

Maquinista Savio, partido de Escobar. Aportes para su historia

por

Aldo Abel Beliera

SUMARIO: I. Introducción. II. De la diligencia al ferrocarril. Comienzo progresivo de una nueva era. III. El Ferrocarril Central Argentino. Breve recopilación sobre su desenvolvimiento. IV. Estación Garín. 1. Expropiaciones de tierras y sus antiguos propietarios. 2. Cómo llegaron las vías al kilómetro 48. 3. El origen de su nombre. 4. Como eran y quedaron sus límites al formarse el partido de Escobar. 5. Primeros obreros ferroviarios de la estación. 6. Movimiento de pasajeros, cargas y tarifas. V. Definición de las instalaciones. 1. Diferencias entre un apeadero, parada y estación. 2. Itinerarios de servicio. 3. Estadística mensual de boletos vendidos. VI. La Parada Maquinista Savio. 1. Situación geográfica, extensión, distancias, ubicación de las poblaciones, vías de acceso. 2. Antecedentes de su creación. 2. Gestiones de la ex Comisión Vecinal. 3. Comienzo de las obras. 4. El nombre de la parada. 5. Inauguración oficial. VII. La localidad Maquinista Savio. 1. Situación geográfica. Distancias, ubicación de las poblaciones, vías de acceso, extensión. 2. Ordenanza de creación de la Delegación Municipal Maquinista Savio. 3. Cuestionamiento a la ordenanza de creación de la Delegación municipal. VIII. Escudo Municipal de Maquinista Savio. 1. Ordenanza y Decreto. 2. Escudo del pueblo de Maquinista Savio. IX. Descripción de las antiguas locomotoras y material rodante que transitaron por la Parada Maquinista Savio. X. Fuentes.

I. Introducción

El presente trabajo fue publicado en un blog de internet entre los días viernes, 5 de noviembre y sábado 6 de noviembre de 2010. Con el tiempo advertimos cómo varios desaprensivos pretendientes de investigador copiaban a la letra el trabajo entero y aún sus fotografías, muchas de las cuales fueron obtenidas por este autor, sin citar ni dar la referencia de dónde las habían obtenido. Como se

trata de un trabajo original con fuentes recabadas en las que en modo alguno podría haber obtenido, pocos o casi ninguno de quienes se dedican al plagio, y ante mi quejas, fui invitado por los responsables de esta prestigiosa revista para dejar constancia de la originalidad del trabajo y dejarlo registrado en una publicación científica.

Anteriormente había sido publicado por el diario LA CRÍTICA, periódico semanal de Maquinista Savio, provincia Buenos Aires, en el N° 9 del jueves 15 de mayo de 1986 y siguientes. En el mes de febrero de 1991 fue presentado en las Jornadas de Historia de 3 de Febrero, BA, y en las que se proyectó el film “La 191”, cedido por la Sección Fotografía de Ferrocarriles Argentinos y cuya copia se hallaba en el Archivo General de la Nación.



La “Historia de la localidad de Maquinista Savio, partido de Escobar” “El Maquinista Francisco Savio y la 191”, fue registrada el 7 de mayo de 1984 bajo los recaudos que prevé la Ley N°

11.723, ante la Dirección Nacional del Derecho de Autor, quedando inscripta en dicho ente con el N° 337.112/84. Obra ampliada y registrada con el título Maquinista Francisco Savio el 29 de octubre de 1987 con el N° 83670/87.

La versión actual de <http://franciscosavio.blogspot.com.ar/> había sido publicada en el año 2002, en la página, hoy fuera de servicio: <http://presidentederqui.com.ar> fue copiada y reproducida en: <http://www.profesionalesyempresarios.com/>; https://es.wikipedia.org/wiki/Francisco_Savio; <http://www.taringa.net/>; <http://www.radiofmoasis.com/nota/8419/la-historia-del-maquinista-francisco-savio-y-la-locomotora-191>; y otros, cuyas fuentes se no citan como sí lo hace este autor.

II. De la diligencia al ferrocarril. Comienzo progresivo de una nueva era.

En nuestro medio los primeros caminos obedecieron a una necesidad militar o a las huellas dejadas por los antiguos habitantes y los conquistadores. Por ellos circulaban las galeras usadas de transporte por mucho tiempo, las volantas y los breaks, coches empleados generalmente por gente de posición acomodada; las carretas tiradas por bueyes, escoltadas por jinetes, las chatas para transportar lana, cereales y otros productos de la región. La inmigración inglesa además trajo a la campaña bonaerense un conocido carricoche de dos ruedas y varas para dos pasajeros: el sulky.

Todos los caminos sufrían los naturales perjuicios que significaban las lluvias, llegando a ponerse intransitables con frecuencia durante el invierno. También un peligro acechaba continuamente al viajero hasta bien pasada la primera mitad del siglo XIX: el indio.

En la segunda mitad del siglo pasado, las líneas férreas comenzaron a surcar la provincia. Era necesario dotar a la zona agropecuaria de una vasta red de ferrocarriles, destinada a unir el interior con los grandes puertos: Buenos Aires y Rosario.

No podemos negar la importancia que adquirieron a partir de ese momento los ferrocarriles en el orden de la economía nacional. Naturalmente detrás de ellos se hallaban los intereses de los capitales extranjeros que habían contribuido a la construcción de las líneas y era explícito que les interesaba el mantenimiento de la estructura dependiente y no una economía diversificada como requerían los auténticos intereses de los países en el proceso de su gestación económica. Los ferrocarriles constituían una posición estratégica a los efectos del dominio de toda la producción agropecuaria y para la modelación de la estructura económica de la comunidad argentina.

El partido de Escobar está surcado por dos vías férreas del ex Ferrocarril General Bartolomé Mitre, actualmente administradas por la empresa concesionaria Trenes de Buenos Aires S. A. Una de ellas, la más importante, es vía principal a Rosario. La extensión total de esta línea atraviesa los territorios de las provincias de Buenos Aires, Santa Fe, Córdoba, Santiago del Estero y Tucumán, con numerosas ramificaciones, hoy prácticamente fuera de servicio.

El otro ramal compete a nuestro estudio y es conocido como Retiro-Pergamino. Se lo denomina Victoria-Vagues y en el orden suburbano realiza servicios desde estación Victoria a Capilla del Señor y viceversa, combinando mediante el sistema trasbordo con la sección Retiro-Tigre.

Para formarnos una idea de cómo llegaron las vías al suelo donde ocurrieron los episodios que trataremos, debemos necesariamente dedicar un resumen de la historia de este ferrocarril.

III. El Ferrocarril Central Argentino. Breve recopilación sobre su desenvolvimiento.

Ferrocarril Central Argentino – Mapa general – Concesiones y plazos de construcción



Listado de referencias cartográficas del Mapa general y del Detalle local

N°	Tramo	Año
1	Acceso independiente Retiro a Luis María Campos	1894
2	Coghland a Tigre. Empalme Coghland a Bartolomé Mitre. Bartolomé Mitre a San Isidro. San Isidro a San Fernando. San Fernando a Canal San Fernando. Canal San Fernando a Tigre	1887
3	Luis Maria Campos a Campana	1870
4	Retiro a San Fernando. Retiro a Belgrano. Belgrano a San Fernando	1857
5	San Fernando a Muelle San Fernando	1867
6	San Fernando a Tigre	1863
7	Victoria a Capilla del Señor	1888
8	Ingeniero Maschwitz a Dique Luján	1912
9	Campana a Zarate	1882
10	Vagues a Lujan	1877
11	Capilla del Señor a San Antonio	1891
12	San Antonio a Arrecifes	1881
13	Pergamino a Junín. Pergamino a Rojas. Rojas a Junín	1882
14	Arrecifes a Pergamino	1881
15	Zárate a Rosario. Zárate a Baradero. Baradero a Rosario	1883
16	San Nicolás a Pergamino	1882
17	Pergamino a San Urbano	1897
18	Peyrano a Otto Bemberg	1911

- | | | |
|----|--|------|
| 19 | Venado Tuerto a Rufino | 1897 |
| 20 | Villa Constitución a La Carlota. Villa Constitución a Venado Tuerto. Venado Tuerto a La Carlota. | 1886 |

**Ferrocarril Central Argentino – Detalle local –
Concesiones y plazos de construcción**



**Ferrocarril Central Argentino - Tabla cronológica de las
concesiones y los plazos de construcción**

Año	Tramo
1857	Retiro a San Fernando. Retiro a Belgrano. Belgrano a San Fernando
1863	San Fernando a Tigre
1867	San Fernando a Muelle San Fernando
1870	Luis María Campos a Campana
1877	Vagues a Lujan
1881	San Antonio a Arrecifes
1881	Arrecifes a Pergamino
1882	Pergamino a Junín. Pergamino a Rojas. Rojas a Junín
1882	San Nicolás a Pergamino
1882	Campana a Zarate
1883	Zarate a Rosario. Zarate a Baradero. Baradero a Rosario
1883	Villa Constitución a Carlota. Villa Constitución a Venado Tuerto. Venado Tuerto a Carlota
1887	Coghlan a Tigre. Empalme Coghlan a B. Mitre. B. Mitre a San Isidro. San Isidro a San Fernando. San Fernando a Canal San Fernando Canal San Fernando a Tigre
1888	Victoria a Capilla del Señor
1891	Capilla del Señor a San Antonio
1894	Acceso independiente Retiro a L. M. Campos
1897	Pergamino a San Urbano
1897	Venado Tuerto a Rufino
1911	Peyrano a Otto Bemberg
1912	Ingeniero Maschwitz a Dique Luján

El Ferrocarril Mitre se formó sobre la base del ex Ferrocarril Central Argentino, el cual al iniciar su expansión en la última década del siglo XIX, fue incorporando otras líneas, entre ellas el Ferrocarril Buenos Aires y Rosario. Veremos sucintamente, cuál fue el origen de algunas de estas líneas y en qué momento se produjo su integración.

Contemporáneamente a la iniciativa para la construcción del “Camino de Fierro al Oeste”, fueron efectuadas las gestiones por el ingeniero Allan Campbell ante el gobierno de la Confederación Argentina y por decreto del 5 de septiembre de 1854 acepta su propuesta para realizar trabajos de reconocimiento, trazas, planos, etc., y construir un “Camino de Hierro” que uniera las ciudades de Rosario y Córdoba, puntos separados entre sí por más de 400

kilómetros de tierras desierta, que todavía solía atraer las correrías de las tribus bárbaras¹. Campbell pedía 40.000 pesos fuertes oro como retribución y una escolta “para proteger a los ingenieros en ciertas partes de la ruta donde pedían estar expuestos a las depredaciones de los salvajes”.

El 2 de abril de 1855, un decreto del presidente de la Confederación Argentina, general don Justo José de Urquiza, autorizó a don José Buschental a trasladarse a Europa para contratar una empresa que se abocara a la construcción de un ferrocarril, que fuera desde la costa del Paraná hasta Córdoba, siguiendo la ruta que el ingeniero Campbell señalase².

La Ley N° 24 facultó al Poder Ejecutivo de la Confederación Argentina el 30 de junio de 1855 para conceder el ferrocarril. Quedó establecido además que el gobierno cedía a la empresa, en propiedad perpetua “a partir de dos leguas de la ciudad de Córdoba y una de cada pueblo de tránsito, 20 cuabras de fondo, en cada lado del camino”³.

Armado de estos privilegios, Buschental recorrió en vano los grandes centros financieros europeos, hasta que el contrato de concesión fue otorgado a una empresa británica que se denominó Ferrocarril Central Argentino, y se firmó el 19 de marzo de 1863, aprobado por Ley N° 33 del 23 de mayo de ese mismo año⁴, donde se ofrecen las condiciones requeridas a favor del concesionario don Guillermo Wheelwright a cuyo solo nombre se efectuó el contrato definitivo, modificado luego por la Ley del 20 de junio de 1864⁵.

¹ Registro Oficial de la República Argentina. [Tomo 3° \(1852 a 1856\)](#). Publicación Oficial, Buenos Aires, 1882; N° 3268 y 3269, pp. 154-155.

² Registro Oficial de la República Argentina. [Tomo 3° \(1852 a 1856\)](#). Publicación Oficial, Buenos Aires, 1882; N° 3506, p. 231

³ Registro Oficial de la República Argentina. [Tomo 3° \(1852 a 1856\)](#).

⁴ Registro Oficial de la República Argentina. [Tomo 5° \(1863 a 1869\)](#). Publicación Oficial, Buenos Aires, 1884; N° 5899, p. 29. Modificatoria la ley del 9/1/1854 y ley 17 sobre construcción del Ferrocarril Oeste en Ministerio de Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, Leyes y Decretos provinciales: <http://www.gob.gba.gov.ar/intranet/digesto/PDF/ley33.pdf>

⁵ Registro Oficial de la República Argentina. [Tomo 5° \(1863 a 1869\)](#). Publicación Oficial, Buenos Aires, 1884; N° 6156, p. 145.

Pasaron así las presidencias de Justo José de Urquiza y la del doctor don Santiago Derqui, sin que el asunto estuviera finiquitado. El 20 de abril de 1863, fueron inauguradas estas obras en Rosario bajo la dirección técnica del ingeniero Weelwright, siendo presido el acto por el entonces primer mandatario general don Bartolomé Mitre.

No obstante los graves trastornos que ocasionaba la guerra con el Paraguay, la labor continuó. En 1866 la línea llegaba hasta Tortugas y Bell Ville; en 1867 a Villa María y Oncativo; hasta que finalmente el 18 de mayo de 1870 se efectuó en la ciudad de Córdoba la ceremonia inaugural de la totalidad de la línea de 396 kilómetros de extensión, longitud no igualada en aquel tiempo en esta parte de América.

Conocido es el entusiasmo con que el presidente don Domingo Faustino Sarmiento vio llegar la hora de la inauguración de ese servicio, hora que consideraba culminante para su gobierno. En el decreto que dictó fijando la ceremonia inaugural dijo que lo hacía “felicitando a los pueblos por la terminación de esta obra de tan fecundos resultados para el país”.

Durante los años posteriores, la empresa se abocó al problema de la colonización, disponiendo el envío a Europa del señor Guillermo Perkins, quien gestionó la radicación en nuestro país de un grupo de colonos para poblar y cultivar las tierras que le habían sido cedidas por contrato de concesión. De este modo se fueron creando las colonias agrícolas de Roldán, San Lorenzo, Carcarañá, Cañada de Gómez y Tortugas.

