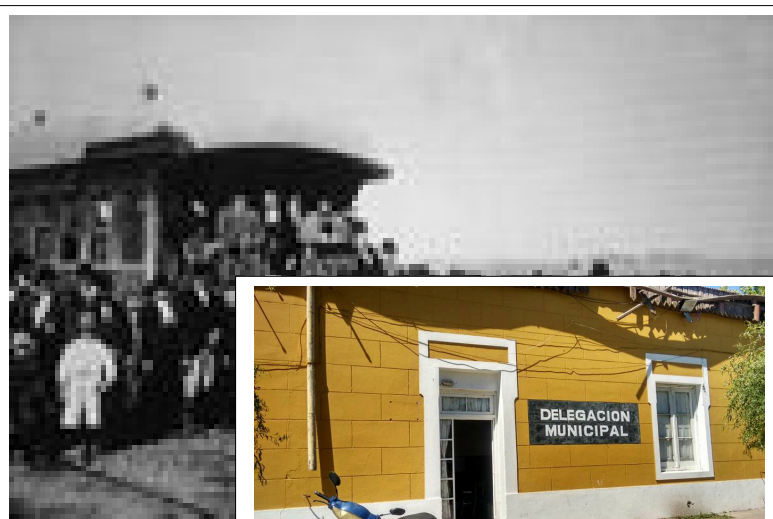
No opera servicios desde **1961**, pasando a ser una estación de vías muertas, ante la desesperación y tristeza de los hombres del riel. **Clausurada en 1962.**

A partir de **1964** se produjo el éxodo de las familias de los ferroviarios, emigrando a distintos lugares, quedando en el lugar sólo unas 25 familias.

La Comisión de Fomento en **1975** continuó haciendo gestiones ante el Ferrocarriles Argentinos para conseguir la tenencia sin cargo de todos los terrenos y edificios que componen la playa ferroviaria. Se rehabilita la ex Estación ferroviaria, instalándose en

la misma sede la Sede Social de la Sociedad de dependencias el 18/5/1974 se inaugura la Sala también una peluquería para caballeros y provis. El **1992** ante gestiones realizadas por el Sr. Gobernador Eduardo Duhalde se consigue que la playa del ferrocarril y las 33 viviendas del ex patrimonio municipal.

Hoy, en el viejo edificio de la estación, funciona un jardín de infantes. Se encuentra en perfecto estado los viejos carteles nomencladores. Las vías fueron t



Delegación Municipal



Jardín de Infantes nº 914



1/7/2008 Según ferroadarquología argentina: La estación está ocupada por un jardín de infantes y una sala de primeros auxilios. Pareciera tener el doble de tamaño de las anteriores, con un galpón de carga de mampostería (en las otras los galpones eran de chapa, por lo cual desaparecieron). Comparada con otras también ocupadas con instituciones similares, sufre de un grado de deterioro mayor. El cuadro de la estación ha sido subdividido con calles, y además tiene una dársena de acceso para vehículos. Da la sensación de que en su apogeo, este lugar tenía bastante importancia en la zona.



MULCAHY

El Dr. Lovat Ashe Mulcahy, irlandés nacido en Dublín, entre otras actividades compró una extensión de tierra en el Partido de 9 de Julio conocida como "Las Chicas". En 1909 al extender sus vías el ferrocarril Provincial, el Dr. Mulcahy cede al gobierno una parte de sus tierras: 2 parcelas de 4,1 y 3,8 hectáreas respectivamente y a la estación se le impone su nombre en agradecimiento por este gesto,

La estación era intermedia del otrora Ferrocarril Provincial de Buenos Aires para los servicios interurbanos y también de carga desde La Plata hacia Mira Pampa y Pehuajó. No opera servicios desde **1961**



Estación Mulcahy. Foto: Truenotur

En la estación Mulcahy vive, un ex ferroviario que utiliza la estación como vivienda y galpón, bastante venida abajo. La zona de vías es un corral de chanchos.

