



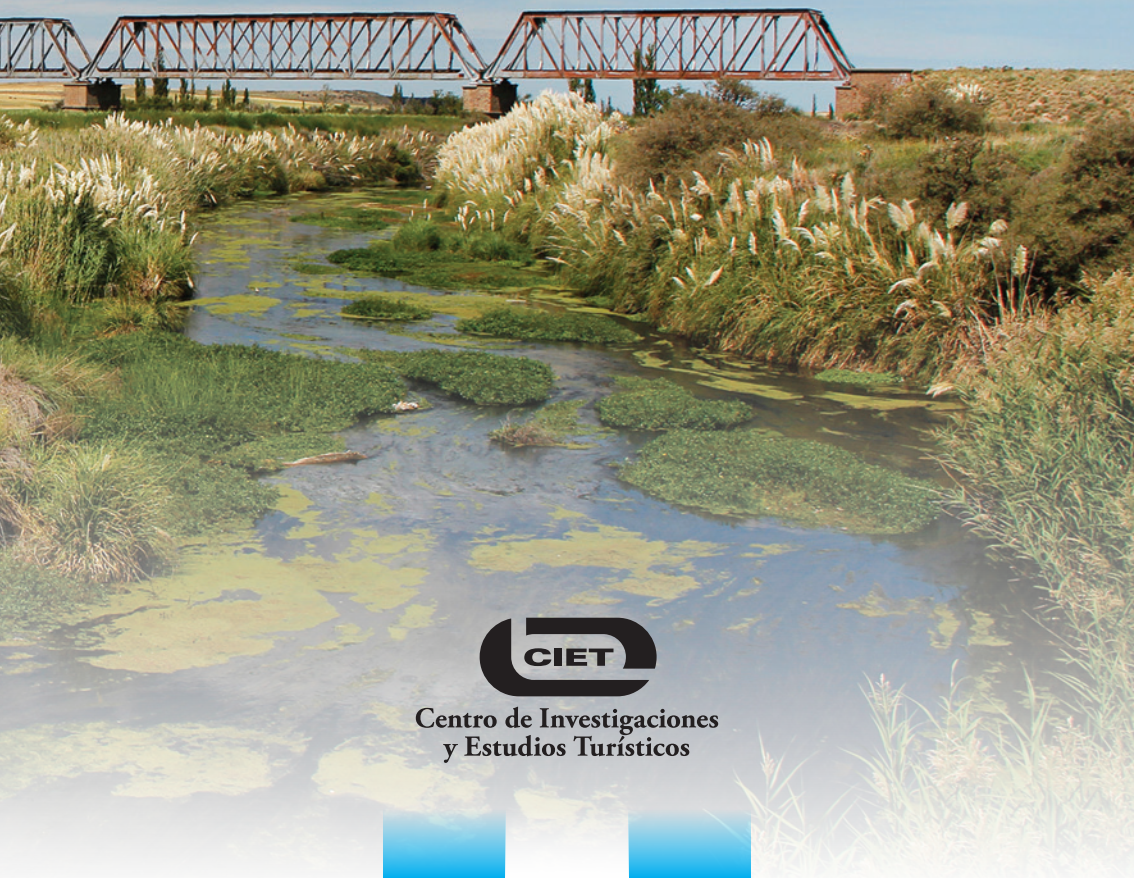
EL FERROCARRIL FRANCÉS en el sudoeste bonaerense

· ARGENTINA ·

Un recorrido actual



Regina G. Schlüter y Nicolás D. Kugler



Centro de Investigaciones
y Estudios Turísticos



EL FERROCARRIL FRANCÉS en el sudoeste bonaerense

· ARGENTINA ·

Un recorrido actual

Regina G. Schlüter y Nicolás D. Kugler



Centro de Investigaciones
y Estudios Turísticos

Schlüter, Regina Gertrudis

El Ferrocarril Francés en el Sudoeste Bonaerense, Argentina: un recorrido actual /
Regina Gertrudis Schlüter ; Nicolás Kugler. - 1a edición especial - Ciudad Autónoma
de Buenos Aires : Centro de Investigaciones y Estudios Turísticos - CIET, 2024.
Libro digital, PDF

Archivo Digital: descarga

ISBN 978-987-96282-6-3

1. Historia Argentina. I. Kugler, Nicolás II. Título
CDD 385.0982

Editor Literario: www.mdg.com.ar

Diseño de Tapa: www.mdg.com.ar

Crédito de foto de tapa: Karin Pringsheim
Siete Puentes sobre el Río Sauce Grande, Paso Mayor
Provincia Buenos Aires – Argentina

Es una publicación del Centro de Investigaciones y Estudios Turísticos
Avenida del Libertador 774 - Piso 6 “W” – 1001 Buenos Aires – Argentina
www.cieturisticos.com.ar - Marzo 2024

ÍNDICE

PRESENTACIÓN 5

A lo largo de las vías, desde Puerto Belgrano hasta Huanguelén

UN RETRATO HISTÓRICO DEL FERROCARRIL FRANCÉS

CAPÍTULO 1 11

Estaciones, turismo y gastronomía

CAPÍTULO 2 15

El Ferrocarril Rosario a Puerto Belgrano

CAPÍTULO 3 25

1977 y después... la desaparición del ferrocarril francés

UNA MIRADA PRESENTE A LAS ESTACIONES DEL FERROCARRIL FRANCÉS

CAPÍTULO 4 37

Almirante Solier. Lo que el ferrocarril nos legó

CAPÍTULO 5 41

Un caudaloso río y siete puentes

CAPÍTULO 6 51

Coronel Falcón. Con agricultura renovada y turismo rural

CAPÍTULO 7 59

Lartigau. Capital del blues

CAPÍTULO 8	67
<i>El Divisorio. Un pasado que empuja hacia adelante</i>	
CAPÍTULO 9	73
<i>Las Mostazas. Una estación que vive en el recuerdo</i>	
CAPÍTULO 10	79
<i>El Pensamiento. Entre malones y ciclistas</i>	
CAPÍTULO 11	85
<i>Pillahuinco. Una alternativa para su cuidado</i>	
CAPÍTULO 12	87
<i>Pringles. Entre ovejas y mirando al sur</i>	
CAPÍTULO 13	93
<i>Raulet, tan cerca</i>	
CAPÍTULO 14	95
<i>Quiñihual. Un almacén en tierras de un cacique bravío</i>	
CAPÍTULO 15	101
<i>D'Orbigny. Una experiencia diferente</i>	
CAPÍTULO 16	107
<i>Bathurst. Una estación olvidada</i>	
CAPÍTULO 17	109
<i>Suárez y después...</i>	
A MODO DE CIERRE	115



PRESENTACIÓN

A lo largo de las vías, desde Puerto Belgrano hasta Huanguelén

En tiempos recientes, con la reducción de las restricciones de desplazamiento impuestas por la pandemia del COVID 19, los habitantes de los lugares próximos al trazado del tramo sur del ferrocarril francés —Ferrocarril Rosario a Puerto Belgrano (FCRPB)— salieron de sus hogares para recorrer en el día caminos de tierra y acercarse a viejos almacenes o pulperías y a estaciones ahora abandonadas, sitios que en otras épocas habían sido su lugar de pertenencia.

Al iniciar el recorrido a lo largo de las vías para documentar el trabajo de investigación sobre el tramo sur del ferrocarril francés lo primero que saltó a la vista fue el estado de abandono de las estaciones, al igual que la destrucción de antiguos y prósperos almacenes y viviendas aledaños. Solo las escuelas se mantienen en pie en casi todos los lugares. Si bien el camino de tierra que lleva de una estación a otra se encuentra en buen estado, el fuerte viento típico de la zona suele levantar una polvareda que le da al paisaje un aspecto más triste y desolado. No obstante eso, lo pintoresco del paisaje surcado por las vías del tren entre pequeños arroyos, cañadones y la extensión de la llanura que se enmarca a lo lejos por los cordones de las sierras de la Ventana convierte al recorrido en una experiencia única.

En un principio se pensó en que el ferrocarril francés podría atraer más visitantes en función del turismo denominado “última posibilidad para ver”. Esta modalidad, más conocida por su término en inglés *doom tourism*, se utiliza con frecuencia para sitios que debido al calentamiento

global están a punto de desaparecer (Frew, 2008), aunque también se aplica a sitios patrimoniales (Lemelin et al., 2010; Madden, 2019) que se desvanecen por desidia y/o negligencia de los responsables de su cuidado que no actúan en su conservación.

Sin embargo, al entrar en contacto con las personas que en algún momento de sus vidas pasaron por allí la historia del ferrocarril en actividad les trae recuerdos de su infancia y de su juventud, al igual que les ayuda a revivir las historias contadas por sus padres y abuelos. Para los pocos que permanecieron, sumados a quienes por el cierre del ferrocarril tuvieron que irse, las estaciones son entonces mucho más que edificios en ruinas. El *doom tourism* realmente no se presenta como una alternativa posible.

¿Pero cómo hacer para que estos lugares definitivamente no mueran? O mejor aún ¿cómo hacer para que vuelvan a la vida con el rescate de tantas cosas valiosas de su pasado? ¿Y sobre todo cómo lograr que vuelva a haber vida en los pueblos que se conformaron a su alrededor? La respuesta a estas preguntas resultó compleja hasta que finalmente se consensuó que la única manera era dar a conocer su existencia de la forma más amplia posible, y la mejor vía era a través de un libro. Es así como surge esta publicación.

A lo largo de la investigación lo más difícil fue encontrar documentación para hacer el trabajo. Si bien hay mucha información sobre la historia del ferrocarril en Argentina, esta se centra en los ferrocarriles construidos con capital británico. Ello no impidió encontrar luego la bibliografía necesaria. En cambio, en lo que hace a las estaciones en particular, la situación fue muy diferente. Ni siquiera Wikipedia —fuente no siempre considerada confiable, aunque muy consultada— tenía información en todos los casos. Por ese motivo se recurrió a los antiguos pobladores y al material producido en las escuelas o en las comunidades para algún evento de relevancia, como lo fue, por ejemplo, el de los festejos del centenario de la inauguración del ferrocarril. Además, otra vía muy importante para recabar información fueron los veterinarios que atienden los animales en los campos que circundan las estaciones y están en

contacto permanente con los viejos pobladores o sus descendientes. A todos ellos va nuestro más sincero agradecimiento.

No obstante, a quien debemos nuestro más profundo agradecimiento es al **Archivo Histórico Municipal Aldo Pirola** de Coronel Pringles, en la persona de Celeste Di Croce y su equipo de colaboradores, por todo el material que nos brindaron, fundamental para la realización de este trabajo.

También fue para nosotros de gran importancia el aporte realizado por **Valentín Alfano**, estudiante de geología de la Universidad Nacional del Sur, sobre la cantera de Las Mostazas sobre la cual prácticamente no había información.

Por supuesto no podemos ignorar a **Cristian Jara**, quien a lo largo de los casi trescientos kilómetros del recorrido documentó pacientemente con fotografías todas las estaciones.

UN RETRATO HISTÓRICO
del Ferrocarril Francés



CAPÍTULO 1

Estaciones, turismo y gastronomía

“Los ferrocarriles tuvieron un rol clave en el desarrollo y consolidación del modelo económico de Argentina entre finales del siglo XIX y comienzos del siglo XX. Entre otras razones porque facilitaron la incorporación al territorio nacional de nuevas tierras para la actividad agrícola y ganadera al dinamizar los traslados y la comunicación” (Aita Camps, s/f). Su diseño fue realizado en forma radial convergiendo en el puerto de Buenos Aires hacia el cual llegaban los productos de la rica región cerealera. Fueron contruidos prácticamente en su totalidad por capitales ingleses —con una muy escasa participación de franceses y belgas—, lo cual mereció grandes críticas por parte de Raúl Scalabrini Ortiz (2009), uno de los principales estudiosos del tema.

El ferrocarril fue considerado también de vital importancia para el desarrollo de centros turísticos. Por ello, para fomentar el turismo, se proyectaba inicialmente la construcción de un hotel de lujo y la llegada del ferrocarril al sitio. Fue así como con el arribo del tren en 1888 y en 1934, respectivamente, se desarrollaron los dos más importantes centros turísticos de Argentina: Mar del Plata, sobre la costa atlántica de la provincia de Buenos Aires, y San Carlos de Bariloche, en el norte de la Patagonia. Los trenes brindaban confort y seguridad, y al considerar lo precario de los caminos de la época, eran el transporte ideal.

Asimismo, con el avance en la construcción de diferentes ramales se descubrían lugares sumamente pintorescos en donde se instalaba un importante hotel, próximo a la estación ya diseñada. La empresa de capitales británicos contaba para este fin con una cadena propia: la Compañía Sudamericana de Hoteles (Schlüter, 2003). Uno de ellos fue el Club Hotel de Sierra de la Ventana (provincia de Buenos Aires).

***Configuración de la traza
de los ferrocarriles ingleses en relación
al ferrocarril francés (traza gruesa)***

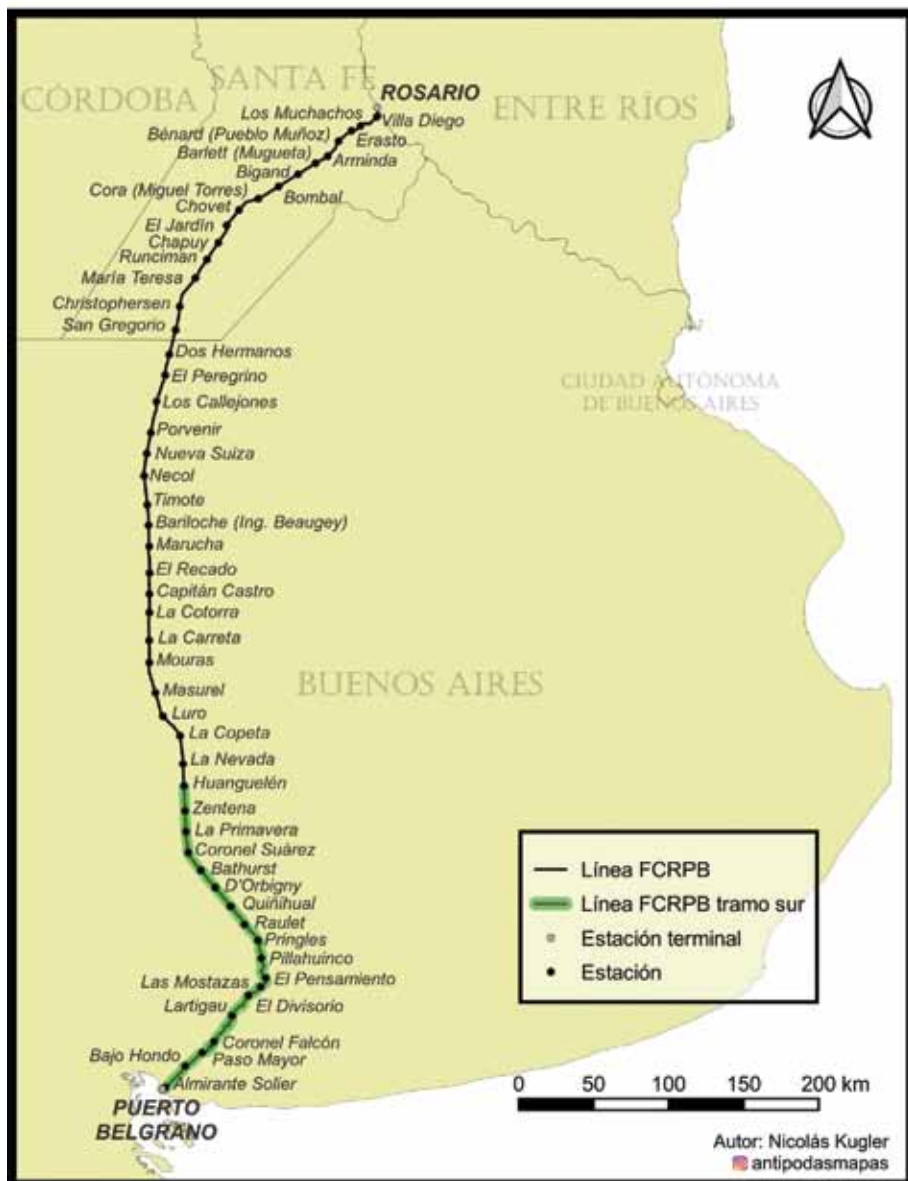


Fuente: Minervino (2014)

Después de la Primera Guerra Mundial la economía de Gran Bretaña quedó debilitada y no se pudo invertir lo necesario para un mantenimiento adecuado. La situación empeoró después de la Segunda Guerra Mundial y ya en 1948 el gobierno argentino nacionalizó a todas las líneas férreas, incluso a las pocas compañías francesas y belgas. Las líneas cambiaron de nombre por el de un prócer de accionar relevante en el territorio surcado por ellas. En el sudoeste de la provincia de Buenos Aires, donde operaba el Ferrocarril del Sud, las distintas líneas pasaron a integrar la red del Ferrocarril Roca. Asimismo, el único ferrocarril construido allí con capitales franceses, es decir la línea de Rosario a Puerto Belgrano, se incorporó a la red del Ferrocarril Mitre.

Los ferrocarriles alcanzaron su apogeo en Argentina tras su nacionalización con el incremento de sus recorridos hasta alcanzar en 1960 unos 47.059 kilómetros de vías (Thunnard, 2016). El mismo autor señala que Argentina hizo después lo mismo que muchos países con importantes sistemas ferroviarios: no se veía el sentido de realizar grandes inversiones para modernizar la flota cuando el transporte por carretera ganaba adeptos y desplazaba gradualmente a los ferrocarriles. En el caso del ferrocarril francés en su tramo del sudoeste bonaerense su cierre comenzó a partir de 1977 con la llegada al poder del gobierno cívico militar y se profundizó a partir de 1989 con el gobierno del entonces presidente Carlos Menem. Durante la década de 1990 en diversas regiones del país algunas líneas

Ferrocarril Rosario a Puerto Belgrano



fueron totalmente desafectadas, otras pasaron a transportar exclusivamente cargas y otras más afortunadas se mantuvieron para ofrecer servicios de pasajeros, aunque en forma espaciada debido al deterioro de las vías.

Muchos pueblos fueron abandonados quedando en algunos casos solo algunas personas mayores. En ocasiones estas personas no bajaron los brazos y encontraron alternativas para devolver la vida a los pueblos (Schlüter et al., 2013).

Un tema muy estudiado debido al éxito logrado en su reactivación es Tomás Jofré, localidad situada en las cercanías de la ciudad de Buenos Aires, convertida en un importante polo gastronómico y próspera en todos los sentidos (Navarro y Schlüter, 2010). Otro caso similar, también próximo a la ciudad de Buenos Aires, es el de Carlos Keen. Allí se comenzó con la restauración de su estación ferroviaria y una vez terminadas las tareas se incentivó la llegada de grupos interesados en el patrimonio histórico cuyos integrantes enseguida buscaron complementar la visita con un buen almuerzo. Así, al igual que en el caso de Jofré, se instalaron con el tiempo restaurantes especializados en carne y pasta a medida que la afluencia de personas crecía.

Estos dos ejemplos no son los únicos de recuperación de estaciones ferroviarias con el aporte de la gastronomía. La ciudad de Buenos Aires y su conurbano con una densidad poblacional muy grande y con recursos suficientes contribuyen a este tipo de escapadas (Schlüter y Navarro, 2011). La pandemia del COVID 19 motivó, una vez levantada la cuarentena, que las escapadas se convirtieran en destinos de cercanía.

En el sudoeste de la provincia de Buenos Aires se dio un caso similar con la puesta en valor de la estación Faro, en un área próxima a la ciudad de Bahía Blanca. La estación fue totalmente reacondicionada como broche de oro de la “Ruta de los Olivares”, con el apoyo de la Universidad Nacional del Sur, sumado a la cooperación de organismos públicos y privados que dieron origen al Museo Histórico y Centro Cultural de Faro (Pinassi, 2023a).

Otras estaciones fueron recicladas y convertidas en centros culturales, principalmente museos. Así también, otra forma común fue su reconversión en terminales de ómnibus.



CAPÍTULO 2

El ferrocarril Rosario a Puerto Belgrano

INICIOS

Esta particular línea ferroviaria fue construida con capitales franceses y, a diferencia de las británicas, corría de norte a sur (Coleman, 2020). Unía la ciudad de Rosario, con puerto sobre el río Paraná en la provincia de Santa Fe, con Puerto Belgrano, base naval sobre el océano Atlántico en la provincia de Buenos Aires, muy próxima a la ciudad de Bahía Blanca. Morán (2018) destaca que en el país había una importante colonia francesa que llegó a su apogeo en 1911 con 150.000 personas y detalla:

Los comerciantes de este origen radicados en Buenos Aires y en Rosario comenzaron a dedicarse al rubro de las exportaciones de trigo y de maíz, cuyo eje giró, cada vez más, alrededor de Rosario, gran puerto exportador de cereales. Esta era la zona por la que estaban destinados a pasar sus ferrocarriles. (Morán, 2018:284)

Según describe Chalier (2003), en los comienzos del siglo XX en Argentina se hacía notar ya el peso del monopolio británico de las empresas ferroviarias, reflejado en las altas tarifas de los fletes que debía pagar la producción de los campos para llegar a los puertos de exportación. En ese marco, el empresario y terrateniente Diego de Alvear decidió abrir el juego a la competencia y obtuvo por ley en diciembre de 1903 la concesión para la construcción y explotación de una línea férrea entre Rosario y Puerto Belgrano. En 1906 Alvear obtuvo, además, la concesión para el mejoramiento del Puerto Militar, tal como se lo conocía entonces al emplazamiento de Puerto Belgrano, lo que aseguraría a esta empresa su esencial salida al mar. Fue entonces en ese año de 1906 cuando Alvear conformó junto con el poderoso empresario y financista

Otto Bemberg una sociedad bajo el nombre de Compagnie du Chemin de Fer de Rosario à Puerto Belgrano, a quienes se sumó en un primer momento como operador financiero la banca Bénard et Jarislowsky y, más tarde, los bancos Société Générale y el Banque de Paris et des Pays-Bas, así como dos de las mayores empresas francesas vinculadas a obras públicas como la Société de Construction des Batignolles y Hersent, socios que constituían casi el mismo grupo detrás de la explotación del puerto de Rosario.

