



CP

Sobre un camino de hierro

Historia y relatos ferroviarios

Andrea Chame (coordinadora)

Ariel López, Julieta Pestarino, Daniela Zampieri, Henry Arias Patiño, Patricia Mendez, Monica Incorvaia

Prólogo de Teresita M.C. Gómez



FILO:UBA
Facultad de Filosofía y Letras

Sobre un camino de hierro

FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS DE LA UNIVERSIDAD DE BUENOS AIRES

Decana

Graciela Morgade

Vicedecano

Américo Cristófalo

Secretario General

Jorge Gugliotta

Secretaria Académica

Sofía Thisted

**Secretaria de Hacienda
y Administración**

Marcela Lamelza

**Secretaria de Extensión
Universitaria y Bienestar
Estudiantil**

Ivanna Petz

Secretaria de Investigación

Cecilia Pérez de Micou

Secretario de Posgrado

Alberto Damiani

Subsecretaria de Bibliotecas

María Rosa Mostaccio

**Subsecretario de Transferencia
y Desarrollo**

Alejandro Valitutti

**Subsecretaria de Relaciones
Institucionales e Internacionales**

Silvana Campanini

**Subsecretario
de Publicaciones**

Matías Cordo

Consejo Editor

Virginia Manzano, Flora Hilert; Carlos Topuzian, María Marta García Negroni | Fernando Rodríguez, Gustavo Daujotas; Hernán Inverso, Raúl Illescas | Matías Verdecchia, Jimena Pautasso; Grisél Azcuy, Silvia Gattafoni | Rosa Gómez, Rosa Graciela Palmas | Sergio Castelo, Ayelén Suárez

Sobre un camino de hierro

Historia y relatos ferroviarios

Andrea Chame (coordinadora)
Ariel López, Julieta Pestarino, Daniela Zampieri,
Henry Arias Patiño, Patricia Mendez, Monica Incorvaia

Prólogo de Teresita M.C. Gómez



Editorial de la Facultad de Filosofía y Letras
Universidad de Buenos Aires

Editorial de la Facultad de Filosofía y Letras
Colección Puentes

Imagen de tapa: ferrocarriles en estación Sola, barrio de Barracas, Ciudad de Buenos Aires (© Andrea Chame).

La edición de esta obra contó con la colaboración de Noelia Fernández en el marco de la Pasantía en Instituciones Públicas y ONG de la Carrera de Edición (FFyL, UBA).

ISBN 978-987-3617-80-5

© Facultad de Filosofía y Letras (UBA) 2020

Subsecretaría de Publicaciones

Puan 480 - Ciudad Autónoma de Buenos Aires - República Argentina

Tel.: 4432-0606 int. 167 - info.publicaciones@filo.uba.ar

www.filo.uba.ar

Sobre un camino de hierro : historia y relatos ferroviarios. /

Andrea Chame ... [et.al.] ; con prólogo de Teresita M.C. Gómez. - 1a ed. - Ciudad Autónoma de Buenos Aires : Editorial de la Facultad de Filosofía y Letras Universidad de Buenos Aires, 2020.

196 p. ; 20x14 cm. - (Puentes)

ISBN 978-987-3617-80-5

1. Historia Oral. 2. Ferrocarriles.. I. Chame, Andrea II. M.C. Gómez, Teresita, prolog.

CDD 385.098 2

Índice

Prólogo

Teresita M.C. Gómez

El barrio de Barracas

El patrimonio cultural en Barracas

Andrea Chame

Barracas, paraje porteño con historia

Patricia Méndez

Desde los confines

Mónica Incorvaia

Patrimonio fotográfico de nuestra historia

Vaciar o llenar la realidad

Andrea Chame

Ayer y hoy

Ariel López

9	Museo Nacional Ferroviario Raúl Scalabrini Ortiz <i>Henry Arias Patiño Ariel López</i>	57
17	Archivo General de la Nación Argentina <i>Henry Arias Patiño Ariel López</i>	73
19	Atentado en el ferrocarril de la línea Roca <i>Henry Arias Patiño Ariel López</i>	91
27		
	Colonia Sola de la Compañía Ferroviaria del Sud	99
39	La Colonia Sola, el barrio ferroviario de Barracas <i>Andrea Chame</i>	109
45	Entrevista a Federico Victorino Sivilat <i>Daniela Zampieri Andrea Chame</i>	125
47	Entrevista a Fabián Molina <i>Daniela Zampieri Andrea Chame</i>	143
53	Entrevista a Luis Gullon y a Walter Vidal <i>Andrea Chame</i>	151

La estación Buenos Aires

Estación Buenos Aires del tren Belgrano Sur

Daniela Zampieri

El Centro Cultural Ferroviario «El Perro»

Ariel López

161

163

171

Ferroclub Argentino (Villa Lynch)*Ariel López | Andrea Chame***Los autores**

181

193

Prólogo

Teresita M.C. Gómez*

Este libro, *Sobre un camino de hierro. Historias y relatos ferroviarios*, da cuenta de un interesante cruce entre la utilización de la fotografía como medio de construcción del relato, una significativa recuperación de la literatura del siglo XIX, la utilización de la historia oral y la presencia del ferrocarril como telón de fondo que brinda el hilo conductor de la narración. En este contexto vemos la transformación del porteño barrio de Barracas que nos muestra su esplendor originario

acompañando el crecimiento de la Ciudad de Buenos Aires, así como sus sucesivas transformaciones. Durante buena parte del siglo XIX diversos proyectos urbanísticos (puerto, líneas férreas) tuvieron a Barracas como nave insigne. Las imágenes que vamos recorriendo no dejan de generarnos una sensación de infinitud: desde las primeras vistas de una mansión rodeada de campos vírgenes y de quintas, siguiendo por la presencia del culto católico, punto de socialización semanal

* Profesora Regular Historia Económica y Social General. Investigadora CESPA (Centro de Estudios de la Situación y Perspectivas de la Argentina), Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de Buenos Aires.

de los vecinos, a las más recientes que muestran el puente ferroviario símbolo del progreso corporizado en la presencia del Ferrocarril del Sud recorriendo el barrio, y su contracara, como un intento de resguardar en la memoria, aquellas que nos muestran señoriales construcciones que desaparecieron por acción de la piqueta. Es como dice la autora en un artículo: “La imagen fotográfica se vuelve, [...] un cruce de temporalidades”.

Y en el Ferrocarril del Sud, sus trabajadores ocupan un lugar significativo en este libro: su lugar de descanso y sociabilidad es referido en distintos artículos que vamos recorriendo, por lo que es momento en que nos detengamos a considerar lo que fue su hábitat.

Colonia Sola es un conjunto habitacional realizado, proyectado y construido a finales del siglo XIX destinado a albergar a empleados del Ferrocarril del Sud. Como lo indica la autora de este trabajo, se comenzó su construcción hacia 1890, en un predio

vecino a las vías del ferrocarril, como era habitual en ese tipo de emprendimientos. Barrios de trabajadores y barrios de personal jerárquico. Aquí estamos en un conglomerado habitacional de empleados del ferrocarril. Y este hecho que puede parecer anecdótico, nos está brindando testimonio de una modalidad de organización de emprendimientos productivos que dominó en el siglo XIX y principios del XX y de la que hoy solo tenemos referencia a través de escritos, colecciones fotográficas, películas de época, muy alejado de lo que son las fábricas o empresas de la actualidad donde imperan ámbitos en los que la tecnología reina y donde la figura del trabajador se va tornando cada vez más un elemento secundario.

En este texto, el lector se irá adentrando en la cotidianeidad del barrio, la labor en el ferrocarril, los lazos de amistad que se van estableciendo así como las relaciones al interior de la familia. Todo ello enmarcado en diferentes momentos

políticos que fueron parte de las vivencias de los testimonios que nos ilustran: desde 1951 año en que ingresa al ferrocarril uno de los testimoniantes, que trasluce el momento en que en el sector se estaba incorporando mano de obra, (y no podemos menos que recordar que por entonces hacía solo tres años que los ferrocarriles habían pasado al ámbito estatal), a la acción de esos trabajadores en épocas de dictaduras militares o de vigencia del represivo Plan CONINTES.

Desde la primera página uno siente que ingresa en un mundo a descubrir. En particular, luego de leer el título “La Colonia Sola, el barrio ferroviario de Barracas”, y encontrarnos con un conglomerado habitacional en el barrio porteño de Barracas.

Y aquí nuevamente la propuesta es la de introducirnos en el tema a partir de una serie de fotos cuidadosamente elegidas. ¿Qué nos muestra la primera foto? ¿Y la segunda? Son, a no dudar,

imágenes que nos invitan a pasar. La puerta y la ventana abiertas están incitando al lector a introducirse en ese mundo que página a página se ira desplegando ante nuestros ojos.

Es muy común que las imágenes se coloquen en el medio de los textos, o al final. En este capítulo se eligió colocarlas al inicio y tal elección constituye un gran acierto. No son fotos que uno pueda soslayar, ni quiera. Cada una de las imágenes despiertan interrogantes y si bien el trabajador ferroviario aparece recién en la quinta página, sentimos su presencia desde la primera foto que pasó ante nuestros ojos. Porque estas fotografías no son mecánicas ni estáticas, más allá que la foto tenga el poder de detener un instante. Inevitablemente nuestra memoria histórica va poblando cada una de las páginas con nuestros previos conocimientos de la historia ferroviaria.

Es tal vez por todo ello que las imágenes que se nos presentan, depósitos, vagones de carga, la

pequeña casa del señalero, la perspectiva de infinitud que siempre ofrece el tendido de las vías, no deja de generarnos sentimientos encontrados. Por una parte, sentimos que tenemos delante nuestro la posibilidad de desplazarnos hacia algún lugar, sin importar dónde, dejándonos llevar por la energía que emana de esos rieles tantas veces transitados, y por otra, una sensación de descuido y abandono, y por qué no, cierta nostalgia. Pero al mismo tiempo son esas mismas fotos las que vuelven a sacudirnos, nos hacen reaccionar al poner frente a nosotros el testimonio de los avances tecnológicos y esa idea de progreso y generación de crecimiento económico tan unida al ferrocarril. Seguramente en los habitantes de Colonia Sola que tantas veces recorrieron esos espacios, estos sentimientos encontrados se manifiestan.

A través de los relatos de los actuales habitantes de la Colonia, es posible tomar contacto con

diferentes aspectos de lo que podríamos llamar la “cultura ferroviaria” que persiste pese al desmantelamiento que sufrió el sistema ferroviario en los años noventa. Dos de los entrevistados son antiguos empleados del ferrocarril Sud/Roca, y otro tiene en su haber el ser hijo de ferroviario. A través de sus relatos vamos tomando contacto con la cotidianidad del trabajador del riel, el lugar de su familia, los lazos que se establecen entre los compañeros de trabajo, los distintos ámbitos por los que van transitando a lo largo de los años en la actividad.

Un poco de historia

Recordemos que los primeros ferrocarriles argentinos tenían como objetivo en el siglo XIX integrar todo el país, promover la unidad nacional y la explotación de las riquezas potenciales en ese

inmenso territorio poco poblado y prácticamente sin explotar.

Al igual que en otros países de América Latina, se veía este innovador medio de transporte como un signo de progreso, a la vez que se lo avizoraba como el instrumento para salvar las enormes distancias que separaban las dispersas ciudades, transportar los alimentos que requerían sus pobladores y comenzar a ejercer una suerte de control sobre territorios no del todo conocidos.

Como muchos de los emprendimientos comerciales realizados en el siglo XIX, la empresa del ferrocarril en Argentina comenzó como una asociación de capitales locales donde el Estado promovía su construcción, si bien no se involucraba directamente en ella.

Esta iniciativa recibió el pronto apoyo de los porteños quienes se mostraron rápidamente dispuestos a incorporar este medio de transporte. Buenos Aires era una gran ciudad cercana a los

100.000 habitantes hacia mediados del siglo XIX y su población crecía día a día, por lo que existía un interés manifiesto, tanto en el ámbito político como en el comercial, de incorporar todas las transformaciones que fueran produciéndose en otros países.

Una población que crecía de la mano de una economía que se complejizaba año tras año, llevó a la expansión de la urbe: muelle de pasajeros sobre el río, alumbrado público a gas, primer edificio del Teatro Colón, primer gran edificio de la Bolsa de Comercio (1862). Sin embargo, su sistema de transporte estaba muy atrasado. De allí la idea de construir los primeros ferrocarriles.

Pensaban la construcción de los mismos con una *rentabilidad* lograda a partir del *transporte de cargas*, constituyendo el *transporte de pasajeros* un residuo marginal.

Sin embargo, durante los tres primeros años, el 80% de los ingresos se originó en el transporte de

pasajeros. De allí también que las mayores inversiones se realizaron en parajes alrededor de las estaciones o a lo largo de la línea, para satisfacer esa demanda.

La demanda de pasajes se va a ver acrecentada por dos epidemias, la de cólera (1867) y la de fiebre amarilla (1871). A raíz de la epidemia de fiebre amarilla, se construye un nuevo ramal suburbano para unir la línea principal del ya construido Ferrocarril del Oeste, con el nuevo cementerio de la Chacarita, hacia el Noroeste de la Plaza Once, en las afueras de la zona habitada. Este “tren de los muertos” como se lo llamaba, que se extiende por tres kilómetros y es construido en tres semanas, queda en desuso luego de la epidemia.

Otro ramal urbano se construyó hacia el sur, con el propósito de llegar al Riachuelo, donde operaba el puerto de la ciudad. Esta obra quedó atascada a siete kilómetros de su punto de partida. En lugar de conectarse con el puerto, se limitó a llevar

la basura que se generaba en el centro de Buenos Aires hasta los pantanos cercanos al Riachuelo.

Se construye un tercer ramal desde el Once hasta Retiro, empalmando con el ferrocarril que va al Tigre con el fin de llevar carga, aunque se lo utilizó fundamentalmente para el transporte de pasajeros.

Mientras comenzaba la aventura de ocupar la pampa con los rieles, la ciudad ya vivía en la era del ferrocarril.

En 1865 se comienza la construcción de otra línea que llega a Ensenada en 1872. Las dos líneas permanecieron como servicio urbano o suburbano, ya que las instalaciones de sus terminales no eran aptas para la carga y descarga, de modo que cuando se decidió la construcción de Puerto Madero, allí se concentró el movimiento portuario.

El Ferrocarril Sud, como se lo denominó por entonces (compañía responsable de la construcción

de Colonia Sola), comienza a construirse en 1863 con capitales ingleses. Esta inversión en ferrocarriles argentinos buscaba ampliar la hegemonía de sus propias empresas comerciales, como señala Winthrop Wright (1974): “Con ferrocarriles podrían controlar los mercados provinciales. Sus casas comerciales proveerían a los establecimientos del interior, de bienes importados y servirían como bolsas de compensación para los embarques de lanas, cueros y productos agrícolas de las estancias del interior”.

Saliendo de Plaza Constitución, dos kilómetros al sureste de la Plaza de Mayo, se dirigía casi en línea recta a Chascomús. Inaugura sus servicios en 1865, poco antes de que el Ferrocarril del Oeste llegara a Chivilcoy.

La oferta de estas dos líneas dio un nuevo incentivo a la producción agrícola. Una década después de que fueran concluidos estos tramos ferroviarios, Argentina dejó de importar trigo y se

convirtió en uno de los más dinámicos exportadores de ese cereal. A partir de entonces, la carga en el sistema ferroviario, fue uno de los servicios más rentables del ferrocarril.

Hacia 1870, tres estaciones (Once, Retiro y Constitución) dibujaban el mapa de ferrocarriles urbanos, base angular del sistema ferroviario argentino siendo los núcleos de llegada y partida de pasajeros, más que de cargas.

Las otras dos estaciones creadas en la primera etapa (Parque y Central) desaparecieron debido a sus efectos negativos sobre la vida urbana, de acuerdo a la visión de sus contemporáneos, además de la competencia que les hizo el tranvía en su etapa de auge.

De la confluencia de ambas causas, el antiguo centro histórico de la ciudad quedó prácticamente despojado de rieles férreos, en clara diferencia con el resto del entramado urbano. Aun hoy, poco más de siglo y medio después, la mayor parte de

la ciudad está surcada por vías y el tránsito rutero se encuentra bloqueado por numerosos pasos a nivel.

La orientación de los ferrocarriles define claramente la prioridad dada en su instalación a la ciudad y sus alrededores, antes de saltar, de manera definitiva, hacia el interior del país. Si bien luego se extendió hacia la pampa contribuyendo decididamente a su riqueza, definió el desarrollo de la Ciudad de Buenos Aires como una de las grandes capitales del mundo, y como base de las inversiones ferroviarias, llegó a ser esa enorme megalópolis que concentra buena parte de la población y del ingreso del país.

Dentro de este paisaje se empiezan a generar distintos tipos de conformaciones sociales que darán nacimiento a lo que sería “el espíritu ferroviario”... Ya no nos queda más que aceptar la

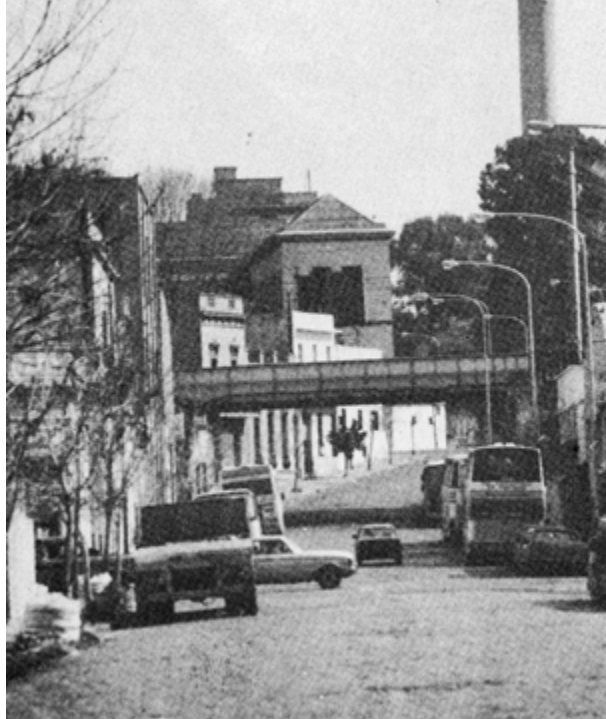
invitación de la autora e introducirnos en Colonia Sola, transitar sus espacios, retrotraernos tal vez a fines del siglo XIX y dejarnos transitar por todo el siglo XX, conscientes de que estamos acompañando a quienes poblaron esos ámbitos. Acompañar los testimonios es casi como fundirnos en sus paredes y ser parte de cientos de conversaciones, alegrías e inquietudes de los moradores de estas viviendas y por qué no, parte de la historia del ferrocarril, encarnada en quienes le daban vida: sus trabajadores.

En reconocimiento a quienes fueron parte sustancial del Ferrocarril del Sud, Colonia Sola merece ser puesta en valor como modo de contribuir a mantener viva la memoria histórica de un transporte que fue nervio y motor del barrio de Barracas.

Ciudad de Buenos Aires. Octubre 2020.



El barrio de Barracas



Barracas, 1872-1970 (CEDODAL, Inventario de Patrimonio Urbano).

Iglesia de Santa Lucía, sobre Av. Montes de Oca
(CEDODAL, álbum *Vues de la République Argentine*).



El patrimonio cultural en Barracas

El caso del Ferrocarril

Andrea Chame

Desde su nacimiento, la fotografía forma parte de la vida cotidiana, se encuentra tan incorporada que, a fuerza de verla, nadie la advierte. Actualmente, la fotografía desempeña un papel de gran importancia, es utilizada de diferentes maneras y en distintos ámbitos: es punto de arranque de *mass media* tales como el cine, la televisión y el video. Se desarrolla diariamente en miles de periódicos y revistas.

A través de la documentación fotográfica, abordamos un método de análisis social que nos permite la representación de la realidad a la que

nos enfrentamos y queremos descubrir. Y esto se logra examinando sus puntos débiles, refiriendo acontecimientos, mostrando sus aspectos dramáticos y apuntando a una comprensión amplia para dejar imágenes vivas en nuestras mentes. La importancia de la fotografía para la representación social no solo reside en el hecho de que es una creación, sino más precisamente en que es uno de los medios más eficaces para moldear nuestras ideas e influir en nuestro comportamiento.

El objetivo es un instrumento que registra, pero no es en absoluto ingenuo. Es manifestación

de ideas y pensamientos, es la viva voz del investigador que deja en sus fotos imágenes para recordar, meditar, sentir. Creemos en la fotografía como una forma de mirar la realidad, como una manera de acercarnos a aquello que queremos investigar. Es, sin duda, un instrumento que nos permite pensar sobre nosotros mismos y sobre el afuera que nos rodea. Las imágenes hablan, hacen reflexionar, sugieren un sentido. Como dice Roland Barthes: «En el fondo la fotografía es subversiva y no cuando asusta trastorna o incluso estigmatiza, sino cuando es pensativa» (1990: 81).

