

# Ferrocarril del Oeste

Primeras trazas, huellas, impacto económico y  
poblacional



Materia: Historia Urbana de Buenos Aires  
Año 2019

Catedra Dr. Arq María Marta Lupano



**Guillermo Iglesias**

## **ÍNDICE**

<b>INTRODUCCIÓN .....</b>	<b>58</b>
<b>MEMORIA .....</b>	<b>59</b>
<b>PRESENTACIÓN .....</b>	<b>60</b>
<b>ESTACIÓN DEL PARQUE .....</b>	<b>61</b>
<b>EVOLUCIÓN DE LA PLAZA LAVALLE .....</b>	<b>64</b>
<b>LOS TALLERES .....</b>	<b>67</b>
<b>ESTACIÓN ONCE DE SEPTIEMBRE .....</b>	<b>69</b>
<b>EL TÚNEL .....</b>	<b>71</b>
<b>REFLEXIONES FINALES .....</b>	<b>74</b>
<b>FUENTES CONSULTADAS .....</b>	<b>75</b>

## INTRODUCCIÓN

**E**n este trabajo práctico quise mantener un correlato en cuanto al proceso que tuve anteriormente en el desarrollo del Trabajo Práctico N° 2 sobre la zona central del casco histórico de Buenos Aires. La investigación se inició por una curiosidad que me movilizó a buscar información sobre una de las últimas intervenciones urbanas que sufrió la ciudad y que es la peatonalización de la avenida Corrientes que contiene a una antigua traza del primer ferrocarril de la ciudad. Allí me surgió la primera pregunta: siendo tan importante para nuestra historia el impacto de este transporte: ¿dónde y cómo surgió este primer tren? Ya que todo se basó en la periferia del fuerte, del área fundacional de nuestra capital ¿el tren debía estar cerca o vinculado a esa área?.

Admito que esta pregunta me surgió en el trabajo de “trazas y huellas urbanas” (TP 2) pero el primer interrogante fue cuando vi la construcción de la nueva peatonal de Corrientes antes de cursar esta materia. Aún más interesante fue para mí enterarme que circuló por Corrientes nuestro primer tren: el Ferrocarril del Oeste (FCO), hoy en día llamado Sarmiento, y la terminal cabecera fue la Estación del Parque, donde se sitúa en la actualidad uno de los míticos teatros de la ciudad: el Teatro Colón.



*Fuente: Archivo General de la Nación – Departamento de documentos fotográficos*

El trabajo de investigación es en base a este tren. Se analizará la huella que dejó en la ciudad. La recomposición y descubrimiento de su trazado, una comparativa sobre los talleres -en las inmediaciones de la estación Once- y el proceso socioeconómico de la ciudad con la inserción de este tipo de transporte. Mi trabajo incluye contenidos históricos, publicaciones y enunciados de diferentes autores, cantidad de usuarios en décadas, frecuencias de circulación, pero sobre todo hay un

cruce de información a partir del trabajo de campo en el cual reconstruyo el trazado de este tren

abarcando la estación cabecera del Parque (hoy conocida como plaza Lavalle) hasta la estación intermedia de Once de Septiembre donde está situada la plaza Once de Septiembre (hoy plaza Miserere). También se mencionará el recorrido oculto -dentro de la percepción de la ciudad- que hoy en día circula, pero reducido para carga de materiales y que pasa por debajo de la Casa Rosada y la Plaza de Mayo y que en algún momento funcionó para trasladar pasajeros desde la estación Once a Puerto Madero, pero de forma directa. Hoy en día no se puede visualizar ya que la zona está en obras por el Paseo del Bajo. Además, se va a analizar el trazado y la evolución de la Plaza Lavalle, donde se encontraba el Palacio Miró, el Parque de la Artillería (hoy está el Palacio de Justicia conocido como Tribunales) y la última incorporación del tramo de la Diagonal Norte.

## MEMORIA

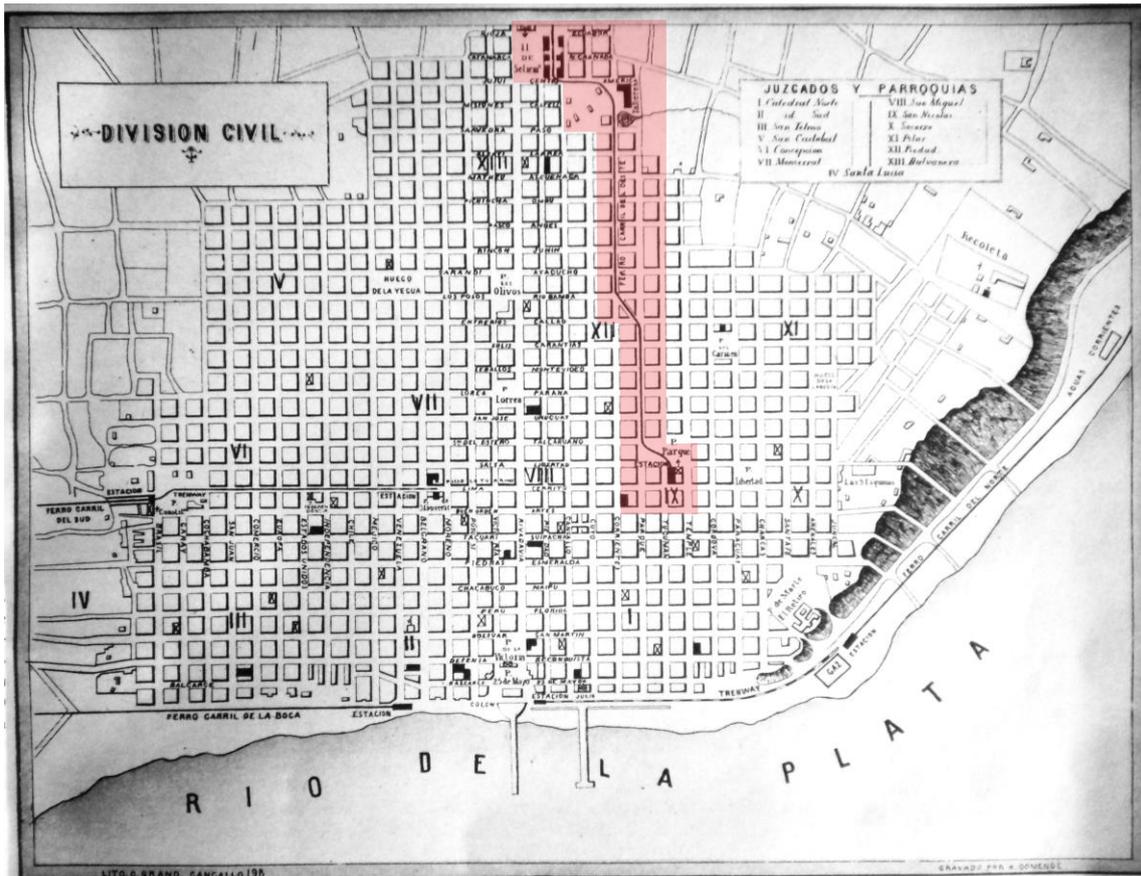
La investigación se basó en un plano principal de la traza de la ciudad donde se localiza el recorrido del Ferrocarril del Oeste (FCO). Ahí se visualizan como primeros datos ambas estaciones. Una de ellas es la cabera de la Estación del Parque y la otra intermedia, la Estación Once de Septiembre cuyas vías la atravesaban para tener como destino final la Floresta, fin del circuito. Esta última no figura en el plano. Este primer acercamiento fue para determinar cuánto perdura esa traza como huella en la actualidad. Realicé, por lo tanto, un trabajo de campo, en el cual circulé y reconstruí ese recorrido partiendo del teatro Colón hasta la estación Once.