En 1906 se inició el tendido del trazado de vía única de trocha ancha (1676 mm) a lo largo de los casi ochocientos kilómetros de recorrido total entre las dos terminales. Los rieles tenían 12 metros de largo, 540 kilogramos de peso (45,125 kg por metro) y su perfil era tipo Vignole. Cada tramo de rieles fue colocado sobre dieciséis durmientes de quebracho.

Los trabajos de construcción de la línea se extendieron por unos cuatro años, con los primeros tramos terminados en 1908 y los primeros servicios de carga operados en forma provisional a partir del 6 de febrero de 1909. Habiendo partido de Punta Alta y de Rosario al mismo tiempo, los rieles se encontraron, finalmente, en Huanguelén en 1910.

Minervino (2014) agrega que en cercanías de Bahía Blanca el campamento de la obra había sido instalado en Bajo Hondo, mientras que a través del Puerto Militar se descargaban rieles y durmientes, viviendas prefabricadas, locomotoras y vagones.

El recorrido fijado para el Ferrocarril Rosario a Puerto Belgrano (FCRPB) se iniciaba en Rosario y pasaba, entre otras, por las localidades de Bigand, Chovet y San Gregorio en la provincia de Santa Fe. Luego continuaba en el territorio de la provincia de Buenos Aires para pasar por Timote, Capitán Castro y, hacia el sur de la provincia, por Luro y Huanguelén (Chalier, 2003). Entre Huanguelén y Punta Alta (estación Almirante Solier), punto final del recorrido, había dieciséis estaciones, además de esas dos mencionadas. El ferrocarril atravesaba así zonas de producción agrícola —principalmente cultivos de trigo—, y ganadera, según la zona, con producción vacuna, ovina o bien, mixta.

El convoy inaugural salió de Rosario el 15 de diciembre de 1910 a la mañana. A bordo viajaban, entre otros, los ingenieros François Sisque y Édouard Otten, responsables de la construcción de la línea, y Diego de Alvear, promotor de la empresa y miembro del directorio. En la estación Bigand, en la provincia de Santa Fe, los pasajeros fueron agasajados con un almuerzo servido en los galpones del predio ferroviario. Finalmente, el tren llegó con su locomotora embanderada con las enseñas argentina y francesa a su terminal en la estación Almirante Solier el 17 de diciembre a las 16:20 horas. Tras los discursos de rigor se sirvió un banquete para cincuenta personas en el vagón comedor. Dos días después quedó habilitada la línea en forma provisoria y en 1912 fue librada definitivamente al servicio.

Locomotora en el viaje inaugural



Fuente: Archivo Histórico Municipal de Punta Alta (s/f)

Con su puesta en funcionamiento, tal como señalan Chalier (2015) y luego Coleman (2020), se vio que este ferrocarril contaba con muy pocas posibilidades de éxito. Una de las razones por las cuales se pronosticaba su fracaso era que, con excepción de Rosario, a lo largo de sus ochocientos kilómetros únicamente las localidades de Coronel Suárez, Coronel Pringles y Punta Alta, en el tramo sur de la línea, contaban con población de alguna importancia, aunque ninguna de ellas superaba en ese momento los diez mil habitantes. El resto de la traza pasaba por parajes con escasa población y las estaciones estaban prácticamente en medio del campo. De allí que el tráfico no terminara siendo el esperado y alcanzara a cubrir solo el 60 % de los gastos derivados de la explotación de la línea.

Chalier también hace referencia en su ponencia a las dificultades encontradas para la traza de la línea:

El tendido de las vías a través de las llanuras rara vez presentaba obras de ingeniería de la magnitud requerida por

Siete puentes sobre el río Sauce Grande



Fuente: Archivo Histórico Municipal Punta Alta (s/f)

la línea Rosario - Puerto Belgrano, dados los muchos cruces ferroviarios y la naturaleza del terreno, pródigo en cursos de agua de diverso tamaño. Existían a lo largo de la línea treinta y tres puentes de longitud variada, allí donde las vías debían salvar las de otras compañías, cuyo largo total era de 857 metros. Asimismo había cuarenta y cuatro puentes que cruzaban ríos, que totalizan 271 metros en su tendido, además del más largo de ellos: el del Sauce Grande, con armazón de hierro y 266 metros de extensión y que hoy todavía puede verse en todo su esplendor. (Chalier, 2015:4)

A su vez, Minervino señala que:

Como en toda obra ferroviaria, el tendido ocupó toda una franja de terreno a lo largo de sus casi 800 kilómetros de recorrido, conformando una especie de ciudad lineal donde aparece, en toda su extensión, el apoyo necesario para el funcionamiento del tren y de sus cargas. Esto derivó en la ejecución de 56 estaciones, distribuidas una cada 15 kilómetros, conformadas por el edificio para pasajeros —con sectores de boletería, salas de espera, oficina del jefe, telégrafo—, los galpones de acopio, sanitarios, casillas de señales y tanques de agua. La mayoría de esas construcciones brindan hoy crudo testimonio del abandono y el olvido de la línea. Muy pocas se han salvado del vandalismo, otras pasaron a ser parte de pueblos fantasmas y muchas aparecen perdidas en el medio de la llanura. Su arquitectura —similar a la desarrollada por los ingleses (ladrillera, cubierta de teja, volúmenes puros)—, tiene como particular detalle de diseño que su cubierta sobre los andenes termina “a contrapendiente” dando un rasgo singular a las mismas. (Minervino, 2014)

Respecto de lo señalado por Minervino (2014) en cuanto a la arquitectura de las estaciones cabe agregar, no obstante, que los techos que se observan en las estaciones del sudoeste bonaerense son de chapa y los marcos son de color blanco en vez del clásico turquesa, celeste o verde, de los ingleses. Otro rasgo que distingue

estas estaciones de las del actual ferrocarril Roca es el tanque de agua que en estas últimas es cuadrado, mientras que los del ferrocarril francés son redondos. También hay una diferencia en el nomenclador (cartel indicador del nombre de la estación): el del FC Roca tiene fondo negro con ribetes blancos y, en el otro caso, es metálico y deja ver lo que se encuentra por detrás del nombre, hecho en metal al igual que el resto de la estructura.

EL MUELLE Y LA PROLONGACIÓN PUNTA ALTA – BAHÍA BLANCA

En Puerto Belgrano las vías culminaban en un muelle de 250 metros de largo, con 100 metros de ancho en un costado y de 73,4 metros en el otro, con un gálibo de 7 metros sobre el nivel de agua. Era el muelle C situado en el antepuerto, cuya obra había sido concesionada a la compañía ferroviaria francesa y que tenía todas las instalaciones preparadas para la carga y descarga de granos en bolsas o a granel, tras la conclusión de los trabajos en 1911.

Según Chaliar (2003) fueron las presiones de la Armada que no veían con buenos ojos el desarrollo de actividad comercial en el Puerto Militar, sumado a los intereses asociados a la construcción de otro puerto muy cercano en Arroyo Pareja (actual Puerto Rosales) los factores que motivaron que el mismo año de 1911 el estado solicitara la expropiación del nuevo muelle y el desmantelamiento de la infraestructura allí construida. Fue en 1914 cuando el muelle quedó entonces incorporado al servicio de la Marina de Guerra.

Los años de la Primera Guerra Mundial fueron críticos para las obras iniciadas en el vecino puerto del Arroyo Pareja, concesionado también a capitales franceses bajo el nombre de la Compañía del Puerto Comercial de Bahía Blanca. Este puerto se proyectaba como el mayor de Sudamérica con cinco mil metros de muelles, aunque solo se llegó a terminar en 1919 un muelle de trescientos metros de largo.

Mientras tanto, y como destaca Montivero (2023), para resolver la conflictiva situación de no contar con salida al mar la compañía ferroviaria francesa buscaba por esos años alternativas, ya sea mediante empalmes para acceder al puerto de Ingeniero White, o bien con el arriendo del muelle expropiado en Puerto Belgrano.

Fue entonces cuando la compañía ferroviaria, ante la precaria situación técnica y financiera de la Compañía del Puerto Comercial de Bahía Blanca, tomó a cargo la administración del puerto del Arroyo Pareja, distante tan solo 1500 metros de su estación Almirante Solier y, con eso, poder asegurarse una salida al mar. Asimismo, la compañía había comenzado a gestionar la concesión de la prolongación de la línea desde su estación Almirante Solier hasta la ciudad de Bahía Blanca, distante 27 kilómetros, así como el acceso al puerto de Ingeniero White a través de un empalme de 3,6 kilómetros con el Ferrocarril del Sud para el servicio exclusivo de cargas. Obtenida la concesión se dio comienzo al trabajo de construcción de esa extensión de su trazado original.

Al promediar el año 1921 se concluyeron las obras de la estación bahiense, ubicada a orillas del arroyo Napostá, en el recientemente formado barrio de Villa Mitre. El 2 de marzo de 1922, tras haber completado el itinerario Rosario - Bahía Blanca, arribó el tren inaugural, compuesto de seis coches de pasajeros y un furgón, a la flamante terminal. Su edificio era totalmente diferente a la arquitectura de las estaciones de la línea y con gran similitud con otras terminales importantes del país. Sin embargo, su existencia fue breve ya que en 1949, tras la nacionalización de las empresas ferroviarias, la estación terminal fue clausurada y los servicios desde Punta Alta debieron utilizar nuevos empalmes de vías para alcanzar la estación Bahía Blanca Sud del FC Roca.

La más imponente terminal de la línea ferroviaria del sudoeste bonaerense no fue utilizada por varios años hasta que en 1979 fue adaptada como terminal de ómnibus. Cumplió con esa función hasta el año 2009 cuando detrás de la misma se habilitó la nueva terminal de ómnibus de Bahía Blanca. Actualmente, la vieja estación es un Centro Comunitario Municipal y, al menos por fuera, se encuentra en excelente estado de conservación.

Terminal de Bahía Blanca en 1930



Fuente: Rieles Multimedia – Diario La Nueva Provincia

EL FERROCARRIL Y EL DESARROLLO DEL TURISMO

Montivero señala que:

Al retomar la concesión del puerto de Arroyo Pareja la empresa del ferrocarril Rosario – Puerto Belgrano decidió conjugar la actividad portuaria comercial y la recreativa en un mismo espacio. En la década de 1920 la empresa francesa invirtió para el desarrollo turístico de la zona linder a los muelles, bajo la premisa de un potencial aumento en el tráfico de pasajeros por la extensión hacia Bahía Blanca, y por el usufructo que podría obtener. La idea fue acompañada por los vecinos locales, y el municipio de Punta Alta. (Montivero, 2023:42)

Así, el servicio de trenes, inaugurado el 24 de diciembre de 1922, salía de Bahía Blanca, pasaba por el apeadero denominado estación Punta Alta y llegaba al apeadero llamado estación Muelle Puerto Belgrano que

daba acceso al balneario Arroyo Pareja, luego de un viaje de algo más de una hora. En su momento fue un lugar frecuentado por la alta sociedad bahiense que llegaba principalmente los fines de semana.

En un principio el lugar fue dotado de un restaurante y una confitería y, ya dos años después, se agregó otra confitería y un bar. Posteriormente se sumó un hotel, se instaló una proveeduría y la empresa ferroviaria construyó casas para alquilar (Chalier, 2012).



CAPÍTULO 3

1977 y después... *la desaparición del Ferrocarril Francés*

En el año 1977 el gobierno nacional decretó la clausura de varias líneas, ramales y distintos tramos ferroviarios, incluido en forma parcial el FC francés. Ello significaba el cierre definitivo del tramo sur de esa línea, ordenándose también que se levantasen las vías para que nunca más circulara. Los ferroviarios junto con sus familias fueron trasladados a Rosario y a Retiro (ciudad de Buenos Aires) y quienes se negaban a irse eran despedidos sin derecho a indemnización alguna (Horni, 2017).

Se decía que este medio de transporte no tenía más cabida en un mundo donde otros se mostraban más competitivos. Pero la verdadera razón estaba fundada sobre el resultado de una muy mala administración y de una falta de mantenimiento conveniente. Cabe agregar, además, que muchos de aquellos que contribuyeron a hacerlo caer ocupaban cargos en el gobierno siendo, a su vez, empresarios del transporte de ruta: colectivos y camiones. Muchos creen que esta fue la real causa de tanta decisión. (Horni, 2017:85)

El primer tramo del ferrocarril francés que se ordenó clausurar en 1977 fue el de Coronel Pringles a Punta Alta. Continuaba operativo, solo para carga, el trayecto de Coronel Pringles hasta Huanguelén, que luego continuaba hasta Timote. Tiempo después, en 1992, se produjo una grave inundación en el área de lagunas conocida como Las Encadenadas del Oeste, que afectó al partido de Guaminí, jurisdicción en donde se ubica de forma parcial la localidad de Huanguelén (Geraldí, 2009). Esta inundación destruyó kilómetros de terraplenes y vías. Balazote detalla la gravedad de la situación:

En el año 1992 se llegó a una situación límite. Las lluvias hicieron que el nivel de las aguas se elevara 7 metros sobre los niveles (ya altos) del año 1980. La ciudad de Guaminí, situada a las orillas de la laguna del Monte, fue protegida mediante la elevación de terraplenes (alteos en la jerga local) al igual que Carhué, localizada sobre el lago Epecuén. En el año 1994 se produjo otra inundación que afectó gran parte de la provincia de Buenos Aires y, particularmente, a las poblaciones de Carhué y Guaminí. (Balazote, 1997).

Fue también durante esa década de 1990, durante la presidencia de Carlos Menem, cuando la línea fue finalmente privatizada y otorgada en concesión a la empresa Ferroexpreso Pampeano para el transporte de carga.

CONSECUENCIAS DEL CIERRE DEL FERROCARRIL

Con el transcurso del tiempo, en torno a las estaciones de tren, aisladas en el medio del campo, se habían formado pequeños poblados con sus escuelas, clubes sociales y deportivos, y almacenes que hacían a la vez de pulperías donde se podía tomar una tradicional caña —o alguna otra bebida alcohólica— al mismo tiempo que adquirir los víveres necesarios para completar la dieta cotidiana.

El cierre del ferrocarril incidió en la disminución de la población de todos esos pequeños pueblos que se habían creado a su alrededor. Archetti (2004:5) señala que *“la muerte del tren y el triunfo del auto y el camión, así como los cambios tecnológicos pampeanos, trajeron una fuga constante de población y cierto aislamiento. Esto último porque el tren no fue reemplazado por rutas mejores, o sea que a la mínima lluvia los caminos se vuelven intransitables para autos normales”*. En algunos casos se construyeron rutas muy próximas al camino de tierra que une las estaciones. Ese es el caso de la ruta provincial 51 que une Coronel Pringles con Bahía Blanca y la ruta provincial 85 que desde Coronel Pringles llega a Coronel Suárez.

Pero lo que realmente llevó a la desaparición de estos pueblos fueron los cambios en el mundo rural que hicieron que los campos se fueran despoblando y las familias que antes los habitaban se trasladaran a las localidades próximas. Hubo un cambio en la agricultura que favoreció a las oleaginosas frente a los cereales (Barsky & Gelman, 2009).

Sin embargo, el mayor impacto en ese sentido fue la disminución del área ganadera que precisaba de mano de obra permanente frente a la agricultura que requería muy escaso mantenimiento ya que los alambrados y los molinos dejaron de tener importancia y los trabajos que debían realizarse eran muy estacionales.

La mayoría de las personas se radicó en los pueblos próximos. Dentro de sus posibilidades continuó dedicándose a tareas relacionadas con el agro, con el deseo de poder volver algún día a su lugar de origen, ya que, según Ratier (2004) *“quien se crió en el campo, sin importar adonde la vida lo llevará, nunca olvida sus raíces y siempre se considerará ‘de campo’”*.

“Con el cierre del ferrocarril las estaciones fueron saqueadas y lo que no se pudo robar se destruyó. Muy difícil imaginar tanto odio y tanta maldad” (Horni, 2017). Pero no fue la gente sin recursos quien robó puertas y ventanas para proteger sus hogares o pisos y techos de madera para la calefacción en invierno, sino que esas piezas eran llevadas a las localidades cercanas para ser vendidas en los lugares donde era posible adquirir elementos para la construcción.

Esto no sucedía solo con las estaciones de los parajes rurales sino también en las ciudades donde incluso el daño fue mayor. Un ejemplo es Coronel Pringles donde una vez que todo había sido robado se instalaron personas y el lugar se convirtió en un basural y desarmadero de coches que volvió muy peligroso circular por el área. La situación mejoró con una intervención oficial y los ocupantes ilegales fueron desalojados.

EL ROL DE LAS ESCUELAS EN LA CONTINUIDAD DE LOS PUEBLOS

En aquellos lugares donde desaparecían las estaciones un factor fundamental para la continuidad de los pueblos fueron las escuelas, tanto a nivel del jardín de infantes como de la escuela primaria. En ese aspecto ha tenido mucho que ver el espíritu de la maestra por realizar actividades que atraigan a los alumnos, como también que en los campos comiencen a radicarse familias con niños.

Son varios los casos en los cuales el pueblo vive gracias al esfuerzo de las maestras. Por ejemplo, El Divisorio (partido de Coronel Pringles) es un paraje muy conocido en el ámbito zonal debido a que reúne a los alumnos de las escuelas rurales cercanas en oportunidad de toda festividad. Los padres llevan a los alumnos equipados con bebidas y algo para comer de manera que puedan improvisar una suerte de picnic tras las habituales formalidades del encuentro.

Leandro Vesco (2021) hace referencia a las dos maestras de la escuela de D'Orbigny (partido de Coronel Suárez) quienes luchan por darle vida al pueblo que las vio nacer. Para hacer que las tareas educativas fuesen más atractivas tuvieron la idea de hacer un parque con plantas nativas. *“Es una manera de valorizar lo que tenemos. Salimos con los chicos y es una forma diferente de ver las plantas que observamos todos los días [...] Una vez que tenemos la planta, investigamos y ahora sabemos que tenemos especies con muchas propiedades medicinales”* (Vesco, 2021:36).

Un caso muy distinto es Quiñihual (partido de Coronel Suárez), en donde al no haber más alumnos la escuela cerró y se autorizó el establecimiento de un criadero de cerdos en lo que fuera la escuela primaria. Sin embargo, y como ejemplo alternativo para la continuidad de estos pueblos, el paraje sigue vivo gracias al “almacén pulpería” que es punto de reunión cotidiano de los empleados rurales de la zona. Pinassi señala que:

Los almacenes de ramos generales y las pulperías, junto a los clubes rurales, han cobrado protagonismo en los pueblos y parajes.

Conforman puntos de encuentro e intercambio social de las clases trabajadoras. Hoy en día atraviesan un proceso de revalorización patrimonial y turística que los transforma en espacios de ocio popular, no solo para visitantes, sino principalmente para la población rural que los utiliza como sitios de recreación y esparcimiento. (Pinassi, 2023b)

INCORPORACIÓN DE LAS ESTACIONES A LOS CAMPOS

En las estaciones donde desapareció la escuela murió el pueblo y quedó la estación como verruga en el paisaje. Lo previsto fue incorporar las estaciones a los campos lindantes y, de esa manera, desaparecieron definitivamente del mapa. No solo en sentido figurado, sino que su nombre dejó de aparecer en la señalización vial y en la cartografía.

En el partido de Coronel Rosales se observa el primero de estos casos: la estación Paso Mayor. Ya no es más accesible para realizar visitas dado que ha sido incorporada a un campo cuyo acceso está restringido por una tranquera con un gran candado unido a una cadena protegida. Desde el camino real que conecta las estaciones y corre paralelo a la vía se puede observar la estación, la escuela y una vivienda. Probablemente, con ello se busque evitar ocupaciones ilegales que terminen en una destrucción total, o que alberguen a personas de hábitos poco deseables que alteren la tranquilidad del área. Sin embargo, en las redes sociales se señala que, en efecto, la estación ha sido ocupada ilegalmente y también se afirma que es posible acercarse al lugar por las vías del tren que son de uso público. Se agrega que, de todas formas, hacerlo se percibe como muy riesgoso y, por lo tanto, no recomendable.

Un segundo caso en esta situación es el de la estación Zentena (partido de Coronel Suárez). En mayo de 2023 la estación fue incorporada a un campo lindante. Su acceso se sitúa muy próximo al camino real por el cual circulan camiones a alta velocidad. Si bien tiene tranquera con cadena y candado se puede ingresar para sacar fotografías previo

pedido del correspondiente permiso. En la estación, la cual ofrece un buen aspecto, además de conexión eléctrica y servicio de internet, se estableció una persona que trabaja en ese mismo campo a la cual se le permitió tener animales en el antiguo predio ferroviario y que demostraba un gran deseo por la puesta en valor de todo este tramo del ferrocarril.