Existen tantas maneras de fotografiar como de ver, tantas realidades como personas observan las apariencias. Es la propia representación la que se pone en juego a través de la imagen fotográfica. Aquello que la fotografía parece poder captar a través del objetivo, a veces, es lo invisible a los ojos. O como propone John Berger, es el ojo el que crea imágenes al mirar (2010). La visión

fotográfica es un acto de decisión voluntaria: elegimos ver, miramos y somos mirados. La visión que producen las imágenes fotográficas es, en realidad, nuestro propio modo de ver. Las fotos nos muestran hechos, situaciones, pero también vemos en ellas al fotógrafo que las realizó. Ver es previo a la acción de fotografiar. Ver es prever. Las fotografías producen una textualidad, y se puede a través de ellas articular preguntas y respuestas. Y la imagen promueve un relato mientras intenta responder estos interrogantes, que a la vez fueron el motor de búsqueda para su realización. Como dice Susan Sontag: «Una fotografía no es meramente el resultado del encuentro entre un acontecimiento y un fotógrafo, fotografiar es un acontecimiento en sí mismo» (1996: 21).

Las fotos son textos que se dejan leer, en ellas aparecen quien mira y quienes son mirados. Este cruce, este ida y vuelta es el que genera un testimonio. En consecuencia, la imagen atestigua y

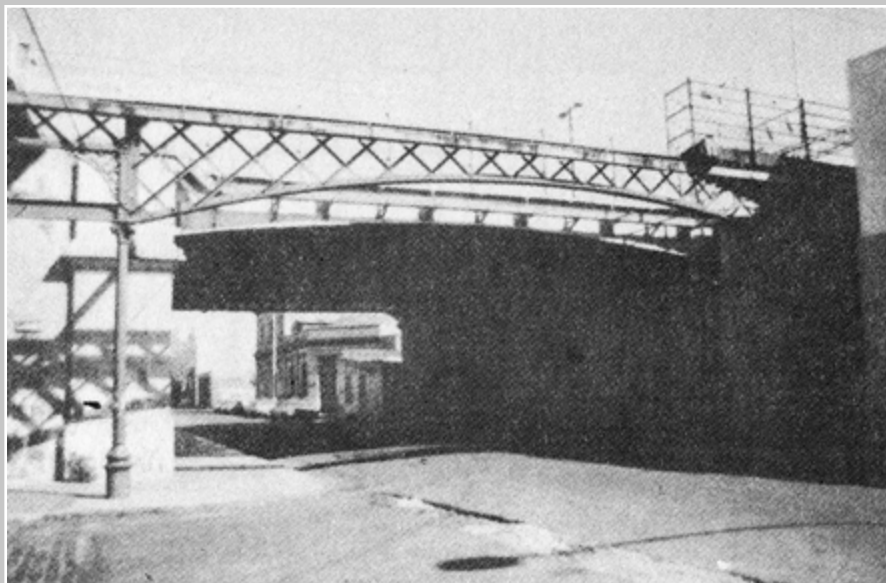
se vuelve mediadora entre el espectador y la realidad. Las imágenes en forma de fotografías recrean la mirada de alguien sobre alguien y para alguien. Es por ello que las fotografías construyen una textualidad, discursos particulares llenos de significados.

Toda teoría de la imagen presupone una teoría del significado que estudie los sistemas culturales y sus formas de representación. Así como la lengua es un sistema de signos y el valor del signo está en su significado en un texto, la imagen se manifiesta como un discurso textual en el contexto de la comunicación. El texto constituye un discurso coherente a través del cual se lleva a cabo la comunicación por medio de reglas de producción y de interpretación. Las novelas, las informaciones periodísticas, las pinturas y las fotografías, pueden ser consideradas textos, como un conjunto de procedimientos que determinan un continuo discursivo. Y una fotografía puede

ser estudiada como un texto visual, cuando el espectador se encuentra frente a ella, cuenta con su percepción, pero también con su comprensión. En todo acto de ver, queremos saber (entender) lo que estamos viendo, no hay lecturas infinitas. En la comunicación establecida están las reglas que guían la lectura del texto visual, las categorías autor-espectador-lenguaje se vuelven inseparables.

El documentalismo fotográfico aporta, a través del análisis y la mirada reflexiva sobre lo social, la dimensión de *significación* a la imagen. La fotografía documental puede definirse como una descripción del mundo real por un fotógrafo que desea comunicar algo de importancia o hacer un comentario, y que sea comprendido por el espectador.

Toda la fotografía histórica, antigua y de archivos puede ser considerada documental. También las fotografías privadas, biográficas, el álbum familiar... ya que son parte del patrimonio social



Barracas, 1872-1970 (CEDODAL,
Inventario de Patrimonio Urbano).

y sostienen la memoria individual. Un ensayo documental de autor es una historia visual que contiene un relato. Es un documento, y como tal ejerce un efecto de realismo cuando hace desaparecer la mediación del fotógrafo y hace aparecer, en su lugar, el acontecimiento. Es un instrumento de comunicación que permite explicitar los pensamientos y sentimientos sobre alguna cuestión y expresarlo en imágenes.

El primer objetivo es, por un lado, la formación metodológica para realizar una investigación fotográfica y, por el otro, el conocimiento del manejo del lenguaje técnico y expresivo de la fotografía. El segundo paso es delinear un guion fotográfico que consista en la elaboración sistematizada y visual de un diseño de investigación. Es una guía de trabajo con una modalidad flexible. Toda investigación fotográfica documental no es algo dado ni es totalmente previsible o guionable. Se irá construyendo durante el trabajo

de campo, entre fotógrafo y sujetos fotografiados y en la reflexión sobre los registros visuales que el fotógrafo elabora.

El siguiente paso es la salida al campo, allí se realizan las tomas fotográficas. Las fotografías son elocuentes y hablan por sí mismas. Estas investigaciones son historias visuales cuya narración no está librada al azar. Muy por el contrario, trabajamos constantemente y desde el comienzo en cómo darle coherencia narrativa, en cómo generar un relato en imágenes. ¿Por qué en imágenes? Porque la fotografía presenta varias ventajas al respecto: permite captar todo el proceso de encuentro entre fotógrafo y fotografiado, permite mostrar lo que es tan difícil de escribir, porque las fotografías tienen un alto poder descriptivo.

Al incluir la fotografía como documentación en este proyecto UBANEX de 2012, proponemos también la creación del Archivo de Imagen Fotográfica Documental, que visibilice en una

publicación el producto de su investigación. Pensar en un archivo es poner en relevancia la importancia de lo patrimonial como construcción social, es decir, no es algo dado, no existe naturalmente y tampoco es universal. El archivo es un conjunto de documentos, esos documentos pueden reunirse con un especial interés y valor que den lugar a una colección. Un archivo genera espacios de sentido, y en este punto abre un camino hacia la producción de significados.

Fotografiar es fijar la memoria, es retener los hechos visuales tanto en lo individual como en lo social. La memoria fotográfica produce el milagro de fijar el recuerdo, genera registros que perdurarán. Un archivo fotográfico sostiene la memoria.

La memoria personal, parcial e incompleta, solo retiene lo que es importante para sí. Con el tiempo se deteriora y todo ese caudal memorioso desaparece. Desde que existe la fotografía, esa memoria puede ser fijada, se pueden retener los hechos visuales. Las imágenes fotográficas se

vuelven un nexo entre el hombre y la realidad, nexo esencial como parte de la cultura. Lo visible, citando nuevamente a John Berger, no es más que el conjunto de imágenes que el ojo crea al mirar. La realidad se hace visible al ser percibida.

La imagen impacta en la visión porque pone a esta visión en primer término, nos hace ver antes que podamos pensar y analizar lo que vemos. Es un medio directo sobre nuestra sensibilidad antes que sobre nuestro intelecto. Es luego que establecemos relaciones entre lo que vemos y lo que sabemos, que a la vez se influyen mutuamente, y el círculo de la visión parece hacerse más amplio y complejo.

El Archivo se instrumentará a partir de tres ejes de trabajo ya presentes en esta publicación:

» **Generar un registro fotográfico documental** que dé cuenta de la identidad del barrio de Barracas. Se trabajará a partir de historias orales que permitan la recuperación de la memoria a

través de la observación, de historias de vida y de entrevistas fotográficas. Se buscarán evidencias materiales que den cuenta del valor histórico, arqueológico y arquitectónico que constituye el patrimonio del barrio, de lo que significó en su historia el ferrocarril y de la apropiación que los vecinos hacen en la actualidad de su espacio. Estos registros se realizarán en formato de ensayos, y cada uno de ellos se constituirá como un relato autoral documental. Podrán luego ser documentos de investigación que serán parte del patrimonio del Museo y podrán ser utilizadas para diferentes publicaciones.

» **Generar una colección de imágenes históricas** a partir de la incorporación al archivo de fotografías antiguas que den testimonio de la realidad de otras épocas. No podemos fotografiar el pasado, pero podemos recurrir a todas esas imágenes documentales que hoy son patrimonio

del Archivo General de la Nación, de diferentes museos y de colecciones particulares y privadas. Nos permitirán reconstruir el significado social del ferrocarril antes de su privatización, deterioro y abandono, y evidenciar también las transformaciones en el tiempo. Esta colección será parte del Museo, y de esta forma pasará a constituirse como parte de su patrimonio.

» **Generar una comparación entre imágenes del pasado y de la actualidad** con la realización de series fotográficas que muestren a través de dip-ticos la memoria histórica de una foto realizada en otra época y la misma imagen realizada hoy, en una búsqueda por comparar las transformaciones y apropiaciones diferentes del espacio. Estas imágenes en forma de dipticos, serán exhibidas en el Museo, formarán parte de su patrimonio y podrán circular en diferentes ámbitos.

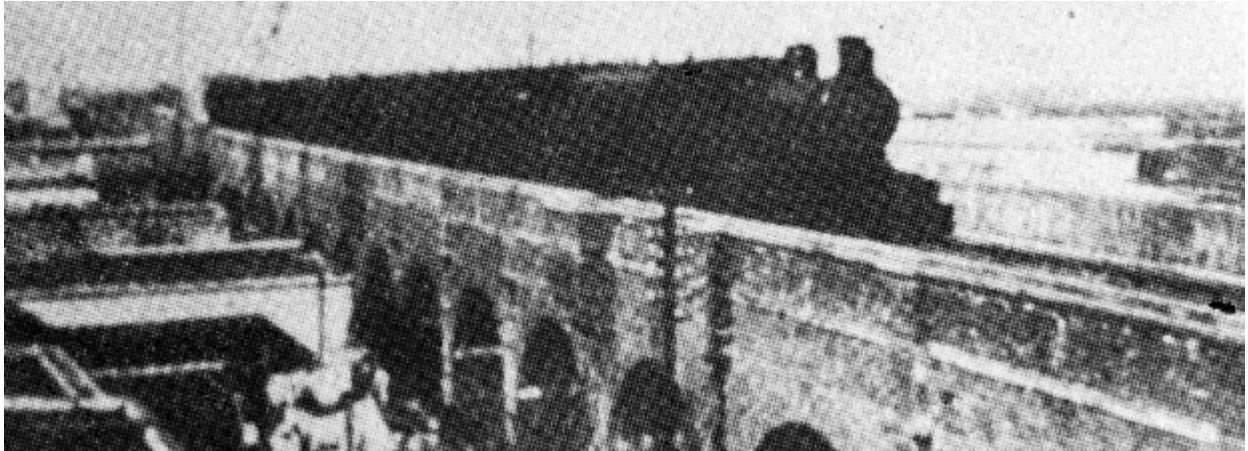
Bibliografía

Barthes, R. (1990). *La cámara lúcida*. Barcelona: Paidós.

Berger, J. (2010). *Modos de ver*. Barcelona: Gustavo Gili.

Sontag, S. (1996). *En la caverna platónica. Sobre la Fotografía*.
Barcelona: Edhasa.

Barracas, 1872-1970 (CEDODAL,
Inventario de Patrimonio Urbano).



Barracas, paraje porteño con historia

Patricia Méndez

Al sur de la Ciudad, el barrio de Barracas se acuna en la margen izquierda del Riachuelo, justo antes de su desembocadura, que lo distingue entre los cuarenta y ocho barrios desde su origen. Una múltiple y vasta literatura documental y épica da cuenta de ello nada más recorrer las páginas de «El matadero», de Esteban Echeverría, o en los párrafos de José Mármol en su *Amalia*, por citar algunos. Nos permiten una veloz introducción al contexto de este enclave porteño en la primera mitad del siglo XIX.

Barracas se distingue no solamente por su participación en la historia urbana cuando

grandes mansiones en las quintas señalaban los apellidos Alzaga, Guerrero, Montes de Oca, Horne, Cambaceres, Balcarce, Ocampo o Sáenz Valiente. Su gente se divertía en los corsos de la Calle Larga¹, en corridas de toros navideñas y acudía dominicalmente a profesar su fe a Santa Lucía. Barracas sobresale porque fue un punto crucial para el desarrollo mercantil del Buenos Aires de inicios del siglo XVIII gracias a las rudimentarias construcciones utilizadas para almacenar cuero, carnes saladas, y hay quienes

1 Denominada inicialmente «Camino Real del Sur», actual avenida Montes de Oca.

dicen que hasta guarecieron esclavos traídos de Guinea, que poblaban las riberas del Riachuelo. Fue tal la importancia económica y social alcanzada por este equipamiento espontáneo que, finalmente, con ese nombre fueron designados

los sectores a uno y otro lado del curso fluvial que lo enmarca: Barracas al Norte y Barracas al Sur, actual partido de Avellaneda.

La epidemia de fiebre amarilla que padeció Buenos Aires hacia 1860 provocó cambios en la conformación del lugar, lo que acentuó las potenciales cualidades económicas que ya sobresalían en el barrio. Aunque sus habitantes se mudaran a la zona norte de la Ciudad, el Río continuaba siendo el canal idóneo para las transacciones y producciones mercantiles de entonces, y por esta razón, el 27 de marzo de 1791, se inauguraba



La Calle Larga de Barracas, en un óleo de Juan Carlos Morel hacia 1858, muestra la actual avenida Montes de Oca desde la barranca sobre Caseros, hacia el sur. Fuente: *Monumenta Iconographica*.

el primer puente que unía ambas costas y facilitaba el tráfico en un territorio común. La conexión de ambas riberas, a la altura de las calles Montes de Oca, en Capital, y Ameghino, en Avellaneda, tenía su aprobación del Cabildo desde febrero de 1779, pero a solicitud de los vecinos recién pudo verse la obra terminada casi veinte años después.

El puente fue proyectado por el brigadier portugués José Custódio de Sá e Faria y contemplaba su factura en piedra, cal y ladrillos; sin embargo, la ejecución fue realizada por un vecino del lugar, Juan Gutiérrez Gálvez, a la sazón administrador de las canoas que cruzaban el Riachuelo. Gálvez prefirió para su construcción emplear maderas duras, lo que originó con este cambio de materiales numerosas críticas; sin embargo, esta factura impidió (a raíz de un incendio intencionado) que las tropas inglesas desembarcadas en Quilmes en 1806 ingresaran a la capital por esta vía.

Esta primera conexión con el territorio bonaerense debió reemplazarse en distintas ocasiones: en 1871, Prilidiano Pueyrredón fue el autor de uno de hierro dulce cuyo final fue la crecida desbocada del Riachuelo en 1884; luego, otro, de metal levadizo que funcionó por casi treinta años desde 1903 y, finalmente, el que se mantiene en pie, inaugurado el 19 de septiembre de 1931.

De esta manera Barracas acompañaba el crecimiento y la pujanza económica que sostenía la Ciudad de Buenos Aires hacia fines del siglo XIX y la configuraba como un distrito de conexión importante entre la capital y la provincia de Buenos Aires. Entre los documentos que refieren a esta zona, en el plano que hiciera el ingeniero A. Aymez en 1866, cuando la ciudad contaba con 150.000 almas y se alentaba la idea de instalar el puerto capitalino en las riberas del Riachuelo, se indican los proyectos de las líneas de trenes y tranvías, proyectos que demuestran la pujanza

que alcanzaba este sector de la capital repartido entre Barracas al Sur y Barracas al Norte a la vez que se observa el Ferrocarril del Sud, que partía de la estación Constitución (de menores dimensiones que la que conocemos hoy), la parroquia de Santa Lucía y la calle Sola —antes «Camino del Paso de Gálvez», luego «Salta» y «Vieytes»— bordeada por extensos terrenos destinados a quintas.

Claramente, esta necesidad de establecer un medio de transporte para pasajeros, cargas de ganado y de granos alentó hacia 1865 que un grupo de comerciantes ingleses promoviera la creación de un tendido ferroviario para reforzar con ello el trayecto del Camino Real del Sur. La construcción del Buenos Ayres Great Southern Railway se hizo entonces sobre la base de una propuesta que alcanzaría los ochenta kilómetros de tendido desde la estación Constitución y correría paralela a la calle Montes de Oca. En este emprendimiento participaron el irlandés Thomas Saint George

Armstrong² y el comerciante inglés George Wilkinson Drabble³, quien presidió el directorio de la compañía años después, además de dirigir la construcción del Sola Workmen's Dwellings.

2 Armstrong, Thomas Saint George. (1797, Garrycastle; 1875, Buenos Aires). Se destacó en cuestiones comerciales, bancarias y ferroviarias siendo además propietario de grandes extensiones de campo en las provincias de Santa Fe y Buenos Aires. Junto con su hermano arribó a la Argentina en 1817 para establecer la firma "Armstrong & Co." Muy vinculado al gobierno de Rosas, fue director del Banco Nacional, del Banco de la Provincia de Buenos Aires. Fundó la Compañía de Seguros. Se destacó como importante inversor y director en varias oportunidades de las empresas que administraron la construcción de las líneas ferroviarias Central Argentino, Ensenada y del Sur.

3 Drabble, George Wilkinson. (1823, Sheffield; 1899, Manchester). Llegó a Buenos Aires en 1849 para atender los negocios de su familia instalados en Chacabuco 20 y, luego, en la actual zona bancaria porteña. Dueño de latifundios en Uruguay y en la provincia de Buenos Aires, presidió en 1863 la Bolsa de Comercio de Buenos Aires. En 1870 inició la Compañía de Tranvías de la Ciudad de Buenos Aires siendo accionista del Ferrocarril Central Argentino y presidente de Ferrocarril Campana. También trabajó en la prolongación del ferrocarril de Bahía Blanca a Neuquén, presidiendo el directorio junto con Parish (cónsul británico en Argentina), Ashworth, Fair, Neild y Shennan.

Inicialmente, los talleres del Ferrocarril del Sud ocuparon lotes entre el Riachuelo y la calle Pavón, pero, hacia 1880, su expansión demandaba mayores espacios y nuevas construcciones. La empresa adquirió, entonces, un terreno cercano a la plaza Constitución e instaló allí una estación con seis galpones de carga y dos talleres para mantenimiento y recomposición de vagones y maquinarias; el conjunto recibió el nombre de «Estación Sola» por la ubicación donde quedó instalada. Resulta cuanto menos



Sector del plano de la Ciudad de Buenos Aires, del ingeniero Aymez en 1866, donde se indicaba el trazado del momento y los proyectados para las líneas de ferrocarriles y tramways (Taullard, 1940).

curioso, sin embargo, que la orfandad a la que refiere la denominación «Sola» se contrapusiese a la importancia de su trazado urbano: la calle con

tal nombre ya figuraba hacia 1814 en el plano de Buenos Aires que hiciera Cerviño, y que planteaba el trayecto de este camino que recorría desde Barracas hasta el puente de Gálvez. También lo hizo Alfredo Taullard, al repasar el plano de Adolfo Sourdeaux (1850) y expresaba que la calle «tiene bien merecido ese nombre, pues apenas acusaba una población no mayor a la docena de ranchitos» (Gesualdo, 1994). Esta situación se contrapuso casi inmediatamente a la fuerza que tomó el sector en el devenir del barrio a fines del siglo XIX. Así lo relatan los documentos y planos que se dedican a las distintas mejoras; como el de 1888 del arquitecto J. B. Durand, destinado a la instalación de hornos y ladrillos de máquina, propiedad de Gaspar Cúneo & Cía (Leg. 195, IHCBA⁴); el de la Oficina de Obras Públicas, que propone la nivelación de esta calle, trazado de alcantarillas y

canaletas (1889, Leg. 8) o la propuesta de ampliación de la red de tranvías de la Ciudad de Buenos Aires firmados por el presidente del Directorio de la Compañía de Tramways de la Ciudad de Buenos Aires, ingeniero Guillermo White (1889, Leg. 131, IHCBA).

