

9 de octubre de 1887: Se inauguró el servicio de Tranway Rural a caballo de Federico Lacroze, desde Plaza de la Victoria en la Capital Federal hasta Pilar, con parada para descenso y ascenso de pasajeros y cambio de caballos en la “Estación Piñero”, entonces partido del Pilar, con dos servicios diarios de ida y dos de vuelta

A mediados de 1886 comenzaron a tenderse las vías de dos líneas ferroviarias que atravesaban el actual territorio paceño: por un lado el Ferrocarril Buenos Aires a Mercedes, luego Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico, y por el otro el Tranway Rural de Federico Lacroze.

En cuanto a la segunda línea ferroviaria, el 29 de abril de 1884, el empresario Federico Lacroze solicitaba al Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, la concesión de varias líneas de tranvías a caballo en la campaña. El propósito era completar sus líneas centrales de tranvía en la ciudad de Buenos Aires y proporcionar servicios a los suburbios del Noroeste.

En octubre del mismo año, el gobernador Carlos D’Amico firmó el decreto otorgando la concesión, atendiendo a *“lo conveniente de ensayar en la Provincia el sistema de tranvía, como medio de transporte, por la baratura de los fletes, la facilidad de construcción y sobre todo porque no hace necesario el carbón de piedra, sirviendo a dar ocupación a los caballos, que es una de las riquezas de la provincia”*¹.

El 4 de febrero de 1886 se firmó el contrato definitivo. En el mismo, entre otras cosas, se indicaba el itinerario que recorrería la línea, la trocha de 1,44 metros y los materiales a emplearse debían ser de primera calidad. También establecía que no se podían utilizar locomotoras a vapor, sino que tendría que hacerse por medio de caballos. El concesionario se obligaba a comenzar las obras dentro de los seis meses de firmado el contrato y tenía un plazo de ejecución de dos años.

Firmado el contrato, se delineó el tendido de vías, se compraron las tierras y los materiales, se levantaron los terraplenes, se construyeron los puentes... La vía fue avanzando hacia el noroeste bonaerense.

En nuestra zona, el riel atravesaba los campos de Rosa Caferata, Juan Buzzini, Mateo Piñero, Sánchez, Suárez, Pedro Exertier y Herederos de Félix Altube. En los campos de Piñero se estableció una parada.

Avanzados los trabajos, Lacroze tuvo que contratar un *“policiano”* para que cuidara las obras, a fin de evitar que jinetes y vehículos transiten por la vía y destruyan terraplenes y cunetas.

El 4 de octubre de 1887, el diario “La Prensa” publicaba un aviso anunciando que Lacroze pondría a disposición del público, desde el 9 del corriente, cuatro coches del Tranway Rural que, *partiendo de la estación Once de*

