

Parada "Altimpergher"

El Ferrocarril Central Buenos Aires publicó un horario de trenes, con vigencia a partir del **1º de diciembre de 1906**, en el que aparece por primera vez la **Parada "Altimpergher"**, lo que nos sugiere que posiblemente la misma fue habilitada en ese día. La parada estaba ubicada en el cruce con el Camino de San Fernando a General Rodríguez.

Recordemos que esta línea ferroviaria nació como "Tranway Rural" el 9 de octubre de 1887, con la inauguración del servicio de tranvías a caballo entre la ciudad de Buenos Aires y Pilar. En lo que actualmente es el territorio paceño se habilitó en ese día la estación "Piñero".

En 1891 se autorizó a los propietarios de dicha línea, los hermanos Lacroze, el uso de máquinas a vapor.

En 1897 esta línea pasó a denominarse "Ferrocarril Rural de la Provincia de Buenos Aires" y con el advenimiento del siglo XX, "Ferrocarril Central Buenos Aires".

FERRO-CARRIL CENTRAL DE BUENOS AIRES																														
HORARIO DE LOS TRENES DESDE EL 1º DE DICIEMBRE DE 1906, HASTA NUEVO AVISO																														
Línea a Empalme Lacroze, Giles, Carmen y Salto												Línea a Capilla y Zárate																		
SALIDAS												REGRESOS																		
ESTACIONES	3	5	7	9	11	13	15	17	19	21	23	ESTACIONES	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	ESTACIONES	7	9	11	ESTACIONES	4	14	16
ESTACIONES	[Tabla de horarios de salidas para Línea a Empalme Lacroze, Giles, Carmen y Salto]											[Tabla de horarios de regresos para Línea a Empalme Lacroze, Giles, Carmen y Salto]											[Tabla de horarios de salidas para Línea a Capilla y Zárate]			[Tabla de horarios de regresos para Línea a Capilla y Zárate]				
<p>Trenes Urbanos a Villa Devoto y San Martín</p> <p>SALIDAS</p> <p>ESTACIONES: 3 5 7 9 11 13 15 17 19 21 23 25</p> <p>MAÑANA: [Horarios de salida mañana]</p> <p>TARDE: [Horarios de salida tarde]</p> <p>REGRESOS</p> <p>ESTACIONES: 25 23 21 19 17 15 13 11 9 7 5 3</p> <p>MAÑANA: [Horarios de llegada mañana]</p> <p>TARDE: [Horarios de llegada tarde]</p>																														
<p>NOTAS</p> <p>Los cambios de horario que salen de Chacarita, desde Salto y de Capilla y Zárate, quedan en vigor desde el día 1 de Diciembre de 1906.</p> <p>En la Estación de Capilla y Zárate, los trenes que salen para San Martín y Villa Devoto, salen a las 10 y 12 horas.</p> <p>Los trenes de línea a San Martín salen a las 10 y 12 horas.</p> <p>Los trenes de línea a Villa Devoto salen a las 10 y 12 horas.</p> <p>En Salto, los trenes que salen para Capilla y Zárate, salen a las 10 y 12 horas.</p>																														
<p>Las horas antes mencionadas están marcadas con cifras romanas y los parados señalados con otras guiones.</p> <p>En las Estaciones de esta Empresa se recibe y despacha carga de 5 para los puntos siguientes: Mercurio de Abasco, Proveedor, Retiro, Catalinas, Barrera y Diñero, Mercado Central de Frutos y todas las Estaciones del Ramo Cuyo (Buenos Aires y Rosario).</p> <p>ADMINISTRADORA, CORRENTES 4002, OFICINA DE TRAFICO, CHACARITA, OFICINA DE ENCOMENDAS Y EMPLEADOS TELEFONICOS CORRENTES 4012 Y EXPEDIENTE GASTOS: LEREAUX 1041.</p> <p>TEOFILO LACROZE ADMINISTRADOR GENERAL</p>																														

Horario del Ferrocarril Central Buenos Aires en vigencia a partir del 1º de diciembre de 1906

Observando el horario el horario citado, el Ferrocarril Central Buenos Aires tenía un servicio urbano de pasajeros entre Chacarita (actual estación Federico Lacroze) y San Martín, con dieciséis frecuencias diarias de ida y otras dieciséis de regreso, y un servicio entre Chacarita y Caseros con dos frecuencias diarias de ida y otras dos de vuelta.