Era tal el movimiento y la concurrencia de empleados y operarios en este sector de la Ciudad cuando cerraba la centuria, que en la Oficina de Vía y Obra del Ferrocarril del Sud, se gestó la idea de acompañar este crecimiento con la construcción de una colonia de viviendas. El fin era albergar a los operarios que allí trabajaban o dar cobijo a aquellos que llegaban desde el interior del país para realizar algún trámite en la ciudad; de esta manera, y dirigido por Drabble, en 1889, se trazó el proyecto de «Sola Workmen's Dwellings», lo que hoy conocemos como «Colonia Sola».

El conjunto se instaló en la manzana norte de la avenida Australia al 2725/35, donde hace esquina

4 IHCBA: Instituto Histórico de la Ciudad de Buenos Aires, archivo de planos.

La avenida Montes de Oca vista desde un paraje similar al óleo de Morel, cuando terminaba el siglo XIX (Puccia, 1964).



con Perdriel en dirección norte, avanzando hacia Aráoz de Lamadrid. El predio ocupa unos 8389 m² con un frente de 142 m y con 59 m de fondo. Un total de 71 departamentos que poseen entre 35 y 70 m² cada uno se desarrollan en dos plantas y altillo, organizándose simétricamente en cuatro bloques de dieciséis viviendas cada uno. El complejo contaba con cinco accesos peatonales, dos vehiculares, previendo que uno de ellos se comunicara con la vecina estación de cargas.

Su construcción obedeció a los criterios de la empresa propietaria y refleja claramente el espíritu británico de sus directores: faldones en las cubiertas de tejas, chimeneas, aleros, sistema pluvial en hierro fundido y a la vista, aldabas metálicas, falsos *pans de bois*, barandas de madera, galerías y jardines de acceso caracterizan el conjunto aproximándolo al entorno industrial donde se inserta. Pero también sobresale en los edificios la tradición constructiva característica

de los modelos empleados en los ferrocarriles y que resultan visibles en la economía de recursos y rapidez de ejecución a través de la modulación, los materiales metálicos, las series y los sistemas de montaje que se perciben en “Colonia Sola”.

La memoria descriptiva de su proyecto datada en agosto de 1889 ampliaba los datos del conjunto y refería:

Habrán 16 departamentos, siendo estos desde 2 hasta 4 piezas en cada edificio. Los departamentos de 2 piezas tendrán dormitorio y comedor con despensa armario. Los de 3 dormitorios, comedor, dormitorio y cocina con despensa armario y carbonera. Los de 4 piezas un dormitorio adicional, siendo en lo demás iguales a los de 3. Cada departamento tendrá su letrina propia, con ventiladores: están colocados en las esquinas de los edificios, llevando inodoros del último sistema inglés WC. Habrá una corriente de aire fresco

entre las letrinas y el edificio. Cada edificio tendrá dos conductores embuditos en la pared para arrojar las basuras que irán a un receptáculo que se colocará en el sótano. El piso bajo estará a 1,50 m sobre el nivel del terreno... (Aslan et ál., 1990).

En cuanto a las circulaciones, todas se hacían perimetralmente a través de las galerías. En los extremos se ubicaron los núcleos verticales —que también ocultaban los retretes comunes—, y llegaban a las viviendas del segundo piso, mientras que los accesos a los departamentos, en todos los casos, se realizaban a través de las cocinas. Desde su origen, las viviendas fueron habitadas por trabajadores del ferrocarril o sus familias y con el correr del tiempo, diversos factores fueron modificando mínimamente la estructura inicial de las viviendas. La falta de servicios sanitarios individuales se subsanó parcialmente con la instalación de baños en donde antes funcionaban las

carboneras; hacia 1920 debió enrejarse la fachada sobre la avenida Australia en tanto que su propiedad fue cambiando de acuerdo a la estructura empresarial que tomó la compañía de ferrocarriles⁵.

A fines del siglo XX, la Colonia Sola reconoció numerosas acciones que promocionaron su vigencia y alentaron su salvaguarda tanto constructiva como habitacional dadas sus particulares características. Así, el 3 de agosto de 2000, recibió de la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, la ley que promovía su programa de rehabilitación, contemplaba la normalización en su propiedad y la rehabilitación integral del conjunto. También, mediante la Ley 2447, del 20 de septiembre de 2007, la zona fue incluida en el Casco Histórico de la Ciudad y el Código de Planificación Urbana en vigencia

⁵ Trenes Nacionales, luego ENABIEF. Actual Mutual Colonia Sola (Boleto de Compra-venta 21 de abril de 1999).

reconoce a Colonia Sola como la APH 009 (Área de Protección Histórica), lo que le concede protección estructural, es decir, resguardo a los valores tipológicos, ambientales y simbólicos que posee.

Colonia Sola hoy forma parte del tejido histórico, patrimonial y urbano del barrio de Barracas, que

debe continuar defendiéndose. En este sentido, son destacables las actuaciones surgidas desde el interés de los vecinos del barrio, quienes, en 2007, formaron el grupo Proteger Barracas, y desde ese entonces han demostrado que es posible incorporar la defensa y salvaguarda del patrimonio desde la gestión ciudadana y social.

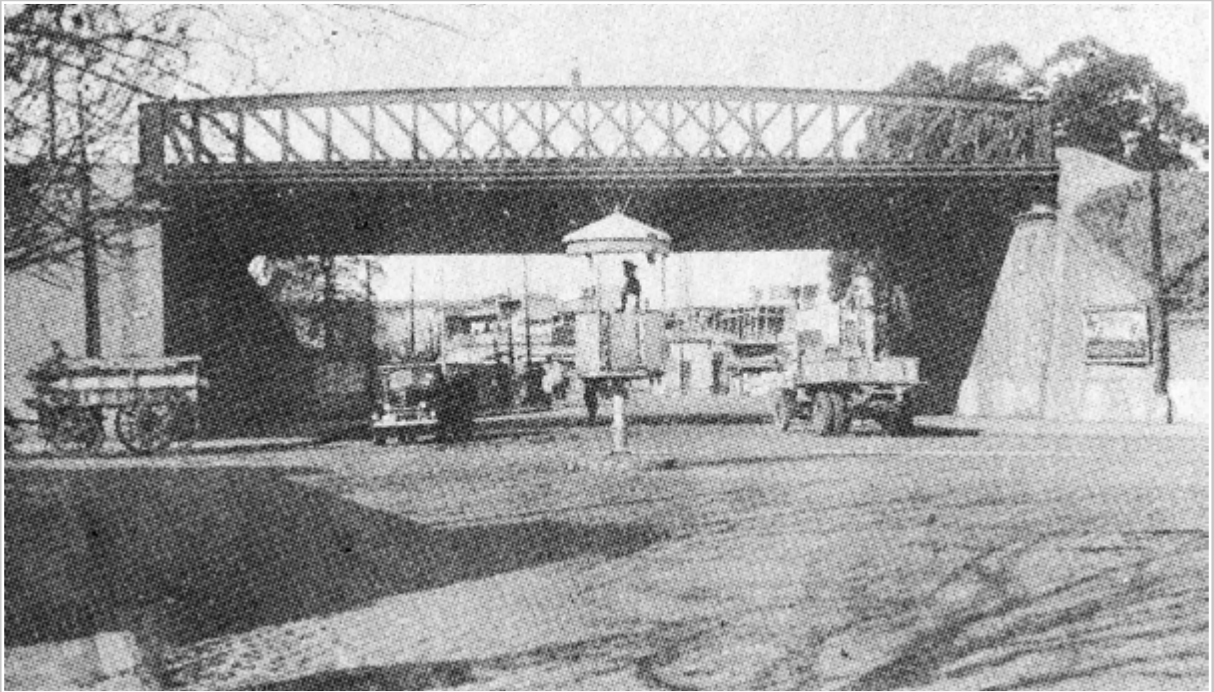
Colonia Sola. William Rogind, hacia 1900. Fuente: Inventario de Patrimonio Urbano (CEDODAL).



Bibliografía

- Aslan, L.; Joselevich, I.; Novoa, G. et ál. (1990). *Buenos Aires: Barracas, 1872-1970*, p. 86. Ciudad de Buenos Aires: IPU.
- Cutolo, V. O. (1996). *Historia de los barrios de Buenos Aires*, pp. 86-133 Buenos Aires: Elche.
- Donado, P. (2011, julio 10). «Solita y sola», *Página 12 Turismo*.
- Flores, R. D. (2010). «Familias británicas en la Sociedad Rural Argentina, 1866–1912», *Épocas. Revista de Historia*, 3, pp. 95-132 Ciudad de Buenos Aires: USAL.
- Gesualdo, V. (1994). *Buenos Aires: historia de las calles y sus nombres*, tomo II, p. 1272 Ciudad de Buenos Aires: Elche.
- González Montaner, B. (ed.) (2012). *El patrimonio arquitectónico*, vol. 7, pp. 16-23. Ciudad de Buenos Aires: AGEA.
- Kiernan, S. (2010, junio 19). «La colonia que espera», *Página 12, M2*.
- Levin Rabey, C.; Weber, L.; Salim, J.; Mesquida, S. (2003). «Patrimonio industrial en el barrio de Barracas: su protección normativa», en: *CICOP - Patrimonio industrial. Fuerza y riqueza del trabajo colectivo*, p. 81-90. Ciudad de Buenos Aires: CICOP.
- Ministerio de Cultura, Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires (2006). "Arquitectura Industrial. Edificios, conjuntos, equipamiento", en *Guía Patrimonio Cultural de Buenos Aires*, vol. VI., Ciudad de Buenos Aires: Dirección General de Patrimonio.
- _____. (2008). *Guía digital. Cartografía histórica de la Ciudad de Buenos Aires, 1854-1900*. Ciudad de Buenos Aires: Dirección General de Patrimonio e Instituto Histórico.
- _____. (s/f). *Barracas. Bajo las baldosas*. Ciudad de Buenos Aires: Comisión para la Peservación del Patrimonio Histórico y Cultural.
- Piñeiro, A. G. (2003). *Las calles de Buenos Aires. Sus nombres desde la fundación hasta nuestros días*. Ciudad de Buenos Aires: IHCBBA.
- Prosur. (s/f). *Barracas. Programa de revitalización del Sur de la ciudad de Buenos Aires*. (mimeo, s/p).
- Puccia, E. (1964). «Barracas en la historia y en la tradición», en *Cuadernos de Buenos Aires*, XXV, Ciudad de Buenos Aires: Baraga.
- Taullard, A. (1940). *Los planos más antiguos de Buenos Aires, 1580-1880*. Ciudad de Buenos Aires: Jacobo Peuser.

Barracas, 1872-1970 (CEDODAL, Inventario de Patrimonio Urbano).



Desde los confines

El ferrocarril y sus orígenes

Mónica Incorvaia

Existen en la historia de la humanidad creaciones que marcan hitos para la sociedad, los cuales responden generalmente a una necesidad inherente a la época y hacen su irrupción en el momento preciso.

La aparición de la máquina de vapor, origen de la Primera Revolución Industrial, significó, entre otros aspectos, la posibilidad de unir y acercar territorios. Quizás exista una similitud entre el surgimiento del ferrocarril en su momento y la invención de la fotografía en la primera mitad del siglo XIX, pues ambos permitieron la comunicación siendo «puentes tendidos a la distancia».

Los pueblos adoptan esos descubrimientos y los incorporan a sus sistemas de vida, en muchos casos sin tener en cuenta sus características sino su utilidad y practicidad. Un ejemplo de ello lo constituyen las palabras de Pierre Sorlin al asegurar:

Toda invención, a partir del momento en que comienza a ser difundida, introduce en la lengua cierta cantidad de términos técnicos que se integran más o menos rápidamente al vocabulario corriente. La mayor o menor facilidad con que las nuevas palabras son adoptadas *traduce* la ma-

nera en que el público se representa la innovación y se acostumbra a ella (2004, p. 27).

Así como la fotografía «abrió una ventana al mundo», el ferrocarril generó caminos de conexión entre pueblos lejanos y perdidos.

De este modo, y hacia el fin del siglo XIX, el tren se constituyó en un transporte inigualable, símbolo de progreso y de perfeccionamiento para la sociedad de la época. Representado en la pintura, inmortalizado en la fotografía y registrado en el cine, fue el símbolo del avance de ese término mágico que significó para su momento histórico el «progreso».

En la Argentina, el ferrocarril constituyó un elemento fundamental en un momento de la historia donde se iban consolidando las ciudades y expandiéndose la producción agrícola y ganadera que le daría el título de «granero del mundo» en la etapa finisecular. Tanto es así que, hacia el

Centenario de la Revolución de Mayo, el español Vicente Blasco Ibáñez lo mencionaba de esta manera:

En el viejo mundo se construyen las vías férreas para poner en comunicación a los pueblos y abrir salida a los productos. En la Argentina, los ferrocarriles son los que inventan pueblos y agricultura, improvisando con su mágica presencia aldeas y campos en pleno desierto. Los caminos de hierro de Europa se han hecho para las ciudades. Aquí son los pueblos los que crean para los ferrocarriles, y cuando el primer agricultor llega a una colonia naciente, ya se encuentra con el empleado que se ha de encargar de la expedición de sus futuras cosechas (1910).

Este es un ejemplo de ese proyecto que, a veces equivocado en su proceder (y apoyado en la necesidad de expandir el territorio argentino), se

había ido extendido de forma más efectiva desde 1880. De esta manera lo explicitan Gustavo Ferrari y Ezequiel Gallo en cuanto a la incidencia en el territorio argentino:

Al terminar la primera administración del presidente Roca, la red ferroviaria contaba con 6000 km. Los tres años siguientes se caracterizaron por una fiebre o *mania* ferroviaria reflejada en el otorgamiento indiscriminado de concesiones por el Congreso y los gobiernos nacional y de la provincia de Bs. As. Dentro de su jurisdicción el total de concesiones aprobadas durante este período se ha estimado que posibilitaba la construcción de alrededor de 26.000 km (1980).

Con lo cual, esa expansión permitió la conjunción de mejorar el transporte agropecuario con la posibilidad del nacimiento de nuevas colonias que se fueron estableciendo a lo largo de las redes

ferroviarias. De acuerdo con ello, Miguel Ángel De Marco menciona:

Las redes ferroviarias convergían en puertos, principalmente el de Buenos Aires que fue modernizado por Madero. También crecieron el puerto de Rosario que concentraba la cosecha cerealera del litoral y el de Bahía Blanca en el sur de la provincia de Buenos Aires (2014).

A mediados del siglo XX, nacionalizados los ferrocarriles durante la presidencia de Juan D. Perón, se logró extender la red vial a 47.000 km hacia 1957. Esto hizo que se constituyera una política de fletes para facilitar el abastecimiento de los nacientes centros industriales. Dicho proceso necesitaba de un sistema, que se estaba desarrollando, para que los productos que se obtenían en el territorio pudieran llegar a diversos puntos del país e, incluso, al exterior.

Décadas posteriores, y debido a determinadas políticas gubernamentales, la merma en el cuidado y la preservación de este capital de singular importancia para la comunicación terrestre generó un retroceso gradual que obró en desmedro de las localidades, que quedaron postergadas por la falta de este medio de comunicación tan importante.

La red de ferrocarriles se redujo sustancialmente, y esto significó el cierre de muchos ramales y estaciones, y por consiguiente, el deterioro de varias ciudades que vieron amenazadas sus posibilidades económicas y haciendo deficientes las existentes.

En la actualidad, conscientes de la importancia de este medio de transporte, se procura recuperar estos espacios que fueron desaparecieron y perdiéndose en el espacio de un vasto territorio como es el argentino.

De esta manera, sea como medio de comunicación o como vía de transporte, es indudable que el ferrocarril constituye un elemento que contacta y conecta de forma efectiva diversas comunidades urbanas y rurales. En la actualidad, la mayoría de los países del mundo apuestan por este modo de comunicación.

Por lo tanto, resulta importante la toma de conciencia y el conocimiento histórico para valorar la trascendencia de nuestra evolución y de nuestras necesidades básicas materiales y espirituales. Es allí donde confluye la importancia de preservar y cuidar esa memoria histórica «viva» que constituye la fotografía, referente cultural inobjetable, que nos permite conservar y rescatar nuestra identidad.

Bibliografía

Blasco Ibáñez, V. (1910). *La Argentina y sus grandezas*. Madrid: La editorial española sudamericana.

De Marco, M. A. (2014). *Nuestra Historia*. Buenos Aires: CMI.

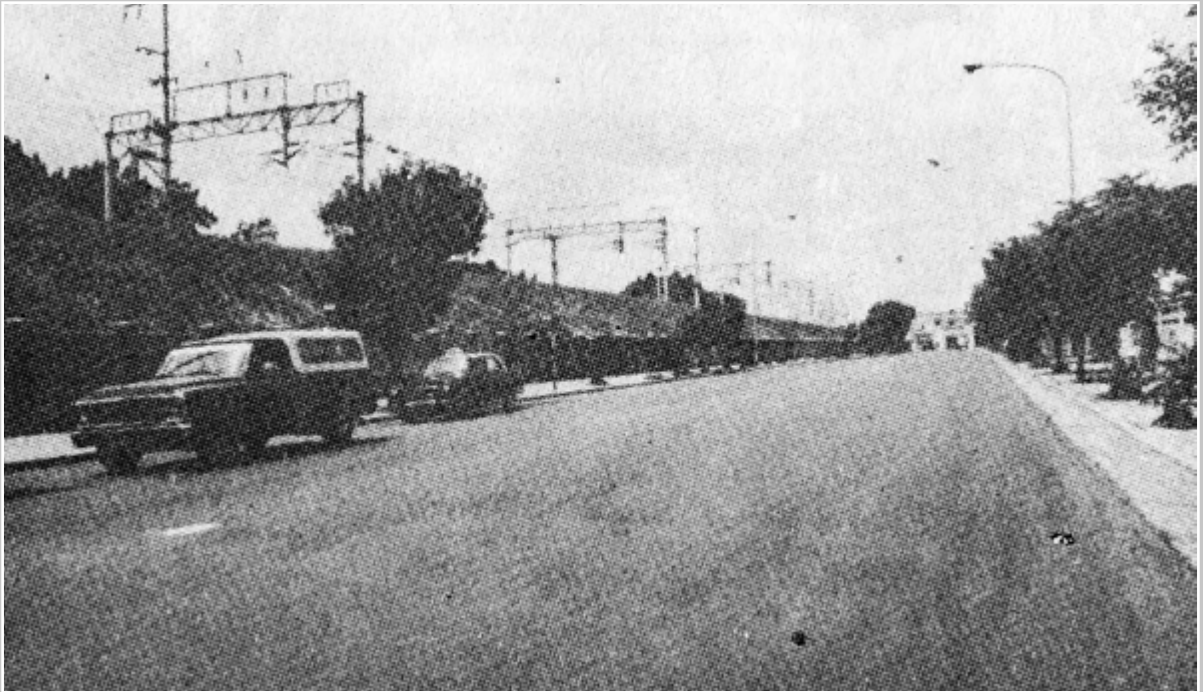
Ferrari, G.; Gallo, E. (1980). *La Argentina del ochenta al centenario*. Buenos Aires: Sudamericana.

Sorlin, P. (2004). *El «siglo» de la imagen analógica. Los hijos de Nadar*. Buenos Aires: La Marca.

Iglesia de Barracas (CEDODAL, álbum *Vues de la République Argentine*).