En la Estancia Las Chicas funciona la Estación Meteorológica Automática de 9 DE JULIO - BA

Lovat Ashe Mulcahy, médico. Hijo del Dr. John Moore Mulcahy, de Co. Tipperary. Nació el 3.1.1849 en **Co. Dublín, Irlanda. Llegó a Buenos Aires el 22.8.1867, procedente de Liverpool, a bordo del buque "Córdoba"**. Casado en 1895 en C.Bs.As. En 1880 ofreció sus servicios al ejército de Buenos Aires y fue adscrito al Regimiento de Sebastián Casares. Después el Gobernador Carlos Tejedor agradeció públicamente sus servicios. Fue médico del Hospital Británico de Buenos Aires después de revalidar su título el 21.12.1877. Falleció en 2-6-1934 en C.Bs.As.. Casado en

matrimonio el 11.1.1888 en St. John's Cathedral, CBs.As. con Elena Matilde Dickson y Kee, nacida en CBs.As. que falleciera el 17.10.1935, hija de George Claudius Dikson (natural de Edimburg), Escocia, estanciero del Partido de Veinticinco de Mayo, PBs.As. y de Jane Julia Keen y Yates. Tuvo 5 hijos: Inés , María, Jorge, Elisa, Alfredo. Fuente Arbol Genealógico

El 1/7/1908 Ferroadarquología argentina estuvo en esta estación. Se encontraron con que la estación era habitada por un ex ferroviario que utiliza la estación como vivienda y galpón, bastante venida abajo. La zona de vías es un corral de chanchos. A ellos pertenecen las fotografías.



AMALIA

A 327 km. de la ciudad de La Plata.



La **latitud** de la ciudad de AMALIA es **-35.4667** y la **longitud** **-61.0333**. La estación Amalia se encuentra ubicada dentro del partido de Nueve De Julio a 28 km al noroeste de esta ciudad. La estación fue denominada así por el establecimiento rural "La Amalia" de propiedad del Sr. Galo LLOrente quien donara los terrenos. Persona de negocios que poseía una cadena de almacenes de ramos generales en varias estaciones de diversos ferrocarriles en Nueve De Julio.(ver Galo Llorente)

Comenzaría a prestar servicios a partir del el **21 de mayo de 1913**, fecha en que se inaugurara el cuarto tramo del ferrocarril hasta el kilómetro 440 .

La estación se encuentra abandonada en un paraje rural, con vista al canal Mercante, se encuentra solo la mampostería en pie. Los techos y las carpinterías han sido depredadas. Solo está habitada la casa de auxiliares por una familia que todavía cuida el lugar.



Estación Ar



GALO LLORENTE

Coordenadas:

[35°29'34"S 61°09'23"O,35°29'34"S 61°09'23"O](#)

Lleva el nombre del que, en **1906**, a pedido del Gobernador Ugarte, reorganizó y refundó el Banco de la Provincia de Buenos Aires, donde formó parte del directorio, durante casi cuarenta años, siendo también vicedirector del mismo y en otras ocupaciones se dedicó a la producción



Foto Plataforma 14.Año 2008

agropecuaria comprando en **1912** campos en 9 de Julio, cercano a la estación La Niña (*"La Catita"*)

Inauguración 7/1/1914. Clausura: 28/10/1961

A 338 km. de la ciudad de La Plata.

Galo Llorente no tenía pueblo en torno suyo; pero el ferrocarril le había puesto una importante construcción con la esperanza que algún día se formase allí un caserío. Esto jamás ocurrió, y la estación sobrevivía plantada en campo raso, para un mínimo tráfico de cargas y el casi nulo movimiento de pasajeros.

En el año **1915** se construyó un desvío del ferrocarril para llevar materiales a una empresa a 2 km adentro. Se comenzó a construir de metal pero una tormenta terminó destruyéndola y abandonando la empresa que no quedó registrada en ninguna parte y el material levantado y vendido como chatarra.

Su servicio fue levantado El **28/10/1961**. por el gobierno de Frondizi y más tarde retirada sus vías a mediados de **los setenta**. La estación fue saqueada a principios de los ochenta donde a fines de la misma ya dejó de poseer sus techos y mampostería. Hoy en día está dentro de un campo privado. Uno de los edificios auxiliares sirve de vivienda del encargado y su familia. El dueño del campo la usaba como casa de fin de semana.

En las imágenes se puede observar la estación y los edificios auxiliares (fuente ferroarqueología).

