

## **“SINTESIS HISTÓRICA DEL FERROCARRIL EN SALADILLO”**

Hace muchísimos años esta zona era el lugar de caza de los Pueblos Originarios. Ellos conocían cada rincón de estas tierras y sabían por donde transitarla. Con el tiempo fueron dejando marcados caminos naturales, conocidos como rastrilladas.

Cuando hacia 1820, los primeros gauchos cruzaron el Salado, para construir aquí sus ranchos, lo hicieron siguiendo las viejas rastrilladas. Aquí establecieron sus familias, aquí criaron su hacienda, que era conducida a los mercados por los celebres arrieros, siguiendo el camino de las rastrilladas.

Para 1839, ya eran tantas las familias afincadas, que el Gobernador Rosas decidió crear el Partido de Saladillo.

Este crecimiento obligó a crear sistemas de comunicación con Buenos Aires, para el transporte de mercaderías, pasajeros y correspondencia. Siguiendo las antiguas rastrilladas, el viaje duraba varios días, por lo que se establecieron postas, para el descanso y el recambio de caballos. Desde Buenos Aires llegaba la galera de don Félix García. El recorrido era: Buenos Aires, Merlo, Lobos, Río Salado, El Alto, en el actual Roque Pérez, Posta de Nonis, hoy Del Carril, Almacén de Sojo, hoy Cazón, Leonchos, zona del Cristo, 7 de Diciembre en La Barrancosa, El Camalión, hoy Micheo y Fortín Esperanza, hoy General Alvear.

También había galeras a Fortín Mulitas (25 de Mayo). Renovaba caballos en lo de Barrera, zona de Reinoso, La Corina y El Clavo, partido de 25 de Mayo.

El 30 de agosto de 1857 se inaugura el primer ferrocarril argentino, que partiendo de la Estación del Parque (hoy Teatro Colón) llegaba hasta Floresta. La primera locomotora fue La Porteña, comprada a los ingleses y que había prestado servicios en la India, durante la guerra de Crimea.

Mientras tanto, Saladillo seguía creciendo, por lo que se hace necesaria la fundación de un pueblo. El Ministro Mariano Acosta, concurre en persona a concretarla.

Pronto la empresa de capitales argentinos, Ferrocarril del Oeste, extendió sus rieles, y en 1866 llegaba hasta Chivilcoy. Este punto más cercano, será adonde transportaran las mercaderías los carreros de Saladillo.

En 1871, inaugura un ramal de Merlo a Lobos, siguiendo el viejo camino de las postas. La punta de rieles nos queda cada vez más cerca.

Por fin, en 1882 comienzan a tenderse los rieles desde Lobos a Saladillo. El 30 de agosto de 1884 llegan por primera vez las locomotoras Río de la Plata y General Lavalle. Saludan con sus silbatos al pueblo, que se había reunido en el sitio donde hoy está la estación. Las campanas de la iglesia se echan a vuelo y se canta el himno nacional.

La inauguración oficial se realiza el 21 de setiembre de 1884. El Gobernador Dardo Rocha viene a los festejos. Un fuerte temporal, que corta las vías, lo obliga a quedarse algunos días.

A partir de este hecho cambió radicalmente la vida del pueblo. La llegada de cada tren de pasajeros era el acontecimiento del día. La estación era el lugar de la alegría de los reencuentros y las tristezas de las despedidas. Saladillo fue punta de rieles durante varios años, y eso le dio gran impulso económico.

El ferrocarril fue el medio que trajo a nuestros abuelos inmigrantes desde el Puerto de Buenos Aires hasta nuestro pueblo.

Con esta línea cobraron vida los pueblos de las estaciones intermedias: Roque Pérez, que por entonces pertenecía al partido de Saladillo, Del Carril y Cazón.

En 1890, el Ferrocarril Oeste, que pertenecía a la Provincia de Buenos Aires, fue vendido a los ingleses.

Dos años después la empresa Ferrocarril Oeste vende el ramal Merlo a Saladillo, a la empresa Ferrocarril del Sud, también de capitales ingleses. El Ferrocarril del Sud prestaba servicios desde el mercado de Constitución hasta Bahía Blanca.

En 1897 se inaugura el ramal de Saladillo a General Alvear. Saladillo deja de ser punta de rieles y cobran vida las nuevas estaciones: La Barrancosa, Micheo y por supuesto General Alvear, por el momento punta de rieles.

Recién en 1898 el ferrocarril llega a 25 de Mayo. Este ramal partía desde Empalme Lobos, de dónde partían cinco ramales diferentes, entre ellos el de Saladillo.

En 1895 la Argentina estuvo a punto de una guerra con Chile. Por razones estratégicas militares, se extiende el ramal de Bahía Blanca a Neuquén.

