

YO VOY EN TREN: HISTORIAS DE ESTACIÓN

La historia ferroviaria guarda pequeños
secretos que ayudan a rearmar la
identidad comunitaria

Mara Glozman

Docente de la Carrera de Letras de la Universidad de Buenos Aires e investigadora del CONICET. Se especializa en temas de historia de la lingüística y políticas del lenguaje, teoría del discurso y metodología de la investigación de archivo. Participó de diversas publicaciones sobre teoría del discurso y políticas del lenguaje, entre ellas *Lengua y peronismo. Políticas y saberes lingüísticos en Argentina (1943-1956)* (Biblioteca Nacional, 2015).



“Lo que torna tan incomparable y tan irrecuperable la primera visión de una aldea o de una ciudad en el paisaje es que en ella la lejanía y la cercanía resuenan fuertemente enlazadas. La costumbre no ha hecho aún su trabajo.”

W. Benjamin, *Calle de mano única*, 1928

I

Periplo, rodeo, desvío: encontrar fragmentos de la historia de Hurlingham en otro lugar. Buscando materiales para esta crónica, apareció un camino no contemplado hasta el momento, espacio extraño, liminar, en el que habitan temporalidades heterogéneas. Entre cajas rotuladas, locomotoras en exposición, volúmenes cuyos autores designan calles, máquinas que imprimen boletos de cartón y mobiliario exquisito, el Museo Nacional Ferroviario “Raúl Scalabrini Ortiz” guarda documentos singulares.

El Archivo del Centro de Estudios Históricos Ferroviarios cuenta con materiales relativos a las cuatro estaciones de Hurlingham del actual Urquiza, antiguo tranvía que llegaba a la estación Pereyra. En cinco cajas, hermanada por azar con la cordobesa Huinca Renaco, también tiene sus materiales la estación Hurlingham de aquel Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico, el F.C. BAP, firma inglesa que recibió la concesión en detrimento del avance del Ferrocarril del Oeste, primer tren argentino y propiedad, hasta 1890, de la Provincia de Buenos Aires. El Archivo guarda, asimismo, documentos de la estación William Morris, inaugurada en 1958.

Ante la multiplicidad de paradas y recorridos posibles (William Morris o Pereyra, creada en 1888; la trayectoria del Tramway Rural de los hermanos Lacroze), la estación Hurlingham se va abriendo paso hasta colocarse en un plano central de esta búsqueda e indagación de archivo.



Las cinco cajas en cuestión contienen carpetas con títulos escritos prolijamente en tinta, títulos de antaño. Todo allí, cada segmento documental, es un texto potencialmente valioso para trazar algo de la historia de (la estación) Hurlingham del actual San Martín. Una pista lleva a otra, una firma lleva a un nombre de familia, líneas de un plano que muestra un antes y un después, fotos fechadas, frases y denominaciones que se reiteran (“Sección de Control”), solicitudes puntuales con finalidades prácticas: doble vía, instalación de kiosco, ensanche, desvío.

II

Habrán seguramente en otros archivos textos y fotografías anteriores. Esta crónica es resultado de una cierta mirada, un recorte de algunos hitos, una organización posible de los elementos.

La primera carpeta que dispara la serie, incluye documentos producidos durante el gobierno de Julio Argentino Roca. Se trata de comunicaciones entre organismos del Estado nacional y la empresa F. C. BAP, relativas a dos cambios sucesivos en la estación (de) Hurlingham. Detalles que bien pueden leerse, sin embargo, como expresión y condición de posibilidad de un crecimiento en el uso de la estación y/o una demanda de las familias inglesas de la zona, que habían encauzado entre fines de la década del '80 y principios de los años 1890, a través de sus vínculos con los propietarios británicos, la construcción de la estación en las proximidades del Hurlingham Club.

Junto con la aprobación, en 1904, del ensanche del desvío muerto de la estación (“por razones de mejor servicio”) hay una secuencia de documentos de 1902 dirigidos al Ministro de Obras Públicas Emilio Cívit, recordado luego por haber objetado, desde el interior del gobierno roquista, las tarifas y las condiciones concesivas con las empresas ferroviarias inglesas. En 1902, el representante legal del F. C. BAP solicita la aprobación de los planos para la construcción de la doble vía en la estación Hurlingham. Este documento señala el momento en el que se agrega la vía de regreso desde la Capital Federal.

III

1924: reformas, modificaciones, comodidades, arreglos; se solicita, se argumenta ante la Dirección Nacional de Ferrocarriles, que Hurlingham devenga estación semiterminal.

El primer argumento, la necesidad de nuevas estaciones semiterminales: “Como es del conocimiento del señor Director General el tráfico en la Sección Local se desarrolla con dificultades debido, principalmente, a la falta de estaciones semiterminales, o sea, de puntos provistos de instalaciones apropiadas para poder dar vuelta a los trenes locales ascendentes que terminan su recorrido antes de llegar al final de la Sección. También deben tener estas estaciones las comodidades que permitan desviar los trenes locales o de carga, para dar paso, cuando sea necesario, a los generales o locales de pasajeros, es decir, acelerar en lo posible el movimiento de trenes”.

Y prosigue: “Por otra parte, estas comodidades en Hurlingham serían más eficaces que en Bella Vista o El Palomar, por haber sido construidas estas estaciones sobre pendientes muy fuertes. Debe tenerse en cuenta, además, que con las mejoras proyectadas se facilitará enormemente el movimiento de tropa y material de guerra que, en un caso dado, hubiera que transportar en gran escala a Campo de Mayo”.