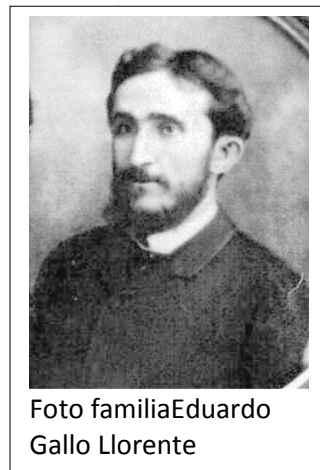
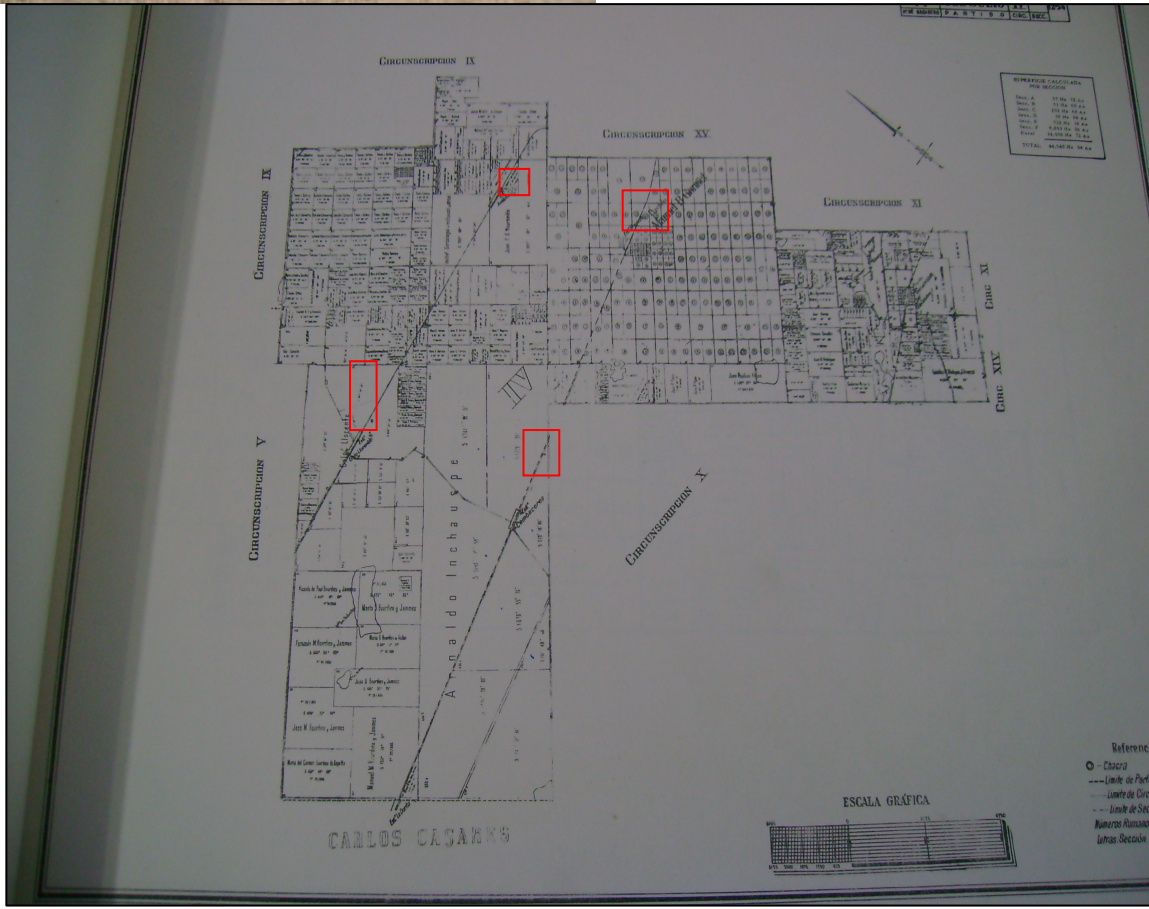
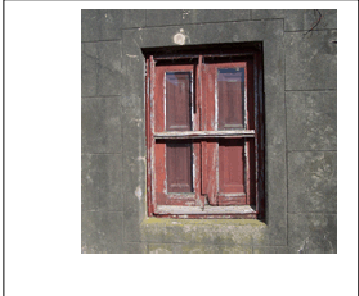