Otra de las iniciativas de la época fue la construcción del Ferrocarril del Norte a Buenos Aires, cuya concesión le fue otorgada el 16 de junio de 1857 al señor Augusto A. Hopkins⁶, a quien se le autorizaba a construir un ferrocarril de tracción animal desde la Aduana Nueva (actualmente Paseo Colón e Hipólito Irigoyen), hasta el costado oeste de la Usina de Gas (solar que hoy

⁶ Registro Oficial de la Provincia de Buenos Aires, Año 1857. [Edición Imprenta del Mercurio, Buenos Aires, 1875](#), pp. 55-56.

Registro Oficial del Gobierno de Buenos Aires, Año de 1857. Libro trigésimo sexto. [Edición Imprenta El Orden, Buenos-Ayres, 1857](#), p. 67.

ocupa la plaza “Fuerza Aérea Argentina” –ex Britania, en Retiro), y desde allí por “locomotivas” de vapor hasta el canal de San Fernando. Esta concesión fue anulada en 1862, declarándose la caduca por incumplimiento de los plazos acordados para la iniciación de las obras.

La nueva concesión le fue otorgada a don José Rodney Grosky, quien constituyó de inmediato la Sociedad Anónima “Compañía del Ferrocarril de Buenos Aires a San Fernando”. A poco de iniciados los trabajos de construcción, esta compañía vendió sus derechos a otra de capital británico que se llamó “Ferrocarril del Norte de Buenos Aires”, empresa que en 1862 construyó y libró al servicio público el 1º de diciembre de ese año la línea a Belgrano. Sucesivamente se fueron habilitando estos tramos: Rivadavia, Olivos y San Isidro en 1863, San Fernando en 1864 y Tigre el 4 de febrero de 1865. El 11 de enero de 1889 el Ferrocarril del Norte fue arrendado por el Ferrocarril Central Argentino y comprado definitivamente el 29 de octubre de 1901.

La jurisdicción nacional fue declarada el 11 de enero de 1889 sobre la sección Buenos Aires-Tigre⁷, el 10 de septiembre de 1894 para la línea en general, confirmándose este decreto por otro del 16 de abril de 1896.

Una nueva era comenzó en 1889, año en que el Ferrocarril Central Argentino se dispuso llegar hasta la Capital Federal. Al efecto en 1890 construyó la vía desde Cañada de Gómez a Pergamino y arrendó la línea de Junín a San Nicolás que era del Ferrocarril del Oeste. Este último traspasó al Central Argentino los derechos de dominio que tenía sobre las líneas de Luján a Pergamino, Pergamino a San Nicolás y Junín, y San Antonio de Areco a Capilla del Señor, con lo cual permitió la entrada de sus trenes a la estación Once por el empalme Luján. Estas transferencias fueron aprobadas por decretos provinciales del 13 de julio de 1892 y 19 de abril de 1893.

⁷ Registro Nacional de la República Argentina, [Año 1889, tomo trijesimo quinto](#), primer semestre, Buenos Aires, Taller Tipográfico de la Penitenciaría, 1889, pp. 21-22.

En los años 1892 y 1893, fueron tendidos los rieles entre Vagues y Victoria, empalmando en este último punto con la línea del ex Ferrocarril del Norte y desde entonces el Ferrocarril Central Argentino posibilitó su acceso independiente a la Capital Federal.

Este ferrocarril fue acogido a la Ley nacional N° 5315, sancionada el 1° de octubre de 1907⁸, cuyo proyecto había sido presentado por el ingeniero don Emilio Mitre, hijo el prócer, mediante el cual se uniformaba el régimen legal de las concesiones ferroviarias. En ese año se fusionó con el Ferrocarril Buenos Aires y Rosario, aprobándose el 13 de diciembre el contrato “ad-referéndum” celebrado entre los dos ferrocarriles.

La Ley nacional N° 6062, del 30 de septiembre de 1908, autorizó la unión de las dos empresas en una sola bajo la denominación de Ferrocarril Central Argentino⁹. El decreto del 31 de octubre de 1908 aprobó el contrato definitivo de fusión, escriturado el 9 de enero de 1909.

Por su parte el Ferrocarril Buenos Aires y Rosario reconoce su origen en la concesión otorgada a don Guillermo Matti, por Ley de la provincia de Buenos Aires del 10 de septiembre y la Ley N° 446 del 10 de octubre, ambas del año 1870, para la construcción de un ferrocarril desde Buenos Aires a Campana. El contrato firmado el 6 de octubre de 1871 se modificó por otro del 14 de septiembre de 1872.

Una resolución del 7 de abril de 1874 acepta la transferencia de la adjudicación que hace don Guillermo Matti a favor de la “Compañía del Ferrocarril a Campana”. Otro decreto provincial del 26 de agosto de 1874 aprueba igualmente la transferencia. Los estatutos de dicha compañía se ratificaron por edictos del 25 de julio de 1874 y los de la “Compañía del Ferrocarril Buenos Aires al Rosario” se aprobaron el 6 de mayo de 1885.

El trayecto Buenos Aires-Campana fue librado al servicio en 1876. La gestión y otorgamiento de la prolongación de esta línea

⁸ <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/175000-179999/175380/norma.htm>. Esta ley modifica la Ley 2873 del régimen de Ferrocarriles Nacionales:

<http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/35000-39999/38934/norma.htm>

⁹ <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/verNorma.do?id=287897>

hasta Zárate y Rosario modificó su denominación, llamándose “Ferrocarril Buenos Aires y Rosario”, y el primer tren que unió ambas ciudades partió el 1° de febrero de 1876 desde la estación Central, que estaba ubicada en la esquina de las actuales calles Leandro N. Alem y Bartolomé Mitre, de capital.

El Central Argentino operó en nuestra patria hasta el año 1948, ya el 13 de octubre de 1947 el gobierno nacional firmaba en Buenos Aires el convenio de traspaso de los ferrocarriles por parte de las compañías inglesas, tomando posesión de ellos en un acto simbólico efectuado en la plaza Retiro el 1° de mayo de 1948. Meses después, el 21 de octubre de ese año el Decreto N° 32.574 aprobaba el cambio de su denominación y a partir del 1° de enero del año siguiente pasó a llamarse Ferrocarril Nacional General Bartolomé Mitre, quedando más luego y definitivamente Ferrocarril General Bartolomé Mitre.

Por Decreto 790/95 se adjudicó la línea a la concesionaria Trenes de Buenos Aires S.A. (T.B.A), empresa que se hizo cargo del servicio a partir del mes de mayo de 1995.



IV. Estación Garín.

1. Expropiaciones de tierras y sus antiguos propietarios.

Al inaugurarse el trecho Victoria-Zelaya, se estableció en el Km. 44 la estación Garín y las parcelas ocupadas por el ferrocarril, en principio, fueron expropiadas por imperio de la Ley N° 1240 y, convenido el precio, adquiridas a sus dueños, que en ese entonces eran don Cecilio Ramón Beliera y doña Juana Beliera. Una primera escritura de traslación de dominio fue hecha el 14 de mayo de 1893 y una segunda el 19 de junio del mismo año, ambas rubricadas en Barracas al Sur (hoy Avellaneda) ante el Registro del Escribano don Tulio Méndez (h). El área vendida comprendía una superficie de 101.688,68 m².

Otro remanente de tierras de 80.824,75 m², que formaban parte de este perímetro y cuyos titulares eran los herederos de Díaz, fue expropiado el 27 de agosto de 1894 y adquirido por el Central Argentino el 26 de diciembre de 1895, con intervención de los Escribanos don Tulio Méndez (h) y don Esteban Guabello.

Estas transferencias nos permite conocer a los verdaderos propietarios de las tierras donde se edificó la estación, circunstancia, además, que desestima por completo la teoría sostenida por algunas publicaciones de que fue la familia Garín quien donó la parcela que ocupa en su parte edilicia la estación y otras partes del predio ferroviario.

El dominio de las principales fracciones que componen el pueblo formado alrededor de la estación también pertenecía a don Cecilio Ramón Beliera y sus hermanos, por legado testamentario de sus progenitores. El nombre Garín, como queda expresado, no es consecuencia de una donación de tierras, sino de una costumbre de viejos pobladores.

2. Cómo llegaron las vías al kilómetro 48.

Proseguimos la tarea de recopilación de datos sobre el quehacer ferroviario del Central Argentino en la jurisdicción de Escobar, (en

ese entonces partido del Pilar). Nos ocuparemos ahora de ciertos aspectos que no pueden ser ignorados, ocurridos en y relativos a la estación Garín, que durante más de un siglo sirvió como canal de las comunicaciones, abastecimiento, salud y principal centro de movilidad. Para ello debemos tener en cuenta que el pueblo de Maquinista Francisco Savio (ex Kilómetro 48), antes de la caprichosa división de sus límites, perteneció en su integridad al territorio de Garín.

3. El origen de su nombre.

El apelativo Garín proviene del arroyo Los Arenales, como lo certifican antiguas mensuras y cartas topográficas, que tomó el nombre de esta familia por ser los dueños de unos campos que atravesaban este cauce de agua. Según la tradición, los habitantes de antaño, acudían a él para pescar o bañarse y lo conocían o llamaban “el arroyo de los Garín”, dado que para acceder al mismo debían trasponer las alambradas de su propiedad.

Al consultar la bibliografía “Significado de la Nomenclatura de las Estaciones Ferroviarias de la República Argentina” del erudito ya desaparecido escritor don Enrique Udaondo, editada en 1942, dice: “GARÍN: Es el apellido de los propietarios de los campos de las inmediaciones de la estación en el Partido de Pilar (hoy Escobar) D. José Garín y hermanos”.

Para profundizar más sobre este asunto, diremos que el fundador de esta prole en nuestro país fue el capitán José Antonio Garín, cuya identidad, aún no fue esclarecida en forma fehaciente, pero según algunos genealogistas habría sido hijo de Fernando Garín Azpeitía, natural de San Luis, y de Isabel de Cárdenas, natural de Buenos Aires; nieto paterno del capitán Domingo Garín Azpeitía Reynoso y de Juana Díaz Barroso Bohorquez y nieto materno de Pablo Ginés de Cárdenas y de Juana de Melo (Cabral) o García de León.

José Antonio Garín es detectado en el padrón de 1744, folio 8, viviendo en tierras propias del rincón de la cañada de Escobar, de 27 años, censado junto a su esposa Francisca Pacheco, de 20 años,

y tres hijas llamadas Marta Tomasa, de 10 años, Juana Elena, de 8 años, y Victoria Josefa de 1 año, las dos primeras hijas del primer matrimonio de ella con Juan Velázquez¹⁰.

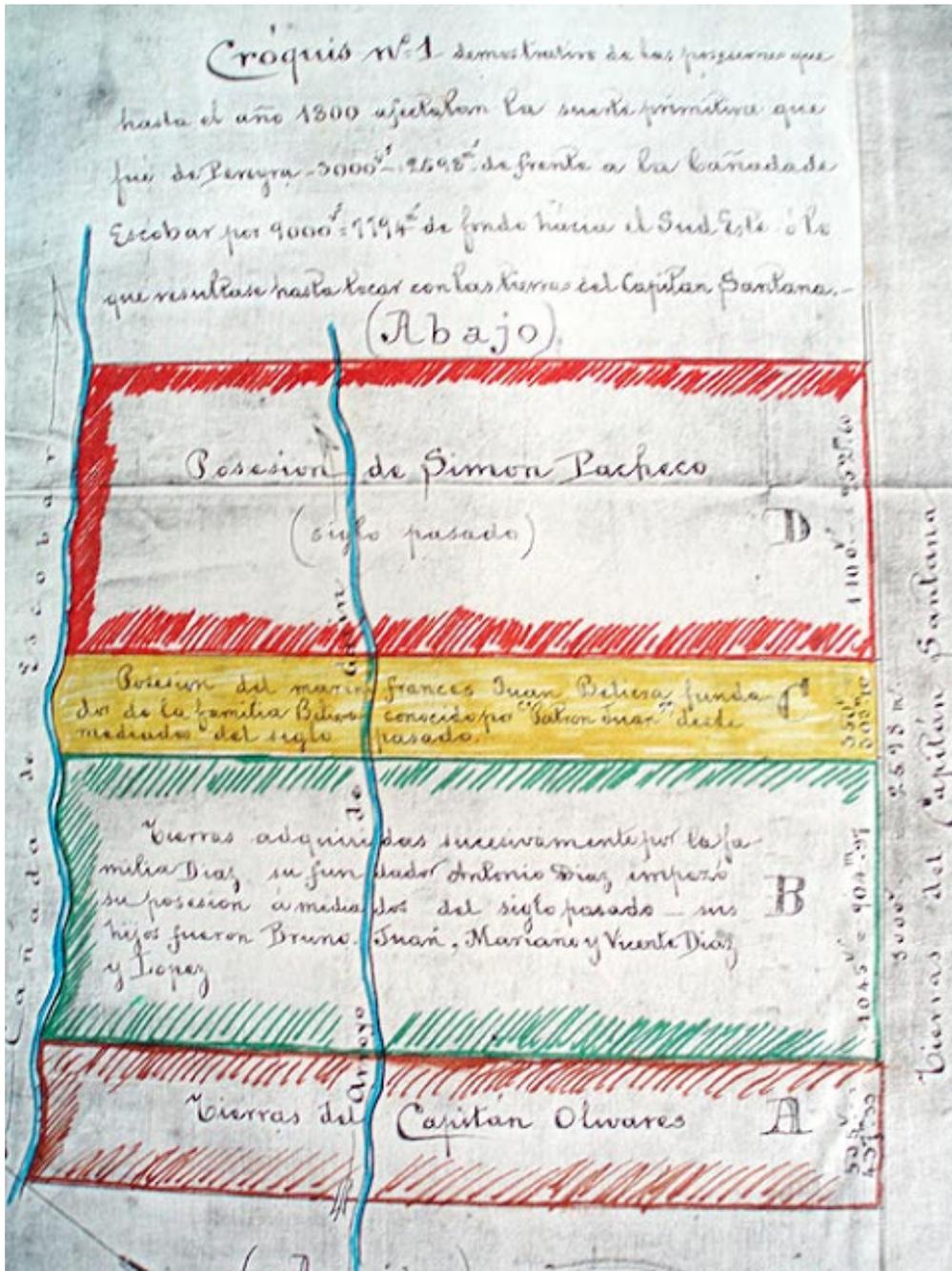
En ningún momento de su permanencia en el lugar compró tierras y las que ocupaba como de su propiedad pertenecían a su mujer por haberlas heredado de sus padres, don Simón Pacheco (que no es antecesor del que fue general y residió en las cercanías) y doña Juana Gil de la Rosa, quienes las habían adquirido en 1716 a José Pereira.