El último de los casos es el de la estación La Primavera, entre Coronel Suárez y Huanguelén. Con el paso de los años el predio se convirtió en propiedad privada ya que hay en la actualidad una familia ferroviaria que lo ha habitado por más de cincuenta años. Con la clausura del ferrocarril y su posterior desalojo dicha familia se había encontrado al poco tiempo sin trabajo y sin techo por lo que al cabo de dos años decidieron su retorno al lugar. Al llegar en esa oportunidad encontraron todo muy dañado y al techo de la estación sin las chapas del voladizo. Tras su reparación, el aspecto que ofrece en la actualidad es muy prolijo y bien cuidado, con una tranquera en su acceso que permite

*Monolito próximo a la estación
La Primavera*



Fotografía: Cristian Jara

el ingreso al recorrido del parque y de los galpones. El hijo del ferroviario que se instaló allí trabaja en varios campos como empleado temporario y también cuenta con animales propios para su subsistencia.

El paraje La Primavera es recordado por un grave accidente ocurrido el 29 de marzo de 1954 en el cual murieron veintidós personas y otras cuatro resultaron heridas después de que un colectivo repleto de personas, que unía Coronel Suárez con Huanguelén, chocara con una formación del tren que hacía el recorrido desde Puerto Belgrano a Rosario y fuese

arrastrado 200 metros, a lo que se sumó el descarrilamiento de los vagones del tren (La Nueva Radio Suárez, 2021). En el lugar se levantó un monolito que lleva la inscripción de los nombres de todas las personas que fallecieron en el accidente.

¿INFLUYÓ EL FERROCARRIL ROCA EN LA DESTRUCCIÓN DE LAS ESTACIONES?

En el tramo sur del ferrocarril francés (FCRPB) extendido entre Punta Alta y Huanguelén hay cuatro estaciones —tres destruidas y una olvidada— situadas en localidades dominadas por la presencia del Ferrocarril Roca.

Ruinas de la estación Bajo Hondo del FCRPB



Fotografías: Cristian Jara

Muy próximo a Punta Alta se encuentra Bajo Hondo, localidad que cuenta con 164 habitantes, cuyas vidas transcurren en los alrededores de la estación del FC Roca. Por su parte, la estación del FCRPB se encuentra a corta distancia —aproximadamente 600 metros— y sin ninguna vivienda en sus proximidades. Está completamente en ruinas, estado agravado debido a un incendio sucedido en enero de 2003 que tiñó de negro las pocas paredes que le quedaban en pie y que le ha dado un aspecto realmente tétrico. En el mismo predio es posible observar más de veinte cerdos y dos caballos, fuertemente custodiados por cuatro perros atados a sendas cadenas.

Tanto en Coronel Pringles (ciudad de 24.243 habitantes según el Censo 2022) como en Coronel Suárez (37.766 habitantes según el Censo 2022) se plantea una situación algo similar a la de la estación Bajo Hondo. En ambas ciudades las estaciones del FCRPB han sido totalmente ignoradas mientras

Estación Coronel Suárez (FCRPB)



Fotografía: Cristian Jara

que las del FC Roca se muestran cuidadas. En Coronel Pringles la estación del FCRPB se encuentra en ruinas luego de que tras su cierre se autorizara el ingreso de personas que se robaron absolutamente todo, incluso el techo. Por su parte, la estación Coronel Suárez del FCRPB está muy deteriorada y en ella viven varias familias con la venia de las autoridades municipales. El viejo ingreso a la estación está en pie, pero el sitio del andén muestra una constante degradación y es utilizado, además, por los residentes para colgar ropa del techo en la parte donde se inicia el voladizo. El estado general que presenta es de abandono total y sus inquilinos no tienen una actitud amigable frente a los visitantes.

Aunque en sorprendente buen estado relativo a diferencia de las anteriores estaciones ruinosas o descuidadas, la estación de Huanguelén, en uno de los extremos del itinerario sur de este ferrocarril, parece haber sido olvidada por sus propios habitantes. Resulta muy frecuente en la actualidad que a toda persona que en esa localidad se le pregunte por esta estación indique de forma errónea la estación del FC Roca, ahora en proceso de restauración y notablemente más atendida que su vecina cercana del FCRPB.

Cabe aquí la pregunta, ¿a qué se debe esta diferencia en la preocupación por una estación y la indiferencia por la otra?

Una de las razones que se puede señalar aquí sobre este respecto podría ser que los trenes que pasaban, con mayores frecuencias, por las estaciones del FC Roca se dirigían a grandes ciudades: por un lado, a la ciudad de Buenos Aires, a menos de 600 kilómetros y, por otro, a Bahía Blanca, la ciudad más importante del sur de la provincia de Buenos Aires distante a menos de 200 kilómetros; ambos destinos seguramente mucho más demandados por los habitantes bonaerenses que Rosario, más allá de su importancia. Ello, a su vez, movilizaba a una considerablemente mayor cantidad de personas y era más probable que los propios residentes de estas localidades que compartían estaciones de ambas líneas estuvieran más pendientes del paso de los servicios del FC Roca e hicieran mucho más uso de sus instalaciones y le prestaran más atención. A su vez, el FC Roca daba acceso a la localidad turística de Sierra de la Ventana y a todo su sistema serrano que desde principios del siglo XX atrajo turistas, en principio de alto nivel económico, pero que en cualquier caso sirvió por largo tiempo de medio de transporte para el paso por algunas de estas localidades, también servidas por el FCRPB (luego FC Mitre), de numerosos visitantes rumbo a la región turística serrana.

UNA MIRADA PRESENTE
a las estaciones
del Ferrocarril Francés



CAPÍTULO 4

Almirante Solier

· Lo que el ferrocarril nos legó ·

Al inicio del recorrido por las estaciones del tramo sur de la línea del ferrocarril francés, en la ciudad de Punta Alta, muy próxima a Bahía Blanca, se encuentra la estación Almirante Solier. Su nombre recuerda al destacado marino argentino Daniel de Solier, quien participara en la Guerra de la Triple Alianza, enrolado en el ejército, y luego tuviera una larga carrera militar en la Armada Argentina.

La estación Solier recibió el tren del viaje inaugural de la línea el 17 de diciembre de 1910. Fue punta de rieles hasta que en 1922 se extendió la línea hasta Bahía Blanca. En 1977 se clausuró la línea desde Solier hasta Coronel Pringles y en 1990 salió el último servicio a Bahía Blanca.

Entre los pasajeros ilustres del servicio inaugural del ferrocarril en 1910 estaba el ingeniero francés François Sisque, uno de los responsables de la construcción de la línea. Con su nombre castellanizado, don Francisco se destacó en la zona como impulsor del deporte y, en particular del fútbol, al conseguir un predio del ferrocarril para la construcción del estadio del Club Rosario Puerto Belgrano, fundado en 1920 y cuyos colores distintivos replican los de la bandera francesa. Por su acción, Francisco Sisque fue nombrado presidente honorario del club en 1921 (Derniers Défenseurs, 2021). El estadio “El coloso de cemento” se inauguró en 1928 con la copa “Francisco Sisque” en juego y significó un gran cambio con respecto a los inicios del club cuando los jugadores utilizaban la sala de espera de la estación Solier como vestuario.

El edificio de la estación es quizás el mayor legado arquitectónico del FCRPB y se encuentra perfectamente restaurada. Montivero señala que:

La estación Almirante Solier presenta un estilo academicista francés con ladrillos a la vista, con el mampuesto colocado de punta que favorecía al muro de 30 cm. y techo de chapa a dos aguas. A diferencia de otras estaciones, cuenta con una sola planta ya que era una estación de menor jerarquía. Dentro de ella se hallaban habitaciones destinadas a las familias de empleados de alto rango, la boletería, las salas de espera diferenciadas, los depósitos, las encomiendas, la confitería, la lampistería, el correo y telégrafo, y las cocinas. En cuanto a los accesos, tanto el principal como el secundario eran del mismo tamaño. El alumbrado era de hierro y sus ventanas junto con las puertas cuentan con un pequeño frontis en su parte superior. La estación era cómoda y de características sobrias, el andén decorado con adoquines de cemento que se extendían a lo largo de toda la estación. Montivero (2023:35)

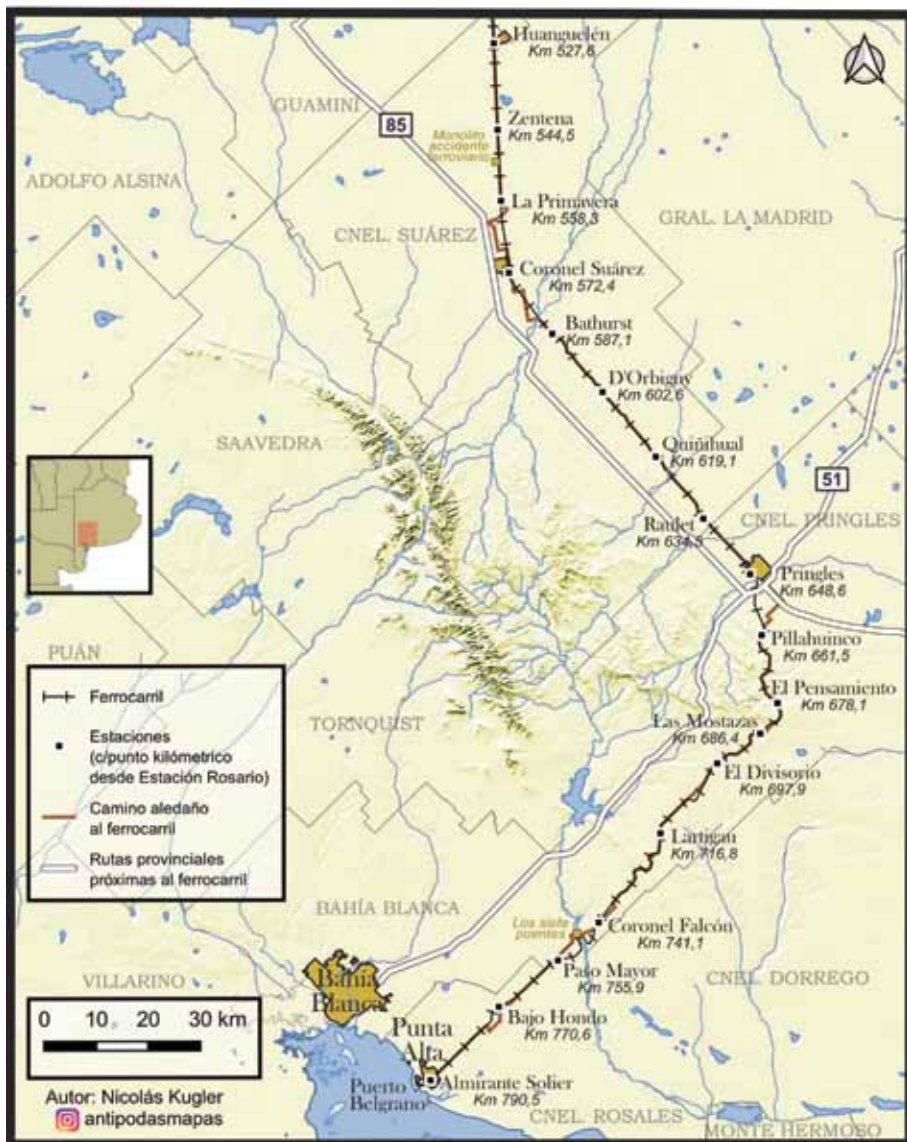
Antiguo andén de Almirante Solier



Fotografía: Cristian Jara

Ferrocarril Francés

Sección Sur: Almirante Solier a Huanguelén



Actualmente, el edificio de la estación es sede del Complejo Cultural Estación Solier dependiente del Municipio de Coronel Rosales, el cual ofrece muy variadas actividades, incluso práctica y espectáculos de tango. En lo que era la entrada de pasajeros hay un muy cuidado jardín; el sector del andén también está en excelentes condiciones y, aunque ya no hay vías, permite un muy buen estacionamiento vehicular.

La estación, asociada a otros sitios de interés cultural, intenta encontrar su lugar en las atracciones turístico-patrimoniales de Punta Alta. Hasta ahora con una repercusión menor, pero quizás con un potencial promisorio de su presentación con el ferrocarril en su conjunto y no en forma aislada como una estación más.



CAPÍTULO 5

Un caudaloso río y siete puentes

RÍO SAUCE GRANDE

En el partido de Coronel Rosales, luego del inicio del recorrido en Almirante Solier, se encuentran solo dos estaciones que están retiradas de la vista de quienes transitan por esos caminos: Bajo Hondo, tal como se describió en el capítulo 3, está totalmente en ruinas, y Paso Mayor, también descripta su situación, se halla encerrada en un campo y de difícil acceso. No obstante, en esa zona hay un verdadero protagonista del paisaje que es el río Sauce Grande, el cual condiciona todo el desplazamiento del área y es el más importante del sudoeste bonaerense.

El río tiene sus nacientes en las faldas orientales de la sierra de la Ventana y en su curso hacia su desembocadura en el océano Atlántico recoge también las aguas provenientes de las sierras de las Tunas y de Pillahuinco. Esta región serrana, con su punto culminante en el cerro Tres Picos de 1239 metros de altura —la cumbre más alta de la provincia de Buenos Aires— es uno de los principales destinos turísticos bonaerenses que atrae visitantes de diversas partes del país y del extranjero. Existen varias villas turísticas, encabezadas por la localidad de Sierra de la Ventana, que alojan a una amplia diversidad de personas que buscan tranquilidad y vida al aire libre, así como también las excursiones hacia sus cumbres y el recorrido de sus paisajes naturales, con el cicloturismo como opción cada vez más elegida.

La cuenca superior del río Sauce Grande de casi 1500 km² de superficie se extiende hasta el embalse Paso de las Piedras. La construcción del dique que embalsó las aguas del río se concretó en los inicios de la década de 1970. El proyecto hidráulico tuvo como objeto el abastecimiento de agua potable a las ciudades de Bahía Blanca y

Punta Alta, junto con el polo industrial cercano, con una capacidad de provisión para una población de aproximadamente 500.000 habitantes. Con acceso por la ruta provincial 51 el dique se ubica a 65 kilómetros de la ciudad de Bahía Blanca y a 85 kilómetros de Coronel Pringles.

El embalse conforma un lago atractivo compartido por las jurisdicciones municipales de Coronel Pringles y de Tornquist, en menor medida. En terrenos costeros de este último partido se construyó una confitería que por su situación destacada sobre el lago convocaba a muchos visitantes hasta su cierre años atrás. Desafortunadamente, por razones relacionadas con la sede de la Dirección de Aguas en la ciudad de Bahía Blanca se ha prohibido su ingreso y, por lo tanto, el disfrute del lugar. Dado que las aguas del embalse atraen a numerosos pescadores aficionados en el entorno del lago existen varios caminos no autorizados, aunque muy transitados por ellos.

Dos vistas del Dique Paso de las Piedras



Fotografías: Cristian Jara

Tras la reserva de gran parte de su caudal en el dique Paso de las Piedras el río sigue su curso hasta desembocar en el mar a unos 17 kilómetros de la ciudad balnearia de Monte Hermoso, entre médanos y con la presencia de una vistosa avifauna.

BUSCANDO UN PASO DEL RÍO

El Sauce Grande era en el pasado un río majestuoso que dividía el terreno donde se habían instalado las personas que venían a trabajar la tierra de lo que entonces se denominaba “territorio indio”. Solo era posible cruzar el río por algunos lugares y había uno en especial que era el más indicado y que era conocido como Paso Mayor. Según algunos estudiosos había sido ya desde miles de años atrás el único sitio en una gran distancia para poder vadear el río.

En el siglo XIX, cuando se comenzaron a hacer las mensuras y los planos de los campos de la zona, se empezó a conocer el lugar como el “Paso del Mayor Iturra”, nombre que aún se ve en los documentos de esa época y que con el tiempo se abrevió hasta dar con su nombre actual.

Francisco Iturra había sido un militar chileno de grado subalterno que nunca regresó a su país y que peleó contra los llamados entonces pueblos araucanos. El mayor Iturra se desempeñó por algún tiempo como el principal negociador del gobierno con el cacique Calfucurá.

En la zona del paso Mayor el río Sauce Grande sirve de límite natural entre los partidos de Bahía Blanca y Coronel Rosales, por su margen derecha, con el de Coronel Pringles, por la margen opuesta. Aguas abajo, a escasa distancia, su margen izquierda integra ya la jurisdicción del partido de Coronel Dorrego. Es toda una zona de campos agrícolas, así como de cría de ganado vacuno y ovino.

Si bien Paso Mayor es un paraje donde al día de hoy no existe un pueblo o un caserío, en su época dorada llegaron a vivir en este lugar más de doscientas personas.

ESTACIÓN PASO MAYOR

Paso Mayor era una estación de primera, habilitada para pasajeros, encomienda, carga, telégrafo y hacienda.

Paso Mayor en los buenos tiempos



Fuente: <http://arqueologiaferroviaria.blogspot.com/2014/01/estacion-paso-mayor-fcrpb-buenos-aires.html>

El predio ferroviario tenía una superficie total de veinte hectáreas, dentro de las cuales se ubicaban la estación, dos galpones cerealeros, el patio de maniobras, además de viviendas —separadas para casados y solteros— destinadas a peones y auxiliares. El edificio principal de la estación servía también de residencia del jefe y contaba con una sala de estar con chimenea, toilette, dos dormitorios, cocina, lavadero, un depósito y un patio cerrado. Sin provisión eléctrica, se usaban velas de cera o lámparas de kerosene como fuente de iluminación. Había, además, una manga para provisión de agua a las locomotoras de vapor, con su propio pozo con su molino.

En los orígenes del paraje existía una pulpería denominada “Posta de Paso Mayor” o “Pulpería de Laporte”, surgida a mediados del siglo XIX. Era un lugar de descanso para los viajeros y de intercambio comercial para los pueblos originarios que negociaban cueros o pieles para obtener a cambio mercaderías diversas. La llegada del ferrocarril significó un drástico cambio para la posta que subsistió como tal hasta 1909 y como almacén de ramos generales hasta la década de 1930.

LA COLONIA DEL SAUCE GRANDE CON SU HEROÍNA DE PASO MAYOR

A fines del año 1867 un grupo de ciudadanos ingleses obtuvo tierras del estado nacional para afincarse en el área de lo que hoy se conoce como Paso Mayor. Las penurias que sufrieron fueron muy grandes ya que hubo entonces lluvias continuas que arruinaron los sembrados y las incursiones frecuentes de grupos aborígenes los dejaban sin la caballada. En 1869 llegaron nuevos colonos mejor preparados y con herramientas aptas para la labranza.

Sin embargo, por encontrarse en territorio de frontera y a pesar de la construcción de nuevos fortines el ataque de los malones era constante con muchas pérdidas humanas y materiales. Esto causó que la mayoría de las familias optara por abandonar esas tierras (Thill, s/f).

La colonia formada en Paso Mayor no conseguía prosperar. Fue en 1876 cuando, finalmente, algunos colonos obtuvieron la tenencia de la tierra y el área comenzó a conocerse como Colonia Inglesa de Sauce Grande. En ese ambiente nació en 1887 Violet Constance Jessop, hija de colonos irlandeses, quien se haría mundialmente conocida por las eventualidades de su vida y quien, según describe Cuadros en su artículo biográfico, así hacía referencia en su libro de memorias a su hogar natal:

Era una larga habitación construida por mi padre, con piso de tierra y paredes de adobe. También tenía una alambrada para protegerla de la paja voladora, que podía ser muy molesta

con el viento. Adentro, apenas había una silla de madera y no mucho más. Sin embargo, ellos eran románticos y ahí fue donde mi padre le pidió casamiento.

(...) Un cielo límpido, con el sol de la mañana reflejando innumerables sombras en el campo de flores, que cubrían todo como una alfombra (...) Esa es mi primera memoria de las Pampas, el vasto pedazo de tierra donde teníamos nuestro hogar en la Argentina. (Cuadros, s/f)

Años más tarde, una crisis económica obligó a la familia a mudarse a las cercanías del puerto de Ingeniero White, tras lo cual el padre fue destinado a una estación ferroviaria de la nueva línea del FC del Sud, entre Tres Arroyos y Bahía Blanca. Allí Violet describió el paisaje que la rodeaba con una referencia a su cercano lugar natal: *“La casa parecía emerger de un mar de alfalfa y los vecinos más cercanos estaban a varias millas de distancia. La única otra construcción a la vista era un ‘bolichi’ (sic), una pequeña taberna y almacén atendidos por doña Rosa y don Guillermo, parte de la familia dueña de la ‘Posta Paso Mayor’”* (Cuadros, s/f).