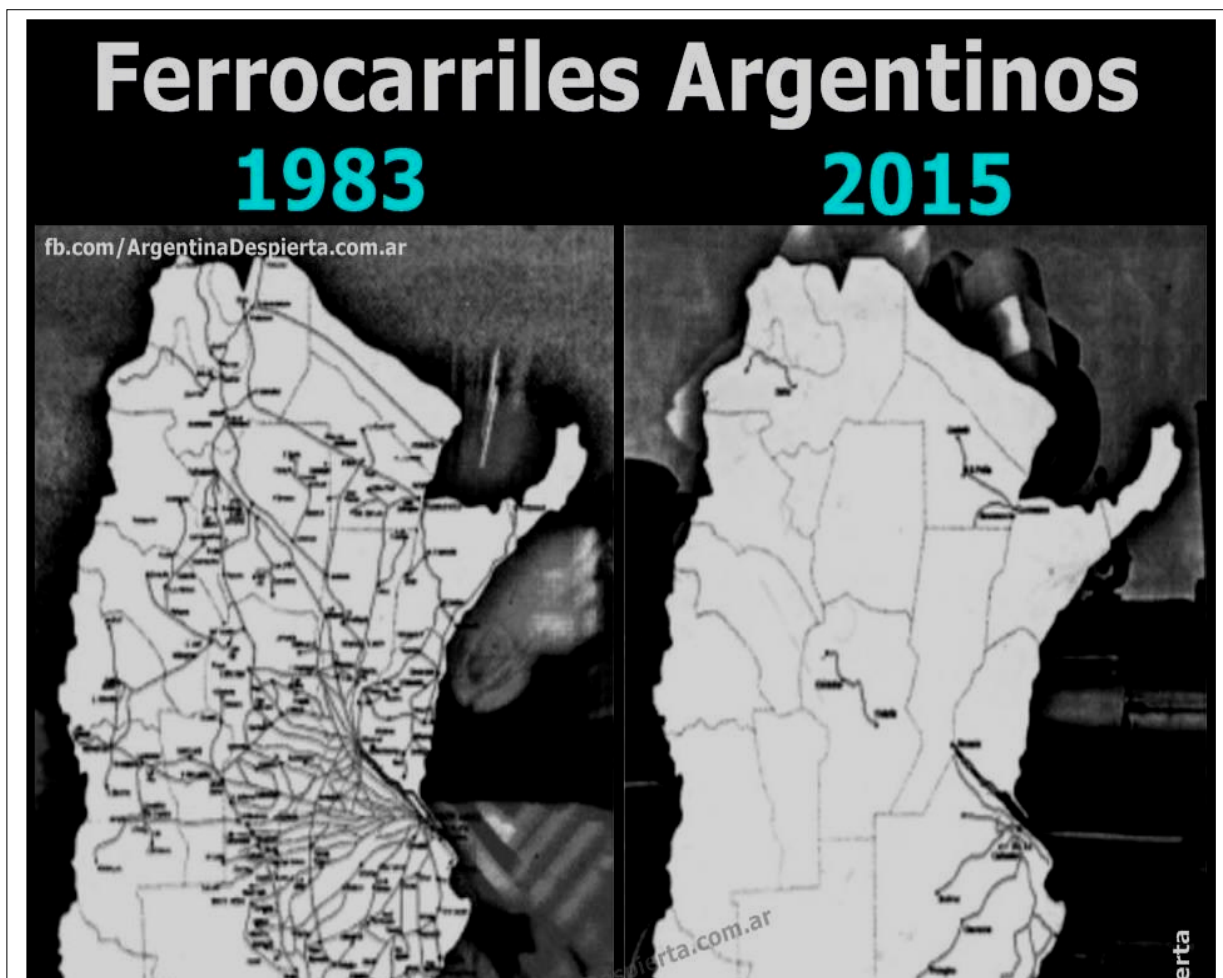
Foto familia Eduardo Gallo Llorente





MIRA PAMPA - NUEVE DE JULIO - LA PLATA - AVELLANEDA

REGRESOS	2	105	102	104	4	6
Mira Pampa.....sale	18 50	..	..	..	Limitado	..
Roosevelt.....	17 03	..	..	..	..	..
Badano.....	17 23	..	..	..	..	..
Fortín Olavarría.....	17 51	..	..	..	..	..
Villa Sena.....	18 13	..	..	..	..	..
Franc. de Victoria.....	18 39	..	..	..	..	..
Francisco Magnano.....	19 05	..	..	..	..	..
Esteban de Luca.....	19 27	..	..	..	..	..
Inocencio Soan.....	20 01	..	..	..	..	..
Guecco.....	20 17	..	..	..	..	..
Pedro Gamen.....llega	20 37	..	..	..	..	..
Pedro Gamen.....sale	20 57	..	..	..	..	..
Las Juanitas.....	21 18	..	..	..	..	..
Mauricio Hirsch.....	21 45	..	..	..	..	..
Gobernador Arias.....	22 19	..	..	..	..	..
Galo Llorente.....	22 47	..	..	..	..	..
Amalia.....	23 08	..	..	..	..	..
Nueva de Julio.....llega	23 32	..	..	..	..	..
Nueva de Julio.....sale	23 52	..	..	..	..	..
Mulenhby.....	0 17	..	..	..	..	..
Gerente Sney.....	0 43	..	..	..	..	..
Kmp. Ing. de Madrid.....	10 59	..	..	..	..	..
Desvio Garbarini.....	1 03	..	..	..	..	..
Blas Durazona.....	1 40	..	..	..	..	..
Lucas Monteverde.....	2 01	..	..	..	..	..
Emiliano Reynoso.....	2 20	..	..	..	..	..
Saladillo Norte.....	2 35	..	..	..	..	..
Gob. Ortis de Rosas.....	2 48	..	..	..	..	..
José R. Soja.....	3 03	..	..	..	..	..
Alvarez de Toledo.....	3 17	..	..	..	..	..
Polvaredas.....	3 42	..	..	..	..	..
Juan Atucha.....	4 05	..	..	..	..	..
Juan Tronconi.....	4 23	..	..	..	..	..
Carlos Bugaría.....llega	4 44	..	..	..	..	..
Carlos Bugaría.....sale	4 54	5 35	13 37	13 37	15 36	17 08
Los Eucaliptos.....	..	5 09	14 07	14 07	16 01	17 37
Francisco A. Betra.....	5 38	6 25	14 25	14 25	16 01	17 54
Goyeneche.....	5 55	6 47	14 47	14 47	16 13	18 14
Gobernador Udaondo.....	6 13	7 10	15 11	15 11	16 25	18 35
Parada Kilómetro 77.....	..	..	..	..	..	..
Kilómetro 70.....	7 33	..	15 31	15 31	..	18 53
Loma Verde.....	8 01	..	15 48	15 48	16 42	19 10
Parada Kilóm. 54/900.....	8 13	..	..	..	..	19 18
Samborombón.....	8 26	..	16 09	16 09	..	19 29
Gobernador Obligado.....	8 48	..	16 25	16 25	..	19 45
Parada Kilómetro 37.....	8 53	..	..	..	..	19 50
Doyhenard.....	9 00	..	..	..	..	19 56