Como primer dato, la historia dice que la estación del Parque estaba en el actual terreno que ocupa el teatro Colón, y la traza de la plaza coincide con esto, ya que la circulación es hacia el teatro. Es posible que la vía pasara por este tramo. El Teatro Colón -que visite hace un tiempo y lo conozco por dentro- tiene un espacio central en el cual, en sus costados, están sectores de apoyo al mismo. Por fuera, se puede ver en su fachada que tiene un gran techo a dos aguas, y en sus costados aparecen marcados dos ejes (sectores de apoyo) enfatizados en unos pequeños techos también a dos aguas en los niveles superiores.

Hago esta observación porque para este trabajo me dirigí hacia al Archivo General de la Nación (2do piso, sector fotografías históricas) y pude notar, viendo las imágenes, una leve similitud con esta estación cuya fachada contenía tres ejes principales. El espacio central era para el ingreso de los trenes y en sus laterales estaban los andenes que en fachada resultaban diferentes tipos de techos a dos aguas dependiendo de la jerarquía. Constaté en estas fotos el trazado del ferrocarril, coincidente con viejos planos. También había imágenes de sus talleres en la periferia de la estación de Once y también fotos de la inauguración. La investigación me llevó a hacer un trabajo de relevamiento *in situ*, redescubriendo el recorrido. La única huella intacta que detecté es la cortada Discépolo que, según algunas fuentes, era denominada la curva de la muerte por el circuito que tenía que afrontar la muy popular locomotora la Porteña. En la estación de Once, resulta difícil localizar la ubicación exacta de los talleres, ya que en ese entonces era campo y no llegaba la urbanización aún, pero si es factible notar que en esa parte de la ciudad que comprende la intersección de calles Pueyrredón y Corrientes, actualmente tiene baja densidad edilicia. Se supone que es donde estaban esos talleres. Para tener una mayor precisión del recorrido del tren me dirigí a varios sitios. Uno de ellos fue al Archivo del Ferrocarril en la calle Feijoo 555, Barracas. Allí encontré un recorrido que hacia el FCO posterior al circuito que mencioné anteriormente. Era un tramo para carga de mercadería y también, hace una década atrás funcionó para pasajeros. El recorrido pasa por debajo de la casa de Gobierno y llega hacia la estación Once. Fue difícil observar in situ dicho tramo por la obra del Bajo que se está realizando en la ciudad. No obstante, constaté el ingreso y salida del mismo. Hace menos de una década que era el tren que salía a Puerto Madero por esas vías

Fui a visitar también el museo Nacional Ferroviario (Av. libertador 405 Retiro). Lamentablemente está cerrado por obras, pero el sector de archivo se reubicó en la Av. Ramos Mejía 1302, Retiro. Allí encontré imágenes de la revista Caras y Caretas de la estación y momentos especiales en versión digital. Otro lugar al que concurrí fue, en la ciudad de La Plata, el Departamento de Investigación Histórica y Cartografía, Dirección de Geodesia, dependiente del Ministerio de Infraestructura de la Pvcia. De Bs. As. (calle 7 N°1267). Me sorprendió la información que tenían sobre este ferrocarril y todo lo que conlleva el mismo, aunque me quedé un poco decepcionado ya que no tenían la información que buscaba, pero si rescaté un plano de la estación de Once con los trenes en dependencia. Por último, fui hacia la Dirección Gral. de Patrimonio e Instituto Histórico de la Ciudad de Bs. As., Bolívar 466, Monserrat. En ese lugar sólo tuve acceso a documentos digitales proporcionados desde la página web del Gobierno de la Ciudad como fuente secundaria.