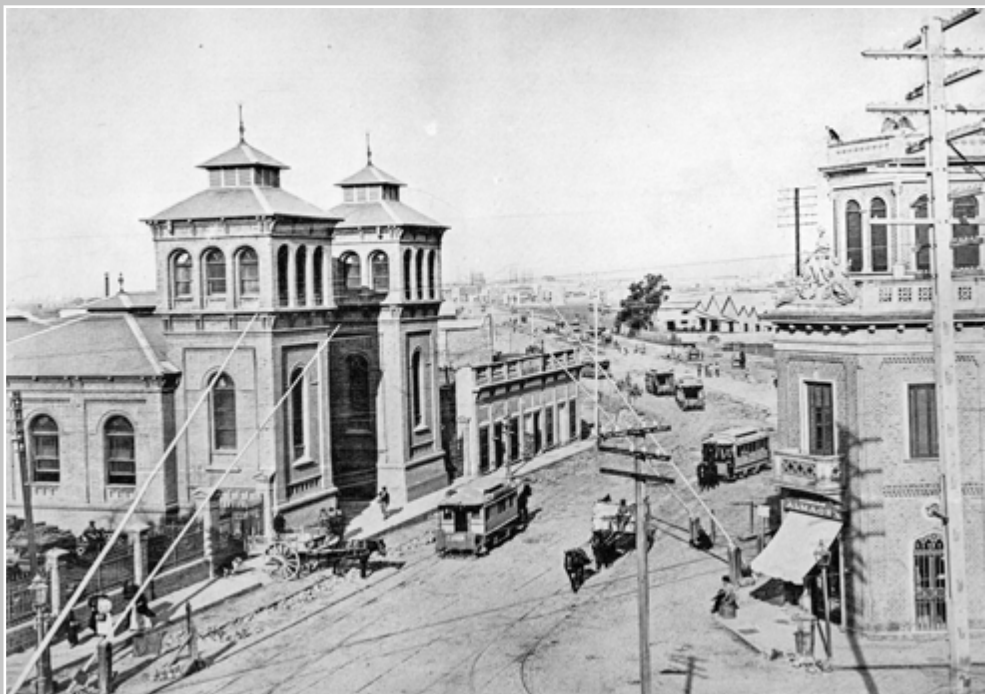
Barracas, 1872-1970 (CEDODAL, Inventario de Patrimonio Urbano).





Patrimonio fotográfico de nuestra historia

Estación Casa Amarilla (Martín García y Almirante Brown) (CEDODAL, álbum *Vues de la République Argentine*).



Vaciar o llenar la realidad

La imagen fotográfica en el contexto de la investigación

Andrea Chame

Toda foto es un vacío de la realidad. Lo que se ve es solo un residuo parcial de lo que pasa. La belleza está en lo que la foto deja fuera, en lo que insinúa. Es decir, en lo que imaginan aquellos que están mirando. La foto suspende el tiempo, pero nosotros somos el tiempo. Crea una historia, pero nosotros somos, de algún modo, esa historia.

Tomás Eloy Martínez

La fotografía nace en Francia en 1824, y es oficialmente reconocida como un invento en 1839. En ese período comienza a utilizarse en Inglaterra y hacia 1840 llega al Río de la Plata. En Norteamérica, su momento de esplendor se produce entre los años 1840-1860. En estos primeros tiempos se convierte en un instrumento de lujo, solo posible para una elite, pero treinta años después comienza a popularizarse: es usada

en los archivos policiales, informes de guerra, reconocimientos militares, pornografía, documentación enciclopédica, álbumes de familia, postales, informes antropológicos; es decir, sus usos se despliegan como un abanico de múltiples posibilidades.

Desde sus primeros años, la fotografía tiene una vinculación directa con el mundo real y lo que aparenta. Se vuelve un testimonio inmediato

del mundo, precisamente, porque remite a estas apariencias. De esta manera, la imagen fotográfica llega a ser considerada en sí por su aparente transparencia, a ser observada como un testimonio fidedigno. Pero esta objetividad no durará para siempre: el universo fotográfico se transformará en una construcción, ya no será la realidad misma sino más bien su *huella*. La cámara pasará a ser el instrumento que, a partir de un soporte, registra una apariencia, y, al hacerlo, la separa del continuo espacio-temporal al cual pertenece. De esta forma, una imagen fotográfica genera un nuevo espacio-tiempo para esa apariencia: el tiempo y el espacio fotográfico.

Esta nueva dimensión de lo real dada a través de la huella fotográfica está llena de particularidades: la capacidad de supervivencia, de recuerdo, de memoria... a esto se refiere Roland Barthes al señalar la relación de la fotografía con la muerte en *La cámara lúcida*. Lo efímero, lo pasajero,

los acontecimientos mismos y la fugacidad de un instante quedan detenidos para siempre con el clic de la cámara, o por lo menos mientras ese soporte pueda ser correctamente conservado. La fotografía aparece para suplantar el momento transcurrido, en la detención hay algo que pervive y se proyecta desde el pasado hacia el futuro. La imagen fotográfica se vuelve, de este modo, un cruce de temporalidades. Jacques Henri Lartigue, el genial fotógrafo francés, creía de niño que al parpadear podría conservar esa imagen en su memoria, tal como la había visto en la realidad. Como no lograba conseguirlo, lo afectó una profunda depresión que solo sería curada por el regalo de su padre: una cámara fotográfica.

La fotografía es parte del gran universo de imágenes, y consumirla implica comprender cómo se comunica y transmiten mensajes a través de ella. Paradójicamente, se cree que las imágenes son naturales y que no hay necesidad de aprendizaje en

cuanto a su lectura. Las imágenes no son inocentes; por el contrario, están llenas de significados, tienen una intención discursiva y se constituyen como lenguaje visual. Jacques Aumont reflexiona sobre ello:

La imagen [fotográfica] es siempre modelada por estructuras profundas, ligadas al ejercicio de un lenguaje, así como a la pertenencia de una organización simbólica, pero la imagen es también un medio de comunicación y de representación del mundo que tiene lugar en todas las manifestaciones humanas. Es universal, pero siempre particularizada (1992).

La imagen tiene significación porque hay personas que se preguntan su significado. Lo importante es no olvidar que toda teoría de la imagen presupone una teoría del significado y se manifiesta como un discurso textual en el contexto

de la comunicación. John Berger se pronuncia al respecto:

Dicho contexto vuelve a situar esa fotografía en el tiempo, no en su propio tiempo original, pues eso es imposible, sino en el tiempo narrado: este tiempo narrado se hace histórico cuando es asumido por la memoria y la acción sociales (2013).

El contexto así como cualquier fuente histórica son cruciales para interpretar fotografías; no es necesariamente definitivo, pero sí es provocativo y sugerente.

Muchos análisis de fotografías históricas se concentran en su aspecto documental. Al usarlas como parte de una práctica etnográfica, el primer punto considerable es el carácter histórico e ideológico que cada fotografía presenta: las circunstancias culturales que posibilitan y determinan una imagen, o que validan un momento

fotográfico, expresan —en términos de Pierre Bourdieu— siempre una parcialidad. La propia naturaleza fotográfica nos remite al pasado, pero al mismo tiempo es parte del presente, preserva un fragmento del pasado que se transporta hacia la actualidad y se transforma en un aquí y ahora. Marca así una manera particular a través de la cual accedemos a la temporalidad, repite lo que existencialmente no puede ser repetido.

Otro de los puntos de reflexión sobre la práctica de fotografiar gira en torno a la construcción de la espacialidad. El encuadre fotográfico ejerce un recorte sobre lo real: al encuadrar, se excluye, y por lo tanto, una fotografía puede hacer visible lo invisible o percibir lo que habitualmente no percibimos. Por esto mismo, se habla de las imágenes fotográficas como metáforas de poder donde lo ideologizante atraviesa la praxis fotográfica.

Toda historia es construida de fragmentos, es un proceso que comienza con el registro de los

acontecimientos y continúa con una elaboración continua y retrospectiva. En este camino, donde la representación y la interpretación son partes inherentes al cruzamiento, fotografía y antropología se cruzan.

Hoy en día la producción, la circulación y la lectura de imágenes dificultan cada vez más establecer fronteras precisas entre los géneros, las técnicas, las interpretaciones y las intenciones que rodean a una fotografía. Por ejemplo, cada vez se habla más de «fotografía de autor», aunque sea producida con la intención de informar, como en el caso del fotoperiodismo. O en sentido inverso, hay fotógrafos que nunca quisieron darle un carácter informativo a sus imágenes, y, sin embargo, se vuelven documentales (vidas privadas).

El fotodocumental siempre tuvo como condición necesaria la toma directa. Hoy en día, ya no alcanza para definir al documentalismo: el fotomontaje es aceptado como un intermediario que

explica mejor un acontecimiento. Se vuelve un instrumento eficaz, porque refleja situaciones políticas y sociales documentando la realidad desde un soporte que no es real sino construido.

¿La realidad como sujeto es la clave? Lo documental tradicionalmente es entendido como aquello que registra acontecimientos sin involucrarse, sin influir. El fotógrafo mexicano Francisco Mata Rosas reflexiona sobre esta cuestión citando al fotógrafo francés Robert Doisneau y su fotografía *El beso*. Esta fue una foto posada, y, sin embargo, tiene las marcas de la improvisación, de la instantánea, como el movimiento, el primer plano fuera de foco, elementos que ensucian la composición... Fue una imagen planeada, dirigida, escenificada, pero cuando todo esto se hizo público, no afectó en casi nada al mito que la rodeaba. Sigue siendo un emblema de una época, de un sentimiento y de su autor, un gran fotógrafo documentalista.

Muchos fotógrafos han iluminado o montado sus fotografías, y no por eso dejan de ser producto de la realidad. Sin embargo, no son la realidad en sí, la cual no es exclusiva de la fotografía documental. Por el contrario, la fotografía construida también se basa, refiere y explica esta realidad.

Todo acto fotográfico no es documental, pero toda fotografía puede leerse desde una perspectiva documental. Documentar es interpretar y comunicar, es reflexionar y compartir, aclarar preguntándose, cuestionar afirmando.

La fotografía ha superado el desafío de enfrentarse a imágenes sonoras en movimiento que se muestran en vivo y en directo, ya que la imagen fija permite la reflexión tranquila sobre un hecho, incorpora la figura de autor que es tan protagonista como la realidad retratada.

Si la acción de ver proviene del pensamiento, acontecimiento y representación vuelven a plantear el trabajo de la fotografía documental

en el contexto de la comunicación y sus cambios permanentes y nos llaman a una reflexión profunda sobre nuestros modos de producción de imágenes.

Una fotografía tiene que explicarse por sí misma, y para eso es necesario buscar la luz, el encuadre, la intensidad de lo que sucede y, por supuesto, que el fotógrafo y sus propios pensamientos y sentimientos atraviesen toda la cuestión. La fotografía no precisa traducción ni explicación, pero una fotografía informativa necesita un texto dentro de ese contexto de información. El trabajo del fotógrafo documental se compara al de un cazador, en cuanto a la búsqueda de imágenes, personas, relatos. Eduardo Galeano dijo: «[Sebastião] Salgado fotografía personas, los fotógrafos de paso fotografían fantasmas». Hay que saber llegar a un sitio y hay que saber quedarse.

Bibliografía

Barthes, R. (1990). *La cámara lúcida*. Barcelona: Paidós.

Berger, J. (2013). *Mirar*. Barcelona: Gustavo Gili.

Eloy Martínez, T. (2005, mayo 28). Viaje a las tinieblas de Diane Arbus. *La Nación, Opinión*. Recuperado de <http://www.lanacion.com.ar/707933-viaje-a-las-tinieblas-de-diane-arbus>

Galeano, E. (1992). *Ser como ellos y otros artículos*. Madrid: Siglo XXI.

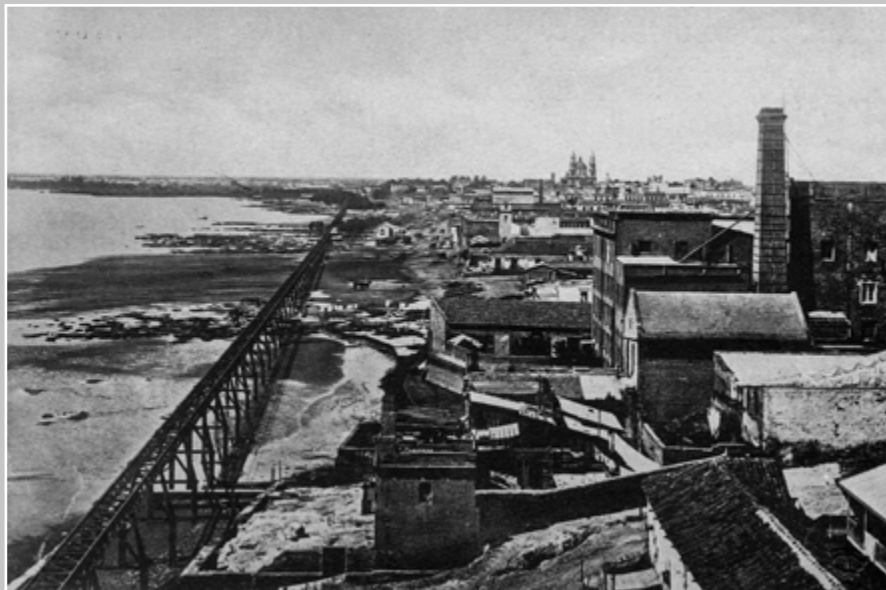
Ayer y hoy

Ariel López

El viaducto de la línea Buenos Aires-Ensenada, creado por William Wheelwright en 1863, originalmente partía de la estación Venezuela, ubicada en la intersección de esta calle y la ribera del Río de la Plata (hoy avenida Paseo Colón). En 1872 se inauguró la Estación Central de Buenos Aires, en el Paseo de Julio (hoy avenida Leandro N. Alem) entre Victoria (hoy calle Bartolomé Mitre) y la calle Rivadavia, y para acceder a ella se construyó el viaducto que se ve en la imagen.

Paseo Colón, surgido hacia fines de la década de 1870, era un pequeño paseo de forma irregular, en la costa misma del Río de la Plata, junto al cual corría el viaducto de la línea Buenos Aires-Ensenada. Sin embargo, a partir de 1887, cuando se comenzó

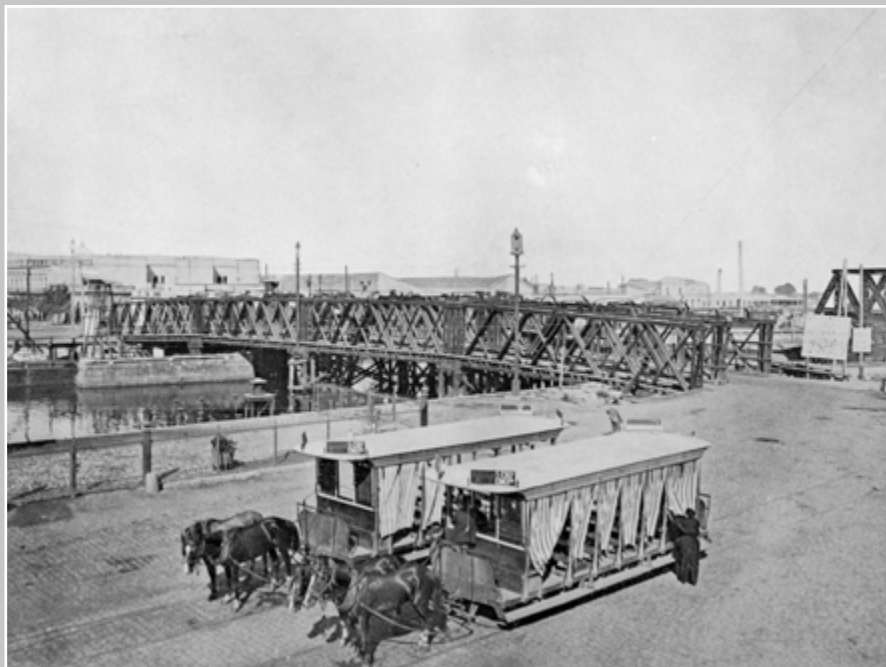
a depositar tierra y escombros de las obras de la Ciudad en la zona, se le fue ganando terreno al río para la creación de lo que hoy es Puerto Madero y sus dársenas. A partir de allí, el Paseo Colón se quedó varias cuadras alejado del río, fue adoquinado, y se construyó un bulevar. El viaducto del tren a Ensenada, adquirido por el Ferrocarril del Sud, fue desmontado, y se niveló la calzada. Por otra parte, ya desde la década de 1890, existían ordenanzas municipales que exigían que las construcciones en la entonces avenida costera tuvieran recova. Esta disposición —obligación que nunca fue aplicada a las construcciones del lado opuesto— se mantuvo hasta la actualidad, de manera que todos los edificios de la vereda oeste de la avenida la tienen.



Viaducto de la línea Buenos Aires- Ensenada (Estudio Witcomb, circa 1870-1880).

(Página siguiente) Intersección de la calle Venezuela y la avenida Paseo Colón (© Ariel López, 30 de octubre de 2012).





Puente de Barracas: "Reproduce el viejo puente de madera para carros y peatones , construido con carácter provisional por el ingeniero director de las obras del Riachuelo, don Luis A. Huego, después de la gran creciente de 1880 que destruyó el puente levadizo" (CEDODAL, álbum *Vues de la République Argentine*).

Museo Nacional Ferroviario Raúl Scalabrini Ortiz

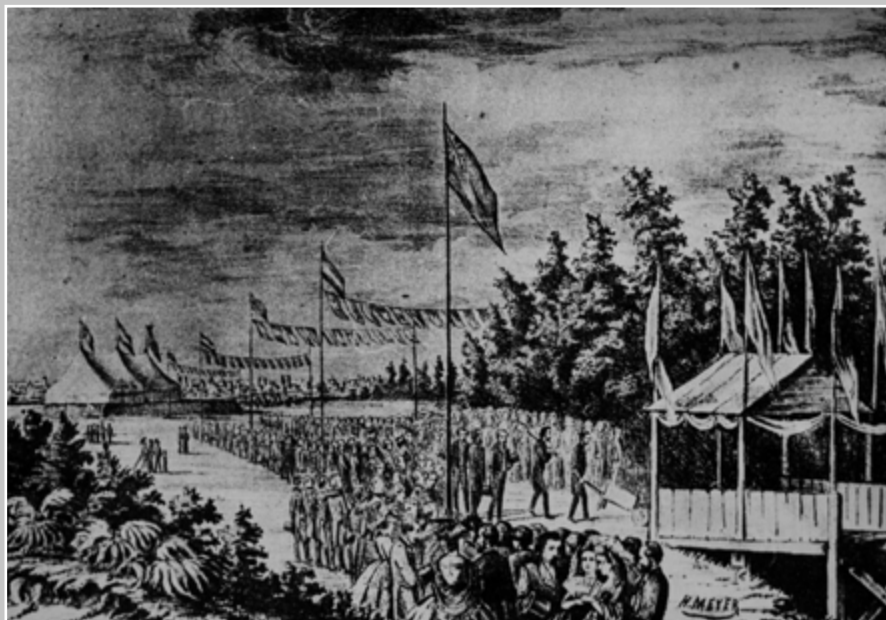
Texto: Henry Arias Patiño | Fotografías originales y selección fotográfica: Ariel López

Conocido como el «Museo Ferroviario de Retiro», allí se encuentran piezas representativas del transporte que ayudó a construir a la Argentina: el transporte ferroviario.

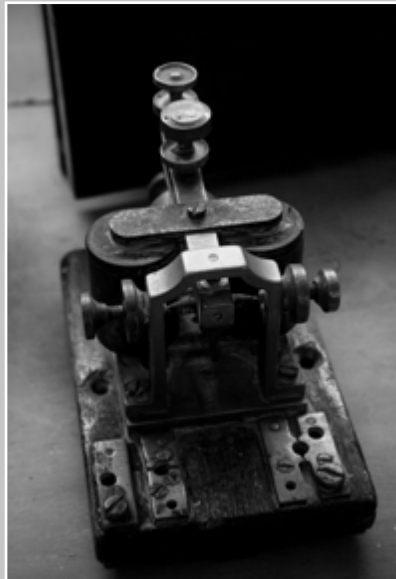
Piezas de todo tipo que solían estar ubicadas en las estaciones de las líneas, que en su mayoría salen de la Ciudad de Buenos Aires; vagones y locomotoras que en algún momento llevaron y trajeron noticias más rápido que la misma prensa; relojes que mostraron la hora incansablemente; objetos que usaron los guardas en diferentes épocas; documentos que involucran

varios sucesos del periodo de mayor auge; fotografías que dibujan el pasado de varias vidas, acontecimientos que allí vieron registrados su cotidianidad y relevancia... hoy se reivindicán en un espacio necesario para reflexionar sobre victorias y vicisitudes de los ferrocarriles argentinos.

De este museo se destacan sus históricos vagones, como la locomotora La Patria, de 1888, el Coche Oficial 1417, de 1922, y el Oficial 1 «Presidencial», fabricado en 1953 y recibido por el entonces presidente Juan Domingo Perón.



Inauguración del Ferrocarril del Sud, 7 de marzo de 1864 (Museo Nacional Ferroviario).





Circuito de ferrocarriles de la Ciudad, 1873 (Museo Nacional Ferroviario).





Exterior de la primera Estación Central (Museo Nacional Ferroviario).

Interior de la Primera Estación
Central (Museo Nacional Ferroviario).





Entrada a túnel
Puerto Madero (Museo
Nacional Ferroviario).





Estación Constitución
(Museo Nacional Ferroviario).

Viaducto calle Garay
(Museo Nacional Ferroviario).