construyó un puente metálico para la expansión de su vía y posteriormente los otros ferrocarriles. No he podido encontrar si existía algún puente sobre la ruta nacional nº 5 antes de 1932, cuando se construye el primer puente metálico sobre la misma (según Infraestructura). Este río fue y sigue siendo una dificultad para los Partidos que viven en sus proximidades, ya que inunda sus tierras, corta las comunicaciones (como ocurrió al romperse el puente del ferrocarril Oeste (Ferrobaires en el 2015 recién ahora se está terminando su reparación) lo que privó a los habitantes al sur del mismo contar, todo este tiempo, con este medio económico que lo conectaba con la Capital, aunque el servicio de carga se mantuviera entre el corte y el resto de la línea.

*Los grandes terratenientes, como en otros ramales de la Provincia, quisieron beneficiarse con este nuevo camino de hierro, como se observa en la Estación Cambaceres del F.C.O. con el intento de construcción de un ramal a la Estancia "La Yesca", o en Galo Llorente también la construcción de un ramal del ferrocarril Provincial(ambos fracasaron), o un desvío del FFCC Provincial al Campo de Santos Unzué, o la construcción de una parada en el F.C.O.en la Estancia "La Ydalina para que los pasajeros pudieran bajar allí y dirigirse a la estancia de don Honorio Pueyrredón.

*Existieron 2 proyectos en 1887 y 1888 para construir ramales ferroviarios del ferrocarril Oeste, que conectarán a 9 de Julio con San Rafael (Mendoza) y 9 de

Julio con San Pedro-Necochea) que hubiesen roto con el esquema de tela de araña concentrando todo en los puestos fluviales (puertos de Bs.As, la Plata), que quedaron sin efecto.

*El ferrocarril Oeste impactó de distintas maneras a través del tiempo: cuando su inauguración cambió el eje geopolítico del Norte al Sur: se construyó la Avenida Vedia que conectaba la Estación con la plaza principal General Belgrano, construyéndose varios hoteles para poder alojar a los comerciantes y pasajeros que acudían por ser 9 de Julio punta de riel, por algunos años, al mismo tiempo las vías servían de límite entre el casco urbano y el sector de quintas. Con el tiempo al crecer la ciudad y construirse la ruta nacional nº 5, este espacio fue poblándose dando origen a lo que hoy se conoce como Ciudad Nueva pero, como la hermana menor, carente de los servicios elementales que fue incorporando a través del tiempo y aún incorpora (como escuelas: primaria, Inicial, Secundaria), pavimento, electricidad, agua, desagües, sala de primeros auxilios, capilla, centro integrador, lugares de esparcimiento, etc). Para ellos todo quedaba del otro lado de las vías y ese sentimiento se vio reflejado en el teatro Comunitario que fue bautizado con el nombre de “Los Cruzavías”.

