

ESTACIONES DE FERROCARRIL DE LA CIUDAD DE SAN LUIS

de fines del S. XIX a mediados del S. XX



PROYECTO DE INVESTIGACIÓN

“MEMORIAS Y PRÁCTICAS EDUCATIVAS”

Recuperando la producción del Proyecto de Investigación

“Patrimonio Cultural y Didáctica” (2000-2015)

Facultad de Ciencias Humanas - Universidad Nacional de San Luis

¿QUIÉNES SOMOS?

Somos docentes e investigadores de la Facultad de Ciencias Humanas de la UNSL. Formamos parte del Proyecto de Investigación "Memorias y Prácticas Educativas: del saber construido sobre el pasado de la Ciudad de San Luis al material didáctico impreso" (2016-2019), que es continuidad y recupera la producción del Proyecto de Investigación "Patrimonio Cultural y Didáctica" (2000-2015).

En todos estos años nos han acompañado docentes y alumnos de la universidad, docentes de las escuelas de la ciudad, historiadores, fotógrafos, arquitectos, periodistas, comunicadores sociales, diseñadores gráficos... Hemos utilizado diferentes fuentes de información: recorridos con registros fotográficos y filmicos de la Ciudad, periódicos de época, archivos fotográficos familiares e históricos, producciones escritas de historiadores locales y nacionales, entrevistas a especialistas, entrevistas a vecinos de la Ciudad... Hemos participado de numerosos eventos científicos a nivel local, provincial, nacional e internacional en los cuales presentamos lo producido en nuestra investigación... Hemos elaborado una variedad de materiales didácticos para ser utilizados en los distintos niveles del Sistema Educativo... Todo lo cual nos han ayudado a re-crear el pasado local desde una perspectiva original.

¿QUÉ PRESENTAMOS?

En esta oportunidad, presentamos una serie de materiales impresos que dan cuenta de la producción de conocimiento en torno a hitos arquitectónicos de la Ciudad de San Luis: las viviendas (de distintas clases sociales), los comercios e industrias, los cementerios públicos, las estaciones de ferrocarril, la salud y los boliches.

Estos materiales tienen la finalidad de informar al público en general sobre una etapa de la Historia Local y de ser un recurso didáctico para ser utilizado en las escuelas de la Ciudad de San Luis.

Producción de conocimiento:

*Mari Rinaldi y
Cristian Funes*

Compilación:
Estela B. de Dios

LAS ESTACIONES DE FERROCARRIL DE LA CIUDAD DE SAN LUIS

LA LLEGADA DEL FERROCARRIL ANDINO A NUESTRA CIUDAD

El ferrocarril reemplaza al transporte de carretas y consolida un Mercado unificado y centralizado en los puertos del litoral. Fue una herramienta del proyecto agroexportador de la generación del '80 y profundizó la dependencia del capitalismo inglés (1880-1948).

En San Luis consolida el eje comercial Este-Oeste a favor de las ciudades del llano (Villa Mercedes, Capital) y en detrimento de la región serrana.

La ciudad de San Luis creció hacia el Norte. La Estación y las vías constituyeron el borde entre el éjido urbano y las quintas.

La zona de la Estación se transformó en un lugar de "mucho movimiento".

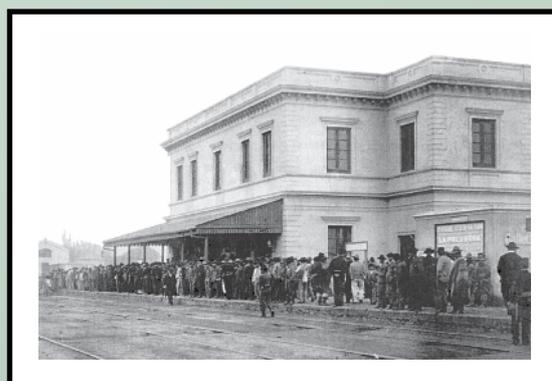
El diario "El Oasis" informa que el 25 de mayo de 1882 quedó abierto el servicio de pasajeros y encomiendas del Andino desde la Estación San Luis.