## PRESENTACIÓN



### Referencias:

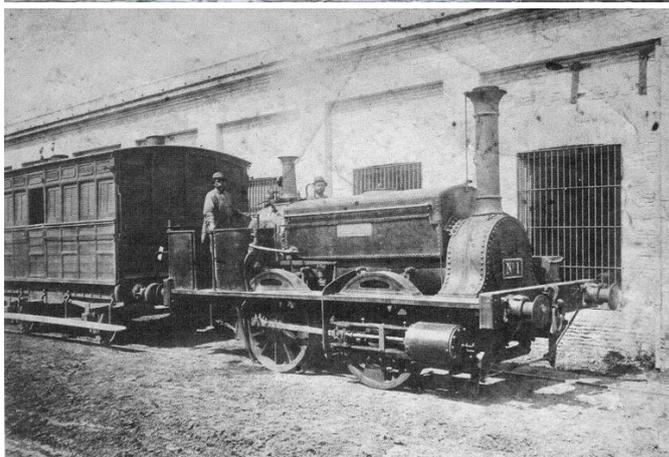
- Estación Once de Septiembre
- Estación del Parque
- Plaza Once de Septiembre
- Plaza del Parque
- Talleres
- Pasaje Discepolo
- Lugar donde habito
- Recorrido del Ferrocarril

Fuente: Archivo General de la Nación – Departamento de documentos fotográficos. Intervenidos por el autor

Desde el plano de División Civil -Cangallo 198- encontré la traza del tren del Ferrocarril del Oeste sobre el cual, más adelante, desarrollaré los puntos señalizados con material de archivo fotográfico y trabajo de campo marcando la huella, el seguimiento de su recorrido y el impacto que tenía en esa época en la estación intermedia Once de Septiembre.

## ESTACIÓN DEL PARQUE

### Los primeros pasos



Fuente: Archivo General de la Nación – Departamento de documentos fotográficos

"El inicio de la experiencia ferroviaria no puede separarse de la evolución política de la Argentina. La caída de Rosas en 1852 provocó muy pronto la separación de la Provincia de Buenos Aires del resto del país. Durante casi una década hubo dos gobiernos distintos que se consideraban parte de una misma nación, pero que no parecían dispuestos a transigir en ciertos aspectos políticos. En ese año se habilitaban las primeras líneas de ómnibus a caballo, como muestra la imagen, para circular en el centro urbano donde sumaban alrededor de 150.000 habitantes en la época. Ambos se disputaban el control aduanero, que era la fuente exclusiva de ingresos estatales, donde se introdujo el primer condicionante que era el acceder a esas tierras inmensas al interior del país. Ambas partes declaraban un sistema de comunicación y transporte, donde el proyecto ferroviario en el país era un elemento necesario para dicho progreso. Y ahí surgió en 1853, donde un grupo de empresarios ofreció construir una red ferroviaria hacia el Oeste, a cambio de ciertas prerrogativas naturales que debían ponerse en marcha".<sup>1</sup>

El 29 de agosto de 1857 la locomotora "La Porteña", de origen inglés, hizo su primer trayecto conduciendo un convoy entre la estación del Parque (lo que hoy sería la Plaza Lavalle) y la localidad de La Floresta.

La primera estación ferroviaria argentina se denominaba "El Parque", y estaba ubicada donde hoy funciona el Teatro Colón (Tucumán y Cerrito). El tendido de las vías cruzaba la actual plaza Lavalle, y proseguía hacia el Oeste por la calle del mismo nombre, atravesaba Callao, y cruzaba en diagonal por la que hoy es la

cortada Enrique Santos Discépolo (antes llamada Rauch), doblaba hacia el Oeste por la calle Corrientes hasta llegar a la calle Centroamérica (hoy Av. Pueyrredón) donde giraba hacia el Sur, para arribar a la actual estación de Once. Desde allí continuaba el trayecto hasta el pueblo de La Floresta, al Oeste de la actual ciudad de Buenos Aires. Allí estaba la estación terminal y finalizaba el recorrido. Era un trayecto de más de trece kilómetros de vías férreas.

<sup>1</sup>Arquitectura Ferroviaria – Jorge D. Tartarini – edición año 2000



### El impacto

La dimensión de los cambios poblacionales y económicos que favoreció el desarrollo de la red ferroviaria queda expresada en los siguientes datos:

#### Población

Año	Población	Urbana	Rural
1869	1.863.490	28%	72%
1914	7.866.237	53%	47%

#### Crecimiento de la riqueza

Año	Buenos Aires	Interior del país
1857	U\$S 185	U\$S 183
1884	U\$S 1.135	U\$D 740

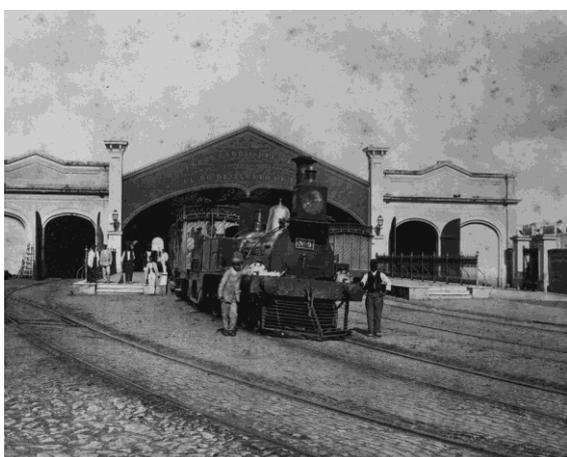
#### Áreas cultivadas

Año	Millones de hectáreas
1888	2.422.995
1914	14.313.630

#### Extensión de la red ferroviaria

Año	Kilómetros
1857	10
1889	9.254
1913	33.478

Fuente: *Historia económica de la Argentina, Buenos Aires - 1971* - Ricardo M. Ortiz.