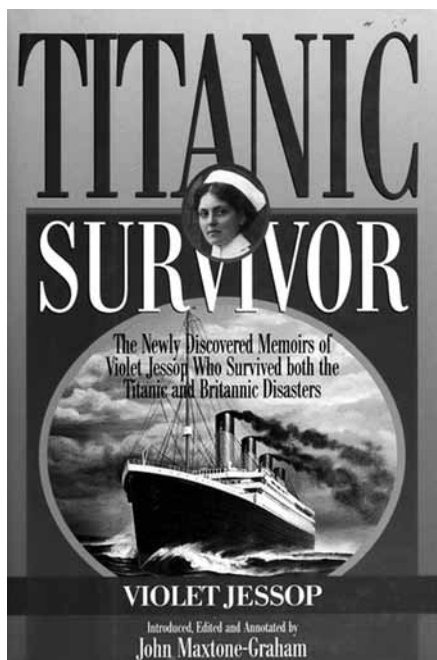
Ante la muerte de un hijo y una grave intoxicación sufrida por Violet, el padre pidió el traslado a Constitución, cabecera de la línea en Buenos Aires. Allí Violet contrajo tuberculosis y frente al diagnóstico máximo de tres meses de vida los médicos del Hospital Británico recomendaron un nuevo traslado hacia algún lugar de montaña. Mendoza surgió como un destino ideal, en el cual el padre consiguió el puesto de inspector de calderas de locomotoras en los talleres del ferrocarril y Violet se recuperó notablemente. En esa ciudad comenzó a asistir en el año 1900 a la escuela normal, bajo la dirección de una maestra norteamericana, del grupo de educadoras que había llegado por el plan educativo de Domingo F. Sarmiento. Tan solo tres años después y tras la muerte de una de las hijas menores, el padre de Violet falleció tras una operación de extirpación de un tumor y ante eso, la madre con sus hijos sobrevivientes emigraron de regreso al Reino Unido. Allí Violet completó sus estudios en Belfast y en 1908 para ayudar a la economía familiar siguió los pasos de su madre y consiguió trabajo como camarera en una compañía naviera. En 1911 fue empleada por la White Star Line, propietaria de los transatlánticos

más lujosos de aquel entonces. En ese primer año de trabajo para esa compañía su barco, el RMS Olympic, chocó contra otro, aunque sin graves consecuencias. Al año siguiente Violet integró la tripulación del Titanic y logró sobrevivir a su trágico hundimiento.

Durante la Primera Guerra Mundial, Violet sirvió como voluntaria de la Cruz Roja Británica y fue embarcada en el HMHS Britannic, transatlántico de lujo puesto al servicio de la armada como buque hospital. Tras tomar un curso de enfermería abordó ese buque cuando servía de apoyo a la campaña de Galípoli. El 21 de noviembre de 1916 el barco hospital chocó con una mina alemana en el mar Egeo y se hundió en tan solo 55 minutos. Una vez más Violet sobrevivió y prosiguió con su trabajo en distintas líneas navieras hasta su retiro en 1950. Vivió hasta los 83 años en su casa del sur de Inglaterra dedicada a sus plantas y sus gallinas que criaba para vender huevos y compensar con ello una modesta pensión. Se dice que siempre recordaba su infancia y la tierra que la vio nacer como “mi gente”.

Tras su muerte, sus familiares publicaron sus memorias con el título original de Titanic Survivor (Sobreviviente del Titanic), la que ha sido reeditada en varias ocasiones. También, desde la publicación de sus memorias, muchos artículos periodísticos se han hecho eco de las vicisitudes de esta mujer y en algunos de ellos le han apodado Miss Insumergible. Todavía se puede escuchar su voz y la narración de su vida aventurera en una entrevista producida un año antes de su muerte.

*Tapa del libro de las memorias
de Violet Jessop*



PARAJE LOS SIETE PUENTES

No obstante, en el paisaje actual lo más destacado de Paso Mayor son los Siete Puentes: seis tienen estructura tipo jaula y uno es abierto. Se ubican sobre el amplio cauce del río Sauce Grande y su construcción finalizó en el año 1908. Fueron utilizados por última vez en el año 1977 cuando el tramo Coronel Pringles - Punta Alta quedó definitivamente clausurado.

En el año 2010 el Concejo Deliberante del partido de Coronel Rosales lo declaró “Patrimonio Arquitectónico, Histórico y Cultural” del municipio. Dos años después fue declarado “Patrimonio Histórico Provincial” por la Legislatura de la Provincia de Buenos Aires. Poco después, uno de sus tramos fue llevado a Rosario para reemplazar a otro puente dañado sobre la ruta 18, al sur de esa ciudad. Tras el correspondiente reclamo hecho por la

Comisión Nacional Reguladora de Transporte el puente fue restituido a su emplazamiento original en el plazo solicitado.

*Vista de la estructura de hierro
de los siete puentes*



Fotografía: Cristian Jara

En cuanto a la estructura de esta obra de ingeniería tan notable en el paisaje rural de Paso Mayor, el conjunto de puentes tiene una extensión de 266 metros y descansa sobre seis pilares ubicados en lo que fue el lecho del río, que refleja un pasado de crecientes súbitas y muy caudalosas, previo a la construcción de la represa aguas arriba.

Tal como se lee en su descripción técnica, toda la estructura del puente, tanto la cuerda superior, cuerda inferior, diagonales, arriostramiento inferior, arriostramiento superior,

postes, viguetas, bulones y otras partes fueron contruidos según las siguientes generalidades:

Sus piezas debían ser accesibles para su inspección, limpieza, mantenimiento y reparación.

Sus secciones debían ser simétricas igual que sus remachados.

El sistema de apoyo de la estructura se separa de la mampostería de las pilas.

Se utilizan sistemas de cartabones, arriostrados o cordones, para que el agua rechazada por las pilas, no provoque deterioros en su parte inferior.

Hasta hace pocos años los siete puentes permanecían escondidos e ignorados, sumado ello al mal estado del camino de acceso. En la actualidad, en cambio, se aprecia mucha actividad en Coronel Falcón, la estación ferroviaria siguiente a Paso Mayor, muy próxima a los puentes y sobre un camino bien mantenido. Lamentablemente, ya se observan residuos sobre el cercano puente para automóviles, al igual que restos de fogatas bajo el primer puente. Estas fogatas, generalmente restos de un asado con amigos, son un gran riesgo para los incendios de campos.

Asimismo, un vecino de Punta Alta inició en el lugar un interesante proyecto por el cual hace cruces de todos los puentes en zorra (vehículo que utilizan los ferroviarios para el mantenimiento de las vías). Para ello se ocupa los domingos —cuando se puede concertar un paseo con él— de la cuidadosa limpieza de las vías, con la remoción de pasto y la poda de montes de tamariscos.

UN SANTUARIO RURAL

Vinculada a una comunidad de alemanes del Volga asentada a comienzos del siglo XX en la zona de Paso Mayor se ubica dentro de un campo una capilla de adobe erigida por ellos en 1922 y que también sirvió de escuelita rural. Al lugar se accede por una tranquera cuidadosamente cerrada desde el camino de tierra que une Paso Mayor con la ruta provincial 51, a nueve kilómetros de esa ruta. En 1947 la

capilla fue consagrada como Santuario de Schönstatt y al año siguiente y, nuevamente, en 1952, recibió la visita del fundador del movimiento, el padre alemán Josef Kentenich. El santuario se levanta en un terreno donado al movimiento religioso por los propietarios del campo, descendientes de aquella comunidad alemana del Volga (Paso Mayor. Movimiento de Schönstatt. Arquidiócesis de Bahía Blanca, s/f).



CAPÍTULO 6

Coronel Falcón · Con agricultura renovada y turismo rural ·

La primera estación al ingresar al partido de Coronel Pringles es Coronel Falcón. Por ahora continúa en buenas condiciones en su emplazamiento elevado tras trepar las vías desde el amplio valle del Sauce Grande. Inaugurada el 19 de diciembre de 1910, funcionó como estación de primera, habilitada para pasajeros, encomiendas, cargas, telégrafo y hacienda, y es de todas las estaciones la que está mejor conservada.

Estación Coronel Falcón

La estación debe su nombre a Ramón Lorenzo Falcón, primer cadete del Colegio Militar de la Nación, egresado en 1873, y quien pasó a la historia por el rigor con el que ejerció su mandato como jefe de Policía de la Capital entre 1906 y 1909, en particular durante las manifestaciones y huelgas que acontecieron en esos años. El 14 de noviembre de 1909, mientras transitaba junto con su secretario Juan Alberto Lartigau por el barrio porteño de Recoleta, fue herido de muerte —al igual que Lartigau— en un atentado perpetrado por el anarquista ucraniano Simón Radowitzky.



Fotografía: Claudia S. Martín

Estación Coronel Falcón



Fotografía: Cristian Jara

La estación aún mantiene su perímetro en forma de rectángulo, lo cual significa que por ahora su supervivencia está asegurada ya que no será absorbida por el campo lindero. Dentro del perímetro, hacia el sur del mismo, se levantan dos viviendas del personal del ferrocarril. Si bien están bastante destruidas, sería posible volverlas a su estado original. Una de ellas todavía conserva el clásico aljibe con el que contaban muchas viviendas de la época ya que se utilizaba para obtener agua potable.

VIDA COTIDIANA DE OTROS TIEMPOS

Hacia 1935 la localidad vivía su época de apogeo. La actividad agropecuaria era floreciente y la población superaba los mil habitantes, incluyendo la de la zona rural aledaña y a los llamados “trabajadores golondrina”. En esos tiempos se destacaba el almacén de ramos generales, carnicería y panadería, y una herrería. No había grandes posibilidades recreativas para los jóvenes, quienes se dirigían los fines de semana hacia la cercana Lartigau.

Años más tarde, al igual que pasó con todos los pueblos formados alrededor de las estaciones, el paraje sufrió un éxodo muy significativo por los cambios causados por nuevos sistemas productivos y la mecanización en el agro.

No obstante, durante la primera mitad de la década de 1970, en un tiempo ya muy próximo al cierre del ferrocarril, se observaba un gran movimiento de personas en la zona, reflejado en la cantidad de alumnos

de su escuela primaria. Durante ese período se construyó una nueva escuela y, en sus primeros años, una maestra atendía los cursos más avanzados en la antigua escuela mientras otra se dedicaba a los grados inferiores en el nuevo edificio.

En esa época había alrededor de cuarenta alumnos matriculados y la ecuación era sencilla: seis eran hijos del policía; el jefe de la estación tenía otros tantos; el herrero, de origen danés, tenía doce, y el resto de las personas que residía en la zona aledaña tenía menos hijos, pero en el total la cantidad de alumnos era realmente significativa. Las familias de origen danés enviaban a sus hijos a la escuela de Coronel Falcón y luego, a la cercana ciudad de Tres Arroyos donde se podía cursar el secundario (en esa época se admitían alumnos pupilos).

Dada su cercanía al partido de Coronel Dorrego con su colectividad danesa, en la zona de Falcón existía una significativa presencia de familias de ese origen que vivían en el campo. En su legado cultural en la región estaba el típico bordado en punto cruz, destacado por su prolijidad. Cualquier pieza era mirada primero por el revés.

La principal actividad recreativa del lugar durante la semana era ir a la estación a ver el paso del tren, ocasión que los niños aprovechaban para saludar a los pasajeros quienes devolvían el saludo desde la ventanilla. Por tren también llegaban los productos que las familias encargaban en Coronel Pringles, desde ropa hasta muebles; sin olvidar el periódico para los adultos y las revistas infantiles como *Billiken*, *Anteojito* y *Patoruzito*.

DINÁMICA URBANA ACTUAL

A pocos metros de la estación, frente al sitio donde estaban las vías, se encuentra la calle principal del paraje, que a su vez es el camino real. En la actualidad, el lugar ha adquirido mucho movimiento al haberse construido dos casas de buena calidad, enmarcadas por una nueva forestación que hace a la vez de cerco. Una vivienda de gran porte con hangar para la avioneta del jefe de la familia hace de oficinas

administrativas de los campos próximos y, la otra, es la vivienda de otro miembro de la familia y sus hijos. En el predio se observa un constante ir y venir de vehículos. Todas las casas fueron compradas por la familia a la que le pertenecen los campos próximos y arregladas con mucho cuidado para que puedan residir las familias de los empleados rurales. Ya algo más a la distancia se observa un gran chalet de forma cuadrada, totalmente rodeado por una galería.

Allí también se encuentra la escuela primaria que, a diferencia de otras escuelas rurales y dada la distancia considerable que la separa de la ciudad de Coronel Pringles, lleva a que las maestras permanezcan en el lugar durante la semana. El viejo almacén fue transformado en vivienda para personal temporario de los campos vecinos y las compras de insumos para la vida cotidiana se realizan en la vecina localidad de Cabildo. Es deseable que todo este movimiento redunde en consecuencias positivas para la preservación de Falcón como población y así se evite la depredación de su vieja estación y de sus viviendas.

La Mercedes



Fuente: La Mercedes Casa de Campo

TURISMO RURAL

Al igual que sucede en todas las estaciones situadas en parajes rurales no hay posibilidades de alojamiento y la gastronomía es inexistente. Sin embargo, muy cerca de la estación Falcón se encuentra un establecimiento rural que ofrece descanso, paseos y muy buena comida. La Mercedes, Casa de Campo, se promociona como abierta para jornadas de campo y eventos sociales y empresariales.

Si bien se desconoce la antigüedad de la casa principal se estima que supera los cien años. Su construcción original era de barro, revestida posteriormente para modernizar su estructura. Así también ofrece muy buena accesibilidad con rampas disimuladas para salvar desniveles interiores.

El casco se ubica en un parque muy cuidado enmarcado por el curso del río Sauce Grande, que fluye bordeado por una añosa arboleda. Hay un vivero dedicado a plantas de cactus y suculentas y el predio se

La Mercedes



Fotografías: Cristian Jara

completa con una serie de edificaciones orientada a los eventos que se realizan en el parque. Según relatan los anfitriones, hay visitantes que optan por relajarse completamente y otros, por participar de la vida cotidiana de la casa y de las excursiones guiadas por senderos, o de las cabalgatas hasta los rincones más alejados del casco. Se proyecta incorporar a la vieja estación de Falcón en uno de los circuitos a ofrecer.

LAS ALMENDRAS COMO ALTERNATIVA DE PRODUCCIÓN

El entorno rural de las estaciones pasó de la ganadería ovina a la bovina y, finalmente, a la agricultura. El uso intensivo de los suelos causó su deterioro y así surgió la necesidad de tomar medidas para regenerar el recurso.

En un artículo publicado en el diario *La Nación* el 5 de diciembre de 2023 su autora, Mariana Reinke, narra la historia de la familia Irastorza, cuyo primer integrante se había asentado en la zona de Falcón y Lartigau en el año 1900. Sus hijos, con gran esfuerzo, adquirieron campos y en el proceso de su explotación agropecuaria, la cual con el tiempo se dedicó de lleno a la agricultura, fueron testigos de la degradación de los suelos. De ello surgió su preocupación por revertir esos efectos y así integraron una asociación dedicada a la “agricultura verde”.

Posteriormente, con el afán de diversificar la producción emprendieron con un vecino el cultivo de almendros con la compra en 2015 de los plantines en Mendoza para cubrir una superficie inicial de cinco hectáreas. Dicha superficie se amplió y en 2021 lograron obtener, en la primera cosecha, alrededor de 500 kilogramos por hectárea.

Con el paso del tiempo, la familia Irastorza se ganó el cariño y el respeto de los habitantes de Coronel Falcón, principalmente por su participación activa en la sociedad local. En la comunidad se recuerda haber tenido a los niños como compañeros en la escuela, así como

las excursiones que se realizaban en ocasiones especiales a la estancia Los Cardales, propiedad de la familia, y, principalmente, por haber traído a principios de la década de 1970 al obispo de Bahía Blanca para que oficiara la misa de la Primera Comunión que en ese entonces se realizaba, como era costumbre, en la escuela (Reinke, 2023).



CAPÍTULO 7

Lartigau *· Capital del blues ·*

Previo al paso del ferrocarril existía en Lartigau una posta o pulpería que servía como parada de americanas y galeras en su recorrido a Bahía Blanca. Las tierras destinadas a la estación y al futuro pueblo fueron donadas por Francisco Buedo (Lolli, 2009).

Su nombre rinde homenaje a Juan Alberto Lartigau, joven secretario del jefe de la Policía de la Capital Ramón Falcón. Tal como se mencionó en el capítulo anterior, Lartigau había muerto poco antes de inaugurarse la línea ferroviaria como consecuencia de un atentado cometido en Buenos Aires contra su superior. Ante ese hecho Buedo declinó que la estación llevara su propio nombre como era lo habitual en esos tiempos.

UN RETRATO HISTÓRICO DEL FERROCARRIL

*(Tomado del trabajo práctico realizado por estudiantes
del E.G.B. N°38 (s/f) de Lartigau).*

Además del servicio que se realizaba entre Rosario y Puerto Belgrano estaban los trenes llamados locales que corrían entre Coronel Suárez y Puerto Belgrano. Los trenes de pasajeros lo hacían una vez por día y los de carga, dos o tres veces por día. También había un tren especial llamado “la Chanchita” que era rápido y llegaba hasta Coronel Suárez. Contaba con un vagón de pasajeros y otro con mercaderías que los lugareños podían adquirir.

En el tren proveniente de Rosario venía un revistero que permitía la compra de revistas, mientras que el que procedía de Puerto Belgrano

traía el diario *La Nueva Provincia* de Bahía Blanca. Este era colocado en los casilleros ubicados en la estación de manera que toda la población se podía mantener informada.

Había vagones de primera y de segunda clase. En el primer caso los asientos eran de cuero y en el segundo, de madera. Los vagones transportaban aproximadamente sesenta pasajeros y cada formación del tren llevaba entre tres y cuatro vagones. Los de carga llevaban hasta quince vagones y transportaban, entre otros, cereales, maquinarias y hacienda.

Los guardas trabajaban en los trenes de pasajeros y eran los encargados de marcar los boletos para que no se pudieran volver a utilizar.

Las locomotoras eran a vapor, producido por carbón y cuando este no alcanzaba utilizaban leña y marlo de maíz. La caldera era atendida por

Estación Lartigau: sala de espera con hogar y hall de entrada



Fotografía: Archivo CIET

el foguista y un ayudante. Principalmente, en el recorrido entre Puerto Belgrano y Lartigau la locomotora no contaba con fuerza suficiente para subir las lomas y se tenía que recurrir al auxilio de una segunda máquina.

Los encargados del mantenimiento de las vías eran denominados guardavías y al personal que tenían a su cargo se los conocía como changarines. Eran los encargados de hacer los cambios de vías, los que para transportarse usaban la “zorrita”, en un principio arrastrada por caballos. También servía para llevar los materiales para trabajar.

El jefe era el encargado de vender los boletos y del orden general de la estación. También tenía a su cargo el telégrafo que podía ser utilizado por algún poblador local en caso de urgencia.

Frente a las vías se encontraban los galpones donde se guardaban las bolsas provenientes de las cosechas en los campos. Eran transportadas en carros tirados por caballos y luego se controlaba su peso que debía estar entre los 60 y 65 kilos. Los responsables de llevarlos al tren eran cuadrillas de changarines y bolseros que los cargaban al hombro.

EL PUEBLO DE LARTIGAU

En su momento en Lartigau había un hotel —el Hotel Moderno—, una granja y cremería, una herrería, una casa de remate feria y el Club Juventud Unida (El Orden de Pringles, 2019).

Frente al progreso y a la creciente actividad en la localidad y ante la necesidad de contar con un servicio de hospitalidad los señores Buedo decidieron construir al lado del edificio del almacén otro para destinarlo a hotel. Por las comodidades y servicios que prestaba (restaurante, alojamiento y cinematógrafo) constituyó un avance importante para la época y fue muy conocido en toda la comarca. El restaurante del hotel era muy popular y en ocasión de una feria —por ejemplo en 1925—reunía para almorzar en dos turnos hasta setenta u ochenta personas (Centenario de Lartigau, 2009).

Fachada del hotel Moderno en 1926



Fuente: Centenario de Lartigau (2009)

Entre todas las instituciones se destacaba el Club Juventud Unida, centro social del pueblo donde se desarrollaban en forma periódica bailes, funciones teatrales, conferencias y todo tipo de reuniones sociales. También incorporó actividades deportivas entre las cuales se destaca el fútbol con la participación del equipo local en partidos con localidades vecinas.

Debido a todas las actividades que se desarrollaron allí el pueblo se convirtió en el segundo en importancia del partido de Coronel Pringles, después de Indio Rico, y hasta hace poco tiempo contaba con un delegado municipal.

Fue a partir de esta década de 2020 cuando se cerró la sala de primeros auxilios y se dejó de contar con un policía efectivo que viviera en el lugar con su familia. Lentamente las personas que residían en el lugar buscaron nuevos horizontes para vivir y la población se redujo hasta contar con 22 habitantes (Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2022). Entre los emigrados recientes se cuenta el veterinario,

que se radicó en Sierra de la Ventana y vuelve cuando es requerido, y el fumigador, radicado en Coronel Suárez. Por el contrario, todavía en Lartigau está abierta la Cooperativa Agrícola Ganadera que se dedica a la venta de agroquímicos, combustibles y servicios de compra de cereales.

Actualmente, el pueblo tiene una sola calle de unos doscientos metros de largo en la cual, además de la escuela y el Club Juventud Unida, se encuentra la Cooperativa Agrícola Ganadera, algunas casas abandonadas y otras habitadas por las pocas personas que todavía viven en el pueblo.

UN RETRATO HISTÓRICO DE LA ESCUELA

*(Tomado del trabajo práctico realizado por estudiantes
del E.G.B. N°38 (s/f) de Lartigau).*

La escuela primaria N° 38 Santa Rosa de Lima cuenta con servicio de luz, de gas y agua y es un edificio de gran porte ya que en su momento llegó a tener ochenta alumnos. La matrícula es muy variable y en los años recientes se ha reducido a menos de diez alumnos.

Los trámites para su creación se iniciaron en 1934 y se realizó una primera construcción con un aula, dos dormitorios, una cocina y dos baños. En 1937 comenzó a funcionar como tal sin muebles, pizarrón, borrador, etc. Así es como su directora solicitaba en esa oportunidad sillas a los vecinos en calidad de préstamo. Con cartón duro armó un pizarrón pintado con dos manos de pintura negra y una de color verde. Como borrador usaba una bolsita rellena con lana de oveja. Finalmente, en agosto de 1937 llegaron los elementos necesarios para dar clases, incluyendo a los pupitres.