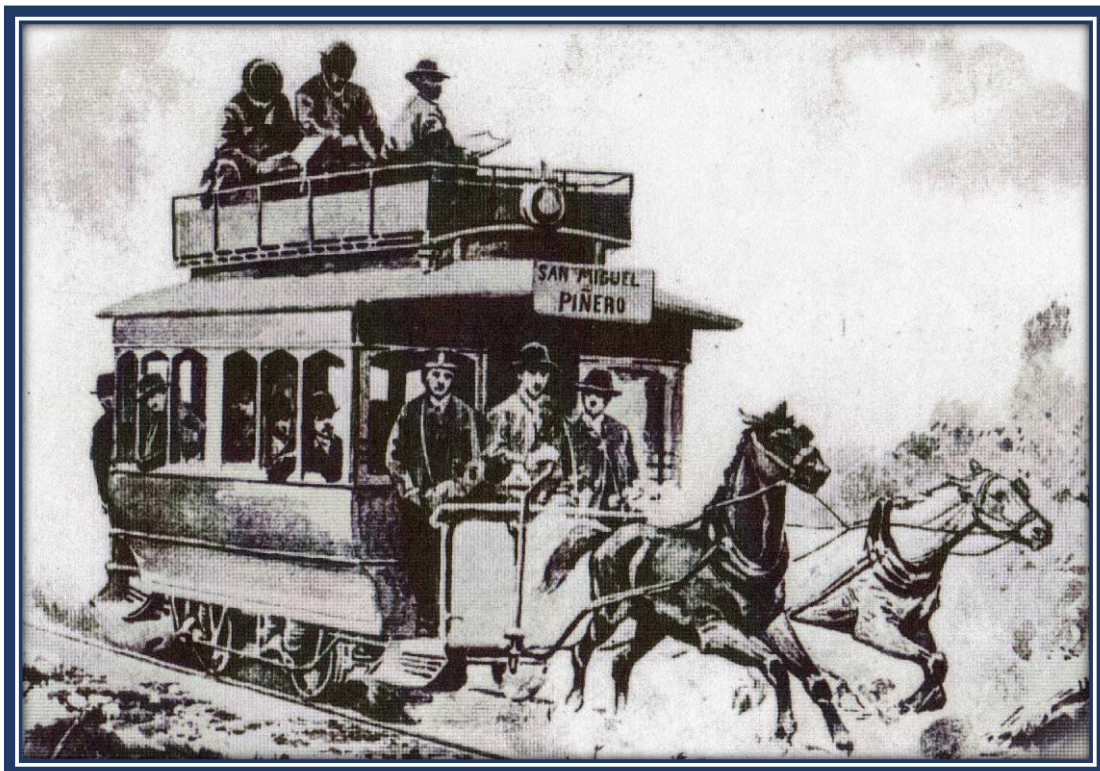
¹ “Eduardo L. Marcet y Haydée Epifanio *“El tren que nació tranvía”*, Terceras Jornadas de Historia del Partido del Pilar, 1994

Septiembre, podrán encontrarse los pasajeros en poco tiempo a tres cuadras de la Plaza de pueblo de Pilar.

Tres días después, el 7 de octubre, “La Prensa” publicaba otro aviso anunciando que: *“Desde el domingo próximo 9 del corriente quedará abierto un servicio provisorio de pasajeros desde la Plaza de la Victoria al pueblo de Pilar, pasando por Chacarita, San Martín, San Miguel, Piñero y Pilar”.*

Para ese día estaban previstas dos salidas desde Plaza de la Victoria, a las 6 a.m. y a las 4 p.m.; también se programaron dos salidas desde Pilar, a las 6,20 a.m. y a las 4,20 p.m. La tarifa del pasaje desde Plaza de la Victoria a Piñero era de 60 centavos en primera clase y cincuenta centavos en segunda.

Así llegó el 9 de octubre, ante la mirada sorprendida de los vecinos, pasó el primer tranvía desde Pilar a Buenos Aires y rato más tarde otro desde Buenos Aires a Pilar, deteniéndose ambos en la Estación “Piñero”, quedando así inaugurada la línea y la primera estación ferroviaria en las tierras que hoy forman el Partido de José C. Paz.



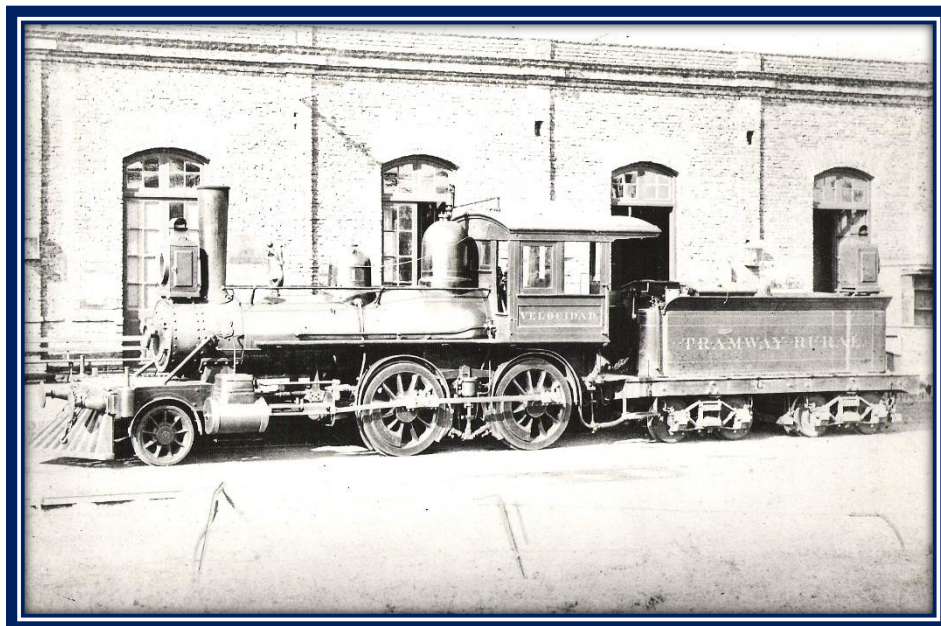
Óleo “Tranvía a caballo” (Museo de Luján)