Estación Barracas
(Museo Nacional Ferroviario).





Cruce La Boca, detrás de Caminito
(Museo Nacional Ferroviario).





Puente ferroviario Barraca Peña
(Museo Nacional Ferroviario).

Archivo General de la Nación Argentina

Texto: Henry Arias Patiño | Selección fotográfica: Ariel López

Siendo uno de los más importantes de América Latina, posee el archivo histórico de la Argentina desde la Colonia (siglo XVI) hasta la actualidad. Ubicado en la Ciudad de Buenos Aires y con ciento noventa años de historia, los documentos que contiene, tanto escritos como audiovisuales, poseen una gran importancia para la memoria institucional de la nación. Precisamente por ello es que pertenece a la colección Memoria del Mundo, dirigida por la Unesco.

Reúne, conserva y dispone para su consulta o utilización la documentación escrita, fotográfica, filmica, videográfica, sónica y legible por

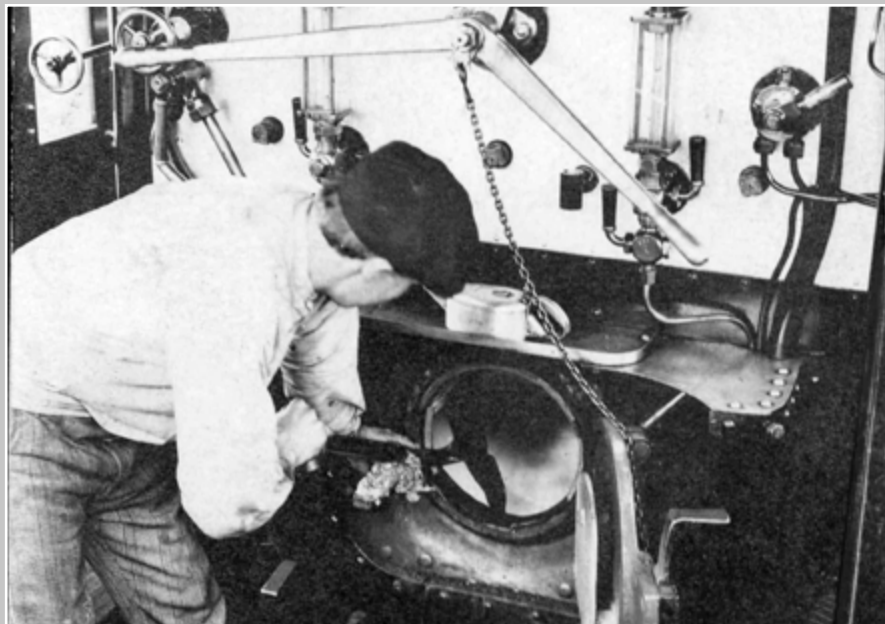
máquina que interesan al país. Allí se conservan también testimonios de gran valor histórico sobre el desarrollo y consolidación del ramal ferroviario extendido por todo el territorio.

Las fotografías allí archivadas proporcionan otra mirada del acontecer histórico argentino, hacen memoria de muchas cosas que el tiempo ha dejado atrás, pero que siguen testimoniando allí cuando son enunciadas en alguna investigación. Es un pequeño gran tesoro para muchas miradas, una oportunidad que investigadores y estudiosos tienen para conocer esa multiplicidad de documentos que va dejando la construcción de un país.



«Estación "Barracas" del F.C. Sud,
en viaducto alto nivel» (AGN, caja 482,
sobre 1, inventario 20.180).

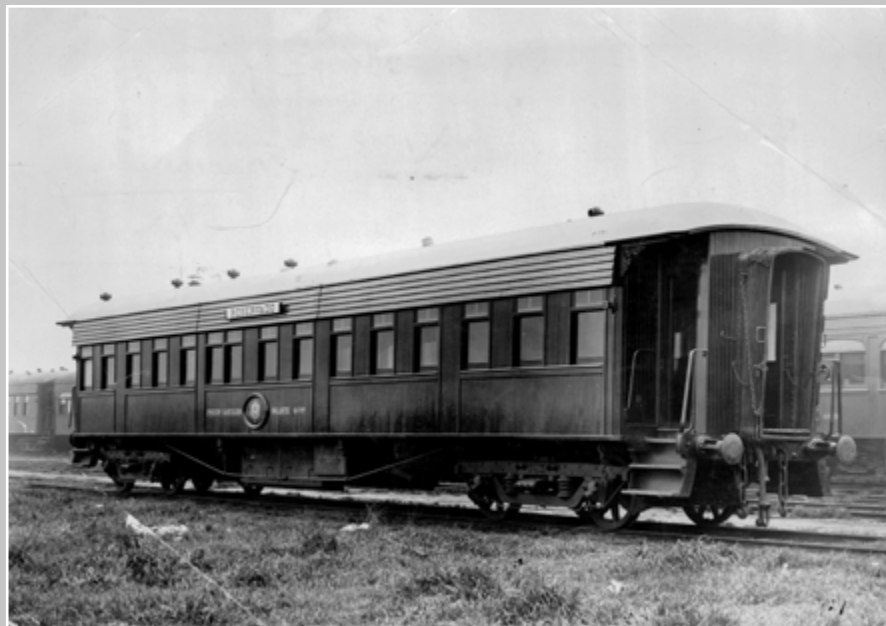
«La vida del maquinista. El foguista, alimentando las entrañas del fuego de la locomotora en marcha» (AGN, caja 482, sobre 18, inventario 20.181).





«El viaducto del FC del Sud» (AGN, caja 482, sobre 9, inventario 20.184).

«Vista exterior del Puesto
Sanitario—Volante N° 2— F.C. del
Sud. Sep. 1926» (AGN, caja 482,
sobre 1, inventario 20.185).

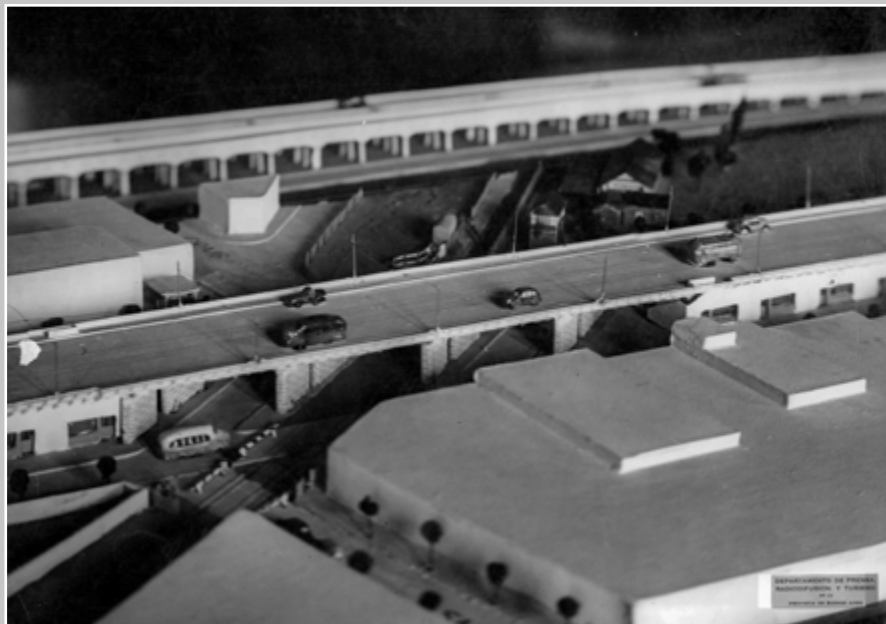




«Puente sobre cruce del F.C. 22
JUN 1935. Puente Av. San Martín
sobre F.C.B.A.P.» (AGN, caja 482,
sobre 1, inventario 20.189).

«La máquina más grande llegada hasta hoy (pesa 95 toneladas y arrastra 120 vagones). Enero de 1905» (AGN, caja 482, sobre 1, inventario 20.190).





«Proyecto del Puente de la Av. Mitre sobre las vías del Ferrocarril Sud en la estación Sarandí» (AGN, caja 482, sobre 18, inventario 29.776).

«Dos locomotoras utilizadas
sucesivamente por el Ferrocarril Sud.
Antigua: N° 261. Año 1902. Moderna:
N°3913. Año 1926» (AGN, caja 482,
sobre 17, inventario 45.691).





«9/3/43. Primera estación terminal del F.C. Sur frente al mercado Constitución. Año 1865. Hasta 1887 se mantienen las carretas y después se convirtió en paseo público» (AGN, caja 482, sobre 5, inventario 144.668).

«F.C.N. Gral. Roca Viaducto
Sarandí – Puente sobre la
calle Mitre» (AGN, caja 482,
sobre 12, inventario 236.908).

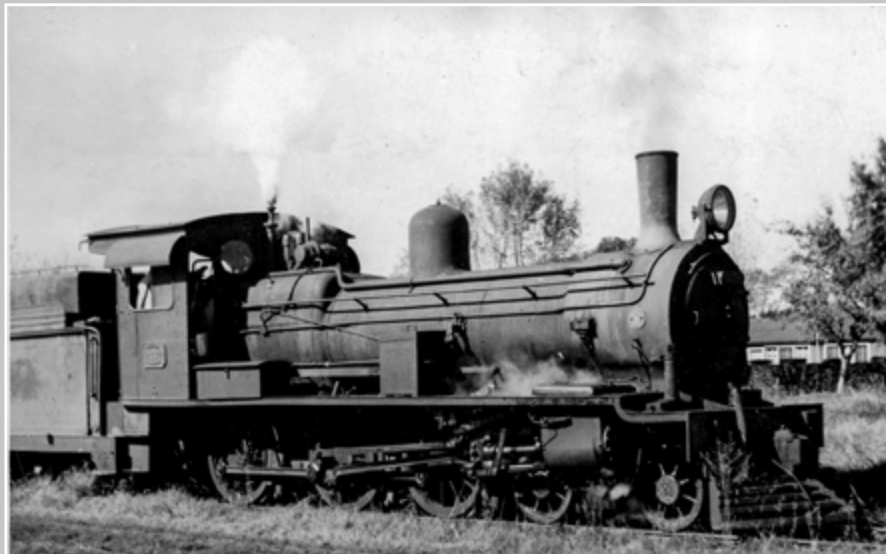




«Estación Plaza Constitución.
Las encomiendas. 10 ABR 1958»
(AGN, caja 482, sobre 7,
inventario 236.972).

«Estación Venezuela, cabeza
de la línea del Ferrocarril a la
Ensenada (1880)» (AGN, caja 482,
sobre 10, inventario 269.062).





«Ferrocarril Midland. Locomotora N° 9032 construida por North British en 1909» (AGN, caja 482, sobre 10, inventario 274.760).

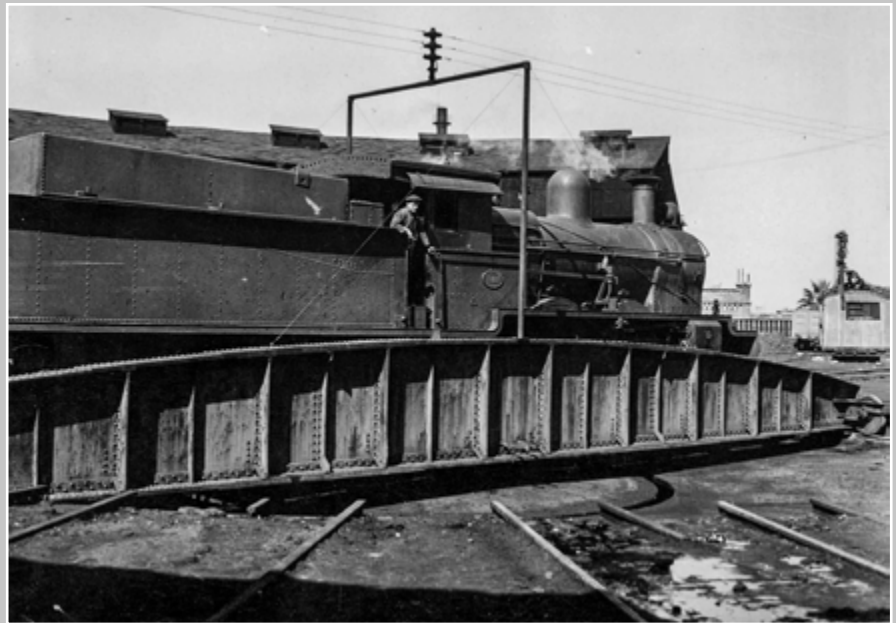
«Playa ferroviaria del Ferrocarril
Sud, a la salida de la Estación,
Plaza Constitución. Circa 1930»
(AGN, caja 482, sobre 10,
inventario 311.860).





«17-10-41. Ferrocarril del Gran Sud. Plaza Constitución» (AGN, caja 482, sobre 13, inventario 319.725).

«F.C.S. Plato Giratorio
Constitución» (AGN, caja 482,
sobre 13, inventario 320.105).





«F.C.S. Plato Giratorio
Constitución» (AGN, caja 482,
sobre 13, inventario 320.107).

Atentado en el ferrocarril de la línea Roca

Texto: Henry Arias Patiño | Selección fotográfica: Ariel López

«Otro atentado anarquista en un tren de obreros. Explosión de una bomba: un muerto y ocho heridos». Así reza el titular del diario *La Prensa* del sábado 18 de enero de 1908, haciendo referencia a que el día anterior, en horas de la tarde, se perpetró un atentado contra la línea férrea del Ferrocarril del Sud, ocurrido a pocas calles de la estación Sola.

En épocas donde la consolidación de la masa obrera se balanceaba entre las propuestas de los anarquistas, socialistas y el emergente movimiento sindical, sucede este atentado que es

ampliamente seguido en el diario *La Prensa* y mínimamente referenciado por *La Nación*.

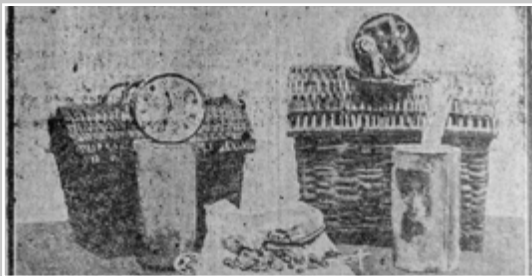
Al parecer, según las indagaciones y sucesos que se presentaban en ese momento, los anarquistas no recibían el apoyo de una parte de la clase obrera y ciertas huelgas no eran lo suficientemente respaldadas por el gremio ferroviario. Se sabe que en esa tarde de viernes muchos obreros retornaban a sus hogares en el sur de la Ciudad de Buenos Aires. La agremiación obrera siempre despachaba varios vagones de forma regular en las tardes para retornar a sus obreros a

los hogares. Es hacia un poco más de las cuatro de la tarde cuando estalla, en uno de los vagones, una de varias bombas que se encontraron dentro de la formación.

Argentina se consolidaba como uno de los países en Latinoamérica de mayor desarrollo ferroviario. Los gremios que se conformaban gracias a

esa masa obrera que se ampliaba cada vez más por todos los inmigrantes de varios países de Europa consolidaron luego uno de los gremios más fuertes e influyentes en la historia argentina. Muchos de ellos, que llegaban sin conocer el idioma, encontraban trabajo en las pujantes industrias de a principios del siglo XX, lugares adecuados para su estabilización económica. La ley de inmigración vigente en aquellos momentos era muy rígida, y contemplaba facultades de expulsión del país en caso de acciones desestabilizadoras para los intereses del momento. Una ley que dejaba desprovistos de argumentos a muchos inmigrantes para pertenecer a un movimiento como el anarquista, que era, sin duda, a donde apuntaba esta ley hecha con el fin de evitar tanto el paro de la industria como posibles actos vandálicos junto con su posterior consecuencia económica.

La historia ferroviaria del sur de Buenos Aires, enmarcada en Barracas, surge de nuevo en el



«Canstas que contenían las bombas, una de las cuales fue llevada a su domicilio, equivocadamente, por el menor Vicente Faccio».

NOTICIAS DE POLICIA

OTRO ATENTADO ANARQUISTA

En un tren de obreros
EXPLOSION DE UNA BOMBA
UN MUERTO Y OCHO HERIDOS
DOS BOMBAS MAS SIN ESTALLAR

Pánico indescriptible

TODOS LOS DETALLES

NOTICIAS DE POLICIA

El atentado anarquista

Ninguna novedad se ha producido en la investigación del atentado anarquista, cometido días pasados en las inmediaciones de la estación Sola.

El comisario de la sección 32a., señor Olazábal, terminará hoy el sumario respectivo, y lo elevará al juez federal doctor Ferrer.

Los heridos continúan bien.

El menor Vicente Faccio, de 19 años de edad, cuyo retrato publicamos, fué quien por equivocación llevó á su domicilio, calle



VICENTE FACCIO

de la tarde.

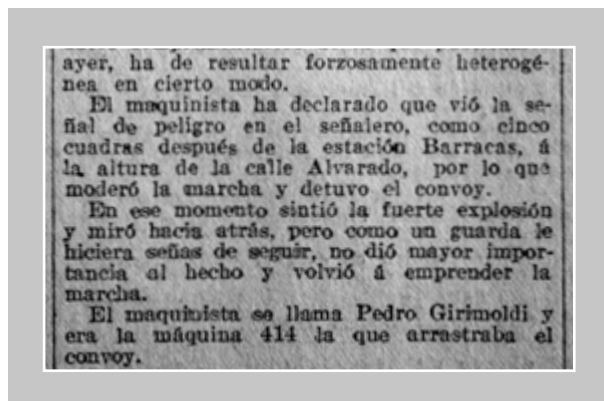
El juez federal, doctor Gaspar Ferrer, tiene á su cargo este proceso.

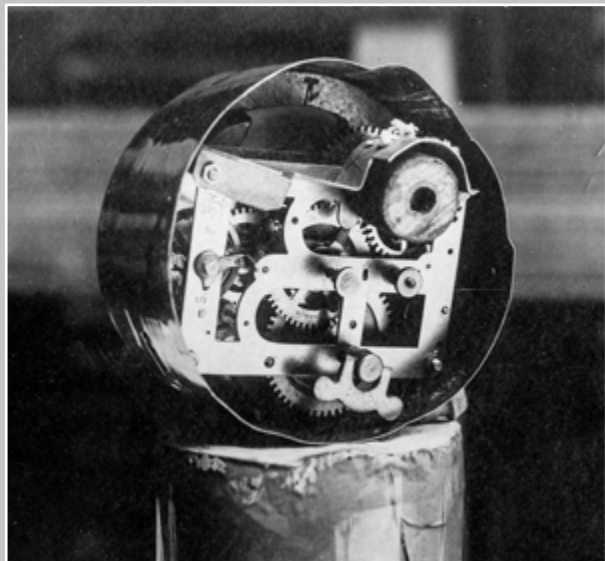
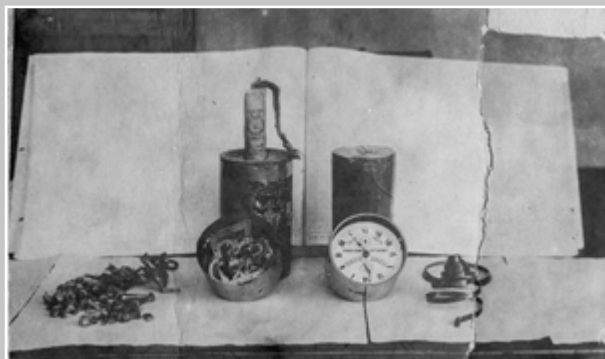
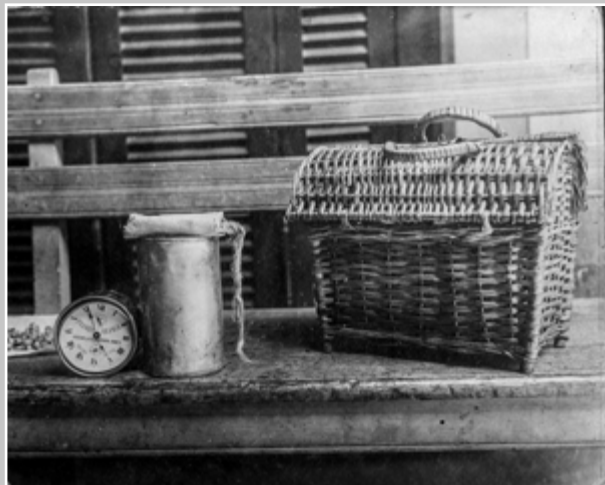
El plan de los terroristas era que las bombas estallaran en la estación Constitución, pero no sucedió así á causa del retraso de algunos minutos que sufrió el convoy.