La solicitud de F.C. BAP (con remitente en sus oficinas del Edificio del Pacífico de la calle Florida) especifica las modificaciones contempladas en la planificación propuesta, incluyendo garitas de señales, nuevos andenes a ambos lados, ampliación de la casa existente (que será utilizada como vivienda del Jefe), casa para camineros (con cocina adicional), mejoras del servicio de agua, un puente para peatones y dos nuevos edificios: edificio de pasajeros y abrigo de pasajeros. Dos series de fotos de 1924-1925 rotuladas con un “Letter to London”, señalan con flechas y designaciones (“Hurlingham. Modifications East End”, “Hurlingham. New Station Building”) el antes y el después de las modificaciones; en las imágenes fechadas “Feb. 1925” ya se observa el edificio actual de la estación.

Necesidad de estaciones semiterminales en la Sección Oeste y facilidad para el traslado de tropa a Campo de Mayo parecieran ser, en la comunicación de la firma inglesa, simplemente eso: argumentos. Lo cierto, lo preciso, es que junto con la solicitud de aprobación de planos y reformas presentada por el F.C. BAP, aparece una carta-solicitud de los vecinos de Hurlingham dirigida al “Director General de Ferrocarriles”:

“Tenemos conocimiento que la Empresa del Ferro Carril de Buenos Aires al Pacífico ha proyectado varias obras en la Estación Hurlingham, tendientes a mejorar las comodidades y a la vez ampliar las instalaciones y vías existentes, lo que permitirá hacer un servicio de trenes más adecuado y que llenará debidamente las exigencias del servicio para esta localidad, cuya importancia y crecimiento es notorio”.

“El rápido desarrollo del núcleo de población que se ha arraigado allí, en su mayoría de carácter permanente, la proximidad del Campo de Mayo y la atracción que ejerce el importante centro de deportes que funciona en esa localidad reclaman, Señor Director, un servicio eficiente de trenes. No es nuestro ánimo ni propósito formular reclamo ni quejas contra la Empresa por el servicio de trenes que presta hoy, pero anhelamos por las razones ya expresadas un mejoramiento que facilite el crecimiento de ese pueblo”.

Al final del documento, aproximadamente 48 firmas. Algunas de las firmas llevan anotado en lápiz, como una marca posterior, “Inglés” o “I”. Puestas a elegir en función de semiterminal, la Sección de Control de la Dirección Nacional de Ferrocarriles consideraba más apta a la estación Bella Vista. Pero pareciera que, junto con el peso de la empresa británica F.C. BAP, las firmas de ciertos apellidos ingleses de Hurlingham tenían en aquellas circunstancias una importancia a atender, entre ellos, H. Colvill Jones, R. Colvill Jones, Phyllis Campbell, Drysdale y J. S. Boadle, asiduo concurrente al Consulado Británico y uno de los fundadores del Buenos Aires Lawn Tennis.

IV

Otras dos secuencias de documentos merecen desviar hacia ellas la mirada. Hay, pues, dos detalles más que desencadenan un vaivén de comunicaciones con los organismos públicos de regulación ferroviaria: entre 1930 y 1932, una solicitud de aprobación de planos para un desvío próximo a la estación Hurlingham y, entre 1937 y 1938, la solicitud de instalación de un kiosco en la estación de tren.

Un kiosco desmontable en la estación de tren, dato baladí. Pero no se trata de cualquier emprendimiento: es “a solicitud, por cuenta y para uso exclusivo de la Compañía Hoteles Sudamericanos, destinado para la venta de productos de Cuyo, cigarrillos y confituras”. Se hacía presente en la estación Hurlingham una firma, también inglesa, subsidiaria de la empresa F.C. BAP (en cuyos vagones se trasladaban hacia el puerto de Buenos Aires los vinos y productos mendocinos para venta local y exportación). La Compañía Hoteles Sudamericanos, activa en Argentina desde la segunda década del siglo XX, se ocupaba del servicio gastronómico en los trenes británicos y tuvo, además, una alta incidencia en el desarrollo hotelero en Mendoza. Un kiosco desmontable que es, empresas inglesas mediante, un cruce entre Hurlingham y ese corredor de incipiente industria regional cuyana.

El otro detalle, con el que queremos cerrar este recorrido provisorio, trae un acontecimiento que ha dejado hondas huellas en la vida hurlinghense: en 1930 se solicita la aprobación y en 1932 se aprueban los planos para la instalación de un desvío del Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico en la estación Hurlingham, cuyo único fin era facilitar el transporte de materiales para la construcción de la fábrica Goodyear.

Los lazos entre las compañías (ferroviarias) británicas y los ingleses residentes en la zona formaron parte sustancial de las condiciones de posibilidad para el desarrollo de la estación Hurlingham. Tal desarrollo, a su vez, habilitó años más tarde las condiciones materiales que permitieron la construcción de la fábrica Goodyear, fábrica que participa de la historia y la memoria industrial y trabajadora de Hurlingham. Es que, en el archivo, cualquier elemento puede *ser un material*: cuando en su lectura aparece alguna huella –en ocasiones ínfima– que señala algo más allá de sí misma; cuando aparece esa pequeñez que, a medida que se va jalando de alguno de sus hilos, ilumina aspectos de una trama más amplia. ■

**Una pista lleva a otra,
una firma lleva a un
nombre de familia,
líneas de un plano
que muestra un antes
y un después,
fotos fechadas, frases
y denominaciones
que se reiteran.**

Agradecimientos:

Esta nota no hubiera sido posible sin la colaboración y la mirada aguda de Mariano Ghiglione, quien participó activamente del trabajo de archivo. También agradezco a Marcelo Andrada, hurlinghense, periodista y uno de los responsables a cargo del Archivo del Centro de Estudios Históricos Ferroviarios del MNF; su palabra y su asistencia técnica e histórica fueron fundamentales para la consulta y la lectura de los documentos.