"El país recién acababa de salir del rosismo; Buenos Aires, que aún no había adherido a la reciente Constitución Nacional, todavía estaba dominada por la arquitectura colonial; su población, según el censo de 1855, era de alrededor de 92,000 habitantes, cuya mayoría no sabía leer".<sup>3</sup>

Fuente: Archivo General de la Nación – Departamento de documentos fotográficos

<sup>3</sup>J.Schvarzer, A. Regalsky, Estudios sobre la Historia de los Ferrocarriles Argentinos (1857-1940)

## EVOLUCIÓN DE PLAZA LAVALLE

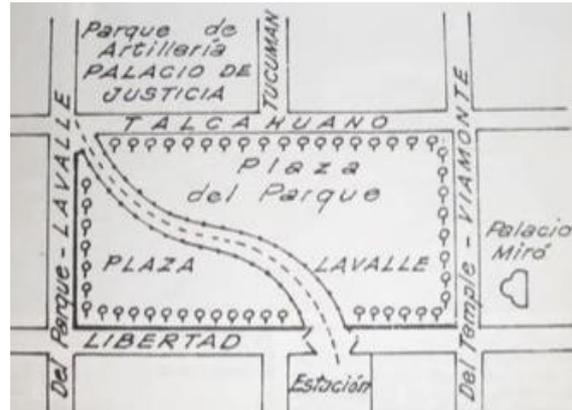
### Lo que había



La demolición del **Parque de Artillería** se llevó adelante para levantar, en su lugar, el palacio de Justicia que conocemos hoy. Sus obras comenzaron en febrero de 1905, para ser habilitado en 1910. Fue popularmente conocido como "los Tribunales". Fue concebido por el arquitecto francés Norbert-Auguste Maillart. El costo total de la obra llegó a la suma de 6.396.443 pesos.



La **estación del Parque** se mantuvo en funciones hasta el año 1882, y el retiro de **los rieles** –que estaban enrejados de hierro en su primer tramo y por entre los que marchaba el tren- así como todos los demás materiales e instalaciones de la empresa se quitaron de la plaza a mediados de 1883. Pero un lustro antes la plaza como la calle Parque habían sido bautizadas con el nombre del vencedor de Riobamba, el general Lavalle, en un acto que tuvo lugar el 20 de octubre de 1878



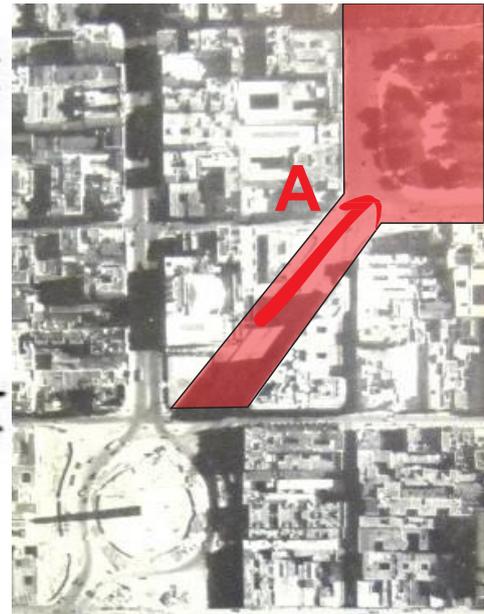
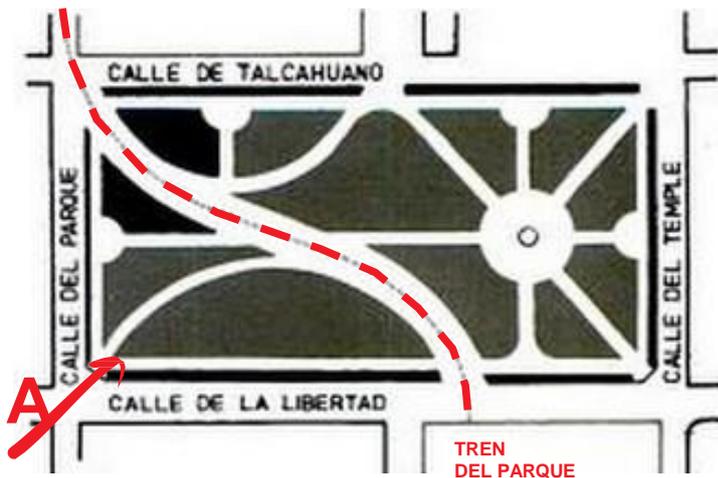
El Palacio Miró fue construido para el funcionario y político **Mariano Miró**. Se edificó en 1868 y permaneció en pie hasta 1937 en que fue demolido para el ensanche de la Plaza Lavalle como hoy en día se la conoce (el tema se desarrollará más adelante).

#### Fuentes:

Archivo Gral. de la Nación, Departamento Documentos Fotográficos Antiguas Plazas de la Ciudad de Buenos Aires, 1977 - Llanes Ricardo M.



### El camino al presente



Alrededor del 1930 fue aprobada la construcción del último tramo de la diagonal Norte, la cual conecta el obelisco con la plaza Lavalle situación que se mantiene hasta la actualidad.

1940



En el 1940 se puede apreciar como creció la plaza llegando hasta la Av. Córdoba, luego de la demolición del Palacio Miró. La desaparición de este palacio permitió el crecimiento y la vinculación de la plaza y la Avenida.