Se trataba de un terreno de 1.000 varas (866 m.) con frente al arroyo de Escobar, por 9.000 varas (7.794 m.) de fondo, el cual en los planos actuales alcanzaría la avenida de los Constituyentes – divisoria de los partidos de Escobar y Malvinas Argentinas-, por el costado Noroeste la ruta Panamericana, y por el Sudoeste una línea imaginaria dada por las calles Los Ñandúes y José Hernández, de la localidad de Ingeniero Maschwitz, continuando por Pablo Lamberti y Tierra del Fuego, de la jurisdicción de Garín.

Quienes perduraron el apellido Garín fueron; su hijo Manuel, quien procreó a Mariano, éste a Manuel Encarnación y José Demetrio, y sucesivamente los descendientes de estos últimos.

Es muy poco lo que se sabe sobre la construcción e inauguración de la estación Garín, pues no ha quedado nada de ese pasado y el ferrocarril, por diversos motivos, no ha guardado su historia y ahora es muy difícil encontrar testimonios de sus primeros años.

¹⁰ Documentos para la Historia Argentina, tomo X. Padrones de la ciudad y campaña de Buenos Aires (1726-1810). Universidad de Buenos Aires. Facultad de Filosofía y Letras. Instituto de Investigaciones Históricas. Buenos Aires, Peuser, 1955, p. 636-637.



Una de las razones fue sin duda la depuración de documentación ocurrida en el ex Archivo de Vías y Obras de la Línea Mitre, que se hallaba en la estación Belgrano “R”, al momento de su traslado a la estación Coghlan donde, por razones de espacio, centenares de expedientes de lo actuado por el ex Ferrocarril Central Argentino fueron comercializados como simples papeles en desuso, sin importarle al funcionario que dictó la orden el valor histórico que representaban. Por tamaña desaprensión, hoy se sufren las consecuencias de esta pérdida irreparable. En estos legajos voluminosos, prolijamente compaginados, se conservaban todos los antecedentes de la habilitación de los ramales, construcción de las estaciones, playas, anteproyectos anteriores a la apertura del servicio, escrituras de compras de tierras, etc. Algunos planos alojados en otras dependencias fueron salvados de su destrucción, pero estos pertenecen a fechas posteriores al inicio del trayecto tratado que, como hemos dicho anteriormente, ocurrió en 1892.







En estos planos, confeccionados entre los años 1900 y 1925, se puede observar la estación Garín, las avenidas de la Circunvalación en sus laterales, una pulpería, los proyectos de las sucesivas innovaciones en sus instalaciones, como ser la vivienda para el 2º jefe de la estación, letrinas, desvíos al galpón de carga, corrales para los animales, extensión de la plataforma, abrigos (refugios) para los pasajeros, estanque, accesos, y otros cambios para mejorar su funcionamiento.

Años después, parte de estos espacios fueron suprimidos, como el de la entrada de los carros lecheros, cuyo terreno fue vendido en remate público en el año 1940, dando lugar con ello a la extensión del pueblo. El área loteada estaba comprendida desde el paso a nivel –camino a San Miguel- y la calle de la Circunvalación. Las modificaciones mencionadas nos da la pauta de que al habilitarse la estación las comodidades que contaba eran muy limitadas.

En una escritura practicada a principios de 1893, el notario al referirse a las tierras circundantes dice: “...y parten de una estación”, sin mencionar su nombre. Esta aseveración indica que la construcción e inicio de su funcionamiento data precisamente de 1892 cuando se habilitó el ramal, además, si comparamos las características de su edificación, encontraremos una similitud con su igual de Capilla del Señor, levantada en ese año. Por otra parte, en un mapa de la red ferroviaria editado en 1895, se puede observar en el trazado de vías desde el empalme Victoria, únicamente las estaciones Garín, Zelaya y Capilla del Señor.

4. Primeros obreros ferroviarios de la estación.

Los primeros empleados destinados a la atención de la estación Garín los encontramos en el Censo Nacional de 1895. Entre las personas empadronadas por el vecino Asensio Gaitán, figura un reducido número de obreros del Ferrocarril Central Argentino, responsables, unos, de la Jefatura y otros dedicados a tareas de mantenimiento de las instalaciones y conservación de las vías. En este listado aparecen nombrados:

Francisco de Paulo, 32 años, español, soltero, jefe.
 José Leoni, 18 años, argentino, soltero, 2° jefe.
 Santos Tridente, 29 años, casado, italiano, capataz.
 Pedro Pasarini, 33 años, soltero, italiano, peón.
 Ramón Larras, 69 años, viudo, vasco, peón.
 Miguel Corisa, 35 años, soltero, español, peón.
 Santiago Santanelli, 18 años, soltero, italiano, peón.
 Juan Solachati, 25 años, soltero, italiano, peón.

6. Movimiento de pasajeros, cargas y tarifas. Itinerarios de servicio.

El movimiento de pasajeros de la estación Garín, según la estadística anual de 1901, arroja los siguientes índices: Pasajeros despachados: 4.481, recibidos: 4.335 (porcentajes que indican un promedio de viajes de 12 personas por día entre ida y vuelta). Las cargas despachadas durante ese año arrojan un total de 3.042 toneladas y las recibidas 869 toneladas.

Los precios de los pasajes se cotizaban en moneda nacional de curso legal. En el mes de agosto de 1901, un viaje en primera clase desde Retiro a Garín, con un 70 % de premio, costaba 1,70 e ida y vuelta; 2,55. La tarifa de segunda clase tenía un valor de 1,45 e ida y vuelta 2,20. El abono mensual, con el 40 % de premio incluido, su precio era de 29,40 para la primera clase y 21,00 en segunda.

Horarios de los trenes y paradas desde Estación Presidente Perón (Retiro) a Pergamino y viceversa.

Horario del F. C. N. Gral. Mitre

SALIDAS		BUENOS AIRES A PERGAMINO																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
		15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	1	2	3	4	5	6																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																										
RETIRO PERÓN	11:00	11:30	12:00	12:30	13:00	13:30	14:00	14:30	15:00	15:30	16:00	16:30	17:00	17:30	18:00	18:30	19:00	19:30	20:00	20:30	21:00	21:30	22:00	22:30	23:00	23:30	24:00	24:30	25:00	25:30	26:00	26:30	27:00	27:30	28:00	28:30	29:00	29:30	30:00	30:30	31:00	31:30	32:00	32:30	33:00	33:30	34:00	34:30	35:00	35:30	36:00	36:30	37:00	37:30	38:00	38:30	39:00	39:30	40:00	40:30	41:00	41:30	42:00	42:30	43:00	43:30	44:00	44:30	45:00	45:30	46:00	46:30	47:00	47:30	48:00	48:30	49:00	49:30	50:00	50:30	51:00	51:30	52:00	52:30	53:00	53:30	54:00	54:30	55:00	55:30	56:00	56:30	57:00	57:30	58:00	58:30	59:00	59:30	60:00	60:30	61:00	61:30	62:00	62:30	63:00	63:30	64:00	64:30	65:00	65:30	66:00	66:30	67:00	67:30	68:00	68:30	69:00	69:30	70:00	70:30	71:00	71:30	72:00	72:30	73:00	73:30	74:00	74:30	75:00	75:30	76:00	76:30	77:00	77:30	78:00	78:30	79:00	79:30	80:00	80:30	81:00	81:30	82:00	82:30	83:00	83:30	84:00	84:30	85:00	85:30	86:00	86:30	87:00	87:30	88:00	88:30	89:00	89:30	90:00	90:30	91:00	91:30	92:00	92:30	93:00	93:30	94:00	94:30	95:00	95:30	96:00	96:30	97:00	97:30	98:00	98:30	99:00	99:30	100:00	100:30	101:00	101:30	102:00	102:30	103:00	103:30	104:00	104:30	105:00	105:30	106:00	106:30	107:00	107:30	108:00	108:30	109:00	109:30	110:00	110:30	111:00	111:30	112:00	112:30	113:00	113:30	114:00	114:30	115:00	115:30	116:00	116:30	117:00	117:30	118:00	118:30	119:00	119:30	120:00	120:30	121:00	121:30	122:00	122:30	123:00	123:30	124:00	124:30	125:00	125:30	126:00	126:30	127:00	127:30	128:00	128:30	129:00	129:30	130:00	130:30	131:00	131:30	132:00	132:30	133:00	133:30	134:00	134:30	135:00	135:30	136:00	136:30	137:00	137:30	138:00	138:30	139:00	139:30	140:00	140:30	141:00	141:30	142:00	142:30	143:00	143:30	144:00	144:30	145:00	145:30	146:00	146:30	147:00	147:30	148:00	148:30	149:00	149:30	150:00	150:30	151:00	151:30	152:00	152:30	153:00	153:30	154:00	154:30	155:00	155:30	156:00	156:30	157:00	157:30	158:00	158:30	159:00	159:30	160:00	160:30	161:00	161:30	162:00	162:30	163:00	163:30	164:00	164:30	165:00	165:30	166:00	166:30	167:00	167:30	168:00	168:30	169:00	169:30	170:00	170:30	171:00	171:30	172:00	172:30	173:00	173:30	174:00	174:30	175:00	175:30	176:00	176:30	177:00	177:30	178:00	178:30	179:00	179:30	180:00	180:30	181:00	181:30	182:00	182:30	183:00	183:30	184:00	184:30	185:00	185:30	186:00	186:30	187:00	187:30	188:00	188:30	189:00	189:30	190:00	190:30	191:00	191:30	192:00	192:30	193:00	193:30	194:00	194:30	195:00	195:30	196:00	196:30	197:00	197:30	198:00	198:30	199:00	199:30	200:00	200:30	201:00	201:30	202:00	202:30	203:00	203:30	204:00	204:30	205:00	205:30	206:00	206:30	207:00	207:30	208:00	208:30	209:00	209:30	210:00	210:30	211:00	211:30	212:00	212:30	213:00	213:30	214:00	214:30	215:00	215:30	216:00	216:30	217:00	217:30	218:00	218:30	219:00	219:30	220:00	220:30	221:00	221:30	222:00	222:30	223:00	223:30	224:00	224:30	225:00	225:30	226:00	226:30	227:00	227:30	228:00	228:30	229:00	229:30	230:00	230:30	231:00	231:30	232:00	232:30	233:00	233:30	234:00	234:30	235:00	235:30	236:00	236:30	237:00	237:30	238:00	238:30	239:00	239:30	240:00	240:30	241:00	241:30	242:00	242:30	243:00	243:30	244:00	244:30	245:00	245:30	246:00	246:30	247:00	247:30	248:00	248:30	249:00	249:30	250:00	250:30	251:00	251:30	252:00	252:30	253:00	253:30	254:00	254:30	255:00	255:30	256:00	256:30	257:00	257:30	258:00	258:30	259:00	259:30	260:00	260:30	261:00	261:30	262:00	262:30	263:00	263:30	264:00	264:30	265:00	265:30	266:00	266:30	267:00	267:30	268:00	268:30	269:00	269:30	270:00	270:30	271:00	271:30	272:00	272:30	273:00	273:30	274:00	274:30	275:00	275:30	276:00	276:30	277:00	277:30	278:00	278:30	279:00	279:30	280:00	280:30	281:00	281:30	282:00	282:30	283:00	283:30	284:00	284:30	285:00	285:30	286:00	286:30	287:00	287:30	288:00	288:30	289:00	289:30	290:00	290:30	291:00	291:30	292:00	292:30	293:00	293:30	294:00	294:30	295:00	295:30	296:00	296:30	297:00	297:30	298:00	298:30	299:00	299:30	300:00	300:30	301:00	301:30	302:00	302:30	303:00	303:30	304:00	304:30	305:00	305:30	306:00	306:30	307:00	307:30	308:00	308:30	309:00	309:30	310:00	310:30	311:00	311:30	312:00	312:30	313:00	313:30	314:00	314:30	315:00	315:30	316:00	316:30	317:00	317:30	318:00	318:30	319:00	319:30	320:00	320:30	321:00	321:30	322:00	322:30	323:00	323:30	324:00	324:30	325:00	325:30	326:00	326:30	327:00	327:30	328:00	328:30	329:00	329:30	330:00	330:30	331:00	331:30	332:00	332:30	333:00	333:30	334:00	334:30	335:00	335:30	336:00	336:30	337:00	337:30	338:00	338:30	339:00	339:30	340:00	340:30	341:00	341:30	342:00	342:30	343:00	343:30	344:00	344:30	345:00	345:30	346:00	346:30	347:00	347:30	348:00	348:30	349:00	349:30	350:00	350:30	351:00	351:30	352:00	352:30	353:00	353:30	354:00	354:30	355:00	355:30	356:00	356:30	357:00	357:30	358:00	358:30	359:00	359:30	360:00	360:30	361:00	361:30	362:00	362:30	363:00	363:30	364:00	364:30	365:00	365:30	366:00	366:30	367:00	367:30	368:00	368:30	369:00	369:30	370:00	370:30	371:00	371:30	372:00	372:30	373:00	373:30	374:00	374:30	375:00	375:30	376:00	376:30	377:00	377:30	378:00	378:30	379:00	379:30	380:00	380:30	381:00	381:30	382:00	382:30	383:00	383:30	384:00	384:30	385:00	385:30	386:00	386:30	387:00	387:30	388:00	388:30	389:00	389:30	390:00	390:30	391:00	391:30	392:00	392:30	393:00	393:30	394:00	394:30	395:00	395:30	396:00	396:30	397:00	397:30	398:00	398:30	399:00	399:30	400:00	400:30	401:00	401:30	402:00	402:30	403:00	403:30	404:00	404:30	405:00	405:30	406:00	406:30	407:00	407:30	408:00	408:30	409:00	409:30	410:00	410:30	411:00	411:30	412:00	412:30	413:00	413:30	414:00	414:30	415:00	415:30	416:00	416:30	417:00	417:30	418:00	418:30	419:00	419:30	420:00	420:30	421:00	421:30	422:00	422:30	423:00	423:30	424:00	424:30	425:00	425:30	426:00	426:30	427:00	427:30	428:00	428:30	429:00	429:30	430:00	430:30	431:00	431:30	432:00	432:30	433:00	433:30	434:00	434:30	435:00	435:30	436:00	436:30	437:00	437:30	438:00	438:30	439:00	439:30	440:00	440:30	441:00	441:30	442:00	442:30	443:00	443:30	444:00	444:30	445:00	445:30	446:00	446:30	447:00	447:30	448:00	448:30	449:00	449:30	450:00	450:30	451:00	451:30	452:00	452:30	453:00	453:30	454:00	454:30	455:00	455:30	456:00	456:30	457:00	457:30	458:00	458:30	459:00	459:30	460:00	460:30	461:00	461:30	462:00	462:30	463:00	463:30	464:00	464:30	465:00	465:30	466:00	466:30	467:00	467:30	468:00	468:30	469:00	469:30	470:00	470:30	471:00	471:30	472:00	472:30	473:00	473:30	474:00	474:30	475:00	475:30	476:00	476:30	477:00	477:30	478:00	478:30	479:00	479:30	480:00	480:30	481:00	481:30	482:00	482:30	483:00	483:30	484:00	484:30	485:00	485:30	486:00	486:30	487:00	487:30	488:00	488:30	489:00	489:30	490:00	490:30	491:00	491

PRESIDENTE PERON.	
Belgrano.....	
San Isidro.....	
Evita	
Parada El Talar.....	
Parada Kil. 38	
Garin	
Matheu.....	
Zelaya	
Los Cardales	
Capilla del Señor	
Capilla del Señor	
Diego Gaynor	
Solis.....	
Vagues.....	
San Antonio	
San Antonio	
Duggan.....	
C. Sarmiento	
La Luisa	
Arrecifes	
Arrecifes	
Todd.....	
Viña	
Alaguire	
Urquiza	
Fonteruela.....	
PERGAMINO	

F. C. C. A.

Se previene a los señores pasajeros que los boletos de pasaje tienen impreso su valor escrito a fin de que puedan verificar su precio.