Como no había agua en la escuela los alumnos la traían en baldes desde el molino de la estación y llenaban un tanque provisorio colocado sobre la mesa del comedor.

Los alumnos llegaban en sulky, a caballo, caminando o en bicicleta, dependiendo eso de la distancia a recorrer. Cuando venían a caballo ataban sus animales en el tejido periférico y, más tarde, fueron colocados algunos palenques frente a la escuela.

En un principio, para asistir a clases, las maestras iban de guardapolvo blanco bajo el cual llevaban pollera pero nunca pantalones. Con el tiempo eso se modificó y comenzaron a vestir pantalones y zapatillas, lo que facilitaba el desarrollo de las clases con los alumnos. Por su parte, los alumnos vestían pantalón corto y las niñas, pollera bajo un impecable guardapolvo blanco que se ataba a la espalda con un gran moño.

Con el paso de los años la escuela creció hasta convertirse en un moderno edificio con todos los elementos necesarios para atender las demandas educativas. La institución tuvo, además, una acción muy importante en todos los eventos relacionados con la vida del pueblo, como lo fue, por ejemplo, la Fiesta del Centenario en 2009. En proporción más modesta, el sábado 9 de septiembre de 2023 se organizó el festival de la niñez en el club Juventud Unida para los niños locales y de la zona.

UN RETRATO HISTÓRICO DE LA VIDA COTIDIANA

*(Tomado del trabajo práctico realizado por estudiantes
del E.G.B. N°38 (s/f) de Lartigau).*

Las viviendas no contaban con baño, pero había, en cambio, excusados contruidos de chapa y en algunos casos de material. Sobre los pozos se colocaba un cajón de madera. Para higienizarse se utilizaban los fuentones o bañeras que se llevaban a los dormitorios o a la cocina. Dado que no había jabón o era de un costo muy elevado se lo fabricaba con grasa y glicerina. El mismo era utilizado para lavar la ropa en fuentes con tabla de fregar. Se planchaba con planchas de carbón y planchitas de hierro que se calentaban sobre la cocina a leña.

Las familias eran muy numerosas. Los casamientos y bautismos se hacían cada dos años cuando el cura visitaba el lugar.

Los hijos mayores colaboraban con las tareas diarias. Las madres cocinaban para toda la familia y hacían el pan, para lo cual compraban entre diez y doce bolsas de harina por año. La bosta de las ovejas o vacas era utilizada como leña. Se recolectaba en el campo en bolsas y, luego, se estibaba para secarla.

La gastronomía no era muy sofisticada: principalmente guiso, puchero, estofado y asado. También se criaban muchos patos para elaborar la “morcilla de pato” que se hacía con el corazón, el riñón y la sangre, embutiéndola luego en el cuello del ave. El resto era conservado en grasa. Durante las comidas los mayores bebían agua y los niños, leche. El agua potable se extraía de molinos, aljibes o de un pozo.

A diferencia de los tiempos modernos, no se generaban residuos. Los residuos comestibles se utilizaban para darle de comer a las gallinas o a los cerdos. Los restantes eran quemados en la cocina a leña.

La principal diversión eran los bailes que se organizaban; después, los partidos de fútbol entre equipos de diferentes estaciones. Las mujeres asistían a los bailes con vestidos largos y los hombres con traje. Se escuchaba tango, pasodoble y foxtrot interpretados por alguna orquesta. No había muchas noches de cine pero cuando se daba la oportunidad las películas eran traídas desde Bahía Blanca.

LARTIGAU BLUES FESTIVAL

Lartigau fue escenario de muy importantes festivales de blues entre 2014 y 2018. Contó con la presentación de destacados grupos musicales y la asistencia de personas provenientes de todo el país siendo *“el lugar, un contexto ideal, entre vías y encrucijadas desérticas, para llevar el blues de vuelta a sus orígenes”* (El Orden de Pringles, 2021). Sobre este festival se hizo un documental que fue presentado en Coronel Pringles en septiembre de 2021.

“El nombre del documental guarda su relación con el vínculo de pertenencia entre un pueblo ferroviario y el blues. Este festival estaba

devolviendo a sus raíces el blues”, comentó Fabio Mascioli, autor del documental. “Los chicos lo llevaron donde nació, salvando el tiempo y la distancia, eso le dio mucha mística. La historia del blues fue una historia de resistencia ante los esclavistas, de canalización de su dolor, de sus penas”, y agregó: “Nace a partir de una situación de desigualdad, de abuso, de opresión”.

Para el músico el haber llevado el blues a Lartigau conecta también *“con la resistencia de un pueblito arrasado por la historia de un país con sus problemas económicos y sociales. Hoy Lartigau es conocido por los festivales de blues, no es Lartigau la estación solamente”* (Daguerre, 2021).

La estación Lartigau, aun con signos de saqueo, no presenta señales de desaparecer ya que forma parte del pueblo. De todos modos, dadas las características de la población, la estación sería un sitio ideal para ser transformado en un centro cultural, ya sea por la historia del blues como por la epopeya del ferrocarril y de los habitantes de los distintos pueblos a los que ese ferrocarril dio origen.

Lartigau Blues Festival



Fuente: El Orden de Coronel Pringles (23/09/2021)



CAPÍTULO 8

El Divisorio · Un pasado que empuja hacia adelante ·

La estación El Divisorio recibió su nombre del arroyo homónimo que fluye en las cercanías del paraje. En 1833, durante la campaña al desierto en su marcha hacia el sur, el gobernador Juan Manuel de Rosas alcanzó las orillas del arroyo El Divisorio (entonces denominado Guetru-Queyú), en donde dejó establecido un destacamento. Su comandante, el teniente Juan Bautista López, se constituyó como la primera autoridad de la comarca en su primer puesto militar (El Diario de Pringles, 2020).

Como se señala en un trabajo práctico realizado por estudiantes del E.G.B. N°38 (s/f) de Lartigau: *“Hoy la estación está, no igual ni completa pero sigue en su lugar, trajo mucho progreso a nuestro pueblo, pero... se esfumó de la noche a la mañana”*.

Entre lo que se menciona en el trabajo citado sobre su época de esplendor se encuentra que el encargado de proveer agua a las calderas de las locomotoras era el llamado “bombero”. La campana del señalero anunciaba la llegada del tren al pueblo. En la estación algunos bajaban y otros subían y sobre el tren el viejecito de las monedas, con bolsa larga ofrecía revistas y diarios (*Billiken, Caras y Caretas, La Nueva Provincia, La Noticia y El Orden*). Por encargo también traía guardapolvos, útiles y libros escolares. Para alegría de chicos y grandes venía un frutero que en cajones traía naranjas y mandarinas que eran las únicas frutas que se conocían y comían en la época.

Para el arreglo y mantenimiento de las vías circulaba la “zorra” que era tirada por una yegua tordilla. Cuando los “catangos” encontraban un

*La cárcel en ruinas
de la época del ferrocarril*



Fotografía: Cristian Jara

desperfecto en las vías colocaban una bandera a cuadros para que el maquinista circulara por ese lugar con precaución. Cada cuatro años llegaba una cuadrilla formada por cuarenta personas y entre “catangos” y capataces cambiaban los durmientes, rieles, tornillos de ajustes y cualquier otra pieza con algún desperfecto. El hilero era el encargado de desviar las vías para que el tren pudiese cambiar su rumbo para lo que fuera necesario como echar agua a las calderas, arreglar máquina o vagones y para cargar animales o cereales.

Al lado de la estación se puede observar la vieja cárcel, bastante deteriorada, y que es un gran vagón de ferrocarril (Tomado del trabajo práctico realizado por estudiantes del E.G.B. N°38 (s/f) de Lartigau).

EL PUEBLO

El Divisorio creció con el arribo del ferrocarril y, según relataron viejos vecinos, funcionaban allí tres hoteles, tres boliches y despensas de ramos generales, una enorme panadería y un club social, alcanzando su población alrededor de trescientos a cuatrocientos habitantes. El número fluctuaba en el verano con la llegada de las personas que participaban de la cosecha de trigo, una actividad que al principio fue secundaria ya que la cría del ganado ovino y bovino era la más importante de la zona.

Las casas eran de material revestidas en madera, otras eran de adobe, así como también había de ladrillo. Los techos eran de chapa de cinc o cemento. Los pisos eran de madera, de baldosas, de ladrillo o de tierra.

Las calles eran anchas, polvorientas, oscuras, con piedra y lomas. Cuando llovía se hacían intransitables y cuando la lana tenía muy bajo precio los chacareros la usaban para tapar pozos o pantanos en vez de venderla. Años más tarde eran los llamados camineros quienes vivían en casillas de madera a orillas del camino y se ocupaban de mantenerlos en condiciones. En un principio se utilizaba una pala de buey tirada por caballos, remplazada más tarde por un tractor de ruedas de hierro. Como medio de movilidad se contaba con sulkys, villalongas y caballos. Más tarde aparecieron los primeros Ford T, Ford A y un camión con ruedas macizas de madera (Tomado del trabajo práctico realizado por estudiantes del E.G.B. N°38 (s/f) de Lartigau).

Antes de que se asfaltara la ruta provincial 72 que se dirige a Sierra de la Ventana, el camino a Coronel Dorrego pasaba por El Divisorio. La modificación del trazado trajo aparejado una reducción notable de movimiento para El Divisorio al dejar de pasar por allí todo el tráfico que desde una amplia región se dirigía a la ciudad balnearia de Monte Hermoso.

Con anterioridad había un colectivo, modelo 37, que transportaba pasajeros y mercadería. Salía de Coronel Pringles a las seis de la mañana, pasaba por El Divisorio a las ocho y media de la mañana y llegaba a Coronel Dorrego, aproximadamente, a las once de la mañana (Tomado del trabajo práctico realizado por estudiantes del E.G.B. N°38 (s/f) de Lartigau).

Según una nota publicada en *El Diario de Pringles*:

“Allá por la década del 40 El Divisorio tenía una vida comercial activa. Había tres almacenes de ramos generales —de los cuales dos tenían bar [...] Por ese entonces había dos peluquerías y una tienda. El paraje contaba además con dos hoteles [...] Había una

panadería, y un taller mecánico. En El Divisorio, además, había dos herrerías y carpinterías [...] Además de los comerciantes había muchos habitantes que eran personal del ferrocarril. Más adelante se hizo una cancha de pelota que también tenía bar. En la escuela de El Divisorio había una sola maestra que tenía a su cargo todos los grados, de primero a sexto, y tenía la tarea de enseñar a los casi sesenta alumnos que concurrían a la escuela del paraje”. (El Diario de Pringles, 2020)

VIDA COTIDIANA

El evento social del día era el paso del tren. Los habitantes del pueblo iban a la estación para verlo pasar y la gran figura era el jefe de la estación. El resto del día la vida era monótona y enmarcada en la rutina. En el verano las familias colocaban mesas y sillas en la vereda y se reunían a conversar y tomar mate. También escuchaban la radio, preferentemente música, donde el tango era el gran protagonista; no podían faltar también los programas deportivos.

En el artículo citado se hace referencia a las costumbres simples del pueblo. Por ejemplo, cada dos meses había un baile que lo organizaba el Club Atlético Divisorio. Casi todos los domingos solía organizarse por la tarde la llamada *matiné* entre las familias que iban al club. Luego en *El Diario de Pringles* se lee:

Se llevaban algo para comer, había bebidas y todo, e iba un conjunto local que lo integraban: el almacenero Gagliardini con unas latas de galletitas Bagley (de esas con dibujos fileteados) y los platos de bronce de la balanza, y después estaba Guevarita, que tocaba un bandoneón y Félix Rodríguez que tenía una guitarra. Eso duraba hasta las 11 de la noche y cada uno se iba a su casa.

Una de las diversiones más grandes que había para la gente del campo y del pueblo era ir a los bares a jugar a las cartas. Y

después, cuando vino la cancha de pelota allá por el año 1955, se transformó en una cita obligada de concentración para los hombres del poblado. (El Diario de Pringles, 2020)

Con el cierre del ferrocarril la población disminuyó drásticamente y en la actualidad quedan solo cinco familias, aunque cuenta con el aporte de los vecinos que viven en el campo y que se acercan de manera cotidiana. Por ello abrió sus puertas un almacén donde además de lo habitual se puede conseguir elementos básicos de indumentaria como también gozar de una comida al paso o de alguna bebida fría. La escuela primaria y el jardín de infantes —a través de sus actuales maestras— no se dieron por vencidas y concentran todas las actividades de las escuelas rurales de la zona en las fechas patrias, al igual que la jura de la bandera de los alumnos de cuarto grado. También colaboran activamente en la recaudación de fondos para mejorar la vida en el paraje, lo que incluye el arreglo de los galpones del ferrocarril. Para ello realizan anualmente un festival de destrezas criollas. A su vez, en 2003 participaron activamente en el Rally Argentino, cuyo circuito incluyó la calle frente a la estación para luego continuar por el predio que rodea al embalse Paso de las Piedras.

Paraje El Divisorio



Fotografías: Cristian Jara

La estación El Divisorio no corrió una suerte distinta del resto de las estaciones de la línea y también fue brutalmente saqueada. La empresa FEPSA, concesionaria del servicio ferroviario de cargas, autorizó a un matrimonio a vivir en una de las casas de los ferroviarios para criar algunos animales típicos de las chacras de la zona. La condición fue el mantenimiento del sitio y que lentamente se hagan arreglos parciales con el aporte obtenido de un huerto de productos orgánicos que se ha desarrollado más allá de las expectativas. En la actualidad está pendiente la autorización para fabricar pan casero para su venta por internet, mientras se construye un horno para tal efecto y se aguarda una regularización en la provisión de energía eléctrica.

FESTIVAL DE DESTREZAS CRIOLLAS

Gambarota y Tortul señalan que una buena oportunidad para promover la atención hacia una pequeña localidad es a través de las festividades, las que a su vez promueven al turismo de cercanía:

Desde el punto de vista turístico, la realización de acontecimientos programados constituye una estrategia para impulsar la actividad turístico-recreativa en una comunidad, persiguiendo la generación de ingresos económicos y el desarrollo sociocultural de la población local. Así, el turismo de proximidad basado en fiestas se presenta como una oportunidad de desarrollo económico, social y cultural, en especial para las pequeñas localidades. (Gambarota y Tortul, 2024)

El Divisorio promueve con gran éxito el Festival de Destrezas Criollas que se realiza anualmente en los galpones que fueron del ferrocarril y que convoca a gran cantidad de personas. Todo lo que se recauda es utilizado para trabajos de reparación de los galpones. El esfuerzo es coordinado por la escuela primaria y el jardín de infantes, y cuenta con la colaboración de las familias de los residentes, al igual que de las personas que viven en los campos cercanos. La gastronomía típica es un elemento muy importante del evento. Las destrezas que se realizan son pialadas, pruebas de rienda y pruebas de caballos con tambores. En el año 2021 se incorporaron bailes al festival.



CAPÍTULO 9

Las Mostazas *· Una estación que vive* *en el recuerdo ·*

Si entre cada estación del ferrocarril francés hay una distancia aproximada de quince kilómetros, ese no es el caso de Las Mostazas que se encuentra a mitad de camino entre las estaciones El Divisorio y El Pensamiento, a poco más de once kilómetros de la primera y a unos ocho kilómetros de la segunda. Se dice que ello se debió a la importancia que tuvo la cantera que allí se explotó para la misma construcción y mantenimiento de la línea ferroviaria. La producción se transportaba hacia otros destinos en servicios especiales dado el tiempo demandado para la carga del material.

La cantera ocupaba gran cantidad de personas e incluso se construyeron viviendas para los trabajadores. Cuando la cantera cerró quedó más gente sin trabajo que con el cierre del ferrocarril. Actualmente todas las viviendas han desaparecido.

Cuando se asfaltó la ruta provincial 51 la cantera volvió a la vida y fue un continuo entrar y salir de camiones en busca de material para realizar la obra. Con su conclusión, la cantera quedó nuevamente inactiva y se incorporó al campo lindero a la estación. El predio de la misma se encuentra rodeada de alambre para su protección, a través del cual es posible observar los vehículos utilizados en el momento del cierre. En la actualidad, estudiantes de geología de la Universidad Nacional del Sur, con sede en Bahía Blanca, la visitan como complemento de sus estudios.

La estación Las Mostazas se encuentra actualmente en estado de abandono total. En su apogeo contaba con una vivienda para el jefe de

estación y otra para el cambista, encargado de las señales, quien podía remplazar al jefe cuando por alguna razón se debía ausentar de su labor. También, como era habitual, existía un destacamento de policía.

En sus tiempos de esplendor el pueblo contaba con una carpintería, verdulería y tres almacenes, que hacían las veces de farmacia y correo. Asimismo, había un hotel y un club atlético.

La escuela, a la cual asistían niños del lugar y de los campos vecinos, fue clausurada al quedar sin alumnos y, por encontrarse en un predio particular, fue demolida. Solo el mástil quedó como mudo testigo. El resto de las edificaciones desaparecieron con el tiempo, ya sea por la mano del hombre o de la naturaleza.

CANTERA LAS MOSTAZAS

• Aspectos de su historia y de la geología local •

Valentín Alfano, Universidad Nacional del Sur, Bahía Blanca

El Ferrocarril Rosario a Puerto Belgrano (FCRPB), entre las estaciones Pillahuinco y El Divisorio, se caracteriza por presentar una traza sinuosa, que rodea las expresiones orientales de la Sierra de Pillahuincó (Fig. 1a). Esta serie de cerros se compone por las areniscas y fangolitas de la Formación Tunas (Harrington 1947), acumuladas en ambientes fluviodeltaicos a marinos someros entre 280 y 300 millones de años atrás (Andreis & Japas 1991; Arzadún et al. 2018; Furque 1973; Harrington op. cit.; López-Gamundí & Rossello 1992; López-Gamundí et al. 2013; Suero 1957; Zavala et al. 1993; Zavala et al. 2019; entre otros).

Hoy en día, dicha sucesión de estratos se presenta notablemente consolidada, y exhibe un plegamiento regional acompañado por una marcada fracturación. En estas rocas, a poco más de un kilómetro de la estación Las Mostazas, se emplaza una importante cantera de áridos, cuya actividad se remonta a la primera mitad del siglo XX (Fig. 1a-c).

Figura 1 a-c

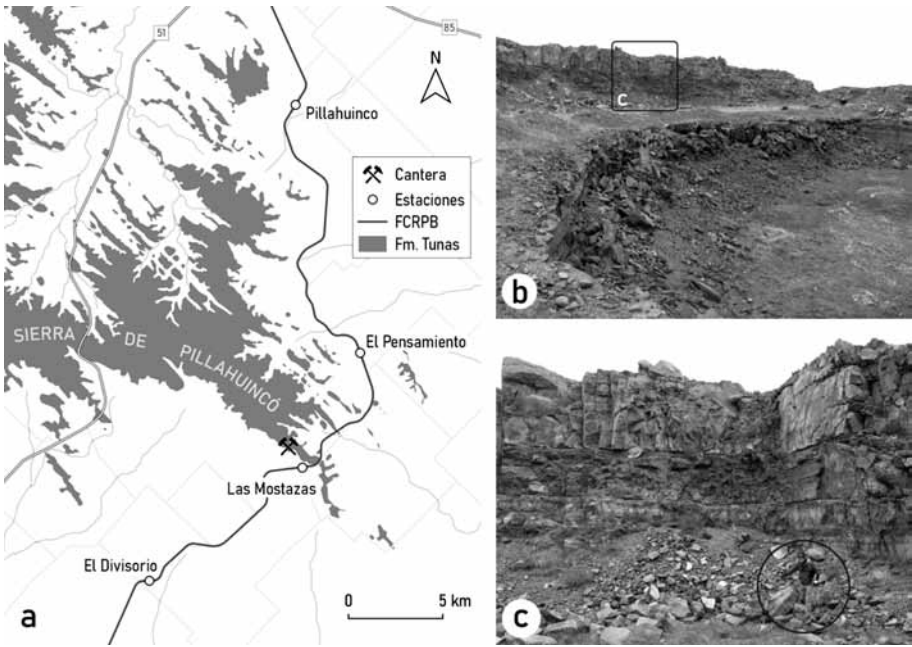


Fig. 1. a. Ubicación de la Cantera Las Mostazas. b. Aspecto general de la cantera en 2014, ver frentes de explotación superior e inferior. c. Frente de explotación superior, advertir escala humana.

El establecimiento habría comenzado sus labores en 1929, funcionando de manera continua hasta 1934 y produciendo en ciertas épocas hasta 400 toneladas diarias de material en diversas graduaciones, según referencias de pobladores (Suero 1957, op.cit). Sin embargo, de acuerdo a Stegmann (1945), entre 1940 y 1944 se produjeron más de 142.000 toneladas entre pedregullo, piedra bruta, escombros, arena y granza/binder, con promedios diarios de 100 toneladas, para abastecimiento del consumo regional. Los bloques regulares de mayor

tamaño eran destinados a la construcción de escolleras y muros de contención como piedra bruta, siendo los escombros vendidos para balasto de vías ferroviarias. El material triturado y clasificado en zarandas (pedregullo 10/30 y 30/50, granza/binder y arena) era comercializado a precios mayores como agregado pétreo.