1978

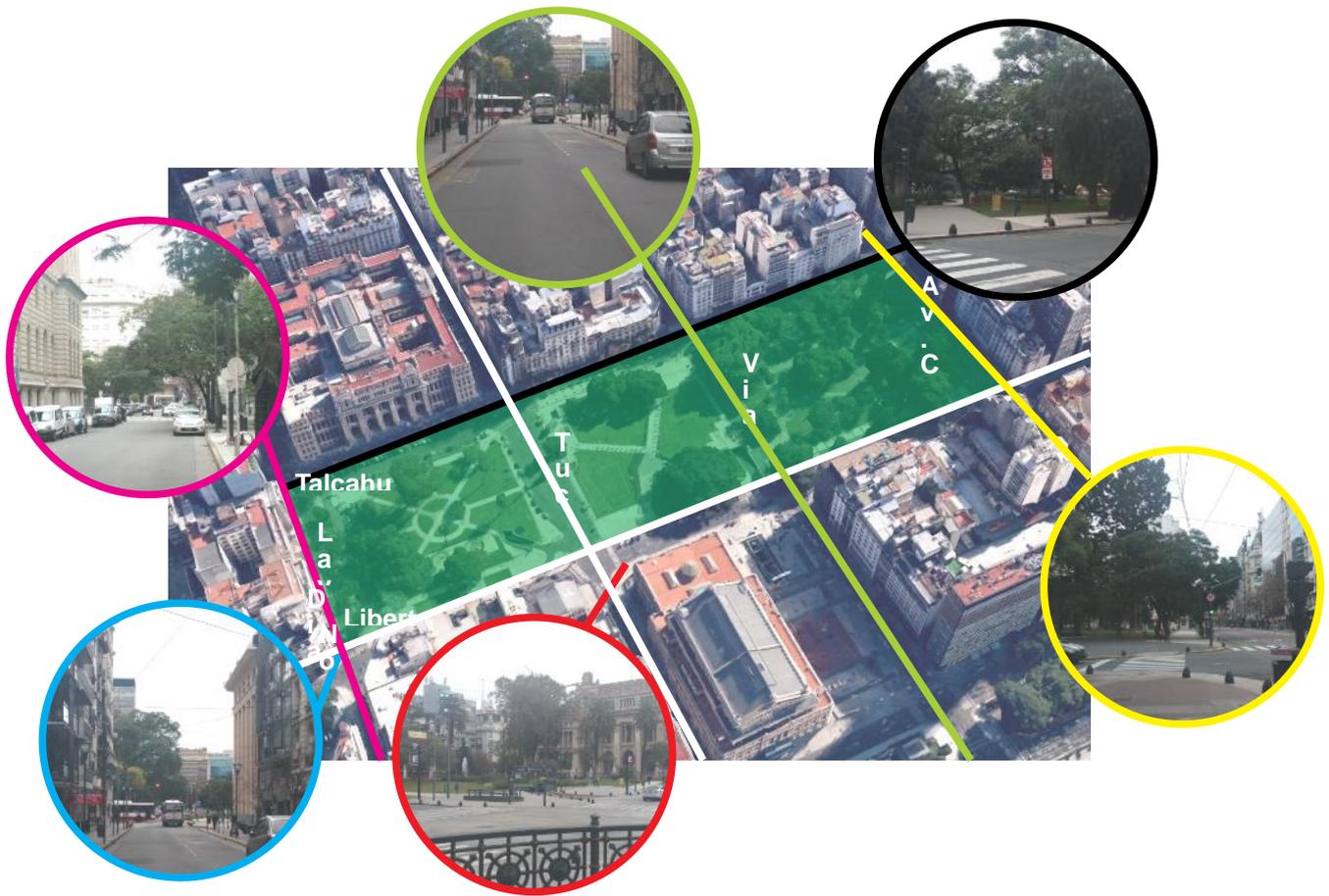


Las obras en este periodo se basaron en mejoras urbanísticas y conexiones de los senderos peatonales con los edificios públicos, reincorporando el eje central hacia el Teatro Colon como sucedida – según mi hipótesis- por el sendero en el que circulaba el tren.

Fuentes:

Archivo Gral. de la Nación, Departamento Documentos Fotográficos  
Antiguas Plazas de la Ciudad de Buenos Aires, 1977 - Llanes Ricardo M.  
Fotos aéreas históricas mapa interactivo Gobierno la Ciudad

El hoy



Tomas peatonales de accesibilidad de la plaza y peatonalización central desde el Teatro Colon. Desarrollo de limites perimetrales.

*Fotografías: Google Street view y elaboración propia*

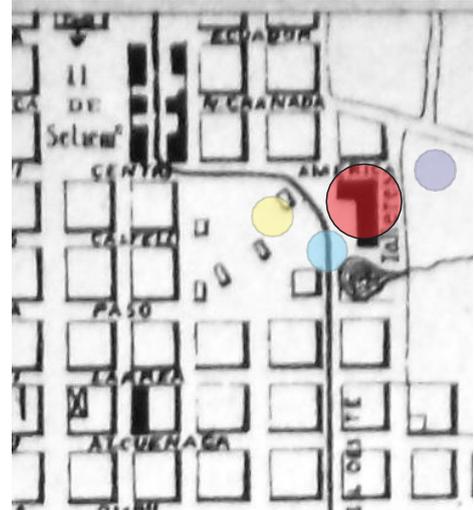
## LOS TALLERES

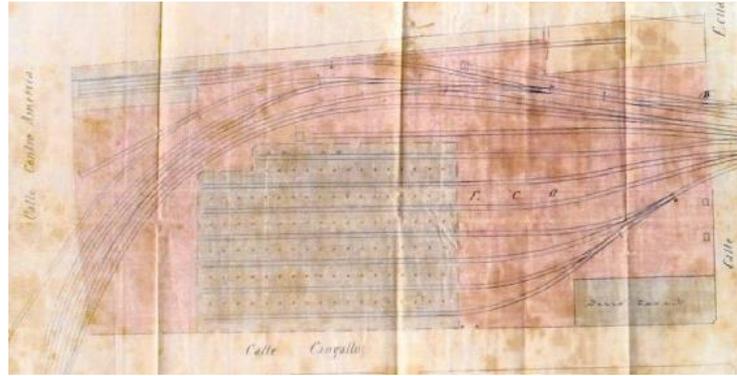
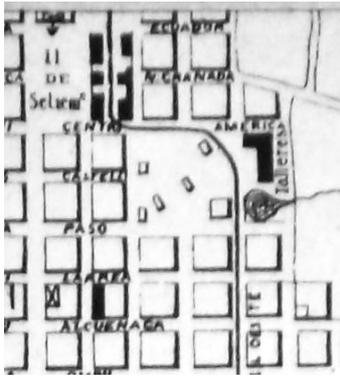
### Los primeros talleres



Fuente:  
Archivo Gral. de la Nación, Departamento Documentos  
Fotográficos

- Talleres del tren FCO
- Depósitos del FCO
- Vista de la calle Tucumán
- Vista de la calle Corrientes