F. C. C. A.

ROTULOS PARA EQUIPAJES Y ENCOMIENDAS

Se avisa al público que toda encomienda y equipaje para ser despachado debe traer su correspondiente rótulo particular, indicando nombre y dirección del dueño.

Digamos que en ese año circulaban en forma diaria por el ramal trenes de pasajeros a Rosario y Córdoba, de carga a Rosario, Santa Teresa y Cañada de Gómez y el mixto a Rosario, o sea un total de seis trenes de ida y seis de vuelta.

El itinerario de servicio del 1° de diciembre de 1915 precisa que horas 03:45 llegaba a Garín un convoy de carga que venía desde Retiro. También se detenían en esa estación cinco trenes mixtos, 08:23 horas el que se dirigía a Rosario, 12:30 y 19:18 los que iban a Capilla del Señor, 17:25 a Río Cuarto y 22:14 a Rosario. Horas 22:32 pasaba sin parar un tren de carga con destino a Córdoba.

Los precios de los pasajes se cotizaban en moneda nacional de curso legal. En el mes de agosto de 1901, un viaje en primera clase desde Retiro a Garín, con un 70 % de premio, costaba 1,70 e ida y vuelta; 2,55. La tarifa de segunda clase tenía un valor de 1,45 e ida y vuelta 2,20. El abono mensual, con el 40 % de premio incluido, su precio era de 29,40 para la primera clase y 21,00 en segunda.

V. Definición de las instalaciones.

1. Diferencias entre un apeadero, parada y estación.

Apeadero: Lugar no atendido por personal y donde los trenes paran a los efectos de bajar y/o subir pasajeros únicamente.

Parada: Es atendida por personal habilitado para el servicio de pasajeros únicamente.

Estación: Está habilitada para atender todos los servicios públicos a cargo del ferrocarril, con las restricciones que se indican en determinados casos.

Para una mayor interpretación y ante las confusiones que se plantean a menudo respecto al verdadero alcance y a la diferencia entre Parada y Estación, las funciones que cumplen en la práctica son significativas.

La Parada cuenta solamente con personal para el expendio de pasajes, en cambio la Estación cumple diversas actividades, Ejemplo: venta de pasajes, despachos y recepción de encomiendas, cargas en general, etc. Es dirigida por un jefe responsable que tiene

a cargo un número de auxiliares. Se cuenta con una vivienda sobre el predio de las instalaciones, la cual es habitada por este superior y su residencia es permanente, siendo suplantado ante cualquier eventualidad por el 2º jefe. Es decir que la Parada y la Estación, no expresan similitud alguna en su desenvolvimiento.

Clasificar “Parada a nivel de Estación”, cabe significar que la categorización se halla condicionada a su movimiento en general y se ajusta a normas preestablecidas pro la empresa ferroviaria, por consecuencia de haber reunido en este caso la Parada, los requisitos mínimos.

En esto último vale una pregunta, ¿cuáles son estos requisitos?, Tengamos en cuenta primero que el concepto antes explicado viene de muchos años atrás y si nos referimos a la función que cumple en la actualidad el ferrocarril, su movimiento en general, hoy día que las cargas por este ramal han desaparecido, su circulación se limita solamente al traslado de pasajeros. En este caso, si aplicamos la acepción del manual de interpretaciones, tendremos que la Parada Maquinista Savio, supera en cantidad de expendio de boletos al resto de las estaciones del trayecto suburbano Victoria-Capilla del Señor.

Boletos vendidos – Cantidades *

	DIARIOS
PARADA: DR. SCHWEITZER	2.026
ESTACION: EL TALAR	4.314
PARADA: LOPEZ CAMELO	2.131
ESTACION: GARIN	10.345
PARADA: MAQUINISTA SAVIO	16.139
ESTACION: MATHEU	9.066
ESTACION: ZELAYA	2.059
ESTACION: LOS CARDALES	6.559
ESTACION: CAPILLA DEL SENOR	5.983

*** Viajes de ida o ida y vuelta.**

Para demostrar esta aseveración y para ajustarnos un poco más al reglamento, hemos tomado una estadística diaria, confeccionada

en el mes de julio del año 1987 por la ex oficina Control Entradas del Ferrocarril Mitre, la cual contempla cifras oficiales, excluyendo las reales, que serían la suma por la evasión de pasajes.

Han pasado muchos años y este planteo de poco sirve en el presente, donde otros medios de transporte han suplido la ineficacia del ferrocarril, que tiende a desaparecer de este ramal.

VI. La Parada “Maquinista Savio”.

1. Antecedentes de su creación.

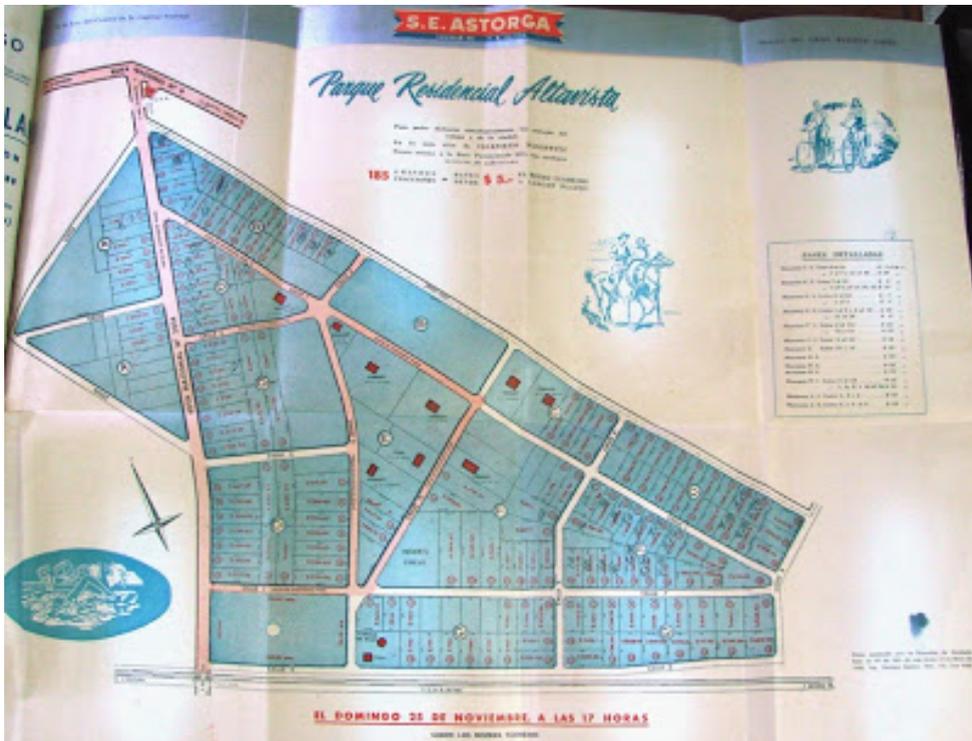
La Parada Maquinista Savio es la más moderna del ramal Victoria-Capilla del Señor. Se encuentra ubicada en el kilómetro 48, entre las estaciones Garín y Matheu, dentro del partido de Escobar. La distancia real desde Retiro es de 48,376,35 km.

Han pasado ya más de cinco décadas desde su creación, que llevó implícita la formación de un nuevo pueblo que tomó su nombre. Su desarrollo y progreso en tan poco tiempo la ha convertido en una grande y pujante localidad, con perspectivas no muy lejanas para consolidarla en ciudad. Lamentablemente la competencia ejercida sobre su jurisdicción por dos municipios distintos, Pilar y Escobar, hicieron de ella un hecho único e insólito, dividiéndola por medio de una frontera.

Las gestiones para la realización de un “paradero, apeadero o de una estación” en el kilómetro 48 comenzaron por año 1940, cuando un grupo de vecinos propietarios del cuartel 9° del Pilar iniciaron tratativas con la empresa ferroviaria dando origen al expediente N° 012478/40. En ese entonces se pedía la detención en el lugar del tren lechero el cual además llevaba un vagón de pasajeros y corría en una hora apropiada para quienes debían viajar a la ciudad de Buenos Aires.

No obstante tener una resolución favorable de la Dirección General de Ferrocarriles, el trámite no prosperó. Pasaron los años, grandes extensiones de campos fueron parcelados y loteados, atrayendo a muchas personas que de distintos puntos del país eligieron el lugar para construir su vivienda.

Así comenzaron a crecer los barrios Alta Vista. El Jabalí, San Jorge, Los Ñanduces, Green Hill, Los Cachorros, Maryvón, El Chajá, Highland Park, Alto Alegre, La Providencia, San José, El Ombú, y otros. Teniendo en cuenta los propósitos fundamentales que inspiraba el Segundo Plan Quinquenal impulsado por el gobierno justicialista, en fecha 18 de enero de 1954 los vecinos reiteraron el viejo petitorio ante el Ministro de Transportes de la Nación, Ing. D. Juan E. Maggi, con la firma de 207 pobladores y representados, esta vez, por el doctor Adolfo Luis Picasso, de profesión abogado y propietario de una finca en la zona.



MEDIOS DE LOCOMOCION QUE DISPONEN ESTOS TERRENOS

F. C. N. Gral. Bmé. MITRE (F. C. C. A.): Con un extraordinario servicio desde Estación Ing Maschwitz a Presidente Perón, y desde allí con la combinación del subterráneo a Plaza Constitución, en breves minutos traslada a cualquier punto de la Capital. Hallándose las fracciones en venta a 4.000 metros de la Estación Ingeniero Maschwitz.

F. C. N. Gral. BELGRANO (F. C. E): Con su estación Del Viso a 5.000 metros de las fracciones en venta, disponiendo de un continuado servicio de trenes Diesel a Retiro, desde donde combina con infinidad de ómnibus y colectivos para todo rumbo.

MICRO-OMNIBUS Nº 175: Excelente servicio, con recorrido de San Fernando, hasta Pilar, San Miguel y Luján, circulan frente mismo a los terrenos en venta.

MICRO-OMNIBUS Nº 203: Con un buen servicio de coches desde San Fernando hasta Luján, pasa frente a las fracciones en venta, por la Ruta 2014.

Además en todo el trayecto, desde la Capital Federal, cuenta con caminos pavimentados, como la Ruta 8 - 9 y 2014, así como los caminos internos de ALTAVISTA, transitables cualquiera sea el estado del tiempo.

RUTAS 2014 - 8 - 9 y PANAMERICANA. La Ruta 2014 cruza frente a las tierras en venta, uniendo las Rutas 8 y 9. También La Ruta Panamericana actualmente en construcción a 2.800 metros de las fracciones en venta incidirá notablemente en toda esa zona, pues conduce directamente a la Capital Federal.

En la nota presentada se citaban los beneficios que traería para el lugar la instalación de una estación. Los motivos principales eran:

–La concurrencia a las escuelas primarias y secundarias de los numerosos niños en edad escolar que se veían privados de hacerlo por falta de medios adecuados de comunicación con los centros urbanos.

–Que los numerosos adquirentes de lotes de los diversos barrios y demás propietarios pudieran proceder a edificar sus viviendas permanentes con la seguridad de viajar en forma cómoda y rápida a los centros fabriles y comerciales, para atender sus ocupaciones y necesidades habituales, lo cual no podía realizarse por falta de medios de transporte.

–El traslado de los productos de granja, especialmente leche, aves, huevos, por cuanto las estaciones más próximas, Garín se hallaba a 3.766 m., y Matheu 5.834 m., distancias tomadas desde el paso a nivel de la ruta N° 2014 (hoy N° 26).–La coordinación con el transporte de pasajeros y cargas, ya que al encontrarse el sitio indicado para la “parada-estación” en un punto estratégico equidistante entre Garín y Matheu y en el cruce de una ruta provincial pavimentada, que se unía con las rutas nacionales 8 y 9, facilitaría enormemente el desplazamiento hacía los distintos extremos del radio que habitaban, combinando con otros medios de locomoción tales como la línea de colectivos N° 203, que efectuaba su recorrido entre San Fernando y Pilar, sin perjuicio de los servicios que prestaban los coches de alquiler y otros recursos.

En resumen, las razones invocadas eran una sentida necesidad de la zona e interpretaba un anhelo colectivo en beneficio general, tanto para la población como para la comunidad, siendo por otra parte muy reducido el costo que devengaría su construcción, además ya se contaba con un guardabarrera permanente en la intersección precisada, con su casilla respectiva y casa-habitación.

Canalizado en el más alto nivel de la administración de los transportes del país, este pedido obligó a las autoridades de la empresa ferroviaria a llamar a las partes para lograr un entendimiento. El 31 de marzo de 1954, un parte interno elaborado

por el Ing. Jorge F. Nichum y D. Rafael Di Campli, de los distritos Pergamino y Buenos Aires, comunicaban a sus superiores el resultado de una reunión mantenida en el km. 48 con el doctor Picasso. Otras averiguaciones le fueron encomendadas a la división Vigilancia y Prevención.

Las diligencias practicadas por estas áreas, una vez analizadas por el administrador general del ferrocarril Mitre, fueron condensadas en un informe elevado a la Presidencia Nacional de Transportes el 10 de diciembre de 1954. El escrito decía textualmente: “Cumplido en remitir a Ud., un petitorio presentado al Sr. Ministro de Transportes de la Nación por el Sr. Adolfo L. Picasso y suscripto por un núcleo de vecinos de la zona, registrado bajo el N° 20.608, solicitando la construcción de una Parada a la altura del km. 48, entre las estaciones Garín y Matheu”.