2742, la canasta que contenía la bomba que ha fallado y que acabamos de describir. La madre de Faccio, doña Angela Ferrari de Faccio, al abrir la canasta para sacar la ropa que presumía hubiese en su interior, recibió un susto espantoso al encontrar aquella máquina infernal, precisamente cuando su hijo acababa de referirle las terribles escenas



contexto de la recuperación fotográfica que funciona como documento no textual de una historia de uno de los barrios porteños más antiguos, construido alrededor del florecimiento de las redes ferroviarias entrecruzadas por todo el país y registradas de manera abundante por la aparición de la fotografía como fuente noticiosa en las primeras décadas del siglo XX.







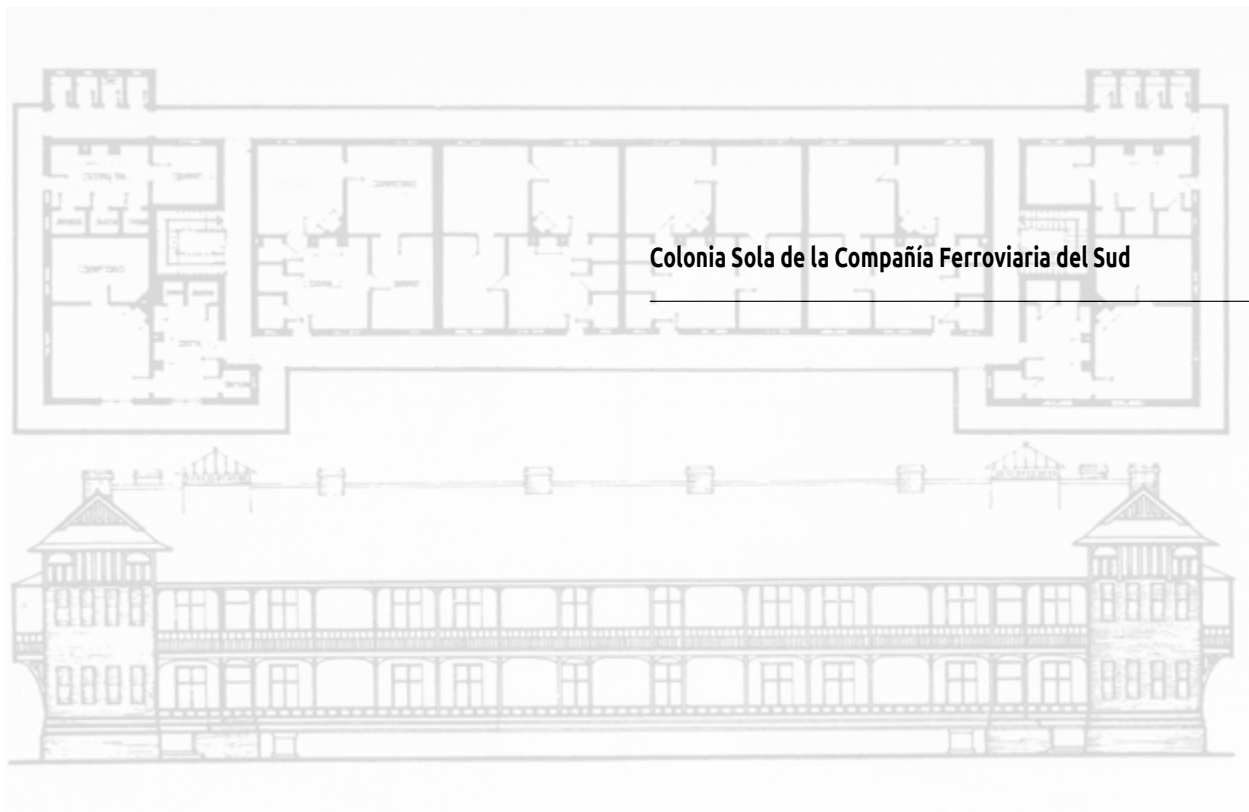
«Atentado anarquista en el FCS.
Enero 1908» (AGN, caja 482,
sobre 15, inventario 153.059).

«Atentado anarquista en el FCS.
Enero 1908» (AGN, caja 482,
sobre 16, inventario 153.066).



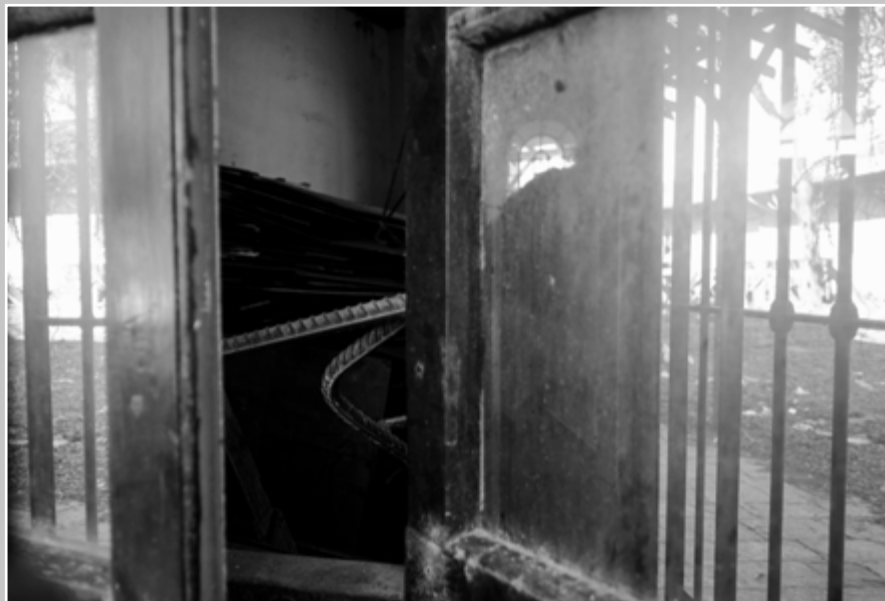


«El atentado anarquista. El tren de obreros» (AGN, caja 482, sobre 16, inventario 153.084).



Colonia Sola de la Compañía Ferroviaria del Sud





© Andrea Chame



© Andrea Chame



© Andrea Chame



© Andrea Chame





© Andrea Chame



© Andrea Chame

La Colonia Sola, el barrio ferroviario de Barracas

Andrea Chame

En el siglo XVIII, se instalaron, en la margen del Riachuelo, las barracas, construcciones rudimentarias que se utilizaban para almacenar cuero y carnes saladas.

Desde la época de Juan Manuel de Rosas hasta fines del siglo XIX, el barrio era el lugar de residencia de las familias más acaudaladas de la ciudad, como los Álzaga, Guerrero, Montes de Oca, Ocampo y los Sáenz Valiente. La avenida Santa Lucía —luego llamada Calle Larga, y actualmente, Montes de Oca— era la conexión más importante entre el centro y el Riachuelo. Las epidemias de fiebre amarilla de la década de los

cincuenta y setenta de ese siglo provocaron que las familias de mayor nivel adquisitivo se mudaran a la zona norte de Buenos Aires, por lo que el barrio pasó a ser de clase trabajadora hasta la actualidad.

La necesidad de construir un ferrocarril en la zona sur de la Ciudad surge como respuesta a la necesidad de transporte que genera la demanda de ganado —vacuno y ovino— y la gran producción de granos.

Un grupo de ingleses promovió la creación de lo que sería la compañía Ferrocarril del Sud, y en 1865 firmaron un contrato para su construcción. Así se



[CEDODAL] Conjunto de viviendas

ex Solá Workmen's Dwellings [1890]

Av[.] Australia 2725/35 | Nro. de inventario 63/8

Protección propuesta estructural

Es un conjunto de cuatro cuerpos de viviendas, construidos para obreros de [l]a compañía F.[.]C.[.] del Sud de dos pisos con galerías de acceso a los d[i]ferentes departamentos.

En la memoria descriptiva presentada en agosto de 1889 decía[.] "Habrán 16 departamentos, siendo estos desde 2 hasta 4 piezas en cada edificio[.] Los departamentos de 2 piezas tendrán dormitorio y comedor con despensa y armario[.] Los de 3 piezas, comedor[.] dormitorio y cocina con despensa[.] armar[i]o y carbonera. Los de 4 piezas[.] un dormitorio adicional[.] siendo en lo demás iguales a los de 3[.] Cada departamento tendrá su letrina propia con ventiladores [que] están [sic] colocados en las esqu[i]nas de los edificios[.] [l]levando [i]nodoros del último sistema [i]nglés W[.]C. Habrá una corriente de aire fresco entre [l]as letr[i]nas y el edificio[.] Cada despensa tendrá una pileta de loza[-]barro[.] Cada edificio tendrá dos conductores embutidos en la pared para arrojar las basuras que [i]ran [sic] a un receptáculo que se colocará en el sótano. El piso bajo estará a 1.50 mts sobre el nivel del terreno"[.]

resolvería la necesidad de transporte norte-sur, llegando a Chascomús.

Los primeros talleres se encontraban en un pequeño lote entre el Riachuelo y la calle Pavón (Barracas al sur). Estos fueron ampliados hasta ocupar todo el terreno hacia 1880, y el Ferrocarril del Sud necesitó nuevas construcciones debido a su crecimiento.

La empresa adquirió un terreno extenso cerca de la plaza Constitución, e instaló allí una estación de cargas con talleres adicionales a los que se denominó “Sola”.

El nombre Sola tiene su origen en la calle hoy conocida como Salta, camino que unía la estación Constitución con la playa de cargas. Fue llamada así, precisamente, porque era muy poco frecuentada.

En su comienzo se construyeron seis galpones de carga con sus correspondientes vías y dos talleres para coches y pintura.

La Oficina de Vía y Obra del Ferrocarril del Sud gestó la idea de construir una colonia de viviendas con el fin de albergar a los operarios que trabajaban en la estación de cargas y a los empleados ferroviarios que llegaban desde el interior del país para realizar algún trámite.

La ejecución de la Colonia Sola comenzó en 1890 —con la dirección de George Drabble, director del Ferrocarril Sur— entre las calles Australia y Pedriel. El barrio se construyó en un terreno vecino a las vías del ferrocarril, cercano al Hospital para Dementes y al Asilo de Inválidos.

La arquitectura y distribución se planificó según el modelo inglés de la época. Una estructura de dos plantas, con cuatro edificios de dieciséis viviendas cada uno, de estilo típicamente inglés, con carpintería de madera y techos de tejas a dos aguas. Las viviendas se encontraban ubicadas simétricamente respecto a un patio interno. Los departamentos tenían una superficie que iban de

los treinta a los setenta metros cuadrados. En su origen, las viviendas no contaban con baños dentro de la casa, sino que estos eran externos y compartidos. El complejo contaba con cinco accesos peatonales y dos vehiculares, uno de ellos comunicaba con la estación de cargas.

La primera reforma se hizo en 1920 con el enrejado de la fachada sobre la calle Australia.

Desde su construcción, las viviendas de la Colonia Sola fueron habitadas por trabajadores del ferrocarril, activos o jubilados, y por sus hijos. Con la privatización del ferrocarril durante la década de los noventa del siglo pasado, los habitantes de la Colonia solicitaron al Ente Nacional de Bienes del Ferrocarril la compra del predio, que fue vendido a la Asociación Mutual Colonia Sola en 1998.

En la actualidad, la arquitectura de este complejo de más de cien años no ha sufrido grandes modificaciones, aunque sí el deterioro que



[CEDODAL] Conjunto de viviendas (cont.)

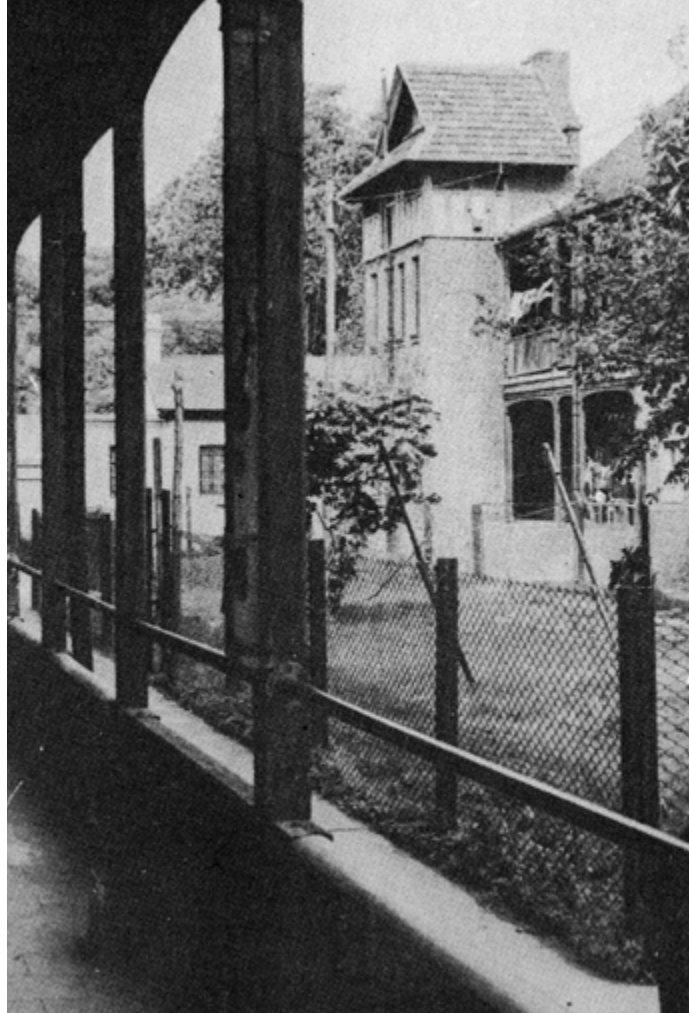
Este conjunto construido como un sistema [i]ntegral forma parte del paisaje de la zona y caracteriza a la Av[.] Australia con sus construcciones, cerco exterior[,] accesos, veredas.

acompaña su escaso mantenimiento: a pesar de ser un área de protección histórica declarada por la Ciudad, no es conservada debidamente por esta en su calidad de patrimonio. Los techos —hoy apuntalados— tienen peligro de derrumbe, las tejas se vuelan con las tormentas.

En el año 2000 se estableció la Ley 459, que constaba en la rehabilitación integral de la Colonia Sola, al respecto María Eva Rodríguez, secretaria de la Asociación Mutual de Colonia Sola dijo: «Las obras de reciclado completo, de las cuales alguna vez se hablaron, aún no han sido llevadas a cabo. De vez en cuando envían gente del Gobierno para que nos arregle algún desperfecto, pero Colonia Sola no tiene desperfectos, se está derrumbando, y tememos por nuestros niños».

El predio ocupa ocho mil trescientos metros cuadrados, cuenta con setenta y un departamentos donde más de un centenar de familias esperan una respuesta.

© Augusto Penedo (CEDODAL)





© Andrea Chame



© Andrea Chame



© Andrea Chame



© Andrea Chame



© Andrea Chame





© Andrea Chame



© Andrea Chame

© Andrea Chame



© Andrea Chame



© Andrea Chame



© Andrea Chame

Entrevista a Federico Victorino Sivilat

Entrevista: Daniela Zampieri | Fotografías: Andrea Chame

¿Cómo era su vida cuando trabajaba de ferroviario?

FEDERICO. Yo me inicié en vías y obras, y después me sacaron como ordenanza del distrito de La Plata. Como no me gustaba estar encerrado, la verdad me crié andando. Pedí una vacante de ayudante de herrero; la pegué, pero provisorio por dos años. Después pegué la vacante acá, en Plaza, y de Plaza me fui a Tandil. Y estuve como herrero especialista en señales cuarenta y tres años.

¿Y a la Colonia cuándo llega?

FEDERICO. Vine en el 73.

OLGA (*desde otra habitación*). ¡En el 75!

¿Y por qué vino para Buenos Aires y para la Colonia?

FEDERICO. Porque, como quedé sobrante en Tandil, y en Tandil no tenía ubicación, me trajeron para Plaza. Acá estuve como ordenanza del gerente del Ferrocarril. Y estuve dieciocho años. Y ahí me jubilé.

¿Hace cuánto que se jubilé?

FEDERICO (*a Olga*). ¿Cuándo me jubilé, mami? ¿En el 87?

¿Se jubilé antes de la privatización?

CARMEN. Creo que él ya se había jubilado. Yo no me acuerdo. ¿En qué año se jubilé?

OLGA. No sé dónde estarán los papeles... creo que en el 87.

¿Y cómo ve el estado del Ferrocarril?

FEDERICO. En el momento en el que yo estaba, el Ferrocarril estaba muy bien. Después se vino abajo, que sacaron los cargas que traían los vagones con el cemento... en el día salían cinco coches cargados para acá. Cereal, ni te hablo, ¡qué contarte!; de Balcarce, venían con papa, con trigo, con toda clase de cereal. Yo conozco porque por toda esa zona anduve mucho. Yo estaba por Balcarce, Lobería, Mar del Plata... toda esa zona anduve trabajando porque hacía reparación de señales.

¿Y a la Colonia cómo fue que llegó? ¿Le ofrecieron una casa?

FEDERICO. No, yo tenía el vagón vivienda. Por ejemplo, yo terminaba un trabajo acá y me decían que tal día tenía que despachar el vagón a tal parte, y allá me iba a hacer el trabajo. Estuve en

los últimos tiempos, que ya había quedado solo. Para el trabajo más grande que hice me mandaron a General Madariaga, un desvío para la fábrica de Sidra La Victoria. De ahí, me mandaron a Tres Arroyos para hacer un desvío para los silos de cereal. Allí terminé, y me llevaron a Tandil, sobrante. Como no había ubicación, me trajeron acá, a Plaza.

Cuando lo trajeron a Plaza, ¿le ofrecieron la vivienda acá?

FEDERICO. Claro...

¿Y qué recuerdo tiene del Ferrocarril, de trabajar allí? Alguna anécdota, recuerdo que quiera contar...

FEDERICO. Estaba en Maipú. Iba a jugar al fútbol, dos años. Un año salí campeón y un año, subcampeón. En General Madariaga, igual. Jugué mucho al fútbol en todos lados. Aparte, te digo una cosa; cuando yo viene acá, vine a La Plata, me trajo mi madre. Yo, a mi madre, la conocí



© Andrea Chame





© Andrea Chame

teniendo veintiún años. Y un día, me dice la jefa de Correos, allá a donde yo nací, en Taboada, provincia de Santiago del Estero, me dice: «Negrito, vení». «Sí, doña Victoria, ¿qué pasa?», le digo. «Acá tenés una carta de tu madre». «¿iQué madre! Si ya mi mamá murió». «No, mi hijo—me dice—, fue tu abuela la que te crio» (*se emociona*). Y agarré, y le dije a doña Victoria: «¿Qué hago?». «¡Y anda, hijo!», me dijo. Y me vine. Estuve trabajando muy bien. Vine a trabajar a un túnel muy grande en La Plata, que venía así de un arroyo hasta el Río de la Plata. Eso después terminó, y entré en una fábrica metalúrgica que hacían cojinetes para autos, camiones... para todo. Y dio la casualidad que el jefe que estaba a la mañana era santiagueño, de ahí cerquita de mi pueblo, y el hijo estaba a la tarde. Y ahí estuve. Después fui suspendido por falta de material, y ahí fue cuando entré en el ferrocarril en el año 51.

¿Qué edad tenía cuando entró al Ferrocarril?

FEDERICO. Era jovencito. Cuando entré al Ferrocarril tenía casi veintitrés años.

¿Trabajó desde joven, toda la vida?

FEDERICO. Gracias a Dios, trabajé toda la vida, sí. A los once años ya andaba por Tucumán, a juntar caña dulce, porque murió mi abuela, y ya andaba. Rodé mi vida. Sé lo que es la vida.

Volviendo a la Colonia, ¿el resto de los vecinos también estaban ligados al Ferrocarril?

FEDERICO. Sí, eran todos ferroviarios. Pero esto después se vendió, entonces mi yerno y mi hija aprovecharon y compraron entre los dos. En esa época estábamos en Caseros, en el campo. Habíamos ido al médico, acá a Plaza, y cuando volvimos, nos robaron todo.

OLGA. ¡A este se le ocurrió ir! Yo no quería ir a vivir en el campo, ¡qué sabía yo de campo! Vivimos siete años. Después nos vinimos para la capital.

¿Ustedes hace mucho que están casados?

FEDERICO Y OLGA. Cincuenta y dos años



© Andrea Chame

**¿Cómo fue ser la esposa de un ferroviario?
Porque debe haber andado por todas partes...**

OLGA. Yo estaba en Mar del Plata, y él trabajó un tiempo ahí. Ahí nos conocimos.

FEDERICO. Ahí me engancho.

¿Qué edad tenía?

OLGA. Él tendría veintiocho. Yo era joven; veintiséis, creo.