En lo que hace al servicio hacia el interior de la provincia de Buenos Aires contaba con dos trenes diarios de pasajeros, uno desde Chacarita que en Empalme Lacroze (actual Fátima, Partido del Pilar) se dividía en dos, uno continuaba hasta Salto y el otro hasta Zarate, circulando con una frecuencia de ida y otra de regreso; y un segundo tren de pasajeros hasta Giles (San Andrés de Giles) también con una frecuencia de ida y otra de regreso.

Además, contaba con tres servicios diarios mixtos de pasajeros y carga, uno hasta Toro (partido del Pilar), otro hasta Empalme Lacroze (partido del Pilar) y otro hasta Torres (partido de Luján). Cada uno de los tres servicios contaba con una frecuencia diaria de ida y otra de vuelta.

Completaba la circulación de trenes con tres servicios de carga diaria, dos hasta Salto y uno hasta Zarate, tanto de ida como de regreso. Los mismos eran condicionales, solo circulaban si había carga.

De todos estos servicios cinco por día se detenían en la **Parada Altimpergher** hacia el interior y cinco hacia la ciudad de Buenos Aires. Provenientes de Chacarita, a las 6,52 el tren mixto hasta Empalme Lacroze; a las 7,55 el de pasajeros a Salto y Zárate; a las 10,50 el mixto hasta Toro; a las 1,23 p.m. el mixto hasta Torres y a las 5,48 p.m. el de pasajeros hasta Giles. Hacia la ciudad de Buenos Aires, el primer servicio diario era el tren de pasajeros proveniente de Giles que arribaba a las 8,06; luego lo hacía el mixto de Empalme Lacroze a las 9,11 horas; posteriormente el mixto de Toro a las 12,10; y por la tarde a las 4,51 el mixto de Torres y a las 5,33 el de pasajeros de Salto y Zárate.

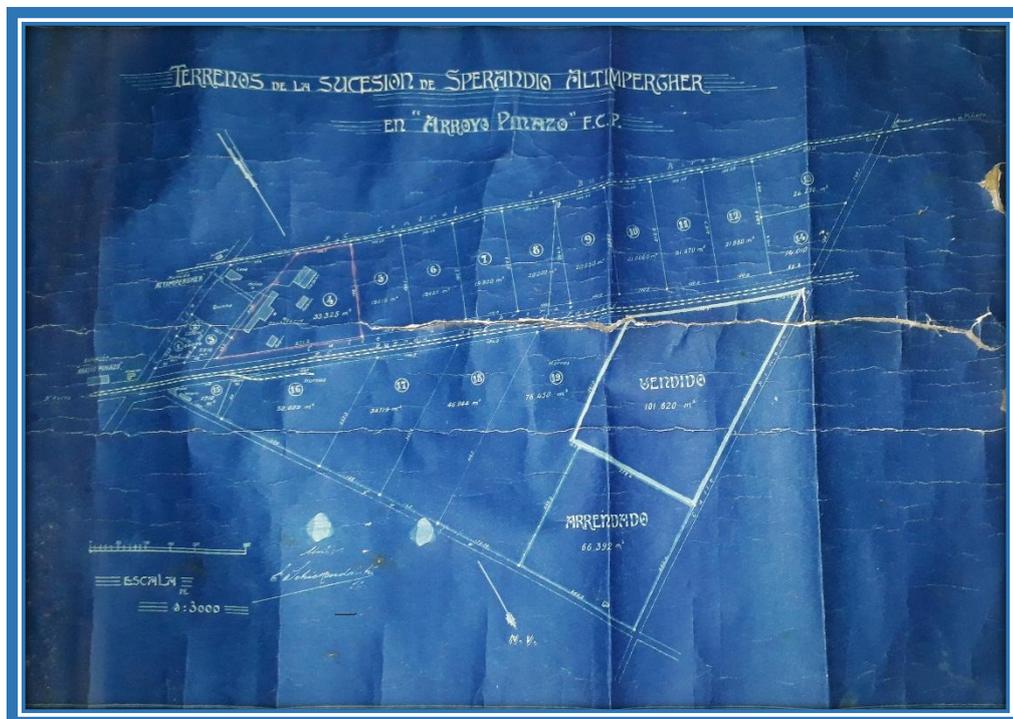
El horario indica que en Parada Altimpergher el tren se detenía *“por señales solamente”*. Además, *“los pasajeros que quieran bajar en esta parada avisarán previamente al guarda tren”*.