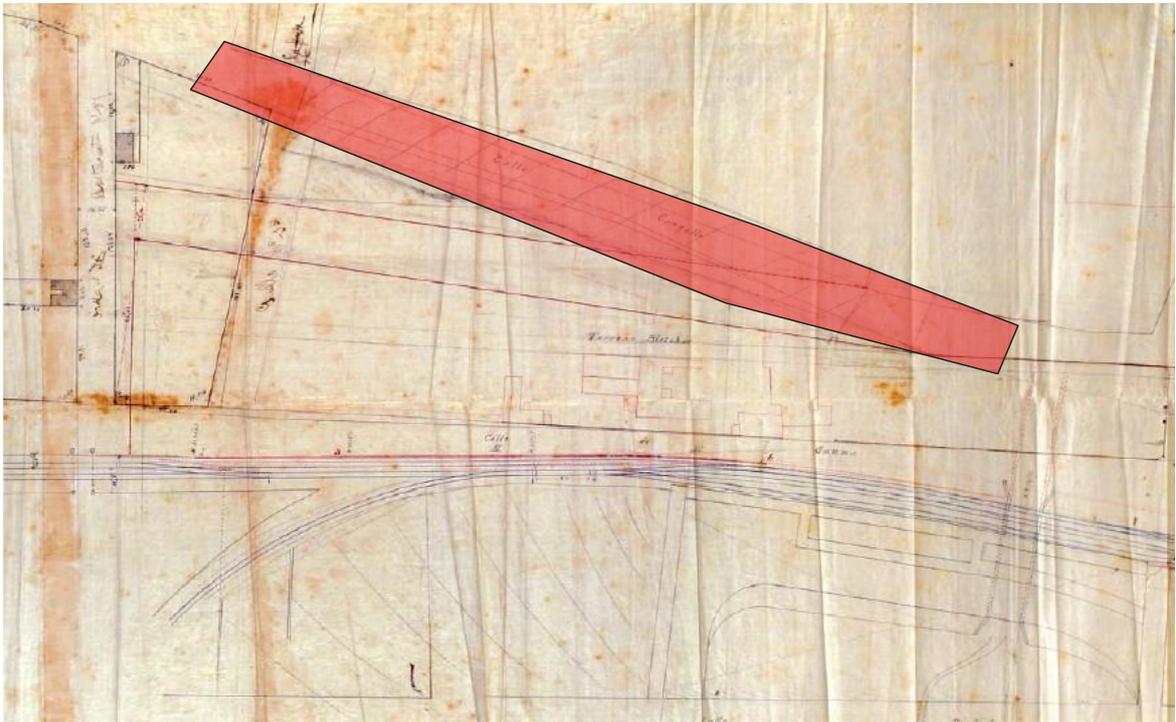
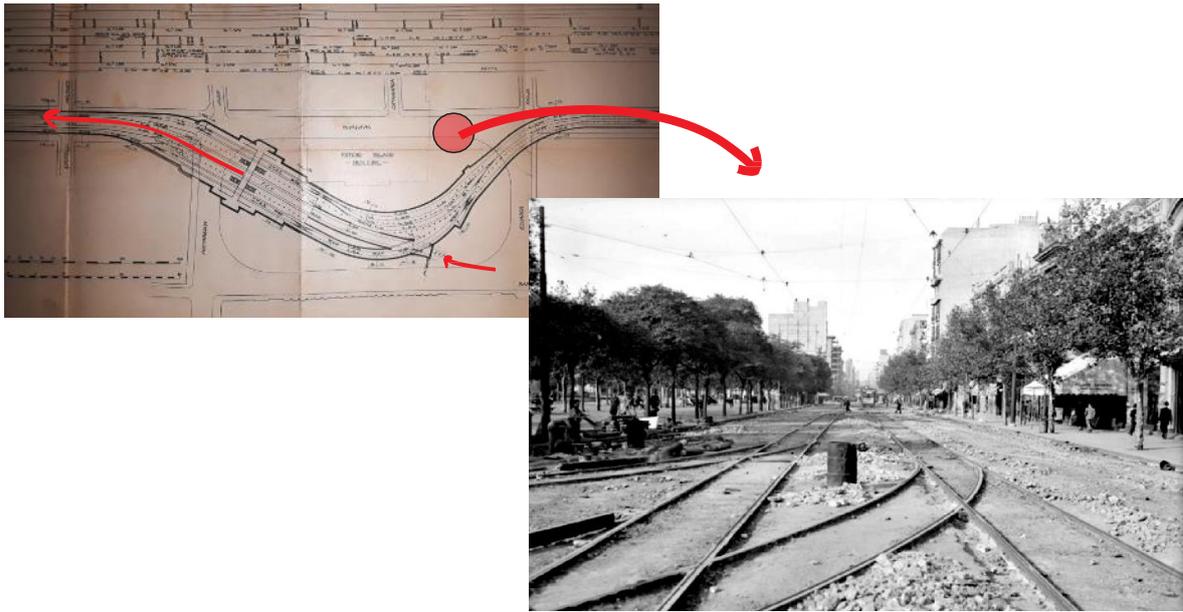


En estos planos trato de mostrar que hoy en día es posible hipotéticamente reconocer la ubicación de estos talleres.

Es difícil de apreciar si el recorte urbano de estas dos importantes calles como lo son la Av. Corrientes y la Av. Pueyrredon, con la densidad baja que posee esta esquina es una respuesta lógica dentro del crecimiento edilicio del barrio. Se nota un gran vacío que es posible haya estado ocupado por los talleres del ferrocarril que partía desde la Estación del Parque.