Seguramente algún pasajero habrá ascendido o descendido en el andén de la estación Piñero, mientras el personal ferroviario procedía al cambio de los caballos. En los campos vecinos se comenzó a sembrar alfalfa que servirá de alimento para los caballos del Tranway Rural.

El edificio de la estación era de forma rectangular techada con chapa a una sola agua, delante una galería techada que servía de refugio a los pasajeros, un batería de sanitarios, un solo andén sobre la vía principal, y un desvío paralelo a la vía principal para el cruce de trenes o para carga y descarga de la producción local.



Cuatro años después, en septiembre de 1891, el gobierno provincial autorizó a Lacroze a utilizar “tracción a vapor o mixta”, en consecuencia comenzaron a circular las máquinas a carbón por las vías del Tranway Rural.



Máquina a vapor del Tranway Rural

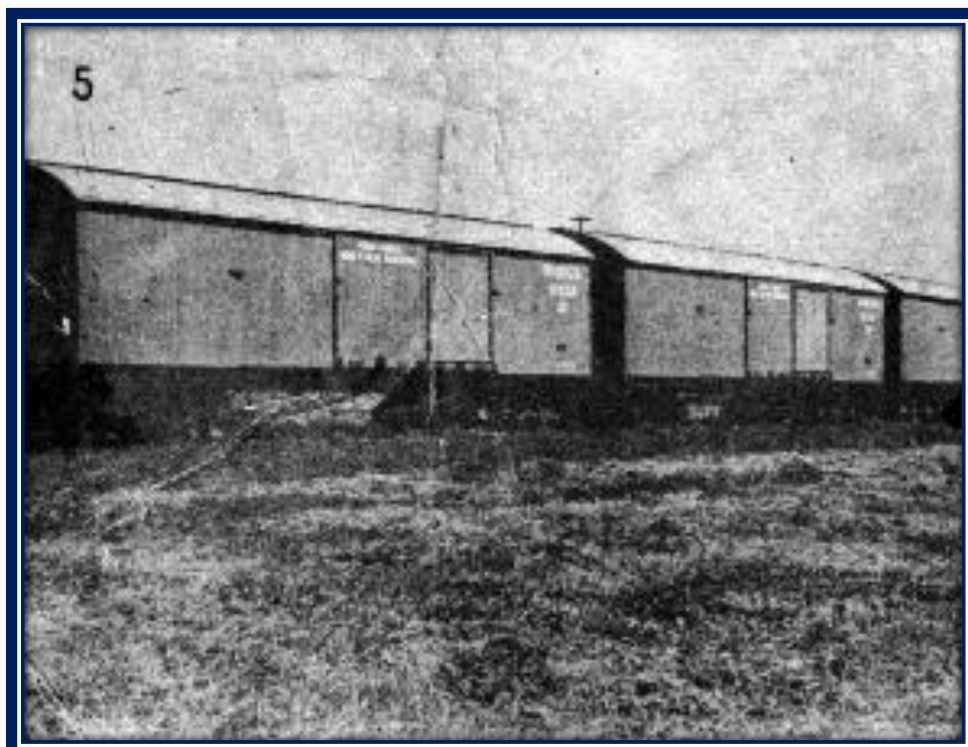
El Censo Nacional realizado en 1895 nos indica que el Jefe de la Estación Piñero era Alfonso Desleli, italiano, viudo. Vivía en la estación con dos hijas: Concepción y Elvira, ambas italianas. Vecino, con comercio, un hijo del Jefe, Vicente Desleli, también italiano, casado con Lucía Leal, argentina, y tres hijos