Posiblemente la habilitación de esta parada ferroviaria, haya sido una respuesta a la apertura de la estación “Arroyo Pinazo” del Ferrocarril Buenos Aires Al Pacífico, acaecida el 8 de octubre de 1906, distante 150 metros una de la otra.



Plano de loteo de Villa Altube realizado el 21 de octubre de 1906

Trece días después de inaugurada la Estación Arroyo Pinazo del Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico, el 21 de octubre de 1906 se realizó el loteo de "Villa Altube". Dicho plano marca y dibuja una "Estación Altube" del Ferrocarril Central Buenos Aires, que no existió. Tal vez era lo proyectado pero no se concretó; además se la ubica a 150 metros hacia el sur del lugar donde se estableció la Parada "Altimpergher".



Plano de la Sucesión Altimpergher – abril de 1907

En el plano confeccionado en 1907 subdividiendo las tierras de la Sucesión Altimpergher, marca la Parada en el lugar correspondiente.

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”.

La parada consistía en una pequeña plataforma primero de pedregullo, después de material, una sala de espera totalmente de chapa, la casilla del guardabarrera y una bomba de agua.

Por esos años se detenían en la Parada “Altimpergher”, para ascenso y descenso de pasajeros, dos trenes diarios de ida y dos de vuelta que cubrían el trayecto Federico Lacroze – Rojas. Pasaban sin detenerse los trenes de pasajeros hacia la Mesopotamia, como así también los trenes de carga.

El 11 de marzo de 1993, el gobierno del Presidente Carlos Saúl Menem cerró el ramal clausurando las tres estaciones paceñas de la línea –Altimpergher, 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.

Al cumplir 100 años la Parada “Altimpergher” en el 2006, ya no se detenía ningún tren y quedaban como testigos la casilla del guardabarreras, la bomba de agua y el pequeño andén. La sala de espera ya había desaparecido.

Una nota particular: la Parada “Altimpergher” nunca tuvo el cartel identificatorio.



Vista de la Parada “Altimpergher”
Fotografía publicada en www.alepolvorines.com.ar

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”, desapareciendo la vieja casilla del guardabarrera, la bomba y el andén.

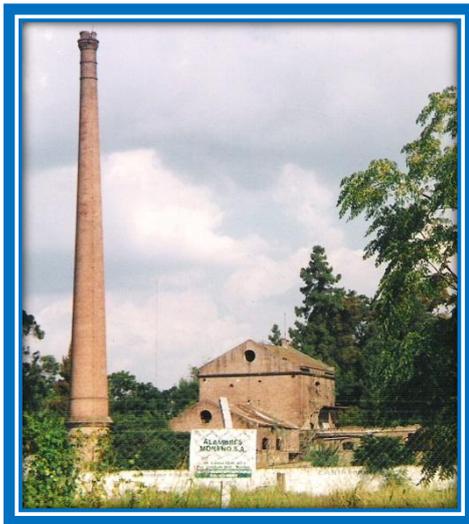
La Parada llevaba el nombre de “Altimpergher” por Sperandio Altimpergher, de nacionalidad suiza, vecino del lugar, quien se había establecido en 1896 con su familia, construyendo la primera industria paceña, una destilería de alcohol partiendo del maíz como materia prima, conocida como la fábrica de “aguardiente”, inaugurada en 1898. La industria funcionó hasta su fallecimiento acaecido en 1906.

Sperandio Altimpergher estaba casado con Emilia Guffanti, de cuyo matrimonio nacieron cinco hijos: Severino A., Inés A., Raúl H., Aurora y Emilia.



Casa de la familia Altimpergher en 1995

Con la construcción de un gran supermercado a fines del siglo XX, la casa de familia Altimpergher fue demolida y a la chimenea de la fábrica, por peligro de derrumbe según lo expresado por la empresa constructora del supermercado, se le demolió la parte superior.



La fábrica de Altimpergher en 1995 y en 2001