Estudiado el asunto por los organismos competentes del ferrocarril, se ha constatado que en el punto de que se trata existe un pueblo nuevo en formación a consecuencia de haberse efectuado loteo de tierras y si bien el número de viviendas construidas no es en la actualidad como para interesar al ferrocarril bajo el aspecto económico, debe admitirse que por tratarse de una zona que presenta todas las características necesarias para la radicación fija, de estar servida por medio de transportes adecuados contribuiría al aumento de la población, pues la paralización de las construcciones se debe a la falta de esos medios, pero si se construyera la parada no hay duda de que tomaría el impulso que es lógico presumir.

Por el lugar atraviesa la ruta provincial pavimentada N° 2014, que empalma las nacionales 8 y 9, con acceso a las poblaciones de Ingeniero Maschwitz y Del Viso, esta última del F.C.N. Gral. Belgrano. Cuenta con el servicio que proporciona la empresa Independencia, cuyos vehículos circulan entre San Fernando y Luján, pasando por este lugar a las 08:00, 11:00 y 16:00 horas aproximadamente, en dirección a Luján, y a las 11:00, 14:00 y 19:00 horas en el viaje de regreso.

En una reunión llevada a cabo con el nombrado Dr. Picasso, se convino, en principio, que de aprobarse el proyecto la parada sería construida y costada exclusivamente por aquel y otros

contribuyentes, bajo la supervisión y entera satisfacción del ferrocarril, emplazándola en el km. 48, lado sur, entre los palos 2 y 3.

Además, de concretarse el proyecto de que se trata, la empresa se reservaría el derecho de hacer construir la parada con las comodidades que corresponde a una estación moderna, no solo para satisfacer las necesidades, sino para evitar que después de habilitada los vecinos reclamen al ferrocarril la ejecución de mejoras por falta de previsión.



HORARIO de los Micro - Omnibus
"LA INDEPENDENCIA" N° 175

SALIDA de Canal San Fernando
 5.30, 7.15, 9.15, 11.15, 13.15, 15.15, 17.15
 y 19.15.

Pasa por Los Cachorros
 6.10, 7.55, 9.55, 11.55, 13.55, 15.55, 17.55
 y 19.55.

Por Pilar
 6.35, 8.20, 10.20, 12.20, 14.20, 16.20,
 18.20 y 20.20.

LLEGA a Luján
 7.20, 9.05, 11.05, 13.05, 15.05, 17.05,
 19.05 y 21.05.

REGRESA de Luján a Canal San Fernando
 5.45, 7.45, 9.45, 11.45, 13.45, 15.45, 17.45
 y 19.45.

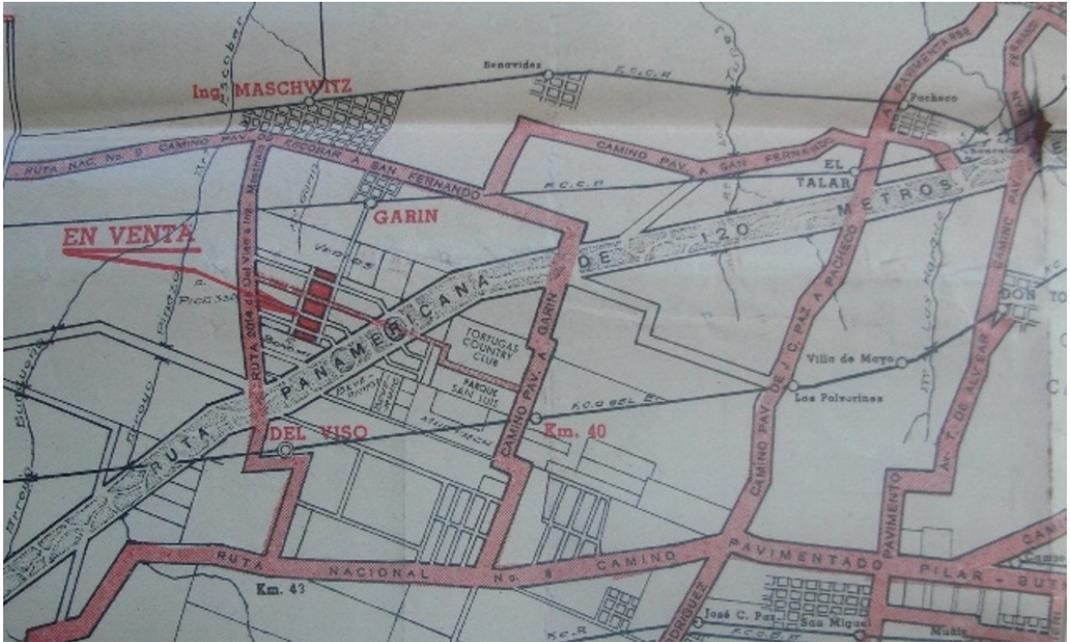
Por Pilar
 6.30, 8.30, 10.30, 12.30, 14.30, 16.30,
 18.30 y 20.30.

Por Ruta 8 en Kilómetro 43 y Estación Del Viso
 6.55, 8.55, 10.55, 12.55, 14.55, 16.55,
 18.55 y 20.55.

LLEGA a Canal San Fernando
 7.35, 9.35, 11.35, 13.35, 15.35, 17.35,
 19.35 y 21.35.

Todos estos servicios también
 con los horarios de trenes del F.C.
 del Estado; y con los micro-ómnibus
 línea Chacarita a Pilar en Ruta
 8 descendiendo en Kilómetro 43.





El Dr. Picasso, también hará gestiones con los demás propietarios, para ceder al ferrocarril una lonja de terreno de figura rectangular, cuyas medidas cubran una superficie de 50 m. de ancho por 700 m. de largo costeano la vía, para ser destinado en un futuro a playa de cargas o para otra función que la administración pueda considerar necesaria para su explotación.

Como los recurrentes se harían cargo por su exclusiva cuenta de la construcción de la precitada parada, el ferrocarril no incurriría en gasto, beneficiándose con la instalación, que probablemente tendría que afrontar en un futuro no lejano si se formara allí una densa población que habría de servir.

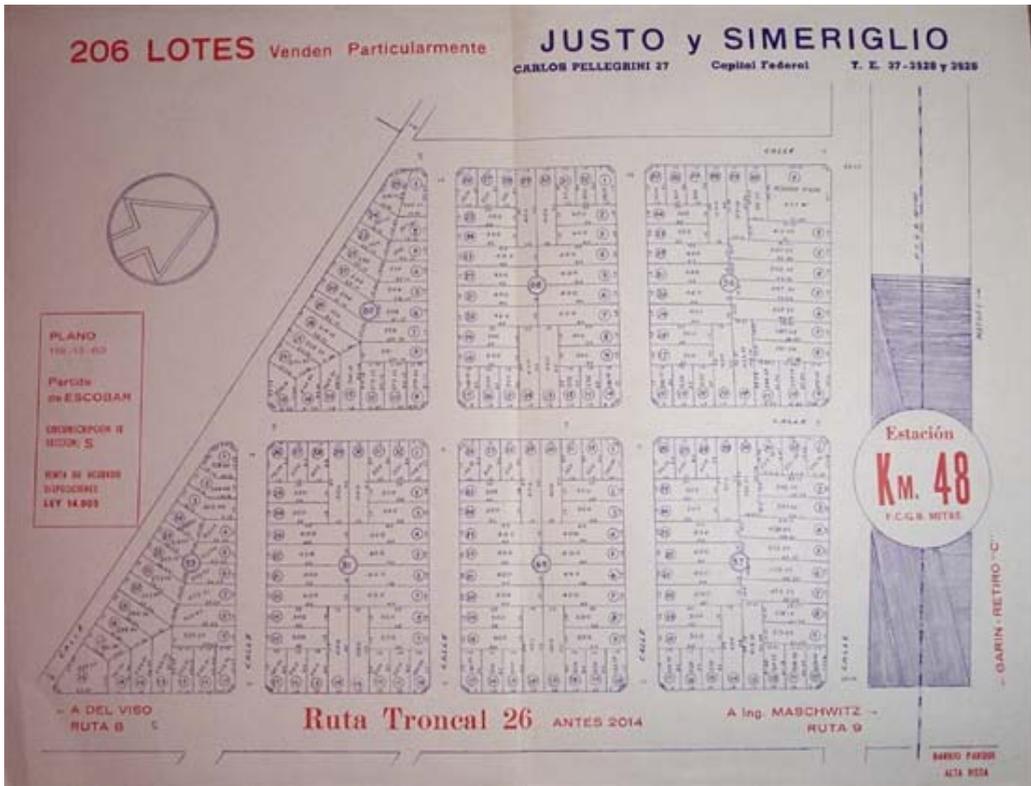
Esta Administración General se permite significar, que no habiendo inconveniente bajo el punto de vista técnico en llevar a cabo esta obra como medida de fomento, y teniendo en cuenta que la habilitación de la parada proyectada facilitaría el acceso a la

capital de los residentes de la zona, con el consiguiente ingreso para el ferrocarril, como también recibiría en cesión un terreno que sin duda en un futuro aumentaría el tráfico de cargas, se estima que podría accederse a lo solicitado, haciendo notar que los servicios se implantarán y acrecentarán de acuerdo con la densidad de población que se radique en la zona.

Frente a lo dispuesto por el Ministerio de Transportes en la resolución N° 796/52 de fecha 28 de marzo de 1952, en la cual ordena a las empresas ferroviarias que en los casos de gestiones que se relacionan con la construcción y/o habilitación de “paradas”, las actuaciones deben ser elevadas para resolución de ese Ministerio, esta Administración General cumpliendo con dicho requisito somete a consideración este asunto, remitiendo, al mismo tiempo, el informe producido por Vigilancia y Prevención, por el que podrá advertirse que en el lugar no quedan loteos importantes que realizar y la financiación del gasto que demande la construcción de la parada se efectuaría entre el vecindario”.

Los terrenos adyacentes a la vía férrea pertenecían, entre otros, a Juana Beliera, Justo Beliera, Félix Honorio Beliera y Agustín Beliera, quienes los habían heredado de sus padres Pedro Pablo Beliera y María de la Cruz Maderna, integrantes éstos de una familia que junto a otros parientes poseían el dominio de la tierras que hoy conforman en su extensión la localidad de Maquinista Savio, campos éstos que en su momento fueron utilizados para crianza y pastoreo de animales vacunos y lanares, labranza y otras actividades rurales.

Con el correr del tiempo, diversas sucesiones y transferencias, trasladaron los derechos de estos predios a terceros, principalmente a sociedades y compañías inmobiliarias, entre ellas; Alta Vista, Kanmar, Peña y Pavlovski, Justo y Simeriglio, Kilómetro 48, Askaba, que luego de efectuar los trazados correspondientes dieron vida a los barrios. El primer loteo del que se tiene conocimiento se efectuó en el año 1947 y fue el campo de don Justo Beliera, en cuyas tierras se formó el barrio “El Jabalí”.



206 LOTES

Frente Estación Km. 48 del F.C.B. Mitre
y frente a la Ruta Pavimentada N° 26 - Zona de Ing. Maschwitz - Partido de Escobar

CONDICIONES DE VENTA:
En 12 cuotas mensuales. Sin interés.
Todo comprador deberá abonar en concepto de anticipo: 5 cuotas, 3% de comisión y \$ 1.000.— para gastos de escriturados y trámites inscripción boleto de compra-venta en el REGISTRO DE LA PROPIEDAD; las 126 cuotas restantes se pagarán a contar del mes siguiente del pago total del anticipo.

PROHIBIDO REALIZAR CONSTRUCCIONES PRECARIAS

GARANTIA:
Esta venta se realiza de acuerdo con las disposiciones de la LEY NACIONAL N° 14.005 que reglamenta la venta de inmuebles fraccionados en lotes y a plazos.

PLANO APROBADO N° 118-1342:
Por la Dirección de GEOGESIA y CATASTRO de la Provincia de Buenos Aires, y confeccionado por el Agrimensor Nacional José M. López, matrícula 4133, con domicilio en la calle Acoquiza 3369, Capital Federal.

POSESION:
Se entregará los lotes medidos y saneados dentro de las líneas Municipales por intermedio del Agrimensor Nacional José M. López, una vez pagado el anticipo y firmado el boleto de compra-venta.

ESCRITURAS:
Esta se realizará por ante el Escribano que designe la parte vendedora, como condición de venta, ya sea el precio abonado al contado o en mensualidades, en este último caso, una vez que el comprador haya abonado el 25%. TITULOS PERFECTOS.

VENDEN PARTICULARMENTE

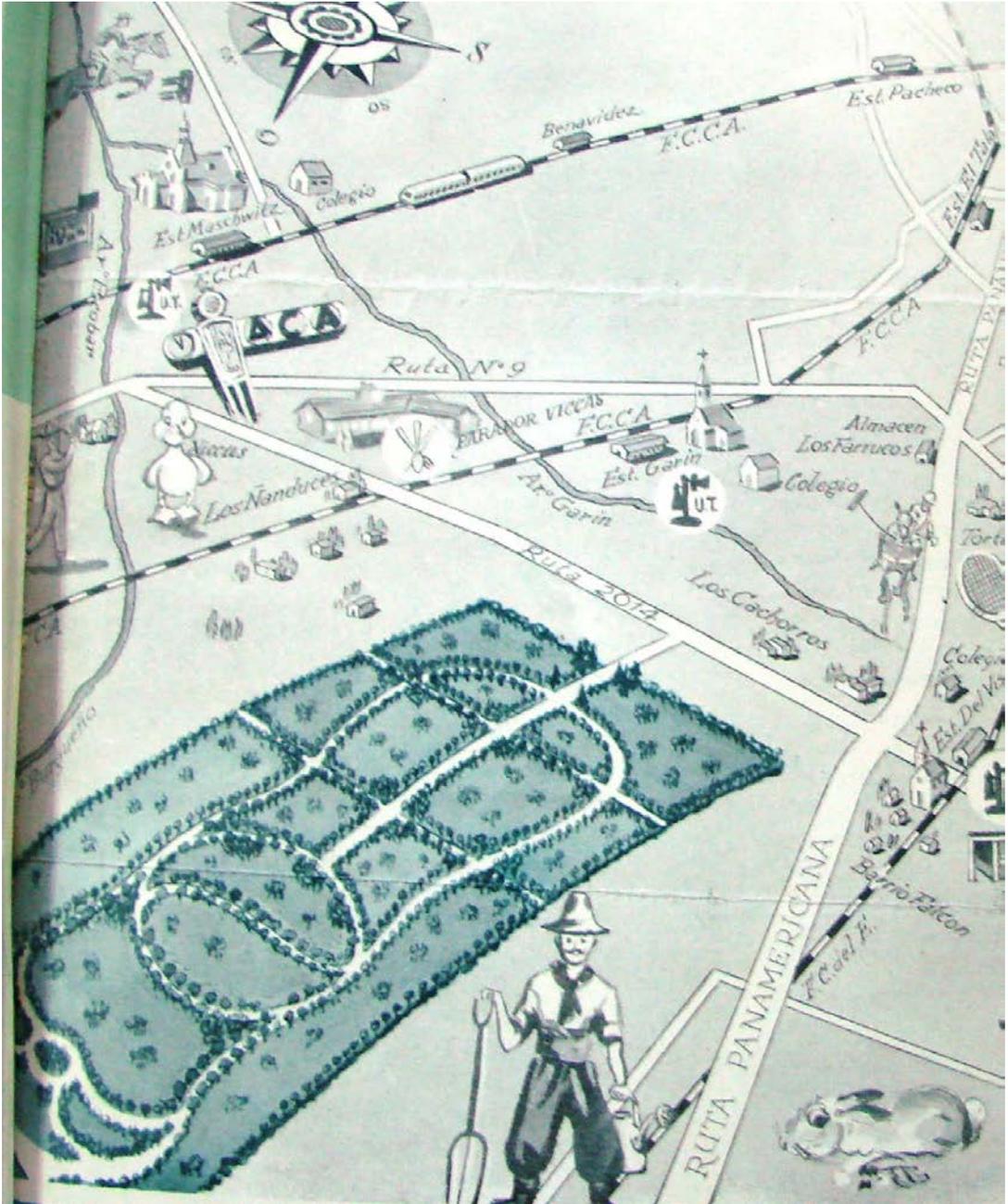
JUSTO y SIMERIGLIO

Carlos Pellegrini 27 Capital Federal T. E. 37-3528 y 3628



Una de las sociedades constituida el 21 de octubre de 1947 fue la denominada “Alta Vista”. Esta firma tenía sus oficinas en Capital Federal y había adquirido parte de estas tierras en cinco títulos distintos.