El personal de la cantera se conformaba por un director técnico, un capataz al frente de los trabajos de arranque y molienda, un segundo capataz para transporte y carga, un herrero, un mecánico y cincuenta obreros, incluyendo foguines y perforistas. Sus viviendas se encontraban distribuidas dentro de la propiedad, junto con una herrería donde se elaboraban y afilaban las herramientas, un taller de reparaciones y amplios galpones para el almacenamiento de instrumentos y víveres. Los polvorines se situaban alejados de la cantera, pero próximos a la casa de administración (Stegmann, op. cit.). La mayor parte de las instalaciones han sido desmanteladas hace décadas, pero el establecimiento persiste en la memoria y la literatura como el más importante de su clase en su tiempo, en el ámbito oriental de las Sierras Australes Bonaerenses (Furque, 1973/op. cit.).

A lo largo de las últimas décadas, las excepcionales exposiciones de roca que esta cantera ofrece han permitido el desarrollo de diversas actividades de docencia universitaria y trabajos de investigación en materia geológica y paleontológica. Estos se han dedicado, en buena parte, al estudio de los ambientes antiguos y la diversidad de plantas del Pérmico temprano, cuando Sudamérica, África, Madagascar, India, Antártida y Australia se encontraban unidos, integrando el supercontinente Gondwana.

Referencias/Lecturas sugeridas

- Andreis, R. R. & Japas, S.** (1991). Cuenca de Sauce Grande y Colorado. 12th International Congress on Stratigraphy and Geology of the Carboniferous and Permian. Academia Nacional de Ciencias. 45-65. Córdoba.
- Arzadún, G., Tomezzoli R. N., Trindade, R., Gallo, L. C.** (2018). Shrimp zircon geochronology constrains on Permian Cesaretti, N. N., & Calvagno, J. M pyroclastic levels, Claromecó Basin, South West margin of Gondwana, Argentina. *Journal of South American Earth Sciences*, 85, 191-208.
- Furque, G.** (1973). Descripción geológica de la hoja 34n, Sierra de Pillahuincó. Servicio Nacional Minero Geológico. Buenos Aires.
- Harrington, H. J.** (1947). Explicación de las Hojas Geológicas 33m y 34m, Sierras de Curamalal y de la Ventana. *Dirección de Minas y Geología*. Buenos Aires.
- López-Gamundí, O. R. & Rossello, E. A.** (1992). La cuenca interserrana de Claromeco, Argentina: un ejemplo de cuenca de antepaís hercínica. *Actas del VIII Congreso Geológico Latinoamericano*, 55-59. Salamanca.
- López-Gamundí, O. R., Fildani, A., Weislogel, A., & Rossello, E.** (2013). The age of the Tunas Formation in the Sauce Grande basin-Ventana foldbelt (Argentina): implications for the Permian evolution of the southwestern margin of Gondwana. *Journal of South American Earth Sciences*, 45, 250-258.
- Stegmann, A. E.** (1945). Canteras. Provincia de Buenos Aires. Zona C. 39p. Buenos Aires, Servicio Geológico Nacional. Buenos Aires.
- Suero, T.** (1957). Geología de la Sierra de Pillahuincó (Sierras Australes de la provincia de Buenos Aires). *Publicaciones Laboratorio de Ensayo de Materiales e Investigaciones Tecnológicas, Serie II, N.º 74*. La Plata.
- Zavala, C. A., Santiago, M. F., & Amaolo, G. E.** (1993). Depósitos fluviales en la Formación Tunas (Pérmico), Cuenca paleozoica de Ventania, Provincia de Buenos Aires. *Revista de la Asociación geológica Argentina*, 48(3-4), 307-316.
- Zavala, C., Torresi, A., Zorzano, A., Arcuri, M., & Di Meglio, M.** (2019). Análisis sedimentológico y estratigráfico de la Formación Tunas (Pérmico, Cuenca de Claromecó): estudio de subsuelo de los pozos PANG0001 y PANG0003. *Revista de la Asociación Geológica Argentina*, 76(3), 296-314.



CAPÍTULO 10

El Pensamiento · *Entre malones y ciclistas* ·

La historia reciente de El Pensamiento repite las de las estaciones anteriores: su estación saqueada hasta su máxima expresión y una escuela con muy pocos alumnos provenientes de los campos cercanos.

La estación se había emplazado en 1910 en terrenos de Antonio Vanoli, quien poseía un campo cuyo casco se ubica muy próximo a la estación. Su nombre refiere a unas pequeñas flores silvestres blancas, similares a los pensamientos de los jardines.

Estación El Pensamiento



Fotografía: Cristian Jara

El pueblo, fundado en 1920, tuvo hasta mil habitantes en épocas de trabajo y esplendor. Supo tener almacenes, herrería, carpintería, tiendas, panadería, y hasta hotel y proyección de cine. Como dato curioso, en 2001 se publicó en Coronel Pringles un libro de relatos —edición del autor— con el nombre de *El Pensamiento*, escrito por Isabel González de Aira, nacida en este pueblito y madre del varias veces candidato al Premio Nobel de Literatura, César Aira.

La presencia de la estación es hoy una muestra de la trascendencia que tenían estos lugares en parajes que se hallan en un estado de notable abandono. El censo del 2001 indicaba que habitaban el paraje 26 personas, pero hoy solo quedan 4 personas que sostienen la vida del lugar.

Según señala Cristina Bottini:

El matrimonio Vanoli fue uno de los primeros que poblaron las tierras de lo que sería el partido de Coronel Pringles; compraron el Campo N°55, adquirido directamente del gobierno como una fracción de 5400 ha el 5 de mayo de 1881 (el partido se crea un año después), en lo que fue el Cuartel N°9 y donde un censo del año 1883 arrojó 55 personas viviendo allí. Su estancia fue “El pensamiento”, la que dio nombre al paraje y donde Vanoli fundó una importante casa de Ramos Generales (usanza de las estancias por entonces: donde había una estancia había una casa de Ramos Generales) que la familia regentó; en el siguiente siglo la línea ferroviaria Rosario-Puerto Belgrano pasaría por sus campos. (Bottini, 2020)

Continúa el relato citado para describir que en los tiempos en que esta familia formada por Antonio Vanoli y su esposa Palmira se estableció en sus tierras existían en la zona asentamientos aborígenes y era frecuente ver a sus habitantes como clientes de la casa de comercio. En el año 1883, en ocasión de un malón, Palmira fue raptada en un violento asalto al establecimiento, quedó embarazada de su raptor en las tolдерías y a los pocos meses pudo huir. El hijo que tuvo de esa relación como cautiva se llamó Aníbal Palmiro Vanoli. Él fue quien heredó

(en sucesión) el casco de la estancia paterna y fundó, junto con sus hermanos, el almacén de ramos generales y hotel “La Reconquista”, primer edificio del pueblo frente a los andenes de la estación, cuando el resto de las construcciones se hicieron del otro lado de las vías, sobre la avenida de acceso a la estación. Todavía se conserva en perfecto estado el casco de la estancia y el interior de la vieja casona, incluyendo las rejas que supuestamente fueron violentadas para secuestrar a doña Palmira.

Referencia histórica sobre la vivencia de Palmira Vanoli



Fotografía: V. Iriarte y R. Alfano. Gentileza Iris Leoz

CICLOTURISMO Y UN VIEJO ALMACÉN

En el afán de encontrar alguna forma de innovar con alguna actividad productiva aparece como posibilidad el cicloturismo, que gana adeptos en lugares con paisajes considerados atractivos y atravesados por caminos de tierra.

Pettigrew (2017) señala que el término cicloturismo es suficientemente amplio como para que pueda considerar tanto el recorrido de unos

kilómetros en bicicleta como la realización de un extenso viaje, incluso por varios países con objetivos deportivos y turísticos. Lo más acertado es decir que el cicloturismo comprende todas las formas de ciclismo recreativo, no competitivo, y que su práctica no se vincula a un espacio o modalidad en particular. El mismo se puede desarrollar en zonas urbanas o rurales, con diferentes equipos más o menos especializados y con una duración muy variable.

En muchas localidades se organizan excursiones en bicicleta promocionadas por distintos clubes de cicloturismo. Si bien Sierra de la Ventana por su paisaje es un lugar que despierta el mayor interés, también hay grupos que se aventuran por el camino que va paralelo a la vieja vía del ferrocarril francés.

Coronel Pringles, la ciudad más cercana y cabecera del partido donde se encuentra El Pensamiento, cuenta con muchos adeptos de esta práctica y el lugar favorito para la realización de excursiones de cicloturismo es El Pensamiento. Se dirigen principalmente a la estancia del mismo nombre dado el atractivo que representa la vieja casona y su historia. La tranquera de ingreso a la estancia está muy próxima a la estación.

Este continuo movimiento de personas despertó el interés del dueño de un viejo almacén desocupado. El dueño, propietario de un tradicional almacén en Coronel Pringles, buscó a una persona como encargada del bien cuidado edificio. Su propósito era que se dedicara la venta de productos alimenticios y brindara servicio de comida los fines de semana. En un artículo de Jasovich publicado en el diario *Infobae* se cita el testimonio de Raúl Alfano, dueño del almacén:

Así, la familia que se haga cargo del almacén de El Pensamiento se insertará en el circuito rural de la zona. Allí, revivirá las tardes de peones rurales que toman un trago, mientras juegan a la baraja y comentan los problemas de la próxima cosecha. Los fines, en tanto, quizás lleguen decenas de turistas a fotografiar el pueblo de 4 habitantes. Qué mejor que ofrecerle un plato de comida para que la visita sea completa. (Jasovich, 2023)

La búsqueda de la persona a encargarse del almacén se enmarcó en el Proyecto Pulpería y, si bien se ofrecieron treinta candidatos, en todos los meses transcurridos no se han observado resultados. Mientras tanto, la estación se deteriora y los árboles que crecen en su interior encuentran un escape entre las paredes. El proyecto apunta a desarrollar el cicloturismo con la instalación de un matrimonio en la estación que pueda transformar una parte de la misma en alojamiento *bike friendly*. El terreno que la empresa ferroviaria asigna para esas tareas podría servir para hacer un huerto y criar aves de corral, lo cual, además de darle un toque campero, serviría para alimentar a los visitantes.

LA ESCUELA

Al igual que en El Divisorio, en El Pensamiento la escuela juega un rol preponderante. La enseñanza se asocia a la conservación del entorno natural y, enmarcado en ese concepto, durante el año 2023 se realizaron acciones para juntar fondos y enviar a doce alumnos al Bioparque Temaikén, en Escobar, localidad próxima a la ciudad de Buenos Aires.



CAPÍTULO 11

Pillahuinco · *Una alternativa para* *su cuidado* ·

Pillahuinco es la estación más próxima a Coronel Pringles. También está a muy corta distancia del paraje La Paloma, por lo cual se considera que esa fue la razón por la que no se justificó el desarrollo de un asentamiento poblacional, ya que los niños de los campos vecinos podrían obtener la educación necesaria en dicho paraje. Pillahuinco solo llegó a contar con un almacén y despacho de bebidas fundado en 1922.

Estación Pillahuinco



Fotografía: Karin Pringsheim

La estación se encuentra en la ruta de los cicloturistas y está enmarcada en un paisaje muy atractivo de puentes, lomas y pequeños cursos de agua. Ofrece una propuesta novedosa y que mantiene de alguna manera a la estación muy bien cuidada: la cría de cerdos. El concesionario del predio vive en una de las casas que pertenecían a la empresa ferroviaria y cumple con el requisito de mantener todo en orden y de reparar las roturas producidas con el tiempo. Asimismo, se le permite tener otros animales como gallinas, ovejas, etc. En el edificio de la estación se instaló una paridera de cerdos y la visita se ha hecho muy popular para la compra de lechones que, asados, son uno de los platillos favoritos para cualquier celebración.

Paisaje característico del camino



Fotografías: Cristian Jara



CAPÍTULO 12

Pringles

· Entre ovejas y mirando al sur ·

De la estación Pringles —tal como se lee en sus nomencladores— del ferrocarril francés solo quedan paredes deterioradas y el recuerdo de lo que fue en 1977 en momentos del cierre. La destacada infraestructura original refleja no solo la importancia histórica de esta ciudad a lo largo de toda la línea ferroviaria, sino también el considerable movimiento de una región caracterizada por su producción lanar y que utilizaba al ferrocarril para llevar esa producción al puerto.

Estación Pringles en el momento del cierre del ferrocarril



Fuente: M. T. Horni (2017)

De acuerdo con el trabajo de arquitectura industrial de Zingoni, tal como describe en general a la estética de las estaciones de tren:

Se inscribían más en la producción de obras industriales, despojadas en general de todas las alusiones académicas, haciendo primar sus características funcionalistas.

Los edificios de estaciones mostraban claramente dos mundos (por entonces con estéticas disociadas): el de la arquitectura y el de la ingeniería. Los espacios quedan segmentados en dos: el sitio dominado por la máquina y el lugar del hombre. Es en este último donde se desarrollan las actividades básicas (venta de pasajes, depósitos de valijas y paquetes, administración) y los relacionados con las normas sociales de la época, como la sala de espera general y la exclusiva de damas. También característico el baño de hombres en el exterior del edificio, en general bastante apartado de la construcción. (Zingoni, 1996)

Con el paso de los años la estación Pringles fue saqueada y destruida. Un encargado de Cultura del municipio logró salvar un valioso reloj de pared que se conserva en la estación. Los restantes elementos robados, al igual que las chapas del techo, las puertas y ventanas, etc., fueron vendidos en diferentes lugares de la ciudad. Destruída la estación, el predio fue ocupado con carpas e invernaderos, por donde circulaban desde gallinas hasta ovejas dando una sensación de suciedad, desorden e inseguridad. Finalmente, los ocupantes tomaron posesión de los galpones. Una persona que había logrado el permiso de utilización por parte de la empresa FEPSA, concesionaria del ferrocarril reclamó por vía judicial la tenencia de los galpones y se comprometió a limpiar todo el predio. Para lograr una solución pacífica al conflicto dos organizaciones políticas —Movimiento Evita y La Cámpora— consiguieron mantener un pequeño espacio en los galpones para un criadero de pollos.

La estación también se asocia a un puente muy cercano: un puente de hierro de grandes dimensiones que utilizaba el tren cuando se dirigía a Coronel Suárez y que cruza las vías del Ferrocarril Roca a la salida de la ciudad. El puente ya no conserva los durmientes de las vías, por lo que no es posible su cruce.

Típico puente del FCRPB sobre las vías del FC Roca



Fotografía: Karin Pringsheim

Afortunadamente, se mantiene el alcantarillado del antiguo camino de acceso. Este camino prácticamente no tiene tránsito y a los costados crece un pajonal. Las obras no son visibles para los que no saben de su existencia, pero su técnica atrae a estudiosos que llegan de visita interesados en poder observar una forma de construcción que ha caído en desuso.

PRINGLES, CAPITAL DEL LANAR

Fritz Etchelecu (2018) señala en su investigación sobre el patrimonio cultural pringlense relacionado con la producción lanar que a principios del siglo XX se expandió el área de explotación ovina. Las ovejas fueron

traídas al partido de Coronel Pringles desde la Patagonia mediante arreo de diferentes razas. También se efectuaron importaciones de reproductores con el fin de mejorar la genética. Posteriormente, en la década de 1940, con la aparición del tren de trocha angosta en el área cordillerana de la provincia de Chubut, eran traídas en tren desde la localidad de Esquel hasta Ingeniero Jacobacci (provincia de Río Negro) donde eran trasbordadas al tren del Ferrocarril Roca que las traía a Buenos Aires, con paradas previas en estaciones de la provincia de Buenos Aires como Saldungaray y Stegmann, cercanas a los grandes establecimientos rurales cuya producción se focalizaba en el ganado ovino.

Trabajando con ovejas en un establecimiento próximo a Coronel Pringles (1946)



Fuente: Archivo CIET

Con el auge de los frigoríficos, el consumo de carne ovina llevó a la introducción de otras razas productoras de carne. En la actualidad existen dos bien diferenciadas: la Merino para la producción de lana y la Corriedale para carne.

Las grandes estancias llegaron a tener más de setenta mil cabezas, mientras que la cifra en las pequeñas explotaciones eran varias veces centenarias. Para su mantenimiento se llevaban a cabo dos actividades básicas: una sanitaria que era el baño para librar a los animales de la sarna y otra netamente económica, la esquila, que era la actividad principal del año.

A lo largo del siglo XX, tal como señala Fritz Etchelecu *“decae el interés por el lanar, cuestión que no es tan profunda y rígida en la zona pringlense. Sin embargo, el alza del vacuno y la diversificación agropecuaria ejercen importantes modificaciones en la explotación ganadera regional. A pesar de ello, el ovino mantendrá su primer orden en la economía regional”* (Fritz Etchelecu, 2018:33).

FIESTA DE LOS LANARES

En 1969 Coronel Pringles se convirtió en sede de la Segunda Fiesta Nacional de la Lana, hecho que luego motivó el honor de ser designada como Capital de los Lanares, y también su elección en la siguiente década como sede permanente de la Fiesta Provincial de la Lana. La celebración de esa fiesta gozó de gran popularidad no solo entre los habitantes de Coronel Pringles, sino especialmente entre los productores rurales y las personas relacionadas con actividades relacionadas con la esquila. Fue una excelente manera para que los jóvenes que se querían iniciar en la actividad obtuvieran la capacitación necesaria para desempeñarse como esquiladores.

Al rememorar la fiesta del año 1969 una nota del diario *El Orden* de Coronel Pringles hace referencia a la demostración realizada por el experto esquilador australiano Ian Whitehead sobre una técnica especial que no estresa a los animales denominada *Tally-Hi*:

Los productores laneros locales y el público en general asisten así a verdaderos cursos de esquila con la más avanzada técnica en la materia, a cargo del joven experto, quien muestra cómo debe colocarse el ovino y la manera de operarse la maquina cofiadora, apreciándose que el animal, sin ataduras, permanece manso; mayor rapidez; ausencia de lastimaduras en el ovino; eliminación de la doble pasada, sin segundos cortes; largo máximo del vellón y cómoda acción del esquilador, todo lo cual se traduce en un máximo rendimiento al menor costo. (El Orden de Pringles, 2020)

Ya en la década de 2000 se celebró en cuatro ocasiones la Fiesta Provincial de los Lanares para luego discontinuarse y retomarse nuevamente en el año 2019 con el nombre de Fiesta del Ovino. Sin embargo, la fiesta había perdido ya su carácter inicial que fue el de servir a todas las personas involucradas en lo relacionado con actividades orientadas al manejo del ganado ovino. Se convirtió en una fiesta más, de las tantas que se realizan en las localidades inmersas en el medio rural y en las que la gastronomía, en este caso el asado del cordero, es la atracción principal. Se vende para llevar o consumir en alguna mesa del sitio donde se realiza el evento.

Dada la importancia del ganado lanar en la zona se había instalado en los bordes de la ciudad una planta de lavado de lana conocida como la Barraca de Eijo, aunque su nombre era Establecimiento Pillahuinco. Funcionó por varias décadas hasta el cese de su actividad. Hoy su edificio está abandonado, aunque conserva parte de la antigua maquinaria usada para la industria lanera. Una muy pequeña parte del inmenso predio ha sido reciclado y transformado en una exitosa cancha de paddle. No obstante, existe un proyecto de demoler el antiguo establecimiento para crear un barrio residencial, algo a lo que muchas personas del lugar se oponen.



CAPÍTULO 13

Raulet, tan cerca

A muy corta distancia de Coronel Pringles, con la que comparte muchas características aunque ya dentro del partido de General Lamadrid, se encuentra la estación Raulet. Se dice que su nombre se debe a la familia propietaria de estas tierras al momento de establecerse la estación. Sin embargo, podría deberse al militar francés Pedro Benigno Raulet, quien se unió en Chile al ejército del General San Martín y se destacó en la campaña libertadora del Perú, al igual que el puntano Juan Pascual Pringles, cuyo nombre recuerda la ciudad vecina.

Tras el cierre de este tramo de la línea en la década de 1990, en el paraje solo quedaron la estación y los galpones. Todo se encuentra muy bien cuidado por la familia que lo habita desde hace varias décadas. La persona a cargo es el exjefe de la estación quien ya residía en el lugar antes del cierre del ferrocarril. El predio está cercado pero no hay problema en acercarse y sacar fotos; solo hay unos patos y gansos que salen al encuentro con algunos graznidos. En ocasiones se puede encontrar algunas vacas pastando como si fuesen los dueños del lugar.

Estación Raulet



Fotografía: Cristian Jara

En el lugar había una planta de silos de una importante cerealera de Coronel Pringles pero con su cierre décadas atrás todo el movimiento del lugar desapareció. Por falta de alumnos también cerró la escuela, y los niños y jóvenes del área rural circundante asisten a las escuelas de Coronel Pringles.

En Raulet se inicia el camino que lleva a la vieja estación Quiñihual, en un tramo caracterizado por el verde que acompaña todo el recorrido gracias a una forestación que bordea las vías del ferrocarril. A su vez, en algunos campos también se ha forestado lo que ha dado lugar a un paisaje arbolado con el cruce ocasional de algún pequeño arroyo, muy diferente al del resto del itinerario del ferrocarril francés.

Rumbo a Quiñihual



Fuente: Archivo CIET



CAPÍTULO 14

Quiñihual · Un almacén en tierras de un cacique bravío ·

Quiñihual suele ser mencionado como “el lugar de un solo habitante”, lo que se ha convertido en un cliché muy popular que no considera las relaciones interpersonales establecidas en el mundo rural. Con la radicación reciente de otra persona en la misma cuadra ya son dos los habitantes del lugar, por lo cual, con un enfoque optimista, se puede afirmar que Quiñihual ha duplicado su población.

