

8 de octubre de 1906: Después de muchas gestiones del vecindario, el Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico habilitaba al servicio público de pasajeros y de cargas la estación “Arroyo Pinazo” (hoy José C. Paz), como terminal del servicio urbano de pasajeros con su taller de mantenimiento para las máquinas, cocheras y vivero ferroviario.

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 al tendido de la primera línea, el Ferrocarril Buenos Aires a Mercedes, no comenzó en la ciudad de Buenos Aires, sino que fue el resultado de unión de tramos ferroviarios que finalizó en la Capital.

En efecto, el primer tramo que se construyó fue desde Villa Nueva (Villa María) a Río Cuarto, en la provincia de Córdoba, llamado Ferrocarril Andino. Este ramal partía de Villa Nueva porque ahí empalmaba con el Ferrocarril Central Argentino, que unía Rosario y su puerto sobre el río Paraná con la ciudad de Córdoba. Posteriormente, en 1875, el Ferrocarril Andino tendió las vías entre Río Cuarto y Villa Mercedes en San Luis y a fines de 1879, se autorizó el tendido de sus vías hasta Mendoza y San Juan, a donde llegó en 1885. De este modo la producción agropecuaria de la región de Cuyo y del sur cordobés, por medio del Ferrocarril Andino y del Central Argentino podía llegar al puerto de Rosario.

En octubre de 1882 se formó la Compañía del Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico para tender las vías férreas entre Mercedes (provincia de Buenos Aires) y Villa Mercedes (provincia de San Luis). La construcción se hizo en tres tramos: hasta Chacabuco en noviembre de 1884, hasta Orellanos en enero de 1886 y hasta Villa Mercedes en octubre 1886. Esta línea empalmaba en Mercedes con el Ferrocarril del Oeste hasta Buenos Aires y en Villa Mercedes con el Andino hasta Mendoza y San Juan.

Por último, los hermanos Juan y Mateo Clark formaron la Compañía del Ferrocarril Buenos Aires a Mercedes para construir el tramo de vías entre Palermo (ciudad de Buenos Aires) y Mercedes (provincia de Buenos Aires). Las obras comenzaron el 6 de julio de 1886, construyéndose cinco estaciones intermedias: Caseros, Muñiz, Pilar, Cortinez y Agote. El 24 de septiembre de 1886, se transfirió la concesión del Ferrocarril Buenos Aires a Mercedes a la empresa del Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico.

El 25 de marzo de 1888 se habilitó el servicio de trenes del ferrocarril Buenos Aires al Pacífico entre Palermo y Mercedes, continuando hasta Villa Mercedes en San Luis, empalmando en esta última hasta las provincias cuyanas. El ferrocarril Andino había sido vendido en 1886 a la Empresa del Ferrocarril Gran Oeste Argentino, que desde 1887 fue administrado por el Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico.

Cuando se tendieron las vías del Ferrocarril Buenos Aires a Mercedes, luego Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico, los vecinos de San Miguel y de Bella Vista solicitaron una estación en cada pueblo, pero la empresa ferroviaria salvó ambos pedidos buscando un punto equidistante entre los dos habilitando así la Estación “Muñiz”.



Estación Muñiz

El vecindario de Bella Vista y el de San Miguel, no convencidos con la solución de una estación intermedia, continuaron peticionando las respectivas paradas ferroviarias. Así, el 15 de abril de 1891, se habilitó la

estación “Bella Vista”, que era una simple parada para ascenso y descenso de pasajeros, contando solamente con una plataforma de madera y una casilla. Y, después de largas gestiones, el 16 de febrero de 1896 quedó librada al público la Estación “San Miguel”, cabecera del partido de General Sarmiento.

Un año después, en 1897, nació “Villa Altube”. Al poco tiempo los vecinos de la localidad y de los alrededores comenzaron a solicitar una parada ferroviaria. Estas gestiones alcanzaron éxito cuando, en 1904, la Empresa del Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico compró una porción de tierra a Serafín Germano para la construcción de la estación.