El primer loteo de aproximadamente 70 hectáreas, con afirmados internos, luz eléctrica y servicio de agua corriente, creó el barrio Alta Vista; un parque donde se edificaron inicialmente unas 15 residencias y otras se encontraban en construcción. Una segunda fracción había sido totalmente vendida y ya se hallaba poblada con casas de menor magnitud que la anterior.



Desde 1947 a 1955 D. Justo Beliera había vendido un total de 112 lotes, la inmobiliaria “Alta Vista” 53 y Da. Juana Beliera 27. Quedaban aún 230 lotes de propiedad de los nombrados para los mismos fines, los que eran promocionados por los martilleros a los interesados y su superficie llegaba a los 340.220,68 m².

De esta forma la población comenzó a aumentar vertiginosamente; las fábricas instaladas en las cercanías reclamaban la presencia de un gran número de personas, las que debían tener su residencia lo más cerca posible del lugar de trabajo. La tierra era abundante y barata, comprar un lote en esos tiempos no era problema por las grandes facilidades de pago con que se ofrecían.

Al principio, por no contar con vehículos para trasladarse a Del Viso, Maschwitz o Escobar, las necesidades de los habitantes era abastecidas por un modesto negocio de almacén de campo situado a escasos 200 metros del paso a nivel, del costado oeste de la ruta 26.

El tráfico de pasajeros era muy limitado, el único medio de transporte era un colectivo que realizaba tres viajes directos de ida y vuelta entre San Fernando y Pilar.

En cambio, el tránsito de rodados de carga por la ruta 26 era intenso, pues era utilizado por los camiones cisternas que abastecían de combustible a las estaciones de servicio y que hacían su recorrido desde Campana a Campo de Mayo y a la zona oeste del gran Buenos Aires; también era frecuente el paso de los camiones que transportaban hacienda a los frigoríficos de Zárate (“The Smithfield and Argentine Meat Company, Ltd”, “Anglo” y “Las Palmas”) y que desde la ruta 8 se dirigían a la ruta 9 para llegar a ese destino.

En el mes de junio de 1957, los moradores enviaron otro escrito al administrador general del Ferrocarril Mitre, en él reiteraban y pedían una definición a lo solicitado años antes; además ponían en su conocimiento que, como resultado de la gestión vecinal apoyada por las autoridades municipales, se había logrado crear una escuela primaria en una casilla facilitada por un vecino y se contaba con el nombramiento de las maestras, quienes debían trasladarse desde

Buenos Aires por medio del ferrocarril, por carecer de otro medio de movilidad que las acercara al lugar.

Por ese motivo era necesario que los trenes se detuvieran en el Km. 48, para permitir a las docentes dar clases y regresar a sus domicilios al terminar su labor en el establecimiento escolar.

Luego de algunas dilaciones de los asesores de la empresa, las máximas autoridades del Ferrocarril Mitre autorizaron por primera vez la detención de un convoy de ida y otro de vuelta en el paso a nivel de la ruta 26, para el descenso y el ascenso de los maestros. El logro fue festejado, era un precedente que pasaría de ahí en más a ser historia.

No sería esta la única decisión de las autoridades de Ferrocarriles Argentinos, en forma separa envió un cuestionario al Dr. Picasso para que contestara a la brevedad la forma como se iba a encarar la construcción de la parada, sus características y supervisión. Picasso llevó la propuesta a los vecinos, cuya mayoría eran personas de condiciones humildes, trabajadoras y sus posibilidades económicas no les permitían efectuar grandes erogaciones. Luego de mantener una reunión donde participaron todos los residentes del kilómetro 48, estos dieron cuenta al Dr. Picasso sus conclusiones.

3. Gestiones de la ex Comisión Vecinal.

La construcción de la estación se haría en el predio fijado mediante la donación del terreno necesario, edificando a su costo y administración la misma bajo el contralor y directivas del ferrocarril. En cuanto a los trabajos del desvío de cruzada y medios de señalización, debían ser realizados y sufragados por la empresa ferroviaria, por disponer de los elementos, materiales y equipos idóneos para ello. Esta fue la contestación de los vecinos en un informe elevado el 14 de noviembre de 1957.

La obra proyectada fue estimada en un costo aproximado de \$ 750.000, presupuesto donde estaba incluida la suma de \$ 500.000, que respondía al desvío de cruzada, señalamiento y telecomunicaciones que debía afrontar el ferrocarril. Esto último

fue objetado por el presidente de Ferrocarriles Argentinos, quien desestimó la oferta vecinal mediante un dictamen de fecha 28 de agosto de 1958, en el cual, entre otros conceptos, opinaba: "...por no estar justificado por una necesidad pública y por la especulación con las ventas de tierras no era aconsejable por el momento habilitar un Apeadero en el Km. 48", notificando lo resuelto al Dr. Picasso por medio de la Administración General el 8 de septiembre del mismo año.

Esta determinación fue tomada a consecuencia de un informe suministrado a la presidencia, cuyo alcance llamó la atención por su reiteración en las sucesivas instancias que trataron y opinaron sobre el asunto, y en nada perjudicaba los intereses del ferrocarril. En estas consultas internas se consideraba: "...la presencia de una estación incide en el valor de las tierras, dado que es el mayor medio de transporte para movilizarse al trabajo y por lo tanto crece la demanda de lotes. En este caso por tratarse de una zona buena para la vivienda permanente es indudable que en el transcurso de poco tiempo se convertirá en un pueblo, teniendo en cuenta las posibilidades de adquirir terrenos, en especial la clase media...". Y se repetía: "...es cosa cierta que la existencia de una estación incide en el valor de las tierras y es indudable que la habilitación del Apeadero producirá una demanda y mayor venta de lotes en la zona con la consiguiente repercusión en los precios".

No podemos negar que de llevarse adelante con el proyecto subiría el valor de las tierras, ello era previsible ante semejante progreso, pero el trasfondo de la cuestión era otro, no faltaron quienes querían sacar provecho en este asunto y por tal motivo dificultaban las tratativas. Funcionarios con propósitos deshonestos asociados con los rematadores de los lotes, tenían un acuerdo en común en las ganancias y al ver que el negocio se les escapaba de las manos producían informes desfavorables a sus superiores para entorpecer las gestiones vecinales.

Esta circunstancia pasajera no impidió proseguir con las tratativas. El Dr. Picasso, acompañado siempre por algunos habitantes, acudía en forma frecuente al organismo central de la empresa en el barrio de Retiro, buscando una solución satisfactoria

al tan ansiado y reiterado pedido. Finalmente el 23 de julio de 1959, el Director Nacional de Ferrocarriles, Ing. Julio C. Solla, dictó la resolución N° 481/59, cuyas reflexiones y determinación reproducimos:

“Que el Apeadero proyectado ha de beneficiar a unos 1.500 pobladores de la zona. Que la carencia de otros medios de transporte que los vincule con la Capital Federal justifica la obra propuesta. Que el lugar elegido para la construcción del Apeadero no ofrece inconvenientes de carácter técnico ni operativo. Que el costo del Apeadero a construirse correrá por cuenta exclusiva de los vecinos de la zona y la obra a realizarse estará bajo la supervisión del ferrocarril. Que asimismo los propietarios de los campos linderos a la zona de vía afectada se comprometen a ceder una franja de terreno de 50 metros de frente por 700 metros de largo paralelo al ferrocarril afectado, para destinarlo a futuras ampliaciones de las instalaciones ferroviarias. Que la habilitación del Apeadero de que se trata no ha de provocar maniobras especulativas con los terrenos circundantes al punto de referencia. Que actualmente se realizan servicios ferroviarios en el citado kilómetro mediante la parada de los trenes CM, 455, 463, 465 y 477, para el traslado de personal docente de la escuela N° 24, aprobado por expediente S.T. 6634/57. Por ello y teniendo en cuenta la recomendación favorable producida por la empresa Ferrocarriles del Estado Argentino, como así lo informado por las Direcciones de Contralor de Tráfico y Técnica y por el Departamento de Inspección, se resuelve:

Artículo 1º) Autorízase a la empresa Ferrocarriles del Estado Argentino a construir y habilitar un Apeadero en el Km. 48, sito entre las estaciones Garín y Matheu de la línea de Retiro a Pergamino del Ferrocarril General Bartolomé Mitre.

Artículo 2º) El gasto que demande la construcción de que se trata será sufragado por los vecinos de la zona y la obra supervisada por la Administración del F.C.G.B. Mitre.

Artículo 3º) La Empresa F.C. del Estado Argentino deberá comunicar oportunamente la fecha de habilitación del mismo, efectuando además las publicaciones reglamentarias y someter para su aprobación los servicios a realizar.

Artículo 4º) De forma.”

AL VECINDARIO DEL CUARTEL 9º DE PILAR

La Comisión Provisoria Pro-Construcción de un Apeadero en el Km. 48 del Ferrocarril Nacional General Bartolomé Mitre, entre las estaciones Garin y Matheu del mismo (cruce con la ruta 2014), cuya realización por cuenta de los vecinos fué acordada por resolución N.º 481/59 de la Dirección Nacional de Ferrocarriles, recaída en el Exped. N.º 10.303 - 58 (E. F. E. A.), tiene el agrado de invitar al vecindario en general, a los propietarios y demás usuarios de la zona a la reunión que se realizará el

DOMINGO 11 DE OCTUBRE A LAS 15 HS.

En la casa - quinta "El Sogno" del Ingeniero D. David Levin, sita sobre la ruta N.º. 2014 - frente a la entrada del Barrio "Alta Vista"

A los efectos de la constitución de la Comisión definitiva para encarar la realización de dicha obra, concretar su financiación, forma de llevar a cabo la misma y tratar los demás detalles del caso.

Dado el gran beneficio que redundará para la zona en general el funcionamiento y habilitación en el lugar indicado del Apeadero-Estación de referencia con lo que se concretará una larga aspiración de esta población exteriorizada hace ya mas de 20 años, rogamos su asistencia a la reunión proyectada.

La Comisión Provisoria

Septiembre de 1959

Esta disposición concretaba una larga aspiración de la población exteriorizada en más de 20 años de gestiones y debido al gran beneficio que redundaría para el distrito en general el funcionamiento y habilitación del Apeadero, la comisión provisoria "Pro construcción" constituida a tal efecto, convocó al vecindario, propietarios y demás usuarios, a una reunión para el domingo 11 de octubre de 1959, horas 15:00, en la casa quinta "El Sogno" que el Ing. David Levín poseía sobre la Ruta 26 frente a la entrada del barrio "Alta Vista".

El tema a tratar consistía en componer una comisión definitiva para encarar la realización de la obra, concretar su financiación, forma de llevarla a cabo y otros detalles del caso. A fin de contar con una masiva concurrencia se distribuyeron volantes por toda la zona. Ya se contaba con una organización que nada ni nadie torcería en el futuro y el sueño de ver cristalizado su objetivo comenzaba a cumplirse.



De resultados de la asamblea la junta vecinal quedó integrada por las siguientes personas:

Presidente: Dr. D. Adolfo Luis Picasso, Vicepresidente: D. Juan Humberto Ismael Beliera, Secretario: Ing. D. David Levín, Prosecretario: D. Pedro Nieto, Secretario de Actas: D. Francisco Serra, Tesorero: D. Pío Cippitelli, Protesorero: D. D. Horacio Russo, Vocales: D. Juan Schenk, D. Andrés Koslab, D. Juan Wyss, D. Carmelo Guerra, D. José R. Rauzy, D. Oscar Aubone, D. Oscar Beliera, D. César Peña y el Dr. D. Andrés Manuel Janer. Revisores de Cuentas: Escribano D. Carlos Martínez y D. Manuel Cheves.