En 1911 el Ferrocarril del Sud amplía su ramal desde General Alvear hasta Olavarría, uniéndonos con la red troncal a Bahía Blanca y Neuquén.

Ese mismo año se construyó el ramal a San Enrique. Partía de una garita construida frente a la Laguna de Leonchos y pasaba por las siguientes estaciones: San Benito, construidos años después, y Esther, en el Partido de Saladillo. Y en el Partido de 25 de Mayo: Pueblitos, Mamaguita y San Enrique.

El 17 de marzo de 1912 es otra fecha importante en nuestra historia ferroviaria. Se inaugura el Ferrocarril Provincial, que unía la ciudad de La Plata con Mirapampa en Meridiano V, límite con La Pampa. La inauguración se hace en Saladillo Norte, porque se debía respetar una distancia mínima con la empresa del Ferrocarril del Sud. Asiste el Gobernador de la Provincia de Buenos Aires, General José Inocencio Arias, acompañado de su Ministro de Obras Públicas, el saladillense José Tomás Sojo, quien fue uno de los principales impulsores de la obra.

Este ferrocarril también dio vida a numerosos pueblos del interior: Polvaredas, cuyo club llevará el nombre de Pampero, haciendo referencia al tren de La Pampa, Alvarez de Toledo, Sojo, adonde además de la estación y la famosa curva que enfilaba hacia Saladillo, funcionaban talleres ferroviarios y Emiliano Reynoso.

En Saladillo no había estación, como se dijo, pero se construyó un apeadero para que baje la gente. Esto dio nombre y origen a uno de los barrios más tradicionales del pueblo.

El Ferrocarril Provincial era de trocha angosta, de allí que se lo conociera como La Trochita y en Saladillo, pasaba sobre elevado por un terraplén, con pintorescos puentes al cruzar las principales calles y las vías del Ferrocarril del Sud.

Años después se construyó la Estación Ortíz de Rosas en el Apeadero, sólo para pasajeros.

Desde Beguerie, partido de Roque Pérez, se construyó un ramal del Ferrocarril Provincial, con destino a Olavarría, que en nuestro partido tenía por estación a Blacquier.

La actividad ferroviaria era incesante: Se transportaban pasajeros, correspondencias, periódicos, encomiendas, caballos, cerdos, ovejas, vacas, lino, maíz, trigo, avena, etc.

No faltaron los accidentes, como el de 1916, por un cambio de vías mal hecho, ni los conflictos, como la huelga de 1917, que nos mantuvo incomunicados por casi un mes.

En 1919 Juan Claudio Demaría ocupa la Dirección Nacional de Ferrocarriles, designado por el presidente Yrigoyen.

Durante la década del 30 los ferrocarriles sufren las consecuencias de las guerras. Sólo son sostenidos por el esfuerzo y pericia de sus trabajadores.

En 1948 el gobierno peronista nacionaliza los ferrocarriles. El Ferrocarril del Sud pasa a denominarse General Roca y el Provincial se integra a la red del Ferrocarril General Belgrano.

En 1950 comienza a transitar por Saladillo, el Zapalero, que presta servicios desde Zapala hasta Constitución. Transporta frutas del Valle del Río Negro.

En 1956, otro hijo de Saladillo, Julio Falasco, quien se había iniciado como mensajero en la Estación Saladillo, es nombrado Director de los Ferrocarriles Argentinos.

En 1961 es clausurado el ferrocarril provincial. Muchos pueblos mueren con él. En Saladillo se forma una comisión en su defensa, pero los reclamos son inútiles.

En 1968 se suprime el servicio a San Enrique.

En 1971 comienza a desmantelarse el Ferrocarril Provincial.

En 1977 el Gobierno Militar suprime el servicio de pasajeros.

Con el retorno a la Democracia se restituye el servicio, pero pronto con la privatización impuesta por el Gobierno de Carlos Menem, se da el tiro de gracia al sistema ferroviario. Cientos de ramales son cerrados en todo el país. Entre ellos Saladillo.

Un pequeño tren semanal, prolonga aún hoy la agonía.

Viejos vagones sirven de albergue a iniciativas sociales como la Casita de la Vía.

La centenaria estación es sede de oficinas relacionadas con la producción agropecuaria.

Antiguos galpones de cereal son destinados a actividades culturales.

Viejas estaciones son destinadas a salas de atención comunitaria.

Otros galpones son destinados a la producción apícola.

Estaciones convertidas en jardines de infantes.

Otras son ocupadas por personas que al menos evitan su deterioro.

Otras están en ruinas.

Otras han desaparecido.

Pero otras mantienen la ilusión de la recuperación: "Mientras hay rieles hay esperanza".

Así quedó demostrado con la celebración de los 125 años de la llegada del primer tren

**Marcelo E Pereyra**

**Saladillo, 21/08/2010**

*Grupo de Investigación Histórica del*

*Museo de Saladillo*