*El cierre de los distintos ramales, aisló a muchas de estas estaciones, lo que fue “la gota de agua que rebalsó el vaso” para que la población decidiera emigrar en busca de nuevos horizontes. Si bien no fue la única causal, fue la determinante y hoy vemos abandonadas, en ruinas o destruidas aquellas estaciones que fueron concentración de actividades de pequeñas comunidades (y las mismas despobladas). El dolor se ve reflejado en las distintas poesías de autores locales y en las entrevistas. Cuando corría el tren estas poblaciones no quedaban aisladas aunque lloviera. Hoy en día los caminos de acceso de tierra se vuelven intransitables en tiempo de lluvia ya que los camiones que sacan la producción de los campos los destruyen, en época de inundaciones todos quedan aislados. Se han dado casos en que se ha tenido que recurrir al ejército para que abastezca a estas poblaciones, para evacuar enfermos u otra causal, sin contar la pérdida de animales que no se pudieron sacar por no existir la forma para hacerlo.

*Si bien su traza no fue lo más federal que se podía esperar ya que convergía como una tela de araña hacia los puertos (Rosario, Buenos Aires, La Plata), ella era un medio de comunicación importante, económico y más seguro que los actuales medios. Una política mafiosa (el Plan Larkin) dio prioridad al transporte por medio de carreteras y distintos medios con motores con combustibles derivados del petróleo, lo que se hizo sólo para los intereses económicos de un país (EE.UU) y en detrimento de otro (Argentina). No hubo una planificación con visión de futuro, no se pensó en toda esa gente que vivía felizmente en esas pequeñas comunidades y que ahora se agolpa en las megalópolis, mendigando un trabajo, viviendo en la pobreza o empujada por la miseria a la delincuencia.

Los que se quedaron (generalmente gente mayor), añoran ese pasado ansiando el regreso del ferrocarril.

*Si observamos los mapas de 1903 (pág. 37), 1983- 2015 (pág. 95), veremos qué poco ha quedado de aquel pasado glorioso.

*Las instalaciones que no fueron desguazadas fueron utilizadas de la siguiente manera, después que el intendente Jesús A. Blanco consiguió en comodato la utilización de las mismas: En el F.C.Oeste: Estación Dennehy: Delegación

Municipal y vivienda: Cambasceres: Escuela Primaria nº 46 y Jardín de Infantes nº 9; El Tejar: galpones como silos. Balanza para pesar camiones y otra para vagones tolva y secadora de semillas; El Tejar: vivienda. En el C.G.B.A.:Maccoco: clausurada; Patricios:Museo Ferroviario, Centro Comunitario "Patricios Unidos de Pie", Cuartel de Bomberos Voluntarios; Norumbega: Sociedad de Fomento; 12 de Octubre: Delegación Municipal, Jardín de Infantes nº 912, en los galpones: Sociedad de Fomento, Centro de Jubilados y alquilados a empresas cerealeras; Bacacay: abandonada; 9 de Julio Norte: vivienda; el alto nivel transformado en paseo "La Trocha"; Fauzón: vivienda, balanza para pesar camiones, galpones como terminal cerealero; La Niña: en 1975: sede de la escuela Media 202; El Jabalí: vivienda puestero, balanza para pesar camiones; En el Midland: Morea: Jardín de Infantes Nº 911, Galpones usados por la Cooperativa Agrícola; Dudignac: Escuela Agrícola; Corbett: vivienda. En El F.C. Provincial: Empalme y Gerente Cilley: destruídas; El Provincial: Jardín de Infantes 914, Delegación Municipal (también fue sede de la Sociedad de Fomento, de la Sala de Salud y de una peluquería); Mulcahy: vivienda; La Amalia: abandonada. Casa auxiliar: vivienda; Galo Llorente: edificio auxiliar: vivienda.

*Como se ha visto, los amigos del Ferrocarril Provincial están haciendo esfuerzos para recuperar el ferrocarril, con objetivos a realizar. Coincido con estos objetivos, pero me parece mezquino pensar sólo en las locaciones urbanas. Para nuestras poblaciones, alejadas de los centros urbanos, es más necesario por las distancias que a diario tienen que recorrer muchos de nuestros habitantes, con el riesgo que nuestras peligrosas rutas representan. Estoy consciente que el porcentaje de población a cubrir es menor que en los grandes centros, pero quizá esto incentivaría a muchos de los ex -residentes a regresar a su terruño, o atrajera a otros que estuvieran cansados de vivir en los grandes centros con los peligros que a diario vemos en las noticas. Soñar no cuesta nada por más utópica que parezca la idea.