¿Cambiaron mucho de casa, de ciudad?

OLGA. ¡Sí! Siempre alquilábamos. ¡Como siete u ocho casas en Tandil! No durábamos.

FEDERICO. Yo me fui de Tandil por el asunto del

trabajo; si no, yo de Tandil, no me mudo. Ojalá pudiera volver, es una ciudad hermosa.

OLGA. ¡Nunca este hombre pensó en hacerse un techo! Nos mudábamos por todos lados, y al final vinimos a vivir acá con mi hija.

¿Les gusta el barrio de Barracas?

FEDERICO. Sí, Barracas es lindo, a mí me encanta. Nada más que hay que estar acá con los ojos como dos de oro. Mi yerno va a trabajar, mi hija va a trabajar, mi nieta va a la escuela... así que quedamos los dos. Yo no salgo a ningún lado, soy muy casero.

¿Ya no usa el tren?

FEDERICO. A veces vamos a La Plata. Yo podría ir a Coronel Brandsen con el tren, con ella, pero me gusta más el colectivo. Tengo el carné ferroviario, ella también. Ahora pusieron el tren a Tandil, pero me gusta más el colectivo. Yo no sé...

Volviendo a cómo entró al ferrocarril, ¿fue por un amigo? ¿De casualidad?

FEDERICO. Un día, cuando me suspendieron en la fábrica, fui un domingo a la estación de La Plata y vi un cartel que decía: «Tomamos personal para vías y obras». Esto fue el domingo, el lunes me voy. Me presenté allá en la oficina y digo que vengo por el aviso que está ahí para entrar al ferrocarril. «Sí —me dicen—, tiene que traer la libreta del partido peronista y la célula». Yo le comenté a mamá y me dijo: «No te hagas problema, hijo, vamos a ir a l y 60; yo tengo un amigo que va a conseguir la cédula».

Me presentó, muy amigo de ella: «¡Uy, Delia —dice—, vos sabés que no hay ninguna! Pero yo te voy a extender un certificado como que la tiene en trámite». Mi mamá le dijo que ya estaba para entrar al ferrocarril. Vamos a una unidad básica, no había tampoco libreta del partido peronista. Ya estaba arrancando mal. Me hacen un certificado como que la tenía en trámite. Me voy el martes y me presento. «No, está bien, está bien...», me dicen. Nunca más me la pidieron (*risas*). Nunca más. Y ahí me quedé. Y ahí entré en el Ferrocarril. No, a mí nunca me gustó andar de vago. Yo fui firme para el trabajo.

A usted qué le parece: ¿cualquiera puede ser ferroviario o hay que tener un carácter particular para trabajar en las vías?

FEDERICO. Y bueno, sí. Hay mucha gente que no le gusta trabajar con la pala y el pico, pero como yo me crié en el monte, en los obrajes también...



© Andrea Chame

no voy a decir que no. Fui a juntar caña dulce con el machete, yo no tenía miedo al trabajo (*silencio*). Un día, como te decía, cuando vine de Tandil, estuve de ordenanza del gerente y había un italiano...

OLGA. ¡Ahí le va a contar una anécdota!

FEDERICO. ... con el cuello de la camisa todo parado. A veces tenían que ir a Presidencia, en Retiro. Y el presidente le dice al señor Pedrera: «¡Che, a ver si me mandás un ordenanza como la gente!». Yo estaba en Mesa de Entradas de Gerencia en ese entonces. Me sacaron y allí tanto el jefe máximo como el segundo jefe era adoración la que tenían conmigo. ¡Adoración! Y yo iba del primero al sexto piso ahí, en Constitución, y todos me saludaban: «¡Hey, negrito; Cómo anda, negrito...!». Hasta el gerente, cuando venía, me decía: «Negrito, un cortado doble». Muy querido fui, muy querido fui ahí, en todos los pisos, empezando por el primer piso. Soy muy querido.

¿Tiene compañeros de aquella época?

FEDERICO. Y... no sé si vivirán (*risas*). Algunos viven en Tandil todavía.

¿Siempre trabajó entonces en el Ferrocarril Roca?

FEDERICO. Sí, el Ferrocarril Roca era el que más ganancia le dejaba al Ferrocarril. Por los cereales. Más plata dejaba. Pero había malas administraciones, ¿me entendés? Cuando era el Consejo de Reunión, los miércoles, que se juntaban todos los capos, vos no querías escuchar, pero tenías que escuchar sí o sí. Escuchaba todo. Un día, hacía un calor... como ahora, y había uno que decía: «Yo quiero cortado». ¿Ah, sí...? Te voy a dar nada. Todo café, café doble, cafecito... Y le dije: «Mire señor, discúlpeme, pero Caja Chica me dijo que no tenía plata para comprar leche para hacer el cortado». Estaba el secretario del gerente, me miró, no se rio porque no podía. Cuando terminó, que terminó, me llama el secretario, Saavedra se llamaba,



© Andrea Chame

finado ya, me dijo: «Estuviste bien, negrito, pero iqué hijo de puta que sos! Estuviste bien...» (*risas*).

OLGA. Los que trabajaban en la época de él son todos de Tandil. Y cuando él empezó a trabajar acá, nos vinimos para acá. Pero ya murieron todos. Uno era Martínez, el otro, Nabrosky. Y un tal Gómez también, pero ya...

FEDERICO. Yo estoy orgulloso. Cuando me fui a la Presidencia, que me mandó el gerente, me dice: «Bueno, negrito, esto lo tenés que entregar en mano al presidente». Voy, quinto piso, le digo al

ordenanza que lo atendía a él: «Mirá, esto lo tengo que entregar en mano al presidente». Me anunció, pasé. Le entregué y me miró de arriba abajo.

OLGA (*de fondo*). Yo le almidonaba los cuellos de la camisa... se quería ir así nomás.

FEDERICO. Me dice: «¿Va a tomar un cafecito?». «No, señor —le digo—, tomé un cortadito». «Traele un cortadito para el señor». ¡«Al señor» y todo me dijo! Yo, contento como perro con dos colas (*risas*). Y cuando pasó, le digo: «¿Señor, hay que llevar algo al gerente?». «No», me dice, y me



dio la mano. Cuando llego acá, a Constitución, me dice el secretario: «¿Así que te hizo servir un cafecito el presidente?». «Sí, señor», le digo. Y ahí, cuando había que llevar algo al presidente, iba yo, siempre yo. Pero iba impecable, impecable!

Sí, Olga dice que le almidonaba los cuellos...

OLGA (*entre risas*). Sí, daba unas luchas... (*más risas*). Todos los días le repasaba el traje con la plancha... los zapatos...

Le preguntaba a ella cómo era ser la esposa de un ferroviario, te pregunto a vos cómo fue ser la hija de un ferroviario.

CARMEN. Nosotros vivíamos en Tandil, y mi papá venía cuando cobraba. A veces, no sé si los fines de semana, mucho no me acuerdo.

OLGA. Venía cada mes, venía tres días nomás de visita.

CARMEN. Y después todo el mes nosotras, con mi mamá nada más. Entonces, era como que no lo veíamos mucho. Bueno, cuando venía, estaba

ahí, tratábamos de pasarla bien, en familia.

OLGA. Antes era distinto, uno salía con las chicas y no pasaba nada...

CARMEN. Estábamos acostumbradas ya... hasta que un día se dio lo de la casa, en esta casa. Después, por un tiempo, había que dejarla, porque cuando te jubilabas había que dejar la casa. Y él decía que lo iban a sacar, que lo iban a sacar... se apuró al divino botón, ¡porque quedó de gente...! Pero cuando venía, estábamos todos juntos.

FEDERICO. Yo, cuando andaba en la línea, hacía ciclos de veintidós días. Me contaban cuatro en la casa, uno para venir y otro para irme. Vale decir que estaba cuatro días con ellas.

Viajaba mucho...

CARMEN. Él se conocía todo, eso sí. Y ahora, porque dejó de salir, porque está más grande. Es muy independiente. Lo único que, para la casa, siempre le dice a mi mamá: «Alcanzame esto... traeme esto».

FEDERICO. Y cuando me trajeron de Tandil para acá, yo cobraba a fin de mes y me iba. El jefe me decía: «¿Cuándo venís, negrito?». «El domingo, sin falta», le decía (*risas*). El domingo me iba a Control, allá, en Tandil. «Che —decía—, ¿no me hacés un favor y me llamás al jefe de Mesa de Entradas, que voy a ir el lunes?». Cuando venía el lunes, me decía: «Sos un...» (*risas*). Pero, por ejemplo, si no venía el ordenanza de la tarde, me decían: «¿Negrito, te podés quedar?». Y me quedaba.

Cuando recién se mudaron, ¿cómo era vivir en la Colonia?

CARMEN. Es un edificio histórico, tiene más de cien años. Ahora porque estas casas están reformadas...

OLGA. El que vive lo va transformando.

CARMEN. Lo que tiene es que son amplias. Nosotros cuando venimos vivimos en el bloque de atrás, pero allá. ¿Viste que hay un pasillo en la entrada? Mucha gente cerraba el pasillo para

hacer la cocina, para que le quede más grande; entonces, teníamos el comedor, la pieza... Después se fue otro señor que se jubiló, y pasamos a una casa en el mismo bloque, que tenía ya dos piezas y cocina comedor. Y ahí, después, fue cuando él se va, que se estaba por jubilar y había que dejar, y se fue. El terreno es nuestro, porque nos lo vendió el Ferrocarril, pero lo que nosotros no tenemos es el título de propiedad. Eso lo estamos viendo con el Instituto de la Vivienda, pero ya hace rato que estamos esperando. Pero bueno, estamos acá tranquilos... no creo que nos vengán a sacar. Y yo vine en el 75, tenía once años. Mi marido... la mamá de él vive acá. El marido de ella también era ferroviario, era señalero, y él vino a los tres años, así que también... toda una vida. Después se fue metiendo otra gente, fue cambiando. Porque, vos sabés que cuando nosotras éramos chicas, se respetaba el horario de la siesta, había un encargado también, que vivía donde vive Tito Vidal...



© Andrea Chame



don Juan se llamaba. Pero eran otros tiempos. Ya no es lo mismo.

OLGA. Todos eran respetuosos.

CARMEN. Ya no es lo mismo.

OLGA. El sereno venía a las 8 y decía: «¡Adentro!». Ahora, ¿qué le vas a decir? No se puede tener una planta, rompen con la pelota... (*risas*).

CARMEN. Yo extrañé mucho cuando vinimos desde allá. Alquilaba mi papá allá, pero Tandil es relindo, era otra cosa. Cuando vinimos acá, mirábamos con mi hermana... «¿Acá vinimos a vivir? ¡Qué feo!», decíamos. Uno se va adaptando, pero...

OLGA. «Parece la casa de Drácula», decían (*risas*).

CARMEN. No nos gustaba para nada. Veníamos



de un barrio relindo. Ibas caminando... veredas anchas, bien limpias. Y acá llegamos, bajamos del 79 y entramos... había una canchita de futbol, lleno de chicos que jugaban a la pelota, ahí capaz estaba mi marido también, seguro. Y no nos gustaba para nada. Y bueno, uno se va dando con uno, con otro... pero era otra cosa. La gente cambió mucho. Ahora vino gente de otro lado, que en vez de cuidar lo que a uno le cuesta tanto...

Alguna de las hijas, tus hermanas, ¿trabajó en el Ferrocarril?

CARMEN. La más grande era boleterera en Bernal. Estuvo también en Plaza Constitución. Ella estuvo ahí, trabajo bastante tiempo. Lo que tiene el ferrocarril es que es un trabajo seguro, pero ahora parece medio complicado entrar. Mi papá quería hacer entrar a mi hija más grande, que tiene 28 años. Me decía que le armara un currículum para hacerla entrar, pero es medio complicado, ya la gente que estaba en esa época, ya no está. Y

mi suegra, cuando enviudó, entró para que no le sacaran la casa. Estuvo en limpieza, trabajó nueve años.

Bueno, Federico...

FEDERICO. Estoy pensando, a ver si me acuerdo algo más... Te conté todo (*risas*). En la huelga de los cuarenta y dos días (*después de un largo silencio*), que estaban los militares... Bueno... yo estaba en Tandil, vivía frente a la estación. Los militares buscaban a todos los ferroviarios en las casas, iban a buscarlos a las casas... Y le digo a ella: «Yo me voy». Yo tenía un amigo que tenía una chacra, y me fui a parar ahí... «Si vienen a preguntar por mí, vos no sabés dónde me fui». Cada tanto me hacía una escapadita para ver cómo andaba ella. Si no, venía el hijo de mi amigo y le preguntaba a ver cómo andaba. Cada tanto me venía en bicicleta, estaba lejísimos. Era la Gladys sola, la mayor.

CARMEN. ¿Por qué era la huelga, papi?

OLGA. Era en el tiempo de Frondizi.

CARMEN. Por temas de sueldos habrá sido...

FEDERICO. En el 61. Solo un cornudo fue a trabajar; le querían quemar la camioneta. Al inspector de nosotros, que fue a trabajar de maquinista, lo querían matar. Después quedó mal visto. Yo me las tomé al diablo. Estaba el general Demarchi. Después se fue a Mar del Plata, la hizo trabajar con la guadaña... ¿a vos te parece justo? Por eso que a los militares nadie los quiere. No solamente por eso, por muchas cosas.

¿Cómo fue trabajar durante la dictadura militar?

FEDERICO. Unos sinvergüenzas. Videla, todos esos... todo mal.

¿Fue distinto el trabajo?

FEDERICO. Hacían manejar con militares las máquinas. A Demarchi lo encontré acá después. Venía con guantes blancos a buscar un pasaje para Mar del Plata, con la señora. Ahí lo vi de vuelta. Le tenía un asco...



© Andrea Chame

Entrevista a Fabián Molina

Entrevista: Daniela Zampieri | Fotografías: Andrea Chame



¿Tus padres trabajaban en el ferrocarril?

Mi viejo se llamaba Juan Carlos Molina, era señalero. Mi mamá estuvo en la parte de las oficinas, de maestranza estaba; se llama Irma Carabajal. Todos laburamos en el Roca. Yo estuve un par de años en la Oficina de Informes, en Plaza Constitución. Mi hermano también.

Por tu experiencia y lo que te hayan contado tus padres, ¿cómo era trabajar en el ferrocarril?

Antes era bastante respetado el laburo del ferroviario, estaba bien visto. Después, con el tema de las privatizaciones y el desguace que se hizo del ferrocarril... los sueldos habían decaído... Antes era un orgullo. Federico te habrá contando, él anduvo por todos lados.

¿Tu papá también?

No, él era señalero, siempre estuvo en Temperley, Marmol...

¿Y hace cuánto que vinieron a la Colonia?

Hace cuarenta y cuatro años. Yo tengo 45 años.

¿Sabés a qué edad entró tu papa a trabajar al ferrocarril?

Papá, cuando entró en el ferrocarril, tenía 25 años más o menos...

¿Se acuerdan cuándo nació?

Tenía cincuenta y nueve cuando murió en el 84, así que era del 34 por ahí. Entrabas al ferrocarril y no salías hasta jubilarte.

¿Cómo es vivir en la Colonia Sola? Porque no es un edificio más.

No, se han filmado muchas películas, publicidades... Es llamativo. En un tiempo estaba más linda, ahora está un poco abandonada, a pesar de ser patrimonio histórico del barrio de Barracas, junto con la estación Yrigoyen, la iglesia del Sagrado Corazón... Pero está abandonada. El Gobierno de la Ciudad no le da bolilla ni nada, pero vienen turistas, estudiantes de arquitectura. Arquitectónicamente, es distinto. Cuando nosotros vinimos, en las puertas estaban los molinetes



© Andrea Chame



de fierro en la entrada, había palmeras plantadas en el fondo, había chimeneas... Sacás el mueble y está la chimenea. Y afuera, en la puerta, vas a ver que hay unos tacos de madera que están en la pared, que era donde se quebraba la madera para hacer el fuego.

¿Y te acordás alguna anécdota del barrio?

Acá estuvo Juan Jose Rossi, un jugador de fútbol;

el padre era ferroviario. Acá estuvieron los caniches de Perón, los perros que tenía Perón...

¿Qué hacían acá los caniches?

En la época que Perón estaba en el exilio. Cuando vino en el setenta y pico, que era la época de López Rega, que se pudrió todo, había un guarda, polaco, Gopar, que era un personaje ligado al partido Justicialista. Y le dieron los perros para

que los cuide... ¡Los caniches! ¡Porque todo lo que estaba relacionado con Perón...! Estuvieron acá hasta que los mandaron a otro lado. Mirá, desde que vinimos nosotros acá, vino a filmar Charly García, Alejandro Lerner, también de Mujeres Asesinas... estuvo Cecilia Roth, Norman Brisky... después, publicidades; una película, *Cipayos*, una de Malvinas... Nacha Guevara... hay un póster de Riff, de Pappo, sacado acá... Cada dos por tres te levantas y hay algo. Y gente sacando fotos, todo el tiempo.

Me quedé pensando en la anécdota de los caniches... ¿Cómo fue vivir en la Colonia durante la dictadura? Por lo que cuentan, había mucha gente ligada al peronismo.

Y, acá éramos una realidad aparte. Si bien la policía pasaba, no se podía estar en la vereda, se prohibían las reuniones de más de dos o tres personas, pero, adentro, los pibes, los jóvenes seguían estando. Seguía habiendo vida, afuera no se veía

nada. Una vez, vino el ejército... revisaron casa por casa. Venía gente de Montoneros, hacían torneos de fútbol, repartían guardapolvos... Venía un dirigente de las Ligas Agrarias, Osvaldo Lovey, con la mujer a militar acá también. Acá, en la Colonia, encontrabas desde guardas, maquinistas hasta jefes, todos juntos. A pesar de que esto, en un principio, era para el personal jerárquico, no era para cualquiera, ellos tenían sus peones que les sacaban la basura a los jefes. Había muchos que eran tipos ingleses. Después de que Perón nacionaliza el ferrocarril, pasaron a ser para personal en tránsito. Venía un maquinista de Bahía Blanca, lo trasladaban y le daban la vivienda. Cuando se jubilaban, tenían que dejar la vivienda. Y cuando Menem, creo el ONABE, se aprovechó para hacer la mutual para los familiares... uno de los últimos actos que hizo él, en Casa de Gobierno... nos firmó el boleto de compra y venta. Después el Instituto de Vivienda de la Ciudad de Buenos Aires hizo un



© Andrea Chame

apuntalamiento muy provisorio.

¿Hay riesgo de derrumbe?

Algunos balcones, sí. La gente dentro de la vivienda la mantiene muy bien, pero afuera se hace imposible. Pero a Macri no le interesa arreglar.

¿Y vivir en Barracas cómo es?

Es espectacular. Barracas es un lindo barrio. Y ahora, en el último tiempo, se fue poblando, porque antes eran solo galpones. En frente estaba la General Motors. A Barracas, lo que lo mató fue la autopista, que la dividió. De la autopista para allá, quedó



un sector económico más pudiente, y de allá para acá, más postergado. Ahora está levantando mucho, porque es un lugar estratégico, estás al toque del centro. Esto era todo casas bajas,

porque era galpones abandonados ligados a las industrias de antes.

Casi no hablamos de tus padres. ¿Sabés cómo entraron al ferrocarril? ¿Tenés alguna anécdota?

Yo no. Mi vieja sabe, pero está durmiendo la siesta. Una anécdota de mi viejo, que siempre contaba... Llegaba en Temperley y caminaba trescientos metros hasta el puesto del trabajo en la plataforma; y una vez, iba distraído, el cantante Argentino Luna, uno que toca la guitarra y todo, viste, y no se dio cuenta que venía un tren tocándole silbato. Entonces, mi viejo le hizo señas y todo, y lo corrió de la vía. Eso siempre lo contaba.

¿Y qué hacía Argentino Luna ahí?

Vivía en Temperley. Y para cortar camino, iba por ahí. Capaz que salía de una peña medio medio... (*risas*). Después, ¿lo conocés a Regazzoni?

El artista.

Sí, el artista, el loco. Cuando yo trabaja en Constitución, en Informes, el tipo iba y le

prestaban las oficinas porque hacía cuadros con el tema del ferrocarril, o pintaba en el *hall*, y el tipo iba a tomar mate con nosotros, y nosotros les decíamos: «Dale, dibujanos a nosotros». Así que tengo un dibujo en una cartulina firmada por él. Después tenemos familiares por parte de mi hermano que están en La Trochita, trabajando en el tren que va de Jacobacci a Esquel; están en los talleres, pibes que eran de acá.

Son una familia ferroviaria.

Sí, allá siguen laburando aquellos...

¿Ustedes ya no están ligados?