De este modo comenzaron las obras: edificio para la estación con vivienda para el Jefe de estación, tres andenes con cuatros vías, una ascendente y otra descendente, y dos con terminación en la estación como terminal del servicio urbano; en el andén uno un refugio para pasajeros y el tanque de agua para las locomotoras en la cabecera del mismo; un refugio para pasajeros en el andén dos; en el andén tres podían atracar los carros para descargar la producción local; tres cocheras para los trenes con capacidad para seis formaciones; el galpón de mantenimiento de máquinas con cuatro vías de entrada, un tanque de agua; otra vía de entrada viniendo de Buenos Aires a la izquierda con galpón para cereales y el brete; pasando la barrera, otro desvío con una vía, a la par de esta el vivero ferroviario, completaban las construcciones varias viviendas para el personal ferroviario.



Estación en construcción



Tendido de Vías, al fondo galpón de máquinas

Se trabajó a toda máquina y el 8 de octubre de 1906 se libró al servicio público la nueva estación ferroviaria, que llevó el nombre de “Arroyo Pinazo”, tomándolo del curso de agua distante seis kilómetros de la nueva estación, que servía de límite al Partido de General Sarmiento con el partido del Pilar.

La habilitación fue un factor de progreso para el pequeño caserío. Surgirán rápidamente los fraccionamientos de las tierras vecinas a la estación. El primer loteo tuvo lugar trece días después de la inauguración de la estación, el 21 de octubre, cuando don José Altube puso a la venta el resto de las tierras de “Villa Altube”, comprendidas entre las actuales calles Av. Presidente Hipólito Yrigoyen, Zuviría, Pueyrredón y Constitución. En 1908 se loteó Villa Germano comprendido entre las actuales Avenidas Presidente Hipólito Yrigoyen y Presidente Juan D. Perón, y las calles Pueyrredón y Zuviría; en 1910, el barrio Centenario entre las actuales calles Fray G. Butler, La Porteña, Federico Lacroze y Brandsen, y en el mismo año, Villa Iglesias, entre las actuales calles Marcelo T. de Alvear, Arregui, Piñero, Iglesias, Castelli, Lisandro de la Torre y Oribe, más otro sector comprendido entre las actuales calles Héctor Arregui, Piñero, las vías del ferrocarril y el vivero ferroviario, que había sido propiedad de la Sucesión Altimpergher.



1910: Vista del paso a nivel, la estación de Arroyo Pinazo, las cocheras y un extremo de Villa Altube

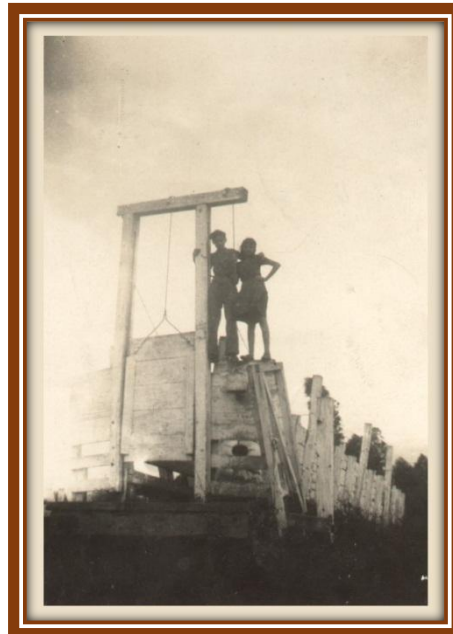
No solo surgieron los loteos, también la apertura de la Estación “Arroyo Pinazo”, trajo la posibilidad de poder despachar por ferrocarril la producción agrícola–ganadera de la zona. Hasta entonces, la producción se despachaba en parte con el Ferrocarril Central Buenos Aires (ex Tranway Rural) y el resto en carretas y carros.



Los tamberos llevando su producción para transportarla en el “111”,

Los tamberos, en su mayoría vascos e italianos, a través del tren “111” cada día despachaban sus productos lácteos hasta La Paternal. A modo de información: en 1914 se despacharon 233.909 tarros de leche, que sumaban un total de 11.645.450 litros.