*Fuentes:  
Ministerio de infraestructura - La Plata  
Fotos peatonales personales.*

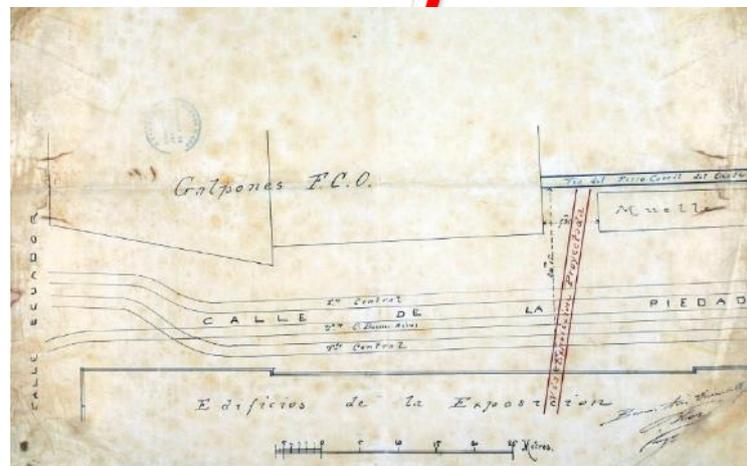
## ESTACIÓN ONCE DE SEPTIEMBRE



Fuente:  
Archivo Gral. de la Nación, Departamento Documentos Fotográficos

En la estación Once Septiembre, traté de mostrar con estos documentos unas mejoras que hubo con el ensanche de la calle Cangallo. En el plano de arriba a la izquierda se ve el empalme que hay del túnel ferroviario que viene por debajo de la línea A de Subte (que comentaré en la próxima sección Ver el Túnel) y la unión con la estación ferroviario de Once, hoy en día perteneciente al tren Sarmiento.

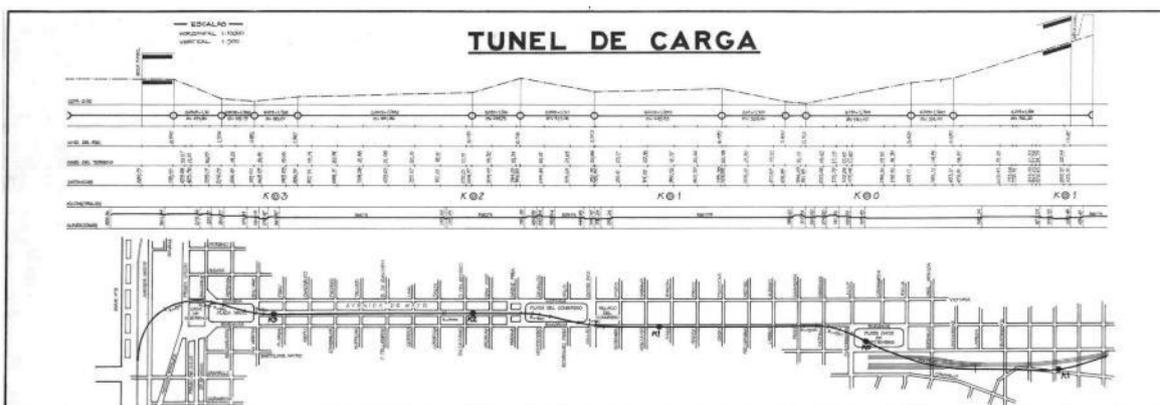
También en estas imágenes se observan los galpones ferroviarios vigentes que siguen en pie -hoy en la calle Juan Domingo Perón- y el paso a nivel de la calle Agüero como modificación en la traza actual.



Fuentes:  
 Foto satelital Google maps operada por el autor  
 Ministerio de Infraestructura - La Plata

## EL TÚNEL

### El otro tren



Fuentes:  
Revista Caras y Caretas

Entre 1912 y 1916, el entonces Ferrocarril del Oeste construyó un túnel que comunicaba Once con Puerto Madero. De vía única, fue pensado para el transporte de cargas, pero hubo al menos dos intentos de utilizarlo para servicio de pasajeros. Ambos terminaron fracasando, en buena parte por las limitaciones de la infraestructura. Pero la necesidad de que el Sarmiento llegase más allá de Once sigue existiendo. Pasado, presente y futuro de uno de los túneles ocultos de Buenos Aires.



Efectivamente, por debajo de la traza de la línea A del Subte discurre, a gran profundidad, este túnel de uso ferroviario. Como ya se dijo, tiene vía simple y unos cinco kilómetros de extensión, entre Puerto Madero y la zona de la estación Once. Aunque se usa sólo ocasional y únicamente para trenes de cargas, supo estar electrificado y utilizado para el servicio de pasajeros.

El túnel fue proyectado a comienzos del siglo XX por la compañía británica Ferrocarril del Oeste (FCO). Era la época del florecimiento ferroviario y de la bonanza agroexportadora. El FCO necesitaba una conexión física propia con el puerto, de la que carecía.

En 1909, el Congreso Nacional aprobó la ley 6700 mediante la cual se autorizaba la prolongación de los servicios hasta el puerto mediante un túnel, lo que abrió una disputa con otras empresas.

### La construcción

Llegaron a acordar la construcción de una estación de transferencia entre el tren subterráneo y el servicio urbano del ferrocarril en Plaza Miserere -que estuvo operativa hasta hace pocos años atrás- y coincidieron en colaborar en áreas puntuales, como la estación Sáenz Peña. Debido a la presencia de un conducto

cloacal, la solera del túnel de la línea A sirve como techo del túnel del FCO.

La construcción del túnel de cargas comenzó en 1912 y se retrasó por la Primera Guerra Mundial. Se terminó en 1916.

Al igual que el FCO (línea Sarmiento en la actualidad), tiene trocha ancha. La profundidad máxima es de 23 metros y se alcanza a la altura de la avenida Rivadavia y la calle José Evaristo Uriburu. El punto donde más se aproximan los túneles del ferrocarril y del Subte es, como se indicó anteriormente en la estación Sáenz Peña.

El ramal comienza a la altura de la calle Tte. Gral. Juan Domingo Perón e ingresa al túnel a la altura del Dique 3 de Puerto Madero. La salida se construyó a un kilómetro de la estación Once, entre las calles Bulnes y Mario Bravo. Allí, el ramal empalma con la vía principal del Ferrocarril Sarmiento. El primer ensayo con pasajeros llegaría recién luego de la nacionalización de los ferrocarriles decidida por el gobierno del General Perón. En marzo de 1949 se implementó un servicio que corría entre Caballito y un apeadero construido en la zona portuaria bautizado 1º de Marzo, en homenaje a la fecha en que los ferrocarriles pasaron a propiedad del Estado.