BIBLIOGRAFIA

- *ABAD DE SANTILLAN, Diego. "Historia Argentina". Editorial TEA. 1971.
- AGUIRRE, Alfredo Armando: "*Siglo y medio de ferrocarriles en Argentina*". Buenos Aires, 3/08/2007. <http://choloar.tripod.com/trabajos.htm>
- *ALBUM DELEGACION MUNICIPAL DE DUDIGNAC..
- *ALMANAQUE DUDIGNAC 2011
- *ANUARIO DEL FERROCARRIL C.G.B.A. de 1911 , Anuario de 1932,
- *ANUARIO KRAFT, Tomo II. Edición 1920. Provincias y Estaciones. Bs.As.
- *ARCAS, Marcelo : *La Argentina en tren*. Internet
- * ATLAS digital del Banco de la Provincia de Buenos Aires. Año 2000
- *AVISO DEL FERROCARRIL OESTE 1943/5: "**9 de Julio. En la palma de su mano**". Impreso en el Edificio del Viajero. Perú 22.Capital Federal.
- *AZNAR, Henry. "*Historia de "El Provincial"*".
- *BIROCCO, C.M.-CACCIATORE, Luis Claudio. "*El trazado del Ferrocarril del Oeste: del paisaje natural al paisaje cultural*". Congreso de los Pueblos de la Provincia de Buenos Aires. Archivo Levenne.
- * CÁMARA ARGENTINA DE LA CONSTRUCCIÓN: *Memoria de la infraestructura vial 1810 – 2010. Internet*
- *BOSQUES, Ricardo R. : *HISTORIA INTEGRAL ARGENTINA. TOMO 5. La edad del riel*. Centro Editor de América Latina.. pág. 173á 196.
- * CARNERO, Fernando: *Ramales Ferroviarios Argentino* (extractado). 11/06/99
- *CUCCOSESSE, pág. 146)
- *DESVIADOS on line. 29/12/2010
- *DIARIO "EL 9 DE JULIO" on line. Sección Historias de Vida: "*El Gerente Cilley: el sueño sajón de los ferrocarriles*". Sábado 21 de abril del 2018. www.diarioel9dejulio.com.ar/
- *DIARIO EI 9 de Julio: "*El tren de la esperanza*". 13/12/2000.
- *DIARIO "EI 9 DE JULIO" on line: *Galo Llorente: Una familia con más de un siglo ligada a Nueve de Julio* Sábado 19 junio 2010 a las 9:10 pm nota efectuada a Eduardo Gallo Llorentemail gallollorenteedu@gmail.com www.diarioel9dejulio.com.ar/
- *DIARIO EL 9 DE JULIO del lunes 31 de julio de 1961(portada)
- *DIARIO "El Pueblo" Número extraordinario 4/12/1949. Dudignac.
- *DIARIO "LA NACIÓN" del 11-01-1909"*BUENOS AIRES-Servicio Ferroviario [...]9 DE JULIO,10.-*