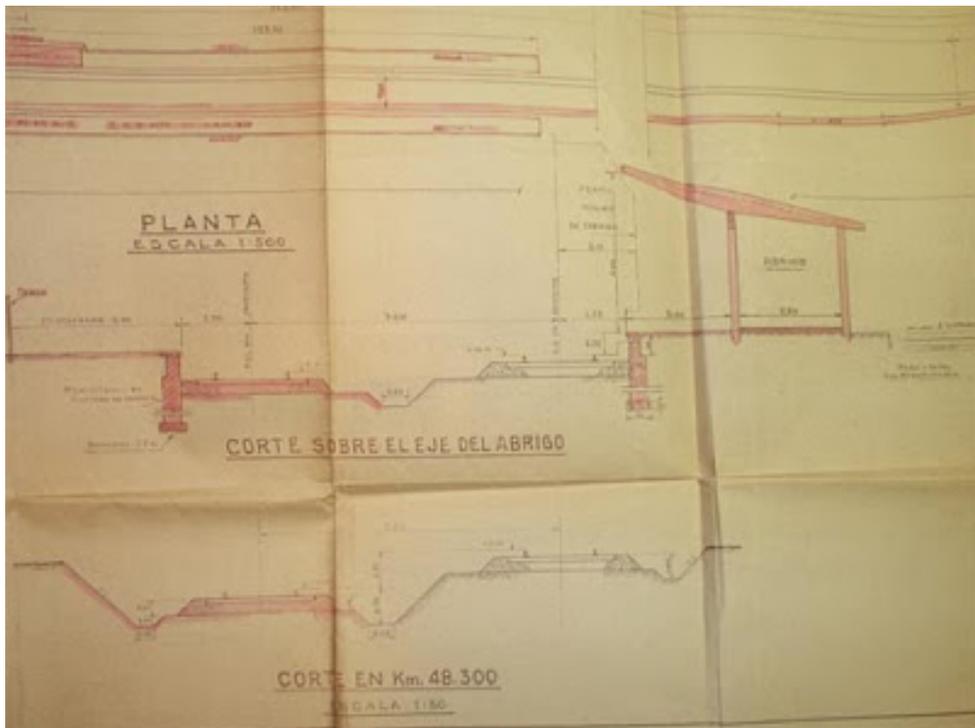
El 21 de noviembre de ese año se realiza una reunión extraordinaria con la participación de los vecinos y se aprueba reunir fondos para la construcción del Apeadero, decidiendo la mayoría de los presentes que el aporte se haría de acuerdo al volumen de la propiedad, siendo el tributo mínimo \$ 1.000,00 pero también se consideraba contribuciones menores para aquellos de escasos recursos. Varios miembros de la comisión, por su propia voluntad, se comprometen a donar sumas mayores.

En esta primer convocatoria se recaudó entre los presentes 94.300 pesos m/n., importe que los incentivó para acelerar el comienzo de las obras, designándose a los señores Picasso, Levín, Nieto, Beliera y Koslab, para entrevistar al ing. Fernando E. Pilar, 2° jefe del Departamento de Vía y Obra del Ferrocarril Mitre.

Luego de reunirse con este funcionario, restaba aún ultimar algunos detalles. Por ello en el mes de enero de 1960 cursaron una nota al Administrador del Ferrocarril Mitre, comunicando que al margen de lo ya aprobado en los planos presentados, procederían a levantar un refugio o abrigo para resguardo de los pasajeros, adjuntando el diseño del mismo. Llevaban también a su conocimiento, que los trabajos se efectuarían “por administración”, aportando los vecinos el material y la mano de obra que fuera necesario bajo el contralor técnico del ferrocarril, contando con la colaboración desinteresada de profesionales del rubro, siendo uno de ellos el constructor D. Carmelo Guerra, quien facilitaba además, una mezcladora, una moledora mecánica, andamios, varias herramientas y otros implementos para ejecutar las tareas.

Del mismo modo se tenía la palabra y el compromiso sin costo alguno del maestro mayor de obras D. Pío Cippitelli, para ocuparse del cuidado de los trabajos.

Todo lo recaudado para la financiación del proyecto era depositado en la cuenta corriente N° 228, que habían abierto en la sucursal Escobar del Banco de la Provincia de Buenos Aires, a nombre de los miembros de la comisión: D. Adolfo Picasso, D. Pío Cippitelli, D. Humberto Ismael Beliera, D. Horacio Russo y D. Pedro Nieto.



Una de las mayores preocupaciones eran la cantidad de materiales que se necesitaban para cubrir la longitud y extensión del andén, cuyo costo había aumentado considerablemente y superaba el cálculo previsto años atrás. Justificaban ahora, que en vez de Apeadero el proyecto se aprobara bajo la categoría de

Parada, con las correspondientes comodidades y anexos inherentes a la misma; un nuevo estudio de costos arrojó la suma de \$ 887.500,00 m/n para concretar esta última ambición.

Solicitaban también, se les permitiera efectuar la limpieza del terreno y depositar en él ladrillos, cascotes, arena y otros materiales que ofrecían los vecinos como contribución para la obra. En el nuevo petitorio se adjuntaba un documento donde Da. Juana Beliera, Da. Celia María Portillo Beliera de Olivieri y D. Juan Humberto Ismael Beliera, en su carácter de propietarios de la fracción contigua a las vías en el km. 48, ratificaban como aporte para facilitar la realización del Apeadero, la donación al ferrocarril de una lonja de tierra de 50 metros de ancho por 700 metros de largo, comprometiéndose a ceder a título gratuito y en la proporción que a cada uno de ellos los afectara en el trazado.

Dichas tierras les correspondía a los nombrados por haberlas heredado por testamento de D. Agustín Beliera Maderna, cuyo juicio sucesorio del cual eran albaceas se hallaba archivado en el Juzgado de Primera Instancia en lo Civil y Comercial N° 10 de la ciudad de La Plata.

Otro documento de exoneración suscripto por los titulares de la comisión cerraba los requisitos reclamados. En el mismo se comprometían a lo siguiente: 1°) Hacer los trabajos de acuerdo al plano confeccionado y a satisfacción del ingeniero que designe el ferrocarril. 2°) Asumir todas las responsabilidades que surgieran en el transcurso de las obras anticipadas a la autorización oficial, como así también las derivadas de cualquier accidente que ocurriera con motivo de los trabajos. 3°) En caso de que éstos no fueran aceptados y aprobados por el ferrocarril por no haberse realizado conforme al plano, se obligaban a dejar el terreno en las mismas condiciones como les fuera entregado. 4°) Abonar a la administración los gastos derivados de estudios, planos y demás trámites en caso de desistir de su realización.

En el mes de marzo de 1960, se efectúan varias reuniones entre las partes, la comisión acepta los presupuestos presentados por los señores Albino Boy, Norberto Bell, Carlos Orellano y Oscar

Lucatelli, donde constan los trabajos de albañilería y mampostería a concretar, siendo revisados por el constructor D. Carmelo Guerra.

En esos días se recibe un detalle de las conversaciones mantenidas con los representantes del ferrocarril, por parte del Dr. Picasso y el Ing. Levín, adelantando que personal especializado de la empresa se haría presente para determinar la ubicación del Apeadero a construirse.

Se adquieren 40.000 ladrillos a los hornos de Russo y de Beliera-Melo, donando el primero 4.000 y los últimos 10.000. Otra cantidad de calidad superior se trae desde la localidad de Chacabuco.

Otras sumas de dinero se invierten en la compra de arena, hierros y bolsas de cal y cemento. El comisionado del municipio de Escobar, enterado de los preparativos para el inicio de la obra, promete facilitar una máquina niveladora y la pala hidráulica para alisar el terreno y rellenar la parte del andén, días más tarde ofrece también un carro y camión regador.

La provisión de agua era uno de los mayores inconvenientes. Al comienzo era abastecida por un señor de apellido Flint y por los hornos de Oscar Beliera y Pedro Nieto; luego se llegaría a un acuerdo con D. Andrés Koslab, quien sin descuidar las reservas del barrio Alta Vista y por estar próximo al lugar brindaría la cantidad necesaria.

Se depositan en el banco \$ 124.300,00 m/n., producto de las colectas, sumando los fondos recaudados hasta ese momento \$ 135.300,00 m/n. En concepto de salidas por gastos en materiales y mano de obra se llegaba a \$ 97.379,00. Todos debían cooperar y por ello se visitaba a los vecinos que no habían hecho aun sus aportes para lograr tal cometido.

**Aporte Vecinal pro Construcción Apeadero-
Estación Km. 48 - F. N. G. Bmé. Mitre**

Pilar (Cuartel 9º.), *Diciembre 3* de 19 *59*

Recibimos del Sr. *María Saloni Mastrogio*
domiciliado en *Camin F. N. G. B. M. Ruta 2014*
la cantidad de m\$. *20.000,00* / *20 mil y veinte*
mil pesos moneda nacional /
para ser afectado por concepto de su aporte a la construcción del
apeadero - estación Km. 48 - F. N. G. Bmé. Mitre.

Pio Eppitelli
Por la Comisión

**Aporte Vecinal pro Construcción Apeadero-
Estación Km. 48 - F. N. G. Bmé. Mitre**

Pilar (Cuartel 9º.), *Diciembre 3* de 19 *59*

Recibimos del Sr. *Manuel Martín*
domiciliado en *Carlos Antonio Lopez 2664*
la cantidad de m\$. *1.000,00* / *un mil*
moneda Nacional /
para ser afectado por concepto de su aporte a la construcción del
apeadero - estación Km. 48 - F. N. G. Bmé. Mitre.

Jules
Por la Comisión
Pio Eppitelli

2. Comienzo de las obras.

El lunes 25 de abril de 1960, a las 09:00, horas se dio comienzo a las obras y en los primeros días del mes de junio debido a su adelanto, la comisión evaluó la posibilidad de inaugurar el Apeadero para la fecha patria que se avecinaba en celebración al día de la bandera nacional, pidiendo a las autoridades ferroviarias que ordenaran la detención de todos los trenes locales que se dirigían hasta la estación Matheu. Lo solicitado no prosperó por diversos inconvenientes que veremos a continuación.

Uno de los factores que paralizaron imprevistamente la obra fue la falta de provisión de cemento. Una vez solucionado el abastecimiento de este material se reanudaron los trabajos y en julio de 1960 ya se había construido la pared de la plataforma en toda su longitud de 220 metros y se comenzaba con su relleno.





EL HORNERO

PRIMER PERIODICO DE GARIN

Director:
 OSVALDO ENRIQUE CULIVITI

Registro Nacional de la
 Propiedad Intelectual
 N° 642.968

Corre
 Argentina
 Tarifa Reducida
 Conexión N° 2830
 Estafeta Garin (B)

Precio del
 Ejemplar
 \$ 4.-

AÑO III - GARIN, Provincia de Buenos Aires - 15 DE MAYO DE 1960 - No. 32



Don Garin

—¡Salud muchachos!
 —¡Buenos noches Don Garin!
 —Noche fresquita caray!. Pe-
 ro métale un tronco al fogón y
 acomodémos que vamos a charlar
 largo y tendido.
 —Primero, si nos permite, Don
 Garin, vamos a destacar esta bote-
 lla de "giniebra" como dice us-
 ted, porque andamos con bastante
 frío...
 —Métale no más. Total no me
 pueden negar que en este rancho
 aprendieron a "paladearla" sin
 "lagrimar"...
 —¿Qué pasa don Garin que lo
 vemos tan alegre!
 —Veo que no se los escapa na-
 da. Me siento un "muchachón".
 Me di una recorrida en mi "colo-
 rado" por los "pagos" de Garin
 por allá por la barrera de Belet-
 ti.
 —¿KILOMETRO 48!
 —Los "agurré". Los otros días
 me bel EL HORNERO y dos o
 tres veces el "KILOMETRO 48",
 lo pasé "por arriba", siempre pri-
 mero me leo lo de Garin. Pero por
 ahí me quedó mirando cuando me
 lo vi a mi amigo D. Ezequiel Pa-
 blo Belera que donó la tierra pa-
 ra la escuela. ¡Claro! Me dije: Ki-
 lómetro 48 es donde era la barrera
 de Beletti, y entonces repito me
 largué a dar una vuelta con mi
 "colorado".
 —¿Qué bien nos viene este te-
 ma! ¿Qué nos puede contar de la
 que allí pasa?
 —La han "pegado", estoy com-
 pletamente al día con las "coma-
 de ayer y de hoy" de esos "pa-
 gos". A preparar papel y lápiz
 que me largo.



—Estaremos atentos Don Garin.
 —Bueno. Les diré que eran muy
 pocas las familias que vivían en
 esos campes; entre ellos los her-
 manos Pedro y Alonso Nieto. Es-
 pañolazos los dos. Don Pedro tra-
 bajador sin igual en favor del pro-
 greso del lugar. Quería hacer una
 "ciudad" en esas tierras. El sabía
 que no podía ser. Pero gritando
 y disendiendo siempre empezaron
 a hacer gestiones con los vecinos
 Rótulo, Beheragui, Dr. Picasso, A.
 Burzucó, Agustín Beliera, Pío Ci-
 pitelli, Bonomi y otros, logrando
 en 1942 el afirmado de la Ruta
 2014 que se terminó de construir
 en 1944. Más le voy a decir, era
 un camino que venía de Del Viso
 para Garin, pero como en este úl-
 timo pueblo, algunos anduvieron
 "manerendo" los otros, ni cortos
 ni perecosos lograron que fuera pa-
 ra esa zona. Nada tengo que agre-
 gar de la escuela que inauguraron
 porque ya la noticia se publicó en
 EL HORNERO pasado.
 —Sí, sí. ¿Aparatoso otro "tra-
 go"?
 —Disiende el gusto al "garne-
 ro" no más. Hanno, sign ahora
 contando, la historia se repite, los
 mismos vecinos que en aquel en-
 tonces marcharon por la Ruta 2014,
 volvieron a aparecer con aquel an-
 tigo y soñado proyecto de hacer
 la Parada Ferroviaria; se sumaron
 todos a la lucha: los de antes
 y sus hijos, los de ahora y los hi-
 jos de algunos que ya no viven...
 en fin los "lugareños".

—Dijo usted "lugareños". ¿Qué
 nos ha querido decir!
 —Lo de siempre. Los que viven,
 trabajan y hacen venir grandes a
 sus hijos, haciéndolos querer a esa
 tierra y generalmente son enfren-
 tados por los "fin de semana y
 veraneantes", que al no necesitar
 los principales medios de progreso
 y tener se hazan muchas cosas
 modestas que afean los barrios re-
 sidenceales, los hace poner en su
 contra.
 —El viejo problema. Igual que
 en nuestro Boulevard, que los ve-
 raneantes de antaño nos atrasaron
 la llegada del camino una punta
 de años.
 —Yo no estoy hablando de eso
 y no me aprovechen la "coyuntura"
 para largarse. Sigo: Como
 hicieron para que se construyera
 la ruta empezaron las gestiones pa-
 ra la Parada Ferroviaria; el doc-
 tor Picasso, Humberto Beliera, Pe-
 dro Nieto (hijo), Ing. Levin, H.
 Russo, D. Ezequiel Beliera, D. Pío
 Cipitelli, Oscar Beliera, D. Justo
 Beliera y otros; muchos hijos his-
 tóricos de esa tierra, nacidos y
 plantados en ella, todos juntos
 "maduros" y "retoños" y tam-
 bién los nuevos vecinos sumando
 la experiencia de los "casos"
 con los "rengridos", pensaron los
 primeros: "Si con los padres de
 ustedes hicimos la Ruta 2014, hoy
 reforzados con la sangre joven de
 sus hijos y todos los poblado-
 dores está resuelta la cuestión:
 CONSTRUIREMOS LA PARADA
 FERROVIARIA". Mucho
 viajaron, años... Muchos papeles
 fueron y vinieron. Muchas espe-
 ranzas, pero nada llegó. Muchas
 veces le dijeron: ¡No! Insistían
 igual. Les hicieron algunas "zan-
 cadillas", que solamente les hizo
 dar algún traspie. Pero siempre
 firmes en su lucha se decían "LO
 LOGRAREMOS".
 —No nos diga más. Nosotros es-
 tuvimos y están construyendo la
 Parada Ferroviaria...
 —¡Vieron! es el triunfo de
 la "patria chica", que se dice pa-
 tria a la "patria grande" por insu-
 lto de los hombres de su tierra
 que trabajan para el progreso.
 —¡ARRIBA GARIN!. Porque
 Kilómetro 48 pertenece a Garin.
 —¡Esta bien muchachos.
 —¿Y todos estos programas de
 festejos?
 —Son los de las fiestas del 25
 de Mayo de todos los pueblos de
 alrededor; estuve mirando los ho-
 rarios de las carreras de sortijas,
 no me quiero perder una. Ya he
 preparado el "apero", la ropa y la
 tradicional escarapela con los
 colores patrios. ¡VIVA LA PA-
 TRIA y hasta el 25!