argentinos: Alfonso, Rosa y Roque. En las inmediaciones vivía Vicente Maxica, también italiano, herrero de profesión, casado con María Bulfo, cuatro hijos: Leandro también herrero, Herminia, Francesca y Josefa, todos italianos. Posiblemente el comercio de Desleli y la herrería de Maxica estaban ubicados en la casa que aún existe en la esquina de Piñero y la vía del Ferrocarril.

En 1897 se cambió la denominación de “Tranway Rural” por el de “Ferrocarril Rural de la Provincia de Buenos Aires”, pasando en el mismo año a la jurisdicción nacional. A comienzos del siglo XX, se lo denominará “Ferrocarril Central Buenos Aires”.

Por muchos años en esta estación se detenía el servicio que unía Federico Lacroze con la ciudad de Rojas, con una frecuencia de dos formaciones diarias, una de ida y otra de vuelta. Además, pasaban los trenes generales de pasajeros hacia el litoral argentino pero no se detenían en esta parada.

El 13 de febrero de 1947 cuando el gobierno del Presidente Juan Domingo Perón nacionalizó los ferrocarriles, el Ferrocarril Central Buenos Aires pasó a denominarse Ferrocarril “General Urquiza”.



Tren de carga detenido en la vía secundaria de la Estación Piñero

El 11 de marzo de 1993, el gobierno del Presidente Carlos Saúl Menem cerró el ramal clausurando las tres estaciones paceñas –Atimpergher, Piñero y Vucetich– para ascenso y descenso de pasajeros. Por sus vías solo circulaban algunos trenes de carga servicio concesionado a la empresa All Mesopotámico

Diez años después, en el 2003, la Empresa TEA (Trenes Especiales Argentinos) comenzó a hacer circular el tren de pasajeros “El Gran Capitán”, con dos frecuencias semanales, uniendo Federico Lacroze con las provincias de la Mesopotamia. Este tren pasaba por el territorio paceño sin detenerse. En cambio, si se detenía el conocido Tren Histórico hasta Capilla del Señor, que circulaba los días domingos con un servicio de ida y vuelta.

El 27 de mayo de 2005, el Honorable Concejo Deliberante de José C. Paz sancionó la ordenanza N° 618/05, promulgada por el Ejecutivo Municipal el 15 de junio de 2005 por medio del decreto N° 509/05, declarando “Monumento Histórico Municipal” al edificio de la Estación “Piñero”.

Desde el 11 de noviembre de 2011, en que dejó de funcionar el “Gran Capitán”, la vía se haya totalmente abandonada con el paso de algún tren de carga muy rara vez.

En la actualidad ya ni ese esporádico tren de carga pasa, por ello el ramal recibe el nombre de “la vía muerta”.



Estación Piñero (fotografía tomada en 1997)

Bibliografía:

- “Eduardo L. Marcet y Haydée Epifanio *“El tren que nació tranvía”*, Terceras Jornadas de Historia del Partido del Pilar, 1994
- Alberto J. Fernández *“El Tranway Rural en José C. Paz”*, Revista Círculo de la Historia N° 124, enero de 2007.
- Alberto J. Fernández *“9 de octubre de 1887, se habilitaba la Estación Piñero de Tranway Rural”*, Info–Museo N° 37, octubre de 2007
- Alberto J. Fernández *“José C. Paz: dos ferrocarriles, cinco estaciones”*, Jornada de Historia en Berazategui, 2013