Un decreto nacional, firmado por el presidente Julio A. Roca, habilita el tramo Villa Mercedes - San Luis para el tráfico de cargas, a partir del 1 de agosto de 1882.

El Andino fue el primer ferrocarril estatal construido por la Nación con la intención de conectar el Litoral y Cuyo.

Hasta 1875 unía Villa María, Río Cuarto y Villa Mercedes. Villa María era el punto de encuentro con el Ferrocarril Central Argentino que conectaba Tucumán con Rosario.

El tramo Villa Mercedes - San Juan fue construido por el Consejo de Obras Públicas de la Nación. En este período se edifica la primera Estación de San Luis.



No hay que olvidar que en 1900 ya con la inmigración vino mucha gente y se iban por lo general donde había más movimiento.... buscaban el movimiento para el comercio.

Cuando vino nuestra gente, (...), la situación que se dio era: gente que fue al centro de la ciudad (...) donde había un movimiento más continuo, y otros se establecían en las zonas de las estaciones de trenes. (...) el negocio de las colectividades era ramos generales que equivale a toda la mercadería....No hay que olvidar que a esta zona venían los carros.

(Eduardo Abdala, hijo de inmigrantes sirio libaneses)

LOS ALREDEDORES DE LA PRIMERA ESTACION DE FERROCARRIL DE LA CIUDAD (HOY UNSL)



Hotel de la familia Posca, luego casa de la familia Abdala



Familia Chada



Escuela San Martín

Estaba la escuela la Carcocha que le decían... La gomería que puso mi papá está en el mismo edificio, claro, cuando dejó de ser escolar (Pucho Gianello)



Familia Cantisani



Peluquería D'Amico



Correo, vivienda, comedor



Familia Sabah

Las planchadas eran lugares donde se descargaba la leña que traían los carros del interior. Algunas estaban en los mismos terrenos del ferrocarril, otras en terrenos privados



Carros.

Aquí en la esquina (Almirante Brown y Justo Daract) había una plaza de carros. La gente conductora de los carros pernoctaba acá después de hacer la entrega de la leña o el carbón o la madera a la estación del ferrocarril o a los negocios de ramos generales,... pernoctaban en este sector.

Esa leña la traían los acopiadores para la venta del ferrocarril o transporte, (...) Entonces los carreros traían 2000 o 3000 kg. Era impresionante ver los carros como los cargaban como un ramillete hacia arriba. Era una cantidad enorme de madera o de bolsas de carbón.(...) Los Abdala no pagaban tan sólo con dinero sino también con mercadería que era lo que necesitaba la gente del campo, entonces venían y traían la leña o lo que fuere y se llevaban la mercadería que necesitaban a cambio. (Jerónimo Castillo)

BOLETIN OFICIAL DE LA REPÚBLICA ARGENTINA

NUM 2655

Buenos Aires, Miércoles 30 de Julio de 1902

ADMINISTRACION:
MINISTERIO DE AGRICULTURA Y PROTECCION PUBLICA
DIRECCION GENERAL DE VIAS

III Autorizando al F. C. O. Argentino, para construir una nueva Estación

Visto este expediente, por el que la Empresa del Ferrocarril Gran Oeste Argentino solicita se le autorice para cambiar la ubicación de su Estación San Luis, construyendo una nueva en el costado Oeste de la ciudad en la forma que se demuestra en los planos adjuntos cuya ubicación se solicita igualmente.

Considerando que el emplazamiento actual de la Estación San Luis es en extremo peligroso, pues, además de que el cuadro de la misma, de 500 metros de longitud, está en pendiente 3^{ra} por mil, es seguido inmediatamente antes y después por pendientes de 10^{ta} y 11^{ta} por mil, circunstancia que puede llegar á que el menor descuido en el personal encargado de efectuar las maniobras, ocasiona graves accidentes en la estación y en los trenes en marcha.