El lugar donde se asentaron la estación y el pueblo eran tierras regidas por Quiñihual, *“un cacique fuerte, inflexible y por demás valiente, era el hombre más respetado por las tribus que habitaban entre las sierras, lagunas y pajonales en el centro sur de la provincia de Buenos Aires”* (Gómez Blanco 2020).

Gómez Blanco agrega que:

En 1879, el avance militar del Ejército Argentino hacia el sur de la Provincia, en el marco de la Conquista del Desierto organizada por Julio Argentino Roca, se encontró con la resistencia de los malones liderados por Quiñihual, que dieron batalla ante los invasores a pesar de su inferioridad numérica y de no contar con los fusiles y el armamento que tenían sus enemigos. Luego de un sangriento combate la tribu fue doblegada y al cacique lo acorralaron exigiéndole la rendición. Quiñihual prefirió morir a que lo sacaran de su tierra y murió en la barranca del arroyo que años más tarde llevaría su nombre. (Gómez Blanco, 2020)

LA ESTACIÓN

Alrededor de la estación se situaron las diferentes casas que sirvieron de vivienda para el personal que allí trabajaba. Al igual que en todas las otras estaciones, frente a las vías corría el camino de acceso sobre el que se construyeron viviendas, la escuela, el almacén, el club social y deportivo, el destacamento policial, entre otros; es decir, todo lo necesario para abastecer a un pueblo de aproximadamente setecientos habitantes.

Los trenes de carga circulaban todos los días, en cambio, los de pasajeros lo hacían en forma más espaciada. Desde Rosario hacia Bahía Blanca el tren pasaba los días miércoles y regresaba los sábados, pasando por Quiñihual a las diez de la mañana. También había un servicio diario de trenes para el tramo Huanguelén – Bahía Blanca y regreso. El paso del tren era el momento en que las personas iban a la estación para ver quién subía y quién bajaba de

Estación Quiñihual



Fotografías: Cristian Jara

la formación y prestaban atención a las cosas que se descargaban: fruta, encomiendas, cartas, diarios y revistas, etc., ya que era la comunicación con el mundo exterior. De noche el primero que hacía presencia era el policía que tenía su vivienda en el predio de la estación. Su función era comprobar que todo estaba en perfecto orden. (Pedro Meier, comunicación personal, 2023).

Con el cierre de este tramo del FCRPB a principios de la década de 1990 desaparecieron la carnicería, la estación de servicio y la herrería. Prontamente también cerró el tambo y, luego, la escuela, al quedarse sin alumnos. Así, quedó solamente el almacén, que como era costumbre en aquel entonces también funcionaba como pulpería y así continúa hasta nuestros días. Si bien la escuela cerró hace más de veinte años, un trabajador rural consiguió la autorización para radicarse allí con la condición de que la mantuviera en perfecto estado. En el fondo del predio mantiene un criadero de cerdos.

ALMACÉN DE PEDRO MEIER

Probablemente por su simpatía y capacidad de anfitrión, Pedro Meier se ha transformado en una persona muy popular a la que le han dedicado numerosas notas periodísticas. Vive en el predio donde se encuentra el almacén, mientras se dedica durante el día a tareas relacionadas con la agricultura y la ganadería en el campo de su propiedad.

Entre las 18 y las 21 horas Pedro recibe a los visitantes como si fueran huéspedes de la familia y les brinda un trago a quien lo solicita, aunque se recomienda llamar previamente por teléfono. La noche sigue siendo el punto de encuentro a la vieja usanza de la gente de campo que termina sus tareas. Al ser todos caminos de tierra los controles de alcoholemia no son un problema grave. Dado que con este establecimiento no se persigue una actividad comercial, la fuente de ingresos son los animales que cría en el terreno circundante y algunas hectáreas que siembra. Durante el día se pueden ver vacas y ovejas pastando libremente.

Con frecuencia llegan personas procedentes del extranjero que visitan a familiares y amigos de los campos vecinos y quieren conocer algo típico de la zona. En ocasiones, y por pedido anticipado, realiza asados para grupos de personas y, últimamente, ha organizado cenas de fin de año para el personal de los campos vecinos que así lo solicitan. Tampoco es un sitio ajeno a los cicloturistas ni a los motoqueros, quienes se arriman desde lugares lejanos. Gómez Blanco agrega que:

La pulpería de Quiñihual fue construida hacia fines del siglo diecinueve y el lugar pareciera haberse quedado detenido en el tiempo. Su fachada es de ladrillo, corroído por los años, y en su interior todo está como cuando su padre lo inauguró en la década de 1960 como almacén de ramos generales: enormes estanterías que se alzan casi hasta el techo, repletas de botellas

Exterior e interior del almacén pulpería de Pedro Meier



Fotografías: Cristian Jara

de vino, whisky, vermut y otras bebidas espirituosas; además de galletitas, snacks, productos de limpieza y algunas frutas y verduras. (Gómez Blanco, 2020)

EL PROYECTO ESTACIÓN PRINGLES · ESPACIO QUIÑIHUAL ·

En el año 2006 el poeta argentino Arturo Carrera junto con un grupo de amigos y su compañera, la traductora y gestora cultural Chiquita Gramajo, crearon Estación Pringles, un proyecto cultural de intervención artística, poética y comunitaria (Rasic, 2022).

La estación Quiñihual fue reacondicionada bajo la dirección de un renombrado arquitecto de Coronel Pringles. El denominado proyecto *Estación Pringles – Espacio Quiñihual* consistía en la invitación a escritores europeos para que durante varios meses viviesen en el edificio de la vieja estación y escribiesen sus historias sobre “la inmensidad y soledad de las pampas”. También se realizaban, mediante un convenio con la Facultad de Arquitectura de la Universidad de Buenos Aires, visitas de estudiantes de esa universidad (Schlüter et al., 2015). El encuentro tuvo un gran éxito y llegaron escritores de diversas partes del mundo, aunque también tuvo un considerable trasfondo político.

Estación Quiñihual reacondicionada para el proyecto Estación Pringles – Espacio Quiñihual



Fuente: Archivo CIET

Es por eso que con el cambio de gobierno habido en 2015 fueron retirados los subsidios que el proyecto recibía de diferentes organismos del estado y fue cancelado. Lamentablemente, la interrupción de este proyecto ya ha causado un cambio en el entorno, aunque hasta ahora solo muestra el descuido natural sin registrarse daños en los edificios.



CAPÍTULO 15

D'Orbigny · *Una experiencia diferente* ·

Al llegar a D'Orbigny lo primero que llama la atención es una ermita —llamada del Ave María—, algo muy curioso ya que de todas las estaciones recorridas es el primer caso en que se observa una construcción con fines religiosos en una de ellas.

Estación D'Orbigny



Fotografía: Cristian Jara

Otro aspecto distintivo es la trama urbana que se ve al costado del camino con muchos terrenos baldíos. Cuenta con calles a las que se les ha dado nombre, pero no numeración. A lo largo de la calle que corre frente a la estación se levantan varias casas, algunas en buen estado de conservación y otras que muestran el paso del tiempo. La más curiosa es una pintada totalmente de rosa con un automóvil antiguo al frente y un cartel que dice: “*Bienvenidos a Las Vegas*”.

En cuanto a la estación, una de las características que comparte con muchas otras es el estado descuidado de su edificio. En D’Orbigny reside un alambrador y su compañera, junto con una pequeña hija, ávida de sacar fotos a los visitantes.

Detrás de la estación, hacia lo que anteriormente fue su ingreso, hay un predio con algunas ovejas y gallinas. Sobre la calle que aún existe —calle Hornero (s/n)— se encuentra el antiguo club social y la escuela. Según Vesco (2021:35) “*viven pocos y dos instituciones sostienen el esqueleto de la localidad, el Club Social y Deportivo D’Orbigny y la escuela Dr. Angel Gallardo. Esta última genera el poco y vital movimiento que queda*”. Ya no es más la escuela llena de alumnos, solo unos pocos que son hijos de trabajadores rurales. Ambas maestras viven en Coronel Suárez y viajan todos los días para dictar sus clases.

La estación, y todo lo que con ella se relaciona, se instaló en tierras donadas por Clara Leloir de Demarchi. El pueblo que se formó a su alrededor llegó a superar los cien habitantes. Contaba con dos grandes almacenes, varios bares, carnicería, panadería, un hotel con restaurante, etc.

El tren era el que le daba vida al lugar y lo comunicaba con el mundo. Traía diarios, revistas, cartas y paquetes. Su paso era esperado por toda la población. También llevaba muchos pasajeros hacia Coronel Suárez, especialmente en los fines de semana, ya que muchas personas que trabajaban en el campo se volvían a sus hogares en las cercanas colonias de los alemanes del Volga.

LAS ACTIVIDADES AGRÍCOLAS Y EL BOLSERO

Cosechando en la década de 1940



Fuente: Archivo CIET

Toda la zona se dedicaba principalmente a la agricultura, con el predominio del trigo por encima del resto de los cultivos. En la primera mitad del siglo XX las máquinas de cosechar contaban con una plataforma en la cual iban dos personas: una colocaba las bolsas y otra las cosía. Cuando se juntaban cuatro bolsas se accionaba una palanca y así llegaban al piso; luego había que juntarlas y llevarlas a la estación.

En el año 2010 con motivo de la celebración del centenario de la fundación de D'Orbigny se inauguró el monumento al bolsero. Para esta antigua estación ferroviaria su figura tiene un significado muy especial debido a su intenso trabajo en los vagones durante las épocas de esplendor de la estación, cuando se llegaron a mover más de un millón de bolsas de cereal.

Bolsero de la estación D'Orbigny



Fotografía: Cristian Jara

"El bolsero tenía coraje, fuerza y se la bancó aunque no diera más", expresó el joven artista Facundo Huidobro, quien con su arte chatarra realizó el impresionante monumento de casi 2,80 metros de alto que desde hoy será centinela de la silenciosa estación de tren (La Nueva, 2010).

Si se considera que la agricultura era la actividad principal de esta región, la cosecha de trigo era la época más esperada que comenzaba después de mediados de diciembre. Hasta la aparición de las cosechadoras automotrices la cosecha duraba más de un mes. Si bien a las automotrices se las considera un invento argentino realizado en la provincia de Santa Fe en la década de 1930 (Mosso, 2020), recién se popularizó en el campo argentino hacia mediados de la década de 1950.

Con el avance de la tecnificación del agro se modificó la forma de acopio del cereal. Los silos, en un principio de material y luego de chapa, eran los sitios en donde en el campo se guardaban los granos. A partir de mediados de la década de 1960 todas las localidades ya contaban con sus elevadores de granos. Ese fue el adiós a la bolsa aunque continuó su uso para el grano que se utilizaría como semilla, así como para la avena.

COOPERATIVA AGRÍCOLA GANADERA SAN MARTÍN

Fue creada en enero de 1950 bajo el nombre Cooperativa Rural e Industrial General San Martín de Coronel Suarez. Debe su nombre a que ese año se conmemoraba el centenario del fallecimiento del prócer y en todo el país y en todos los ámbitos por disposición del gobierno argentino se lo denominó Año del Libertador General Don José de San Martín.

Planta de acopio de granos



Fotografía: Cristian Jara

En un principio solamente proveía mercaderías de uso y consumo y la distribución de implementos agrícolas. Durante los años 1952 y 1953 inició la comercialización de cereales y oleaginosas. Actualmente la recuerda un antiguo edificio abandonado a la entrada de D'Orbigny. En el otro extremo del pueblo, en terrenos del ferrocarril, se encuentra la Cooperativa Agropecuaria "General San Martín", que en 1995 adquirió a la ya desaparecida Cooperativa Agrícola Ganadera Limitada, la cual, principalmente durante el verano, genera una gran actividad en el pueblo con el movimiento de maquinaria agrícola, camiones y camionetas de gran porte.



CAPÍTULO 16

Bathurst *· Una estación olvidada ·*

La estación Bathurst, muy próxima a la estación D'Orbigny y al Pueblo Santa María (la Colonia 3 de los alemanes del Volga), recibió en 1910 su nombre como homenaje a Guillermo Bathurst, marino nacido en Inglaterra que combatió en la Guerra del Brasil bajo el mando del almirante Guillermo Brown y luego participó en la exploración de la boca del río Colorado en ocasión de la Campaña al Desierto comandada por el gobernador Juan Manuel de Rosas.

Su ubicación tan cercana a otros lugares con servicios en su tiempo le dio pocas posibilidades de crecer y el paraje terminó siendo abandonado con el cierre del ferrocarril. Al ubicarse también cercano a la ciudad de Coronel Suárez, la cabecera del partido, se plantea un caso similar a la de la estación Pillahuinco, próxima a la ciudad de Coronel Pringles.

Ingreso a Bathurst



Fuente: Archivo CIET

No obstante, la ubicación del paraje es estratégica para el desarrollo del cicloturismo u otras actividades deportivas similares debido justamente a la cercanía a una amplia diversidad de centros poblados unidos por caminos naturales.

Hasta hace unos años el lugar estaba tomado por un grupo de personas que había transformado al entorno en algo semejante a un basural. Recientemente se tomaron medidas de desalojo y hoy en día el lugar está muy limpio y cuidado, si bien la soledad del entorno le otorga un aspecto sumamente triste.

Las puertas de la estación que daban a las vías están tapiadas pero las del frente tienen cortinas, lo cual indica que sus ocupantes actuales tienen cuidado con los detalles. También hay gansos que desfilan en los alrededores y un lugar en la estación que encierra gallinas ponedoras.

Estación Bathurst



Fotografía: Cristian Jara



CAPÍTULO 17

Suárez y después...

Las estaciones del antiguo ferrocarril francés enmarcadas en una importante ciudad se pierden en el conjunto urbano y no es fácil encontrar a alguien que pueda dar una indicación de su ubicación.

Al recorrer la ciudad de Coronel Suárez por la avenida que bordea las vías del FC Roca, se deja a un lado la estación de esa línea, para, finalmente, divisar a lo lejos el puente del FCRPB que lleva a la estación correspondiente. El puente, uno de los tantos construidos a lo largo del trazado del ferrocarril francés para cruzar vías de otras líneas, se extiende también sobre la avenida y sobre un amplio espacio verde diseñado a lo largo de las vías del FC Roca en el centro de la ciudad. Con el puente como fondo se eleva en la plaza la estatua de una figura notable de la ciudad: el destacado polista Juan Carlos Harriott (h), considerado el mejor de todos los tiempos por la cantidad de premios conquistados. Porque si por algo se ha hecho famoso Coronel Suárez es por su Club de Polo, fundado en 1929 y semillero de los más conocidos polistas del país.

Por las vías se llega a la antigua estación Coronel Suárez. Su nombre recuerda a Manuel Isidoro Suárez, militar destacado en las campañas sanmartinianas por la independencia de Chile y Perú. Fue también el bisabuelo del escritor Jorge Luis Borges.

El deterioro de la estación es evidente, aunque haya sido declarada Sitio Histórico Municipal. Es difícil encontrar una explicación por la cual no ha sido convertida en un espacio cultural, si se tiene en cuenta el rico patrimonio de la ciudad. Aún no ha sido destruida, aunque es importante considerar la posibilidad de que algún conflicto potencial concluya en su pérdida definitiva.

Actualmente, en la estación residen varias familias que, según el referente de las mismas, cuentan con autorización municipal. Sobre el viejo andén faltan algunas chapas del alero de contrapendiente, pero eso no es obstáculo para que sea utilizado como tendedero de ropa.

IMPORTANCIA DE LA AGRICULTURA

La ciudad de Coronel Suárez atrajo a muchas personas que se radicaron en el país hacia fines del siglo XIX en busca de oportunidades. También se hizo un gran esfuerzo desde el gobierno para la radicación de grupos pertenecientes a otra cultura.

El fundador de la ciudad, Eduardo Casey, se ocupó de buscar colonos para que se radicaran en las tierras de la flamante población. Así, de la colonia galesa del Chubut arribaron en 1884 los primeros ocho colonos, a los que se sumarían cincuenta familias en los años subsiguientes. El 26 de marzo de 1887 llegaron los primeros grupos de los llamados alemanes del Volga, quienes vivieron las primeras semanas en carpas en torno a la estación del Ferrocarril del Sud.

Esta comunidad se conformó en las colonias 1, 2 y 3, las que en la década de 1950 adoptaron los nombres de Pueblo de la Santa Trinidad, Pueblo San José y Pueblo Santa María, aunque continúa el uso popular del término “colonia”.

Los ruso-alemanes se dedicaron a las tareas agrícolas, tanto en campo propio como ajeno, y una vez construido el ferrocarril francés, su presencia se destacaba en la cercanía de las estaciones de esa línea en dirección a Coronel Pringles. Durante la semana se dedicaban a sus tareas específicas y el sábado regresaban a la estación Coronel Suárez desde donde luego se dirigían a la colonia. Cuando hacia fines de la década de 1950 la región reconvertía su producción de la lana a la agricultura los alemanes del Volga mostraron ser las personas más familiarizadas con la maquinaria agrícola frente al resto cuya experiencia se había

limitado a la ganadería. Así, la comunidad se mantuvo viva y le confirió una dinámica notable a toda esta zona en torno a Coronel Suárez, las colonias y sus campos.

CAMINO A HUANGUELÉN POR LA PRIMAVERA Y ZENTENA

El camino más corto entre Coronel Suárez y Huanguelén es el que pasa por las antiguas estaciones La Primavera y Zentena, cuya situación actual se describe en el capítulo 3.

Estación La Primavera



Fotografías: Cristian Jara

En medio de una gran polvareda van a gran velocidad camiones y camionetas de gran porte que se dirigen hacia un lado o hacia el otro. En general es un sitio muy interesante para el turismo rural, particularmente Zentena donde se pueden ver como pastan ovejas en medio de galpones y señales del viejo ferrocarril, lo que brinda una perfecta síntesis del turismo rural en terreno de viejas estaciones.

Si bien las estaciones ya están en manos privadas es posible visitarlas debido a la buena disposición de sus habitantes. También están muy cuidadas. La única contradicción es el cartel que indica allí que el ferrocarril dejó de funcionar en 1949 (en ese año la estación Bahía Blanca dejó de pertenecer al sistema mientras que el tren continuó con su recorrido habitual).

Estación Zentena



Fotografías: Cristian Jara

Por otra parte, a muy corta distancia de la estación La Primavera se encuentra el monolito que recuerda el grave accidente ferroviario sucedido en 1954, que fuera ya descrito en el capítulo 3.

ESTACIÓN HUANGUELÉN

En uno de los extremos del recorrido del tramo sur del FCRPB se encuentra la estación Huanguelén, de la cual, como ya se dijo en el capítulo 3, muy pocos de los habitantes del pueblo tienen conocimiento y que también se la designa localmente como Estación Rosario, como forma abreviada de la línea a la que pertenecía.

Por su ubicación en una encrucijada ferroviaria Huanguelén presenta algunas curiosidades dignas de mencionarse. El ferrocarril francés comenzó a circular por allí en 1910, casi dos años antes de los primeros remates de tierras que dieron origen a la fundación misma del pueblo y tres años antes de la inauguración de los servicios de la cercana estación del Ferrocarril del Sud. En esta ocasión fueron los constructores franceses quienes al enterarse del futuro cruce de vías con la línea de los ingleses decidieron suspender las obras que realizaban en el cercano paraje de La Nevada y adelantarse a sus competidores para levantar su estación allí adonde se definía el sitio de la inminente fundación y con ello evitar la construcción de un puente en el futuro cruce. Al acceder a la localidad desde el sur, el camino que bordea el antiguo terraplén del FCRPB pasa por debajo del llamado “puente negro” que debieron erigir esta vez los ingleses para cruzar las vías del ferrocarril francés y que les costó un buen tiempo de trabajo. Casi siete décadas después ambas líneas coincidirían por pocos meses en el cierre de sus respectivos servicios de pasajeros: el FC Roca (Ferrocarril del Sud) cesaría sus servicios el 23 de abril de 1977 y el FC Mitre (FCRPB) vendería su último pasaje el 7 de agosto de ese mismo año (Nuevo Día, 2012).

La localidad de Huanguelén y su área rural de influencia tiene, además, una cualidad muy especial que es la de pertenecer a cuatro municipios: la pequeña ciudad divide su ejido urbano entre Coronel Suárez y Guaminí, lo cual trae grandes trastornos para cualquier trámite administrativo, y, por otro lado, los partidos de Daireaux y General Lamadrid extienden sus respectivas jurisdicciones hasta campos cercanos a Huanguelén.

La estación del FCRPB se encuentra en el sector administrado por Coronel Suárez y es muy difícil de encontrar. Cuando finalmente se la localiza la sorpresa es muy grande ya que el ingreso al predio se hace por un camino bordeado por un parque bien cuidado donde hay cabras, ovejas marrones y, finalmente, en los charcos y sus orillas, gran cantidad de gansos de diferentes tamaños nadan o caminan apaciblemente.

Estación Huanguelén



Fotografías: Cristian Jara

El ingreso se hace en dirección al andén, que se encuentra en perfecto estado al igual que todos los elementos que corresponden a una estación. Incluso permanece el viejo buzón del correo postal aunque sea difícil que alguien venga a chequear el despacho de alguna carta. En la parte opuesta, adonde originalmente era el ingreso a la estación, hay un jardín con plantas y flores.

Los galpones de gran porte también están impecables y se observa una actividad importante acorde a la principal producción de granos de la zona. Todo el entorno se asemeja a algún lugar de la campiña de un país europeo y no tiene similitud alguna con lo visto con anterioridad. Es como si después de tanto penar se hubiese llegado al paraíso.