También se despachaba el ganado en pie. Después del remate en la “Feria”, ubicada en la calle de Circunvalación (hoy Constitución), se llevaba al ganado arriando hasta el brete por la calle Pueyrredon, donde se lo embarcaba en los vagones respectivos hasta los mercados de hacienda.



El brete o embarcadero

Además, toda la producción del agro –maíz, lino, trigo, alfalfa– utilizaban los servicios del Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico para poder llegar a los mercados.

La habilitación de la estación provocó la radicación de nuevos habitantes y un movimiento intenso alrededor de ella, ya sea por los trenes de pasajeros como por los de carga para transportar la producción local. Además, el comercio usaba este medio para recibir la mercadería para vender en sus negocios, y no era raro ver los pequeños productores que con sus canastos abordaban el furgón del tren para trasladarse a otras localidades, donde vendían sus productos: huevos, manteca, quesos, facturas de cerdo, miel...

La estación se convirtió en el lugar de encuentro, especialmente los días domingos y festivos, donde concurrían los vecinos y vecinas para sociabilizar

A todo esto debemos sumar el importante número de empleados que demandó el funcionamiento del ferrocarril, ya que la estación local contaba con los galpones para mantenimiento de máquinas, con tres turnos diarios, las cocheras para la limpieza y conservación de las formaciones; el vivero donde se cultivaban las plantas que serían después trasplantadas en las estaciones de la línea, más todos los empleados que se desempañaban en la estación, en la cabina de señales, los guardabarreras, los de vías y obras...



Personal ferroviario



El jefe de estación visitando el vivero ferroviario con familiares

El 13 de julio de 1913, se le cambió el nombre de “Arroyo Pinazo” a la estación y al pueblo por el de “José C. Paz”. Cambio petitionado por los vecinos y las instituciones locales.

El 13 de febrero de 1947, el gobierno de Juan D. Perón suscribió el convenio nacionalizando los ferrocarriles y esto dio lugar al cambio de nombre de la línea: el Buenos Aires al Pacífico pasó a denominarse Ferrocarril “General San Martín”.

El 24 de enero de 1952, como consecuencia del conflicto suscitado entre el gobierno nacional y la oligarquía cuyo vocero era el diario “la Prensa”, por un decreto gubernamental se cambió el nombre de José C. Paz por el de “Manuel de Pinazo”.

En diciembre de 1955, el gobierno de facto, volvió a imponerle el nombre de “José C. Paz”.

El 27 de mayo de 2005, el Honorable Concejo Deliberante de José C. Paz sancionó la ordenanza N° 615/05, promulgada por el Ejecutivo Municipal el 15 de junio de 2005, por medio del decreto N° 0507/05, declarando Monumento Histórico Municipal al edificio denominado “Galpón de máquinas”.

El mismo día, el 27 de mayo de 2005, el Honorable Concejo Deliberante de José C. Paz sancionó la ordenanza N° 616/05, promulgada por el Ejecutivo Municipal el 15 de junio de 2005, por medio del decreto N° 0510/05, declarando Monumento Histórico Municipal al edificio de la Estación “José C. Paz”.

Bibliografía:

- Raúl Scalabrini Ortíz *“Historia de los ferrocarriles Argentinos”*, Editorial Plus Ultra, 1995.
- Eduardo I. Munzón *“Historia del Partido de General Sarmiento”*, 1944
- Héctor Mario Segura Salas *“Historia de José C. Paz”*, 1998
- Alberto Julio Fernández, *“Hace 100, el 8 de octubre de 1906, se inauguraba la estación Arroyo Pinazo”*, Info–Museo N° 25, octubre de 2006.
- Alberto Julio Fernández *“La inauguración de la estación Arroyo Pinazo (hoy José C. Paz) es la que determino el verdadero nacimiento del pueblo”*, 11º Congreso de Historia de los Pueblos de la Provincia de Buenos Aires en la ciudad de Bahía Blanca, 2007.
- Alberto Julio Fernández *“José C. Paz: dos ferrocarriles, cinco estaciones”*, Jornada de Historia en Berazategui, 2013
- Alberto Julio Fernández, *“Los ferrocarriles, 130 años generando trabajo en José C. Paz”*, Jornada de Historia en Quilmes, 2017