Que la construcción de la nueva Estación en la forma que se ha proyectado, llena una necesidad urgente requerida por el mejor servicio del ferrocarril, puesto que la actual carece de las dependencias indispensables en un edificio de esa naturaleza no siendo posible, por otra parte, darle mayor

ensanche toda vez que no se dispone de terrenos adyacentes apropiados para ese objeto.

Teniendo en cuenta que, para llevar á cabo los trabajos, será necesario á la Empresa recurrente construir desvíos sobre terrenos de propiedad particular, y de acuerdo con lo manifestado por la Dirección General de Vías de Comunicación en su precedente informe,

El Presidente de la República -

DECRETA:

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

Art. 2 Dirijase mensaje al H. Congreso, recabando la sanción de una ley que declare de utilidad pública, á los efectos de la expropiación, los terrenos que fueren necesarios á la Empresa referida para las obras proyectadas.

Art. 3 Comuníquese, publíquese, dése al Registro Nacional, y vuelva á Vías de Comunicación, á sus efectos.

ROCA.
EMILIO CIVIT

Recreación del Boletín Oficial del 30 de Julio de 1902

¿POR QUE NO PUDO SEGUIR SIENDO ESTACION DE TRENES?

Resulta que del Puente Blanco para acá, la pendiente de bajada es muy pronunciada. Entonces, como los ferrocarriles de acá no estaban tan adelantados en la cuestión de frenaje,... no frenaban en la estación.

Había trenes que se alzaban, que se dice, unos que la máquina no podía detener... se iban para Balde. ¡Allá iban a parar! (Don Américo Piscitelli)



Hoy



Ayer

JUEGOS EN LA ESTACION

¡Sabe cómo jugábamos! ¡Ay, no se imagina! Tomábamos la zorra por cuenta nuestra... y hacíamos de todo. Íbamos a jugar. Éramos tres mujeres y después los tres varones... Nosotros tomábamos las vías del ferrocarril y la acequia, esa que corre acá, nos llevaba hasta los sauces que están más o menos a una cuadrita nada más del Puente Blanco. Y nosotros nos íbamos a desayunar con las amigas mías, las chicas Flores de enfrente. Pasaban los linyeras y nosotros no le teníamos miedo a nada. Esa era la vida que teníamos... (María Abdala)

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

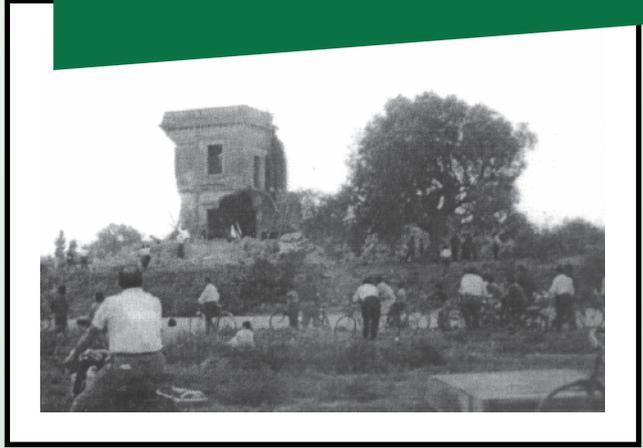
GENTE QUE VIVIA EN LA ESTACION

Después la estación pasó a ser un conventillo, pero le puedo asegurar que hubo gente, profesionales, médicos, doctoras, los que yo conozco, que sus padres han vivido ahí. O sea, era gente con una mentalidad y una cultura bastante afianzada a la posteridad, gente que hoy tienen campos... no era gente abandonada, tenían sus buenas costumbres... (Eduardo Flores)

CANCHA COLON



LA ESTACION NO QUERIA CAERSE



Don Mario Quiroga Luco contaba que un grupo de jóvenes, entre los que estaba su padre, quemaron la estación de ferrocarril. Don Mario se refería en realidad al “tinglado” que la empresa inglesa usaba como estación de pasajeros.

Modesto Quiroga, Juan T. Zabala, Alberto Quiroga, Deoclesio Pérez y Víctor Páez se reunían en el Bar Victoria y en el Club Social y desde allí organizaron “la quema” y un mitin para expresar el descontento con la empresa inglesa.