A modo de cierre

Una mirada a las viejas estaciones del sudoeste bonaerense muestra que cada vez son más los pequeños pueblos que se preocupan por ellas y las restauran. Ese suele ser el caso de las estaciones del ya desaparecido Ferrocarril del Sud, hoy Ferrocarril Roca. Si bien esa restauración es impulsada en muchos casos por factores externos, siempre cuentan con la activa participación de la población local. Población que, a su vez, colabora en la transformación de estos sitios en pequeños centros culturales de diferente naturaleza.

En estaciones de la provincia de Santa Fe del Ferrocarril Rosario a Puerto Belgrano la situación es similar a la descripta. Benedetti et al. (2018) mencionan algunas como la estación Bigand, convertida en centro cultural, y la estación María Teresa, reutilizada como museo y aulas.

Sin embargo, en el sector sur del recorrido del FCRPB, de las dieciocho estaciones analizadas, solo una —Almirante Solier, de Punta Alta— ha sido totalmente reciclada y convertida en un atractivo centro cultural, orgullo de la comunidad entera y de interés para quienes visitan la localidad.

Una de las razones, tal vez la más importante, es que las personas ignoran su existencia. En el imaginario de los argentinos a las estaciones las construyeron los ingleses y las destruyeron las malas políticas nacionales. Que en ese conjunto de sitios abandonados hubiese algo realizado por capitales franceses es un misterio para una gran cantidad de personas.

Otra razón a tener en cuenta es que carecen de carácter patrimonial. Las personas que trabajaban en el ferrocarril fueron desplazadas a lugares lejanos y permanecieron los habitantes que residían en los parajes formados a su alrededor. Recuerdan al viejo almacén, a la escuela o al club social y deportivo. La estación, con el tiempo, se alejó en la memoria colectiva.

La supervivencia de las estaciones del ferrocarril francés ha recaído entonces en esfuerzos individuales, acciones esporádicas, proyectos truncos.

En algunos casos los empleados desplazados del lugar e imposibilitados de encontrar trabajo regresaron a la estación que ya había sufrido el accionar de los vándalos. Sin embargo, como el edificio era todavía recuperable ellos, con el apoyo de sus familias, pusieron manos a la obra para reparar lo que se podía en todo el predio, incluso en los galpones si era necesario, mientras se dedicaban a tareas rurales ocasionales (changas). En estos casos, dados en las estaciones Raulet y La Primavera, el pueblo había desaparecido o estaba en camino de hacerlo.

De todos los pueblos formados en torno a las estaciones solo Lartigau adquirió importancia tal para alcanzar a ubicarse como segunda localidad de su partido. Ahora solo queda la escuela como baluarte y desde la cual se emprenden acciones que contribuyen a preservar la memoria colectiva del lugar, tal como sucede también, de variadas formas, con el esfuerzo de las maestras en las estaciones El Divisorio y D'Orbigny. Tanto en Lartigau como en El Divisorio se ha dado una alternativa válida para reinscribir sus nombres en los mapas con los festivales. Si bien ello contribuye al mejoramiento de los lugares con el aporte de fondos, no dejan de ser acciones esporádicas.

Una alternativa para dinamizar estos parajes y generar el apoyo necesario para preservar sus estaciones surge de las dificultades a las que se enfrentan muchos trabajadores rurales al tratar de conseguir una vivienda accesible. Según se comenta en el mundo rural se buscan viviendas deshabitadas en esos parajes y se suelen instalar allí a ningún costo. Se podría plantear como una opción interesante el incentivo a esas familias a mejorar su nuevo lugar de residencia con la realización de huertos, criaderos de aves de corral u otra actividad que requiera de poco terreno y sea demandada por los habitantes de las localidades cercanas, si se considera la corta distancia que a menudo existe entre esos parajes y las rutas provinciales que unen a las mayores ciudades de la región.

Ferrocarril francés en la región turística de Sierra de la Ventana



Por otra parte, y siempre es quizás la opción planteada en primer lugar para dinamizar la actividad de este tipo de lugares, el turismo se muestra como una alternativa factible dada la relativa cercanía a ciudades de magnitud considerable y, principalmente, a la proximidad de la región turística de Sierra de la Ventana a la cual se podrían integrar con la oferta de nuevos circuitos las viejas estaciones del ferrocarril francés.

La variante en auge del cicloturismo sería tal vez una óptima propuesta inicial de desarrollo turístico dados también la accesibilidad a estos lugares por caminos de tierra y lo pintoresco, en muchos tramos, de los campos ondulados, la presencia de cursos de agua y arboledas, a ser complementado ello por una atención básica de algún servicio de comida y sitio de descanso a desarrollar en estos parajes.

La estación El Pensamiento, en el partido de Coronel Pringles, se muestra tal vez como la opción más interesante a ese respecto. Hubo allí una propuesta de reactivar un antiguo almacén, aunque la autorización para radicarse y explotarlo requería del pago de un alquiler que nadie estaba en condiciones de pagar. Un predio adicional con animales o posibilidades de sembrar algún cultivo hubiese despertado otro interés. Asimismo, las estaciones podrían acondicionarse para que puedan funcionar como provisión de alojamiento y comida, con la posibilidad de que la cría de animales de corral y el cuidado de un huerto sirvieran para elaborar allí alguna comida sencilla y casera. Emprendimientos como la despensa de El Divisorio podrían mejorar sus ingresos con la preparación de un mayor número de refrigerios.

Quiñihual puede ser en esta línea de desarrollo el punto de referencia en el partido de Coronel Suárez. Desde allí los caminos naturales, ideales para diseñar itinerarios en dos ruedas, se acercan a las sierras para recorrer tramos muy pintorescos y menos trillados como el que atraviesa los cordones serranos por el abra del Hinojo.

Aunque tal vez no deje beneficios directos en estos parajes en torno a las estaciones el turismo rural es otra opción que contribuye a un mejor

conocimiento de la zona. En el caso de la Casa de Campo La Mercedes, en cercanías de la estación Coronel Falcón, ello se practica con éxito y nuevos circuitos diseñados desde allí servirían para comenzar a integrar a varios parajes ferroviarios. Por otro lado, desde la estación El Pensamiento las visitas al establecimiento de Vanoli, conocido por la historia de la cautiva, es un sitio que bien se puede desarrollar turísticamente.

Lo aquí presentado son solamente algunas sugerencias para tratar de volver las estaciones a la vida. Pero sabemos que solo quien vive allí puede analizarlas y tomar la que considere más adecuada para andar por estos caminos. Lo importante es saber que se cuenta con dos opciones: hacer algo o dejar que el deterioro avance y el *doom tourism* se apropie de ellas.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Aita Camps, M. (s/f) *La importancia del ferrocarril en la Argentina de finales del siglo XIX*. Museo Roca. Instituto de Investigaciones Históricas. <https://museoroca.cultura.gob.ar/noticia/la-importancia-del-ferrocarril-en-la-argentina-de-finales-del-siglo-xix/>
- Archetti, E. P. (2004) Prólogo. En: *Poblados bonaerenses: vida y milagros*. Ratier, H., Buenos Aires: La Colmena.
- Balazote, A. (1997) *Aguas que no has de beber...* Ponencia presentada en el V Congreso de Antropología Social, La Plata.
- Barsky, O. y Gelman, J. (2009) *Historia del agro argentino: desde la conquista hasta comienzos del siglo XXI*. Buenos Aires: Sudamericana.
- Benedetti, R., Lapissonde, M. P. y Biazoni Rolla, L. (2018) *Relevamiento y catalogación del patrimonio construido del ferrocarril Rosario-Puerto Belgrano. Indagación sobre uno de los ferrocarriles franceses en Argentina*. VIII Encuentro de Docentes e investigadores en Historia del Diseño, la Arquitectura y la Ciudad, Córdoba.
- Centenario de Lartigau 1909-2009* (2009). Material de difusión de la comunidad de Lartigau.
- Chalier, G. (2003) El ferrocarril de Rosario a Puerto Belgrano. *Revista El Archivo*, 9 (3), 2-9.
- Chalier, G. (2012) *Vamos a la playa: el balneario de Arroyo Pareja, otro uso del frente portuario puntaltense*. Cuartas Jornadas de la Red de Estudios Portuarios, Red de Estudios Portuarios (RedeP), Nov 2012, La Plata, Argentina. hal-02903793.
- Chalier, G. (2014) Capitaux français dans la Pampa: le chemin de fer de Rosario à Puerto Belgrano. *Revue d'Histoire des Chemins de Fer*, 45, 35-56.

- Chalier, G. (2015) *À la recherche du port perdu: el Ferrocarril Rosario Puerto Belgrano y la búsqueda de una salida al mar en la bahía Blanca*. 6tas. Jornadas Internacionales e Interdisciplinarias de Estudios Portuarios “La Historia de los puertos, las ciudades y las regiones: Espacio y Territorio, Política, Economía, Sociedad, Cultura y Relaciones Internacionales”. Rosario, 20 y 21 de agosto de 2015.
- Coleman, A. H. (2020) *Mi vida de ferroviario inglés en la Argentina: 1887-1948*. Bahía Blanca: Universidad Nacional del Sur.
- Frew, E. A. (2008) Climate change and doom tourism: advertising destinations ‘before they disappear’. La Trobe. DOI: 10.26181/22214920.v1.
- Fritz Etchelecu, Cristian (2018) *Revalorización del Patrimonio Cultural de Coronel Pringles asociado a la Fiesta de los Lanares*. Tesis de grado. Bahía Blanca: Universidad Nacional del Sur.
- Gambarota, D. y Tortul, M. (2024) *Turismo de cercanía: Posibilidad de desarrollo en pequeñas localidades a partir del patrimonio intangible. El caso de las fiestas populares del Sudoeste Bonaerense – Argentina* (en prensa).
- Geraldi, A. (2009) *Estudio geoambiental de la Cuenca Lagunar Las Encadenadas del Oeste*. Tesis de Doctorado. Bahía Blanca: Universidad Nacional del Sur.
- Horni, M. T. (2017) *Nobleza de roble*. Edición del autor, Punta Alta.
- Johnson, M. (2023) What is Doom Tourism? A Consumer Psychology Perspective. *Neuroscience of marketing* [blog] Disponible en <https://www.neuroscienceof.com/branding-blog/consumer-psychology-doom-tourism>
- Korstanje, M. E. (2011) Detaching the elementary forms of dark-tourism. *Anatolia*, 22 (3), 424-427.

- Korstanje, M. E. (2015) *The Anthropology of dark Tourism: Exploring the contradictions of capitalism*. Centre for Ethnicity & Racism Studies, University of Leeds, UK.
- Korstanje, M. E. (2016) *The Rise of Thana-capitalism and Tourism*. Abingdon: Routledge.
- Lemelin, R. H., Dawson, J. and Maher, P.J. (2010) Last-chance tourism: The doom, and gloom of visiting vanishing destinations. *Current Issues in Tourism* 13 (5), 477-493.
DOI:10.1080/13683500903406367.
- Madden, M. (2019) What is doom tourism? Probably not what you think. *Chattanooga Times Free Press*, 28 March.
- Minervino, M. (2014) La colosal y fallida obra que unió dos puertos. *Obras y Protagonistas*, 23 (223).
- Montivero, A. (2023) *El patrimonio industrial-ferroviario como potencial atractivo turístico en el partido de Coronel de Marina Leonardo Rosales*. Tesina de Licenciatura. Bahía Blanca: Universidad Nacional del Sur.
- Morán, S. E. (2018) El encuentro de dos puertos: Rosario y Puerto Belgrano unidos por rieles franceses. Actividades comerciales en el puerto militar. *Boletín del Centro Naval*, 849, 282-291.
- Mosso, E. D. (2020) *Memorias de una industria argentina: recordando con Enzo Rotania*. Rosario: Homo Sapiens Ediciones.
- Navarro, F. y Schlüter, R. (2010) El turismo en los pueblos rurales de Argentina. ¿Es la gastronomía una opción de desarrollo? *Estudios y Perspectivas en Turismo* 19 (6), 909 - 929 (www.estudiosenturismo.com.ar). ISSN 1851 – 1732.
- Nuevo Día (2012) Suplemento Especial. Huanguelén: 100 años de historia.

- Pettigrew, E. (2017) *El cicloturismo en Coronel Pringles: una alternativa para generar impactos positivos en emprendimientos productivos locales*. Tesina de Licenciatura. Bahía Blanca: Universidad Nacional del Sur.
- Pinassi, A. (2023a) Nuevos rurales como dinamizadores patrimoniales y turísticos. Un “Faro” de esperanza en Buenos Aires. *Alba Sud*. Disponible en <https://www.albasud.org/noticia/1598/nuevos-rurales-como-dinamizadores-patrimoniales-y-turisticos-un-faro-de-esperanza-en-buenos-aires>
- Pinassi, A. (2023b) Comunidades patrimoniales en lucha: recuperación de los clubes rurales como espacios de ocio popular. *Alba Sud*. Disponible en <https://www.albasud.org/noticia/es/1606/comunidades-patrimoniales-en-lucha-recuperacion-de-los-clubes-rurales-como-espacios-de-ocio-popular>
- Rasic, M. E. (2022) Exhumar el paisaje. Poesía y archivo en Estación Pringles. *Orbis tertius*, 27 (35), e230. DOI: 10.24215/18517811e230.
- Ratier, H. (2004) *Poblados bonaerenses: vida y milagros*. Buenos Aires: La Colmena.
- Scalabrini Ortiz, R. (2009) *Historia de los Ferrocarriles Argentinos*. Buenos Aires: Lancelot.
- Schlüter, R. (2003) *El turismo en Argentina: del balneario al campo*. Buenos Aires: CIET.
- Schlüter, R., Navarro, F. y Adriani, L. (2015) *Apuntes sobre la región Sudoeste, Diagnóstico de la actividad turística en cinco municipios de la provincia de Buenos Aires: Tornquist, Puan, Coronel Pringles, Saavedra y Coronel Suárez*. CIET, Documento de Trabajo.
- Schlüter, R., Norrild, J. y Navarro, F. (2013) Pequeños pueblos y turismo rural en Argentina. Análisis y perspectivas. En: *Turismo Rural y en Áreas Protegidas*. González Hernández, M., León

González, C., De León Ledesma, J. y Moreno Gil, S. (coords.), Madrid: Síntesis, 231 – 244.

Schlüter, R. & Navarro, F. (2011) Sustentabilidad y turismo en comunidades rurales. Desafíos de los pequeños polos gastronómicos argentinos. En: *Sociedad, naturaleza y turismo*. Arnaiz Burne, S. M. y Virgen Aguilar, C. R. (coords.) Universidad de Guadalajara, México, 7 – 26.

Thill, J. P. (s/f) La colonia de los ingleses en el Sauce Grande <http://www.bibliotecacpa.org.ar/greenstone/collect/coleccin/index/assoc/HASH019b.dir/doc.pdf> [consulta: noviembre 2023].

Thunnard, D. (2016) *TRENspotting en los ferrocarriles argentinos*. Buenos Aires: Marea.

Vesco, L. (2021) *Desconocida Buenos Aires: historias de frontera*. Buenos Aires: El Ateneo.

Zingoni, J. M. (1996). *Arquitectura Industrial: ferrocarriles y puertos: Bahía Blanca, 1880-1930*. Bahía Blanca: Universidad Nacional del Sur.

OTRAS FUENTES EN LÍNEA

Bottini, C. (18 de marzo de 2020) Palmira Vanoli *El Expreso Digital* “El Portal De Pringles”. Disponible en <https://www.elexpresodigital.com.ar/post/palmira-vanoli> [consulta: enero 2024].

Cuadros, A. (s/f) Violeta Jessop - “Miss Inundible”. La Melesca. Historias de Cuyo. Disponible en <https://www.lamelesca.com.ar/violeta-jessop-demasiada-o-escasa-fortuna/> [consulta: febrero 2024].

Daguerre, P. (7 de mayo de 2021) El blues encendió la mecha de la estación. *Nota al pie*. Disponible en <https://www.notaalpie.com.ar/2021/05/07/el-blues-encendio-la-mecha-de-la-estacion> [consulta: enero 2024]

Derniers Défenseurs (11 de agosto de 2021) *France et Argentine: C'est aussi une Histoire de Football*. Disponible en <https://onefootball.com/fr/news/france-et-argentine-cest-aussi-une-histoire-de-football-33550101> [consulta: febrero 2024].

El Diario de Pringles (19 de septiembre de 2020) *La historia del paraje "El Divisorio"*. Disponible en <https://eldiariodepringles.com.ar/que-tiempos-aquellos/2020-09-18-la-historia-del-paraje-rel-divisorior> [consulta: enero 2024].

El Orden de Pringles (27 de septiembre de 2019) *A 137 años... (Parte 9). Los parajes y estaciones de Pringles*. Disponible en <https://www.elorden.com/noticias/2019/09/27/8336-los-parajes-y-estaciones-de-pringles> [consulta: enero 2024].

El Orden de Pringles (21 de agosto de 2020) *Fiesta de los Lanares en Coronel Pringles en el año 1969*. Disponible en <https://www.elorden.com/noticias/2020/08/21/10897-fiesta-de-los-lanares-en-coronel-pringles-en-el-ano-1969> [consulta: enero 2024].

El Orden de Pringles (23 de septiembre de 2021) *El día que el Blues arribó a Lartigau*. Disponible en <https://www.elorden.com/noticias/2021/09/23/13574-el-dia-que-el-blues-arribo-a-lartigau> [consulta: enero 2024].

Gómez Blanco, A. (2020) Quiñihual: el paraje donde vive un solo habitante. *Infocielo* Disponible en <https://infocielo.com/sociedad/quinihual-el-paraje-donde-vive-un-solo-habitante-n500163> [consulta: enero 2024].

Jasovich, M. (2 de abril de 2023) El pueblo de 4 habitantes que busca una familia para que se haga cargo de un almacén abandonado. *Infobae*. Disponible en <https://www.infobae.com/sociedad/2023/04/03/el-pueblo-de-4-habitantes-que-busca-a-una-familia-para-que-se-haga-cargo-de-un-almacen-abandonado/> [consulta: enero 2024].

- La Nueva (21 de noviembre de 2010) *El centenario de D'Orbigny*. Disponible en <https://www.lanueva.com/nota/2010-11-21-9-0-0-el-centenario-de-d-orbigny> [consulta: enero 2024].
- La Nueva Radio Suárez (29 de marzo de 2021) *A 67 años de la tragedia de Estación Primavera*. Disponible en <https://www.lanuevaradiosuarez.com.ar/ciudad/a-67-aos-de-la-tragedia-de-estacion-primavera-16575.html> [consulta: febrero 2024].
- Lolli, D. (13 de octubre de 2009) Vía Muerta. Estación Lartigau. [Flickr] <https://www.flickr.com/photos/decabildo/4007534217> [consulta: enero 2024].
- Paso Mayor. Movimiento de Schönstatt. Arquidiócesis de Bahía Blanca (s/f) *Santuario de la Madre y Reina del Pueblo*. Disponible en <http://www.pasomayor.com.ar/anterior/santuario.php> [consulta: febrero 2024].
- Reinke, M. (5 de diciembre de 2023). Almendras: los secretos de una producción que cambió el paisaje de una región. *La Nación*. Disponible en <https://www.lanacion.com.ar/economia/campo/es-dar-el-paso-estan-en-el-sur-de-buenos-aires-y-revolucionan-la-zona-con-una-produccion-de-nid04092023/> [consulta: enero 2024].

EL FERROCARRIL FRANCÉS en el sudoeste bonaerense

· ARGENTINA ·

Un recorrido actual

Desde sus inicios la construcción del ferrocarril francés entre la ciudad de Rosario y Puerto Belgrano, en la provincia de Buenos Aires (Argentina) fue cuestionada. Desactivado por tramos a partir de 1977, este ferrocarril dejó un importante legado en lo que hace a la creación de pueblos en el medio rural. A lo largo de ochocientos kilómetros, junto a sus estaciones se crearon escuelas a las que asistió una gran cantidad de alumnos que de otra forma no hubiesen tenido acceso a la educación. Además de los clubes sociales, lugares ideales para el ocio familiar, surgieron hoteles, almacenes y talleres que en la actualidad son el recuerdo de un pasado no tan lejano.

En este libro se hace referencia a las dieciocho estaciones del tramo sur de este ferrocarril, con inicio en Punta Alta - estación Almirante Solier - (localidad aledaña a Puerto Belgrano) y fin en Huanguelén. Casi todas ellas se han visto seriamente afectadas por las inclemencias asociadas al paso del tiempo al igual que por los destrozos causados por la mano del hombre. Sin embargo, todas siguen vivas en la mente y el corazón de tantas personas que de una forma u otra tuvieron alguna relación con ellas.

Regina G. Schlüter es doctora en Psicología Social por la Universidad John F. Kennedy, Buenos Aires, Argentina. Editora fundadora de la publicación académica *Estudios y Perspectivas en Turismo* y directora del Centro de Investigaciones y Estudios Turísticos (Argentina). Actualmente reside en la zona rural próxima a la localidad de Coronel Pringles en la provincia de Buenos Aires.

Nicolás D. Kugler es licenciado en Geografía (Universidad de Buenos Aires) y MA en Geografía Humana (Universidad de Leeds, Reino Unido). Ha trabajado como autor y editor de numerosas publicaciones de Geografía y Turismo, tarea que incluye también la producción de material cartográfico. Reside en un establecimiento rural cercano a la localidad de Tornquist en la provincia de Buenos Aires.

ISBN 978-987-96282-6-3



9 789879 1628263



Buenos Aires - Argentina