### Subterráneo del Ferrocarril del Oeste



Los ministros de Hacienda y Obras Públicas, el embajador Naón, autoridades comunales y representantes ferroviarios, que asistieron a la inauguración del servicio en la nueva línea subterránea del Ferrocarril del Oeste.

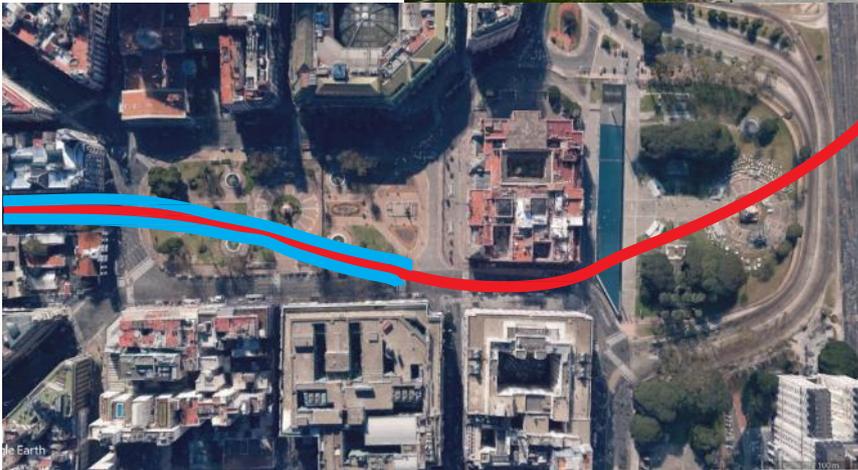


El primer tren llegando a la explanada del puerto, en viaje desde Once.



Fuentes:  
Revista Caras y Caretas

## El relevamiento



 Recorrido de tren FCO de carga

 Línea A de Subte



## **REFLEXIONES FINALES**

**E**n este trabajo no busqué llegar a una solución o simplemente a una respuesta como otros temas que pude llevar a cabo en otros trabajos, sino que esta investigación se basó en una recopilación de datos de fuentes primarias para llevarlas a cabo en un corto tiempo y realizar una mirada global y con fundamentos sobre un tema que a mi criterio está dentro del olvido que sufrió en ese periodo el servicio de trenes como así también la infinidad de tranvías que quedaron sepultados en la ciudad.

En este corto tiempo de búsqueda debo reconocer que alguna información fue difícil de ubicar para completar mi indagación.

Me hubiera gustado encontrar un plano catastral de la estación del Parque para analizarla a fondo y superponerla con un plano del Teatro Colon (hoy en pie), pero con el material fotográfico que obtuve pude demostrar que efectivamente ambas construcciones estuvieron en ese lote como suponía. Estoy conforme con la investigación y de haber descubierto un pedacito más de la historia urbana de Buenos Aires que no conocía.



Como últimas palabras, y englobando este y los demás trabajos realizados en la materia, siento que el desarrollo de la zona donde me movilizaba diariamente (zona central) está plagada de intervenciones urbanas, que es difícil en tan corto tiempo mostrar todas ellas. Tantos temas sugieren y posibilidades de diferentes puntos de vistas hacen que cada trabajo sea mucho más complejo a la hora de plasmarlo. Traté siempre de ser riguroso con el contenido de esta investigación, de allí la reproducción de las fuentes utilizadas (cartográficas y fotográficas) Intenté resumir cada aspecto analizado para que el lector comprendiera mi recorrido en la búsqueda de la información.

## **AGRADECIMIENTOS**

Especialmente a mis docentes, ya que fueron ellos quienes incentivaron mi tarea y las ganas de investigar, debatir sobre las diferentes problemáticas que tiene la ciudad. Sobre todo, el pensar y el reflexionar sobre esto. A mis compañeros por compartir su visión y a los chicos de intercambio que nos hicieron replantearnos las diferentes maneras y costumbres en la que habitamos. A mi familia y amigos que me guiaron y apoyaron en este camino. A María Marta y a la cátedra en general por generar una manera de interactuar y opinar sobre cada uno de los temas. A los trabajadores de las distintas entidades en las cuales me ayudaron en la búsqueda de la información y muy buena predisposición para ello. Demostraron las ganas que tenían por ayudar tanto a mi como a las demás personas que requeríamos del material.

## **FUENTES CONSULTADAS**

### *Primarias – archivos y reservorios*

Archivo del Ferrocarril – Barracas.  
Museo Nacional Ferroviario - Retiro  
Departamento de Investigación histórica, cartografía y dirección de Geodesia,  
Ministerio de Infraestructura Pcia. de Bs. As. – La Plata.  
Archivo Gral. de la Nación  
Dirección Gral. de Patrimonio e Instituto Histórico de la ciudad de Bs. As. – Monserrat  
Biblioteca de la Facultad Arquitectura, Diseño y Urbanismo – UBA  
Relevamiento del sector – San Nicolas, Retiro y Balvanera.

### *Bibliografía*

Lima Félix "En Tren de Recuerdos" en *Caras y Caretas*  
Llanes Ricardo M. (1977) *Antiguas Plazas de la Ciudad de Buenos Aires*. Buenos Aires.  
Ed: Municipalidad de la ciudad de Buenos Aires  
Ortiz Ricardo M. (1971) *Historia económica de la Argentina*. Ed. Plus Ultra. Buenos Aires  
Schvarzer J., Regalsky A. y Gómez T. (2007) *Estudios sobre la Historia de los Ferrocarriles Argentinos (1857-1940)*. Buenos Aires. Ed: Universidad de Buenos Aires.  
Tartarini Jorge D. (2000) *Arquitectura Ferroviaria*. Buenos Aires. Ed: Colihue

### *Páginas web*

[https://issuu.com/traverso/docs/caras\\_y\\_caretas](https://issuu.com/traverso/docs/caras_y_caretas)  
<https://www.gba.gob.ar/infraestructura>  
<https://mapa.buenosaires.gob.ar>  
<http://agnargentina.gob.ar/documentos.html>  
<https://www.argentina.gob.ar/transporte/trenes-argentinos>  
<http://www.aidfadu.com>