Según Don Mario ... *fue una protesta no de pueblo sino de oligarquía...*

“QUEREMOS ESTACIONES NO GALLINEROS”

EL HERALDO

1 de junio de 1910

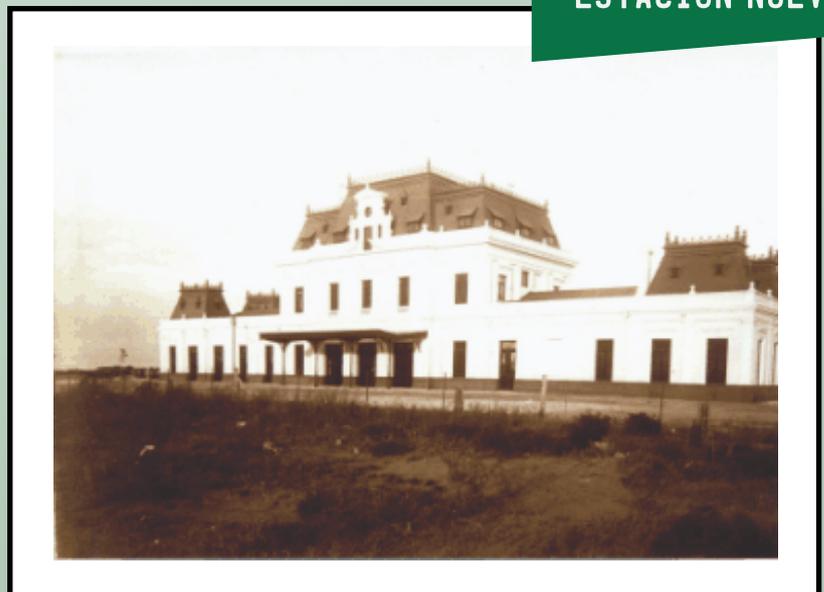
La Estación quemada

Un grupo de pueblo le pone

Queremos estaciones, no gallineros.

UNA VERGÜENZA MENOS

ESTACION NUEVA





La estación como lugar de encuentro.... La estación como paseo... La estación un lugar con mucha gente



"El edificio tendrá un largo de 63 m., con un ancho de 13,80 m.. Consistirá de una parte central de dos pisos, con dos aleros de un piso.

Será dotado de locales para la comodidad de los pasajeros (sic) y del personal, repartidos como indica el plano N° 621. El edificio será de material de primer orden, con techo mansarda cubierto con pizarras.

Los pisos serán de tabla de madera ó de mosaicos, según el uso á que se destinen las piezas".

Buenos Aires. Abril 9 de 1908.

Ingeniero Residente.

(Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico. "Memoria descriptiva acompañando los planos preliminares N° 621, 621A y 621B").

Los comercios de la zona

Al lado de la gomería que hay ahora en Lafinur casi Las Heras, Salvador Chada tenía un almacén de ramos generales, frente a la estación. La gente venía del campo con los carros tirados por mulas con la leña y el carbón. Venían ahí porque se cargaban los vagones del ferrocarril. Chada compraba y en la misma estación tenía las pilas, la "planchada". Al lado de Chada (hacia Las Heras) había un potrero donde los carreros ponían las mulas, los carros, hacían las fogatas, comían, dormían. Al otro día descargaban la leña y el carbón en la estación.

Además de Chada estaba el boliche de Pedro Apez, el almacén de ramos generales de Constantino Hissa, la carbonería de los Pardo, los tres por la Avenida Lafinur, frente a la estación... (Naty)

La llegada de los circos

Otro de los grandes atractivos de la estación era la llegada de los circos. Hay una plataforma a la altura de la calle Las Heras, a los costados estaban las vías y ahí paraban los trenes y descargaban.