No, nosotros no. Con el tema de «ramal que para, ramal que cierra», de Menem, se fue vaciando el ferrocarril. Ayer, estaba con nosotros hablando un maquinista, un pibe que lo echaron y volvió a entrar... y ahora está laburando en los cargas.

Es un sentimiento, el ferrocarril.

Sí, el ferrocarril para nosotros era todo.



Entrevista a Luis Gullon y a Walter Vidal

Andrea Chame

A través de Federico y de Fabián, llego a Luis y a Walter, trabajadores ferroviarios. Los espero en la entrada de Colonia Sola para conversar con ellos y hacer una entrevista fotográfica recorriendo el barrio. Llega Luís, nos saludamos, empezamos a conversar y me cuenta sobre la Colonia Sola...

LUIS. Este barrio se construyó primero para el personal de la administración del ferrocarril. Era un personal de tránsito. Venían los jefes y los administrativos ingleses.

¿Ustedes cómo acceden a una vivienda aquí?

LUIS. Cuando se nacionalizan los ferrocarriles,

con Perón, este lugar deja de ser exclusivo de los funcionarios ingleses y se transforma en un barrio para todo el personal.

¿Y ahí te daban una vivienda?

LUIS. La casa te la daban, pero después, cuando uno se jubilaba, tenía que irse. Eso generó tantos reclamos que fue cambiando, hasta que finalmente te dejaban quedarte. También se formó una mutual para la organización de la Colonia.

¿De esa forma, ustedes pasan a ser los dueños de sus casas?

LUIS. En la época de Menem, nosotros pagamos por todo este predio \$600.000.- Por todo el lugar.

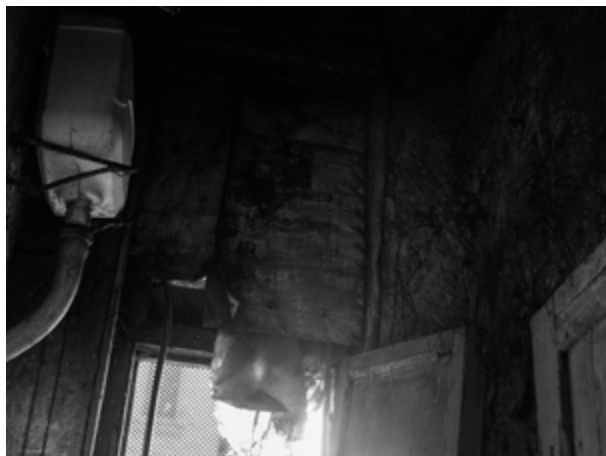


© Andrea Chame



© Andrea Chame





© Andrea Chame

Cada uno pagaba su parte. Lo que sucedió fue que la gente pagaba lo que podía: algunos muchas cuotas, otros se atrasaron mucho. Así fue que intervino la Municipalidad de Buenos Aires.

¿Qué sucedió? ¿Cómo se resuelve la deuda?

LUIS. Nosotros queríamos escriturar; entonces, se hizo la escritura a nombre de la mutual.

El Gobierno de la Ciudad se hizo cargo de la deuda hipotecándonos a nosotros, y de esa manera se pagaría al Gobierno Nacional. Además, se comprometió a hacer los arreglos de mantenimiento básico del lugar, que se caía a pedazos.

¿Cuál fue el resultado de todo eso?

LUIS. Ninguno. No hicieron nada. La mutual se desarmo y muchos de nosotros todavía estamos en juicio contra el Gobierno de la Ciudad para que cumpla su compromiso. Incluso, hubo un recurso de amparo a nuestro favor, pero no pasó nada. Los funcionarios vienen, miran y se van. Los arreglos no se hacen. Solamente se apuntalo



el techo (*muestra un apuntalamiento*) que se estaba derrumbando, que se caía (*señala los techos en pésimo estado*). Y el Gobierno dice que no tiene plata.

(*Se nos une Walter, nos saludamos y presentamos*).

¿Hace mucho que estás aquí en la Colonia Sola?

WALTER. Yo vine a los 16 años. Soy de Bolívar. Ingresé de aprendiz.

¿Aprendiz de qué?

WALTER. Seis años de aprendiz en Técnico de Administración de Empresas. Era una formación para ferroviarios.

¿Y cuál fue tu trabajo?

LUIS. Trabajé toda mi vida de administrativo en el Ferrocarril Sur, en Constitución. Era el que mejor la pasaba (*se ríe cómplice mirando a Luis*). Hasta que me fui.

¿Te fuiste? ¿Te jubilaste?

WALTER. No, me fui solo, antes de jubilarme, cuando vino la privatización.

¿Por qué?

WALTER. Todos los trabajadores estábamos en contra de la privatización... se perdían los ferrocarriles. Por eso, preferí irme en ese momento.

Y vos Luis, ¿cuál era tu trabajo dentro del ferrocarril?

LUIS. Yo era maquinista del Roca. Y sí, con la privatización del ferrocarril, el barrio de Barracas cambió mucho; aumentaron los depósitos y los camiones, por eso es un barrio que no adelanta. Además, acá nomás, está la villa 21.

(*Se nos une Federico*)

FEDERICO. Este (*señala a Walter*) estaba en la oficina de Pases, y cuando ibas y le pedías un pase, te sacaba rajando. «Llegás tarde», decía (*todos se ríen*).

LUIS. Y había tantas oficinas... por todos lados, oficina de Control, oficina de Pase, oficina Vial... la mayoría estaba en Constitución.

¿Y podemos dar una vuelta por adentro del barrio?



LUIS. Si, vamos. Acá todo es parecido, aunque haya mucha gente.

¿Cuánta gente vive en la Colonia?

WALTER. Hoy acá, viven setenta y una personas, que son los dueños de los departamentos. Pero en realidad hay mucha más gente, incluso en algunos departamentos viven familias grandes.

¿Los departamentos son todos iguales?

WALTER. Los más grandes tiene tres dormitorios, o sea, cuatro ambientes, pero hay otros más chicos. Por eso, la cantidad de gente que vive en cada unidad depende un poco del tamaño.



FEDERICO. Además, los departamentos fueron cambiando. Tenían hogares a leña, que ahora no se pueden usar por una disposición municipal. Y hubo que poner gas.

LUIS. Sí, y también en algunos departamentos se modificó el baño, porque todas las unidades tenían su baño, pero externo, afuera de la casa, y en muchos casos se hizo una reforma para hacer el baño adentro. Oros lo siguen teniendo afuera. Mirá acá hay uno *(muestra uno de los baños externos que ya no se usa; a partir de aquí, hacemos una recorrida y fotografío el barrio)*.



© Andrea Chame



© Andrea Chame



1º PSD ALTO



PSD BAJO





«Barracas» (AGN, caja 42,
sobre 4, inventario 319.559).

Estación Buenos Aires del tren Belgrano Sur

Daniela Zampieri

La estación Buenos Aires se encuentra ubicada en el cruce de la calle Olavarría con la avenida Velez Sarfield, en el límite de los barrios porteños de Barracas y Parque Patricios.

Es una de las estaciones terminales del ferrocarril General Belgrano, en su sección urbana sur. Desde allí se brinda un servicio de traslado de pasajeros que une el sur de la Ciudad con la localidad de González Catán (partido de La Matanza) y el barrio General Belgrano (partido de Merlo).

La estación Buenos Aires fue inaugurada en 1911, cuando este ramal del ferrocarril pertenecía a la Compañía General de Ferrocarriles de

la Provincia de Buenos Aires —conocida también como la Compañía General de Buenos Aires (CGBA)—, de capitales franceses.

Por la estación Buenos Aires circulaban trenes con cargamentos provenientes de las provincias productoras de materias primas, directamente de paso a la isla Demarchi, para ser exportados al resto del mundo.

La estación consta de cinco andenes de arquitectura similar a la estación terminal del Ferrocarril General San Martín. Es de un tamaño considerablemente menor comparada con las estaciones terminales del resto de la Ciudad. Fue



© CEDODAL

construida en función de un proyecto que nunca se logró concretar, es decir que lo que hoy conocemos como estación Buenos Aires es un proyecto inconcluso. A pocos metros de la ella, sobre la calle Suárez, se encuentra un edificio que fue destinado al área administrativa de la compañía: abandonado durante años, en la actualidad está concesionado a la Universidad Tecnológica Nacional. En la parte de galpones de carga, se encuentra el Centro Cultural Ferroviario “El Perro”.

La CGBA fue comprada por la empresa Midland en 1937, que implementó el servicio de traslado de pasajeros. Su incorporación en 1947, durante el peronismo, a Ferrocarriles del Estado impulsó la radicación de numerosas industrias, talleres y galpones en la zona, lo que activó económicamente al barrio.

A partir de la última dictadura cívico-militar, comienza un proceso de degradación y limitación sistemática del servicio. En 1994, el ramal se



reprivatiza con un servicio de transporte de pasajeros intermitente y de baja calidad.

Hoy en día, lindantes a la estación, funcionan el Mercado de las Flores de la Ciudad, la terminal de la línea 59 de colectivos y el Club Barracas Central.



Plano topográfico, 1916 (CEDODAL).

[CEDODAL] Estación Buenos Aires F.C.G.B.

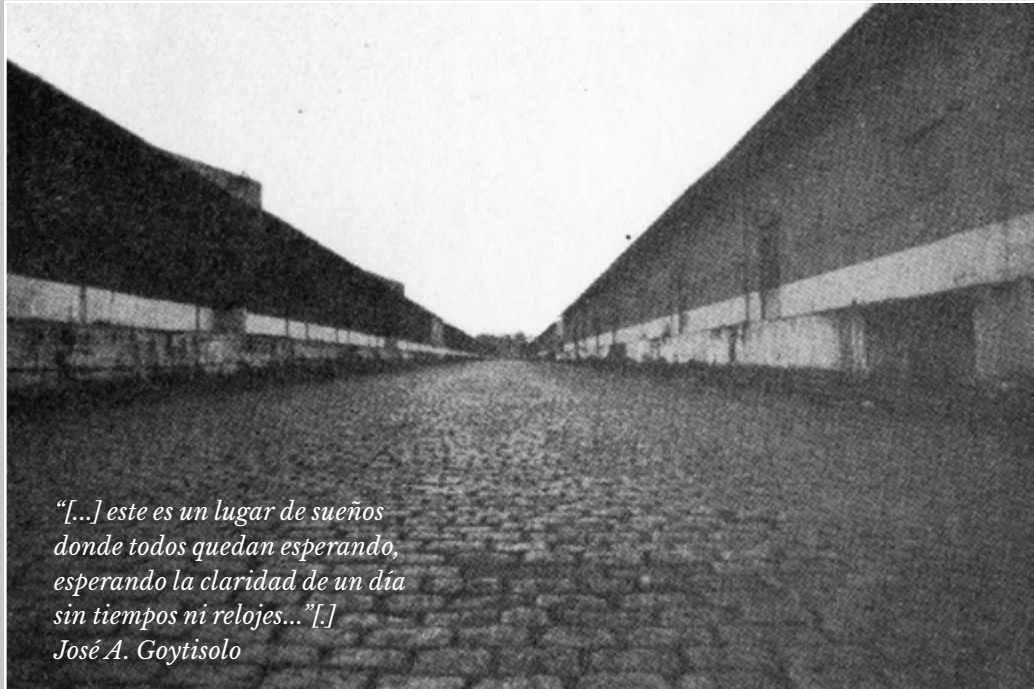
Nro. de inventario: 73/2

En 1909 la Cía. Gral de Ferrocarriles de la Provincia de Buenos Aires (hoy FCGB) hace el tendido de las vías de trocha angosta que, junto con el ramal del Ferrocarril Oeste, servía al matadero municipal de Nueva Chicago, teniendo su estación cabecera en terrenos del antiguo bañado de Pereyra y 3 estaciones urbanas – Sáenz, Villa Soldati y Villa Lugano – [.]

El proceso de formación de estas instalaciones ferroviarias condicionó, desde hace casi 90 años, el desarrollo del sector urbano colindante. Este se caracteriza no sólo porque gran parte del suelo está ocupado por el ferrocarril sino porque, a su vez, dicha ocupación ha condicionado las

sucesivas formas de ocupación espacial que han definido el crecimiento de este sector [.] Ha marcado un decidido carácter de “zona productora” que se concreta no sólo en la presencia de industrias, almacenes, depósitos, mercados, sino a su vez en viviendas eminentemente obreras que responden tanto a formas de crecimiento periférico como a procesos de implantación de carácter “marginal” [.]

La presencia del ferrocarril va a condicionar la implantación industrial y ésta, a su vez, va a requerir mano de obra que se localizará en suelo próximo. Esta zona presenta características específicas, marcando su carácter industrial e incidiendo, a su vez, en las formas de crecimiento residencial [.]



*"[...] este es un lugar de sueños
donde todos quedan esperando,
esperando la claridad de un día
sin tiempos ni relojes..."[.]*
José A. Goytisolo









El Centro Cultural Ferroviario «El Perro»

Una paradoja entre el ferrocarril y la cultura

Ariel López



El Centro Cultural Ferroviario «El Perro» —espacio de arte, cultura y con diferentes actividades ubicado en el barrio de Barracas— fue creado por Román Alegre, su actual director, en el año 2001.

Entrando por la calle Suárez, a un costado del camino, en la estación Buenos Aires, se encuentran los vestigios de un pasado ferroviario: galpones construidos al iniciarse la circulación del ferrocarril, hace más de cien años, que hoy se resisten, de alguna manera, al olvido y a ser despojado de la historia que les pertenece.

Un exferroviario, tras haber sido despedido, al igual que muchos otros de sus compañeros en la misma época, logró gestionar para que le otorgaran uno de los galpones «abandonados». En un comienzo, le fue útil para montar su *atelier* personal y poder llevar adelante su producción artística, pero luego lo transformó en algo mayor: un centro social y cultural.

Román Alegre trabaja con materiales recuperados, usa descartes de la industria (hierro,

plástico, vidrio, madera, cuero) para crear sus esculturas.

Utilizar materiales abandonados y en desuso para realizar una obra de arte es trabajar con la historia de esas piezas encontradas y con su transformación: «Todo tiene que ver con la historia ¿De quién habrá sido ese auto? ¿En que se transformará cuando termine de trabajarla? ¿Qué será mañana si se va de acá?», dice el artista mientras se pregunta acerca de la pieza de un automóvil.

De alguna manera, al conversar con él, queda flotando la pregunta que más lo inquieta y lo mantiene activo: «¿El arte es una manera de interpretar la realidad o es una manera de transformarla?».

El Centro Cultural Ferroviario «El Perro» es hoy un espacio de promoción de la cultura, donde se realizan talleres, muestras, diferentes expresiones del arte... y es también un espacio de inclusión social y de conexión con la gente del barrio de Barracas sobre las vías del ferrocarril.

















Ferroclub Argentino (Villa Lynch)





© Ariel Lóez

El Ferroclub Argentino es una Asociación Civil sin fines de lucro fundada en agosto de 1972 que nuclea a todos aquellos que tienen en común la pasión por el ferrocarril unida a la inquietud por la tradición ferroviaria Argentina. En acción conjunta con el Museo Nacional Ferroviario, Ferroclub Argentino preserva y restaura, en sus centros de preservación, los exponentes del rico patrimonio histórico, labor que se desarrolla sin subsidios o aportes oficiales, contando solo con donaciones particulares y la participación activa de sus miembros.

El actual predio posee una superficie aproximada de siete hectáreas con un tendido de vías de las cuales cuatrocientos diez son cubiertas. Originalmente, perteneció al galpón de



© Ariel Lóez

locomotoras del Ferrocarril Nacional General Urquiza y a parte de la playa de Cargas Cnel. Lynch.

La Institución fue fundada el 30 agosto de 1972 por quienes fueron sus primeros diez socios. En esos tiempos se realizaban reuniones los días viernes a la noche y los sábados se dedicaban a visitar lugares de interés ferroviario, para tomar fotografías, disfrutar el hobby y recabar información para la revista, cuyo primer número vio la luz el 20 de julio de 1973.

Actualmente, el Ferroclub posee en custodia alrededor de ciento sesenta unidades y ha recibido la suscripción que supera los mil quinientos socios de los cuales hoy revisten en actividad alrededor de trescientos socios.





© Andrea Chame



© Andrea Chame



© Andrea Chame



© Andrea Chame



© Andrea Chame



© Andrea Chame



Los autores

Andrea Chame

Licenciada en Antropología Sociocultural (FFyL, UBA). Fotógrafa profesional especializada en Documentalismo Fotográfico. Directora de la Diplomatura en Investigación y Conservación Fotográfica Documental (FFyL, UBA) y del Diplomado en Fotografía Social (FFyL, UBA y Programa Latinoamericano de Educación a Distancia del Centro Cultural de la Cooperación «Floreale Gorini»). Coordinadora del Programa de Fotografía Documental (SEUBE, FFyL, UBA). Docente de Posgrado en el Departamento de Fotografía e Investigación de la Universidad de Palermo. Se ha desempeñado también como curadora de exposiciones y jurado en concursos de fotografía. En el ámbito internacional, ha sido fotógrafa para instituciones internacionales, como la Unesco y Reporters sans frontières, y directora de pasantías en maestrías y doctorados en Fotografía Documental para universidades extranjeras.

Ariel López

Fotógrafo profesional y reportero gráfico. Integrante del Equipo del Programa de Fotografía Documental (SEUBE, FFyL, UBA). Ha participado del colectivo fotográfico Ojo Filoso y colabora como fotógrafo documentalista en diversos proyectos de investigación. Es docente en la Diplomatura en Investigación y Conservación Fotográfica Documental (FFyL, UBA).

Julieta Pestarino

Licenciada en Ciencias Antropológicas (UBA), doctoranda en Historia y Teoría de las Artes (UBA) y maestranda en Curaduría en Artes Visuales (Universidad de Tres de Febrero). Técnica en Realización Fotográfica (Instituto Municipal de Arte Fotográfico y Técnicas Audiovisuales). Integrante del Equipo de Fotografía Documental

(SEUBE, FFyL, UBA). Actualmente se desempeña como becaria doctoral CONICET en el área de la historia de la fotografía.

Daniela Zampieri

Licenciada en Sociología (UBA), diplomada en Educación, Imágenes y Medios (FLACSO). Técnica en Fotografía (Escuela de Fotografía Creativa). Integrante del Equipo de Fotografía Documental (SEUBE, FFyL, UBA) y miembro del Colectivo Deriva: Imágenes, Memorias y Territorios. Tutora en la Especialización Educación Primaria y TIC, módulo Enseñar Ciencias Sociales con TIC (Instituto Nacional de Formación Docente, Ministerio de Educación de la Nación). Ha coordinado talleres de memoria visual barrial para jóvenes en distintos espacios y con diversas organizaciones sociales.

Henry Arias Patiño

Sociólogo (Universidad Nacional de Colombia); maestrando en Análisis del Discurso (UBA), investiga la canción de amor como elemento discursivo en la sociedad a través de los medios de comunicación masivos. Locutor y productor de radio y televisión.

Integrante del Equipo del Programa de Fotografía Documental (SEUBE, FFyL, UBA). Es docente de Sociología en el Plan FinEs 2 en Ituzaingó, provincia de Buenos Aires.

Patricia Méndez

Arquitecta (UBA), doctora en Ciencias Sociales (FLACSO Argentina). Como investigadora adjunta del CONICET y coordinadora técnica del Centro de Documentación de Arquitectura Latinoamericana (CEDODAL), investiga sobre temas de la arquitectura latinoamericana en los medios de difusión del siglo XX.

Es directora de la revista *DANA (Documentos de Arquitectura Nacional y Americana)*, fundadora y miembro del Núcleo Coordinador de la red ARLA (Asociación de Revistas de Arquitectura Latinoamericana). Ha publicado artículos, participado en congresos y jornadas internacionales e impartido conferencias y cursos de posgrado en universidades argentinas y extranjeras. El libro de su coautoría *Cines de Buenos Aires. Patrimonio del siglo XX* (Buenos Aires, CEDODAL, 2010) fue declarado de interés cultural por la Legislatura de la Ciudad.

Mónica Silvia Incorvaia

Máster en Cultura Argentina (EDIAC, Fondo Nacional de las Artes). Profesora de Historia de la Fotografía (Universidad de Palermo e Instituto Nueva Escuela) y del Seminario 2 de la Diplomatura en Fotografía Documental. (FFyL, UBA). Ha sido autora de publicaciones, entre las que se destacan *La fotografía en los medios gráficos* (Ciudad de Buenos Aires, Universidad de Palermo, 2012) y *El Universo visual de Horacio Coppola. De la enigmática Berlín a la ecléctica Buenos Aires* (Buenos Aires, Universidad de Palermo, 2013).