- ***GALCERÁN**, Virginia. **LONGONI**, René. **MOLTENI**, Juan Carlos : **Ferrocarriles y espacio urbano en la provincia de Buenos Aires (1852 - 1890)**. Universidad Nacional de La Plata
- ***GUIAS DE LOS FERROCARRILES** de fechas 1937, 1938. 1941,1942, 1943, 1947
- ***FARRO**, Máximo E.: *“Redes y medios de transporte en el desarrollo de expediciones científicas en Argentina (1850-1910). Principales características de los medios de transporte terrestre a mediados del siglo XIX”*
.mfarro@fcnym.unlp.edu.ar
- ***GUTIERREZ**, Néstor: *Historia de “El Tejar” y “ R. J. Neild “*
- ***JUNTA DE ESTUDIOS HISTÓRICOS DE 9 DE JULIO**. REVISTA DE HISTORIABONAERENSE. Año XIV. Nº 32. *“El ferrocarril Oeste en el partido de 9 de Julio”*. Municipio de Morón. Págs. 64-69.
- * **LEYES, CONTRATOS Y RESOLUCIONES SOBRE LOS FERROCARRILES Y TRANSVIAS A TRACCION MECANICA DE LA REPUBLICA ARGENTINA. 1910-1945**. Pág. 148
- ***LOSTA**, Horacio: **RECUERDOS MAIPUSEROS**. *“Tiempos en los que era toda una odisea vadear el Rio Salado para llegar a estos pagos”*. 17/2/2017 Internet
- ***MASCHERONI**, Juana Elías de: *“Orígen y fundación de 9 de Julio”*. Grupo Editor, 2006. págs.. 82-83.
- ***MAGUIRRE**, John W. *“Loncagüé”, Relatos de frontera. La Pampa, costumbres, leyendas y artesanías, seguido de un estudio sobre la platería pampa* por el profesor Héctor Greslebín. Buenos Aires 1967.pág. 16
- * **MOREA**, *apuntes generales sobre esta localidad*
- ***MUNICIPALIDAD DE 9 DE JULIO**. Informe de la Subsecretaría de Relaciones con la Comunidad. 1999.
- ***PASTORINO**, Juan Guido: *“Recuerdo para mis nietos”*. Inédita.
- * **SÁNCHEZ**, Gabriel Luis; “Estadísticas de los Ferrocarriles en Explotación “en su Tesis de Licenciatura *“La Compañía General de Ferrocarriles en la Provincia de Buenos Aires (1905-1935)* . Universidad Nacional de Tres de Febrero. Extractado cuadro 3
- ***SCALABRINI ORTIZ**, Raúl. *Política Británica en el Rio de la Plata. Los ferrocarriles, factor primordial del anti-progreso*. Editorial Plus Ultra. 1971 www.labaldrich.com.ar
- ***SCALABRINI ORTIZ**, Raúl: *“Historia de los ferrocarriles Argentinos”*. Editorial Plus Ultra 7ª. Edición. www.labaldrich.com.ar
- ***SIRI**, Jorge Supremo: *“Nuestra Trochita II”*. Mercedes 1997.
- ***SUBCOMISIÓN DE CULTURA Y HOMENAJE DEL CENTENARIO DE FRENCH.1887-1987**. Colaborador Henry Aznar. *“Servicio de diligencias por French”* . pág. 14. Agencia periodística CID. Bs.As.
- ***TAPIA**, Gloria Luz: ***MOREA**: Un pueblo que no quiere morir (inédita) 2007.
***PATRICIOS**: De raíces ferroviarias (inédita 2008).
***LA NIÑA**: Lo que el agua se llevó (inédita). 2009
***DUDIGNAC**: Avanzada en la frontera (Inédita) págs. 75 á 82 2011.

***DENNEHY**: Pueblo chico historia grande (inédita)pás.39 a 43 2014.

***12 DE OCTUBRE**. En los límites de la frontera(inédita) 2011.

* **VITA, Buenaventura**. (inédita): *Crónica Vecinal de 9 de julio. 1863-1900* (borrador)

Fuentes primarias

***DIRECCIÓN DE GEODESIA y CATASTRO. LA PLATA**: Fichero de Inscripción de dominio de compradores Pág. 3; Expte. N° 2405-11532/79, fo.2. Fichero de Inscripciones de Dominio 75. 9 de Julio. 1936. Compradores 7453. En Geodesia Prov. de Bs.As).

***GEODESIA Y CATASTRO PROVINCIA DE BUENOS AIRES**: *mapas 1890 partido de 9 de Julio, **Expedientes**: n° 121, 128, 130, 131, 157, 159. n° 163 del catálogo General de Mensuras- MANUEL B. GONNET :27-11-1887/23-11-1888. Cambasceres desde 1879- n° 101Naón N° 210 del año 1921. El Tejar(n° 138 de 1886), Quiroga N° 155 del Mapa de 1929, N° 197 Colonias Victoria y San Carlos.

***ARCHIVO "LEVENNE"**. La Plata. Mapa de 1954

Online: eltrenprovincial.webs.com/historia

Rumbo al Sur.

Por los rieles del Sud.

Ferroarqueología

Trenotur

www.alepolvorines.com.ar

<https://www.taringa.net/posts/imagenes/16459278/Estaciones-de-tren-abandonadas-de-Bs-As-2-Parte>

*El Ferrocarril Midland en Buenos Aires"

Entrevistas: Sr. Raúl Alberca, Sr. Rafael Greco(Patricios), Sr. Oscar Gustavo Rey, J. Ciani(12 de Octubre), Luis Poggi García, Juan Costanzo e Hilda Urbina de Costanzo, Héctor José Benedicto, Pilar Urbina de Hernández, y Lucio Hernández. Grupo entrevistado en Morea año 2007, Adolfo Giles (El Provincial), Silvia Gutkin (Dudignac),