El espectáculo era ver a los animales, los leones, los tigres, los elefantes, los caballos, todo tipo de animales. A lo mejor había quince o veinte jaulas y después salían en caravana por la ciudad. El espectáculo ferroviario era cuando venían todas las jaulas del circo, con los arzones de carpa, todo. Y estaban a lo mejor un día o dos bajando cosas... (Naty)

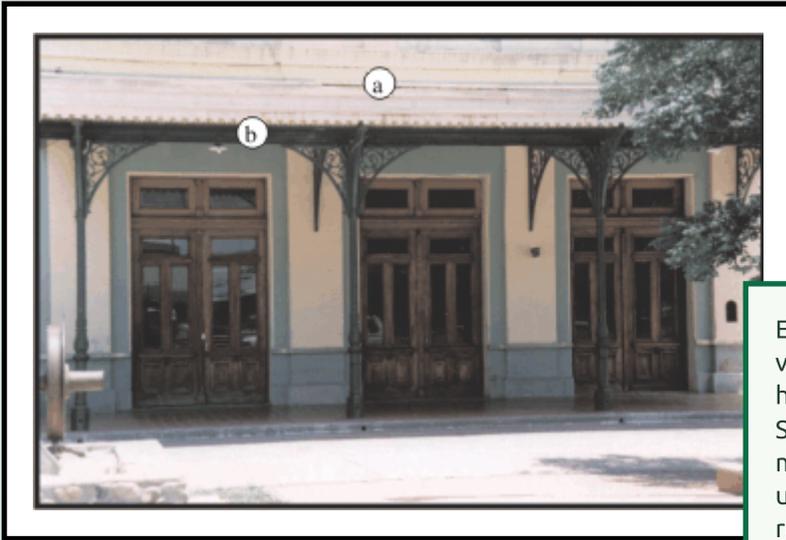
LA ARQUITECTURA DE LA ESTACION



Los británicos, a partir de la Revolución Industrial, utilizaron en todo el mundo la llamada "arquitectura utilitaria del hierro" en construcciones tales como estaciones ferroviarias, mercados, naves de fábricas, etc. Estas estructuras metálicas, y en algunos casos hasta los ladrillos, eran embarcados desde Gran Bretaña y conducidos a distintos puntos para ser armados.

El modelo de desarrollo dependiente que se implementó en nuestro país introdujo la corriente estilística de arquitectura del liberalismo, la "tradicional funcionalista", que adjudica el área de equipamiento e infraestructura a la vertiente inglesa. En estas obras lo esencial fue la transferencia de tecnología con la utilización del hierro que se adopta masivamente en la construcción como símbolo de progreso y modernidad.

Se enfatiza el ingreso mediante la incorporación de un alero (a), construido bajo un sistema mixto compuesto por una estructura metálica que combina un apoyo lateral en muro de mampostería de ladrillo y una columna de hierro, cuyo capitel (b) y ménsulas (c) se destacan con ondulantes diseños vegetales.



El hall de ingreso se extiende a lo largo del volumen central cubriendo el acceso principal hacia la sala de espera en planta baja.

Se compone de un alero (a), construido mediante una estructura metálica que sostiene una cubierta de chapa ondulada de zinc, rematada con una cenefa (b) de hierro fundido.



En el coronamiento se advierte la influencia académica francesa, a partir de la utilización de mansardas con buhardilla y crestería ornamental que jerarquizan al edificio (a).

Están construidas en chapa de zinc acanalada, material representativo de la "tradición funcional inglesa". (Lenguaje francés/ sistema constructivo inglés).



Manifiesto lenguaje ecléctico por la integración de diversas expresiones estilísticas: neorrenacentista en la fachada (basamento -a-, pilastras -b-, enmarcación de aberturas, cornisas -c-, etc.); académico francés en la resolución de la cubierta (mansada y buhardilla -b-); de tradición funcionalista inglesa en el andén y marquesinas (alero), sumado todo a la incorporación de formas antiacadémicas relacionadas al "Art Nouveau" en la ornamentación de capiteles -e-.



Se destaca una veranda, o pasillo de columnas de hierro, que se prolonga a lo largo del edificio cubriendo el ingreso hacia los distintos servicios.

