

15 de septiembre de 1911, el Ferrocarril Central Buenos Aires (después Ferrocarril General Urquiza) habilitó la parada “Kilometro 35”, ubicada entre las estaciones Piñero y Toro (Partido del Pilar), fundamentalmente para beneficiar a los productores fruto-hortícolas de la zona¹.

Tendido de las vías ferroviarias

El Ferrocarril Central Buenos Aires, después Ferrocarril General Urquiza, tiene su origen el 29 de abril de 1884, cuando el empresario Federico Lacroze solicitó al Gobierno de la provincia de Buenos Aires, la concesión de líneas de tranvías en la campaña, con el fin de completar sus líneas en la ciudad de Buenos Aires y proporcionar los servicios a los pobladores del noroeste bonaerense. Seis meses después, el 2 de octubre, el Dr. Carlos D’Amico, gobernador de Buenos Aires, firmó el decreto concediendo dicho servicio.

El 4 de febrero de 1886, se firmó el contrato definitivo. El mismo fijaba que partiendo de la estación tranviaria de Almagro, en doble vía, debía seguir por Av. Corrientes hasta Chacarita, desde allí por uno de los costados de Colegiales hasta la calle Santa Fe y por esta hasta el pueblo de Saavedra; posteriormente continuando con una sola vía hasta Pilar pasando por San Martín, Bella Vista y San Miguel; desde Pilar se dividía en dos ramales, uno hasta Capilla del Señor y otro hasta Rojas. El contrato establecía una trocha de 1,44 metros, destinándose para las vías un ancho de veinte metros alambrado a ambos costados; las paradas estarían ubicadas cada cinco kilómetros. Además, se establecía que la locomoción debía ser por medio de caballos, no pudiendo utilizar las locomotoras a vapor.

Inmediatamente comenzaron las obras. Para ello, Lacroze compró las tierras para el tendido de las vías y las estaciones, recibiendo también parte de las mismas como donación. Esta línea recibió en nombre de “Tranway Rural”.

El 9 de octubre de 1887 se habilitó provisoriamente el transporte de pasajeros, circulando el primer servicio del Tranway Rural desde Plaza de la Victoria hasta Pilar, con parada en Chacarita, San Martín, Pereyra (Hurlingham), San Miguel, Piñero y Toro.

En el actual partido de José C. Paz quedó habilitada desde ese día la primera estación ferroviaria de la línea denominada: “Piñero”.

El 6 de abril de 1888, se libró definitivamente el servicio del “Tranway Rural” para pasajeros y carga entre la Capital y el pueblo del Pilar, con cuatro frecuencias diarias, dos de ida y dos de vuelta.

• ¹ Alberto Julio Fernández, “Estación Vucetich”, I Jornada Histórica Regional Berazategui – Florencio Varela – Quilmes, 2010

En 1891 el gobierno habilitó también el uso de máquinas a vapor.

En 1897 se le cambió el nombre a la línea ferroviaria pasando a denominarse “Ferrocarril Rural de la Provincia de Buenos Aires”. A fines del mismo año, la línea pasó a jurisdicción nacional, denominándose posteriormente “Ferrocarril Central Buenos Aires”.

El 1º de diciembre de 1906 se habilitó una segunda estación dentro del actual partido de José C. Paz, la Parada “Altimpergher”, ubicada en el cruce de las vías con el camino de San Fernando a Rodríguez (actual Avenida Hipólito Yrigoyen, o Ruta Nacional Nº 197 o Ruta Provincial Nº 24).

Tercera Estación: Parada “Kilómetro 35”

En la década de 1910, al final de la actual Avenida Croacia al límite con el partido del Pilar, se habían establecido varias quintas de verduras y frutas.

En la zona, el Ferrocarril Central Buenos Aires habilitó una nueva estación el 15 de septiembre de 1911, con el nombre de **Parada “Kilómetro 35”**, construyéndose el edificio ferroviario similar al de la estación Piñero con la diferencia de que el techo era de chapa con caída a dos aguas.

Los quinteros de la zona se vieron favorecidas con el establecimiento de una parada ferroviaria, ya que les permitió el transporte de verduras y frutas hacia los mercados de consumo en la Capital Federal.

A esta Parada “Kilómetro 35” se le ira cambiando de nombre, después se le pondrá “Ameghino”, posteriormente “Roosevelt” y actualmente “Vucetich”.

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 del Central Buenos Aires partiendo de la Parada “Kilómetro 35” El ocaso de la línea ferroviaria

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

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 denominándose al ramal como “la vía muerta”.

Bibliografía:

- Eduardo Marcet y Haydée Epifanio “*El Tren que nació tranvía. Llegada a Pilar del Tranway Rural*”, Terceras Jornadas de Historia del Partido del Pilar 1994.
- Alberto Julio Fernández “*Los nombres de mi pueblo*”, Octavas Jornadas de Historia del Partido del Pilar 2006
- Alberto Julio Fernández, “*Dos ferrocarriles: cinco estaciones*”, V Jornada Histórica Regional de Berazategui – Berazategui, 2013