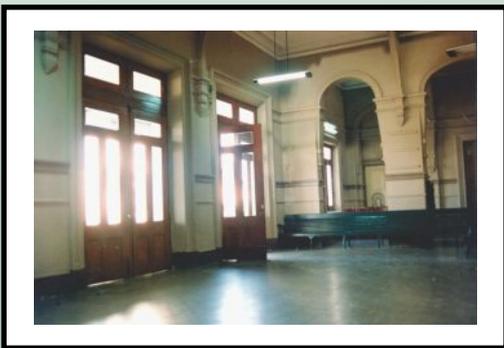
INGRESANDO Y CIRCULANDO DE MANERA SEPARADA

"... Oficina de **Gefemal** ubicada.

Disponerse en otra parte dejando libre el lado correspondiente del hall a fin de que puedan separarse **pasajeros** de 1° de los de 2° desde las ventanillas de la boletería. (...) Volver el expediente a la empresa para que modifique los planos".

Mayo 16 de 1908. Sagasta. Oficina Técnica.

(Ministerio de Obras Públicas. Expediente 08613/P/08. "Nuevo edificio. San Luis. G.O.A.". Nota al Director General de Ferrocarriles Nacionales).



Buena parte de nuestra memoria es espacial. Los diferentes lugares evocan el recuerdo de la vida social que fue vivida ahí. Su ausencia, pérdida o destrucción dificulta la reconstrucción de la memoria. Por eso, estudiar el pasado de un lugar a partir de su arquitectura, permite plantear muchos interrogantes que nos aproximan a una mirada particular de la Historia Local desde la Memoria Colectiva, a partir de la cual es posible construir conocimiento histórico. La arquitectura, con su materialidad, se presenta como un recurso invaluable para explorar, disfrutar, apreciar. Sin embargo, necesita de múltiples voces para desentrañar o "saber escuchar y leer" los testimonios que guarda, y los conflictos y tensiones que oculta su aparente neutralidad.

De este modo, el Patrimonio Cultural Arquitectónico de la Ciudad de San Luis es para nosotros una puerta de entrada al pasado y al presente: con sus luchas, sus desigualdades, sus esperanzas, sus modos de vida. Una puerta de entrada a la vida de otras generaciones, a la propia mirada de nosotros mismos, a las valoraciones que hacemos de lo nuestro, a múltiples procesos que nos atraviesan a sabiendas o no (sociales, culturales, económicos, políticos, históricos, estéticos, arquitectónicos, tecnológicos, entre otros).

Ahora bien, ni el pasado vivido, ni las resignificaciones que hacemos de ese pasado son únicas, ni homogéneas. La Memoria Colectiva no puede eludir las múltiples pertenencias que nos atraviesan: de clase social, de género, de etnia, de grupos, generacionales, regionales,... Los Estados, además, tienden a construir e imponer Memorias e Historias Oficiales. Es lícito entonces, hablar de memorias en plural: Memorias Colectivas.

Por otra parte, el concepto Patrimonio refiere a nuestros orígenes, a la herencia, al legado que recibimos de nuestros padres. En nuestra investigación sostenemos que el Patrimonio Cultural no es un ente dado, absoluto que atraviesa inmutable los tiempos y los espacios. El Patrimonio Cultural es un proceso histórico de asignación de valor a manifestaciones materiales o intangibles de la producción cultural de pueblos, clases sociales, etnias, grupos. Estructurado por y estructurante de la memoria colectiva de diversos sujetos sociales.

En nuestra investigación acordamos un punto de partida para entrar al pasado local: 1880 aproximadamente. De esa época data la composición arquitectónica de los edificios más antiguos que se conservan en la ciudad de San Luis. Continuamos nuestro estudio, en algunos casos, hasta la década del '70, abarcando dos modelos de Estado que han atravesado nuestra historia nacional: El Estado Liberal-Conservador y el Estado Benefactor. De esta manera re-organizamos y construimos un conjunto de categorías que permitieran incluir aquellos bienes arquitectónicos relevantes para dar cuenta de las diferentes memorias de la Ciudad.