A los Colaboradores Pro-Construcción Parada Km. 48 y Vecindario en General

La Comisión constituida en la Asamblea Vecinal del 11 de Octubre ppdo., "Pro-Construcción del Apeadero Km. 48, del ramal VICTORIA-VAGUES del Ferrocarril Nacional General Bartolomé Mitre", autorizado por resolución 481/59 de la Dirección General de Ferrocarriles, (Expediente 10.303, E.F.A.), cuya obra básica se halla ya construida, tiene el agrado a convocar a los aportantes de dicha obra y al vecindario en general, a la

**Asamblea a realizarse el DOMINGO
23 del corriente mes, a las 15 horas,
en la casa-quinta "Il Sogno" del Ing.
Don DAVID LEVIN, sita frente a la
entrada del Barrio "ALTA VISTA"
(sobre la Ruta 2014)**

a los fines de dar cuenta del cometido realizado hasta la fecha.

Hacer pública la nómina de los colaboradores y detalle de los aportes efectuados y de los gastos realizados.

Proceder a la renovación de la Comisión Directiva.

Tratar los demás detalles concernientes a la prosecución de la obra y su financiación.

Dada la importancia del asunto que motiva esta convocatoria, se ruega su concurrencia y puntual asistencia.

LA COMISION

OCTUBRE de 1960

Otro de los impedimentos se presentó con los contratistas Orellana y Locatelli, quienes pretendían cobrar sumas adicionales por los trabajos realizados. Esta circunstancia no contemplada en el contrato, dio lugar a prescindir de los servicios de los nombrados por querer lucrar a costa de los vecinos y por expresarse en forma injuriosa contra los miembros de la comisión, quedando a cargo de la obra D. Carmelo Guerra y D. Héctor Cippitelli.

En el mes de octubre se procedió a entregar a las autoridades del ferrocarril, la documentación técnica de las obras y las constancias de haber abonado la suma de \$ 8.519,00 m/n. en concepto de derechos arancelarios.

Considerando que la construcción del andén se hallaba prácticamente finalizada, se convocó a los vecinos a participar de una asamblea general para el día domingo 23 de octubre en la casa quinta del ingeniero David Levín. Debido al mal tiempo reinante en la fecha programada se pospuso el encuentro para el día 26 de noviembre.

Esta postergación servía, además, para esperar el resultado de las negociaciones mantenidas con la empresa ferroviaria, ya que algo importante se estaba gestando, pues en esos días previos, la comisión había agasajado en el domicilio del ingeniero Levín, a funcionarios del ferrocarril Mitre, estando presentes en dicho festejo los Ingenieros Pilar y Beretta y los Sres. Rodríguez, Di Campli, Varela, Bustos y Torasso.

La reunión no se llevo a cabo en la fecha prevista y se aplazó nuevamente para el 3 de diciembre, oportunidad donde se informó a los presentes lo realizado hasta el momento y se propuso hacer pública la nómina de los colaboradores, como también los aportes efectuados, gastos, renovación de los miembros de la comisión directiva y otros detalles relacionados con la prosecución y finalización de las obras. El postre fue el anuncio y la lectura de la aprobación del petitorio vecinal presentado en el mes de enero de ese año por parte del Director Nacional de Ferrocarriles, Ing. Lorenzo R. Botazzi, quien con fecha 16 de noviembre de 1960 había firmado la resolución N° 593/60, autorizando a la empresa del Ferrocarril del Estado Argentino a construir las instalaciones

fijas y necesarias y convertir en Parada con desvío de cruzada el Apeadero Km. 48, en virtud de que la conversión solicitada favorecía la implantación de un nuevo sistema de manejo y control de la operatividad y con ello se lograría un mayor beneficio a todos los usuarios, una más ajustada regularidad en la marcha de los trenes que a la vez representaría un adelanto técnico ponderable.

Esta resolución facultaba la detención de las formaciones en el lugar a partir del 19 de diciembre del mismo año, todos los días de su circulación y según se efectuaran sus respectivas prestaciones en días hábiles, domingos o feriados, que se consideraran necesarios para el desplazamiento de los vecinos de la zona. Las tarifas, en forma momentánea y hasta tanto no se concluyeran las instalaciones autorizadas, tenían vigencia hasta y desde Garín y Matheu. De más está en decir, que luego de este logro, la asamblea ratificó todo lo actuado y la reelección de la comisión vecinal.

Según lo previsto quedó inaugurado el servicio de trenes de pasajeros en la flamante Parada Km. 48, el 19 de diciembre en los siguientes horarios. Salidas de Victoria: 02:00, 06:30 (no corría los domingos), 06:32 (domingos), 07:32 (domingos y feriados), 10:51, 17:02 (días hábiles), 17:38 (días hábiles), 19:00 (días hábiles), 19:10 (domingos y feriados), 20:01 (días hábiles), 20:15. Regresos. Salida de Parada Km. 48: 03:45, 06:23 (días hábiles), 07:59 (no corría los domingos), 08:31 (domingos), 12:44 (días hábiles), 11:05, 15:56 (no corría los domingos), 17:57, 18:51 (días hábiles), 20:46 (días feriados) y 20:46 (domingos).

El delegado municipal de Tortuguitas D. Osvaldo Medina y el secretario ejecutivo del gobierno de la provincia de Buenos Aires, visitan el lugar en el mes de febrero de 1961. Mantienen una reunión con la comisión vecinal y como resultado del petitorio de estos últimos, interceden en las gestiones ante el Director de Agua y Energía para dotar del servicio eléctrico a la Parada ferroviaria.

Desde Vialidad de la delegación Del Viso, envían una máquina niveladora para esparcir la carbonilla enviada por ferrocarriles hasta estación Garín y desde ahí transportada por cuenta de la comisión al Km. 48.



Se cursan notas al intendente de Escobar solicitando se gestione la luz eléctrica para el sector comprendido desde el barrio Alta Vista hasta el límite con el partido del Pilar, incluyendo la parada ferroviaria y la ruta 26.

La fracción lindera del lado izquierdo del andén, en toda su extensión, queda afectada a un plan de urbanización. Se colocan las primeras plantas en los costados de las plataforma a una distancia de 6 metros una de la otra y se instalan las cañerías y el bombeador para proveer de agua a la Parada.

Se aprueba el presupuesto del contratista D. Alberto Merlino para realizar las estructuras de hormigón del edificio de la Parada y se dispone la compra de los materiales. En setiembre de 1961 D. Juan Humberto Ismael Beliera y Da. María Portillo de Olivieri, se dirigen por medio de una nota al Sr. Administrador del Ferrocarril Mitre, en la misma ratificaban la donación del terreno de 50 por 700 metros y a su vez hacían saber que la franja de tierra perteneciente a Doña Juana Beliera había sido adquirida por el primero de los nombrados por escritura pasada ante el escribano D. Justo R. Ballester, efectuada en el pueblo de Escobar en fecha 20 de junio de 1960, y por tal motivo tomaba a su cargo el cumplimiento del compromiso contraído oportunamente por la vendedora con el ferrocarril. El 30 de abril de 1962, la empresa procedió a tomar posesión del terreno cuya superficie comprendía 35.000 m².

Una circular impresa en noviembre de 1962, es distribuida entre los vecinos para que concurran a una asamblea prevista para el día 15 de diciembre con la finalidad de renovar la comisión. La misma se efectúa con una numerosa participación de habitantes y de resultados de la votación son confirmados la mayoría de los representantes vecinales, otros, por deserción son reemplazados, quedando compuesta la nueva mesa directiva por las siguientes personas: Presidente Honorario: D. Ezequiel Pablo Beliera. Presidente: Dr. Adolfo Luis Picasso, Vicepresidente: D. Humberto Beliera, Tesorero: D. Pío Cippitelli, Protesorero: D. Horacio Russo, Secretario: Ing. D. David Levín, Prosecretario: D. Pedro Nieto, Secretario de Actas: D. Francisco Serra, Vocales: D. Carmelo

Guerra, D. Claudio Permarini, D. Samuel F. Gurfinkel, D. José de Melo, D. Juan Wyss, D. Andrés Koslab, D. Antonio Brunetti y D. L. Flint. Revisores de Cuentas: D. Luis Zanardi y D. Pedro Capello. Comisión de Fiestas: Da. Carmen C. de Levín, Da. Mercedes F. de Capello y la Srta. Mercedes D. Capello.

En diciembre de 1962 se colocaron los carteles indicadores Parada Kilómetro 48 y se corrieron las alambradas para que el ferrocarril pudiera utilizar los terrenos que le habían sido cedidos en donación. A mediados de 1963 al no prosperar las gestiones realizadas ante diversos entes para lograr la provisión de energía eléctrica, derivan la situación a la administración de Ferrocarriles.

Días después se autoriza a la comisión a dirigirse a la empresa S.E.G.B.A. con la finalidad de tramitar en forma directa las conexiones correspondientes para la iluminación de la Parada y la fuerza motriz para extraer agua.

Resulta digno destacar la actividad desplegada en todos estos años por los integrantes de la comisión, quienes al margen de su preocupación por dotar ahora de todo lo necesario a la Parada, sin descuidar sus ocupaciones habituales también estaban abocados a lograr la edificación de una escuela, un destacamento policial, la iglesia y otros beneficios para el progreso del lugar.

Desde el momento de la habilitación de la Parada mucho tiempo había pasado y se notaba un panorama desalentador en la finalización del proyecto. Este estancamiento producido por falta de recursos, obligó a llamar a los pobladores a un nuevo esfuerzo para terminar la obra emprendida. Los años fueron sucediendo y la comisión vecinal confirmada una vez más con el voto de confianza de los pobladores, organizó rifas, festivales, comidas y otros eventos para proveerse de fondos. Otros ingresos llegaron de la colaboración popular y de las contribuciones personales de los más pudientes. A fines de abril del año 1968 se dio por concluida la obra.

El edificio quedó construido con las modalidades propias de una estación, de 23 m. de largo por 7,00 m. de ancho. La plataforma de 220 m. de largo por 4,00 m. de ancho, hacia el lado de las vías se levantó un muro de mampostería de 0,45 m. de espesor apoyado

sobre bases de hormigón de cascotes y en el cordón superior se colocaron losetas de hormigón premoldeado. Contaba además con los detalles que se enumeran:

1) Dependencia de boletería de 4,00 m. por 3,20 m., equipada con toilette de 1,50 m. por 0,90 m., revestido con azulejos celestes y artefactos instalados, para uso exclusivo del personal ferroviario.

2) Un refugio para el público de 8,00 m. por 3,20 m., protegido hacia el lado de las vías con superficie vidriada y hacia el lado de la calle con pared de mampostería.

3) Cuatro baños para uso público de damas y caballeros, de 3,00 m. por 2,00 cada uno, revestidos con azulejos celestes y equipados con sus artefactos.

4) Un depósito de 4,00 m. por 3,20 m., con resguardo para el equipo bombeador que alimentaba un tanque de 1.000 litros.

5) Cañerías e instalaciones sanitarias complementarias.

La estructura resistente quedó formada por columnas, vigas y losas de hormigón, su cubierta asfáltica y revestida con material de frente. Se la dotó con una moderna iluminación y sobre la plataforma se instalaron seis columnas con focos de vapor a mercurio y todos los alrededores de la Parada fueron adecuadamente urbanizados.

3. El nombre de la Parada.

La conveniencia de poner un nombre a la Parada Km. 48, tiene sus anécdotas. Según testimonios de algunos sobrevivientes de la ex comisión vecinal, existía un acuerdo con los representantes de la empresa ferroviaria para llamarla Beliera por ser este el apellido de los antiguos propietarios del sitio donde se erigió la Parada y por ser los descendientes de esta familia los donantes de las tierras para la construcción de las instalaciones ferroviarias y futuras expansiones. Otra denominación que se barajaba era el de “Escuela 24”, por ser el hito de su creación y no faltó quien propusiera “Granadero Gelves”, relacionando a este soldado héroe caído en la batalla de San Lorenzo como nacido en el lugar. Lo cierto es que el compromiso de palabra no se cumplió en los hechos y las

autoridades de Ferrocarriles Argentinos designadas por el entonces gobierno militar, en fecha 23 de agosto de 1968 el general de brigada D. Tomás José Caballero, vicepresidente en ejercicio de la presidencia de dicho órgano estatal, aprobaba la resolución P. N° 1932/68, cuyo tenor se transcribe:

“Visto el expediente N° 10.303/58 del registro de la Secretaría del Estado de Transporte por el cual se tramita la resolución D.N.F. N° 593/60, que autorizó la conversión en Parada del Apeadero Km. 48, en jurisdicción del Ferrocarril General Mitre, y

Considerando, que la administración del mencionado Ferrocarril para completar la medida sugiere se le asigne el nombre de “Maquinista Savio”. Que el nombre propuesto corresponde a un Maquinista cuya figura es casi leyenda en el ex-ferrocarril Central Argentino, siendo el conductor indiscutible cuando se trataba de correr trenes en que viajaban las más altas personalidades de la época;

Que el homenaje con que se desea recordar al Maquinista Savio no sólo es el tributo a un hombre, sino que indirectamente representa el reconocimiento a toda la familia ferroviaria por intermedio de un servidor que el destino señaló para una descollante actuación;

Por ello, atento a lo establecido en el artículo 15° inciso a) del Estatuto vigente y las facultades conferidas por el Decreto N° 27/67

EL PRESIDENTE DE FERROCARRILES ARGENTINOS,

RESUELVE:

ARTICULO 1°) Designar con el nombre de Maquinista Savio a la actual Parada Km. 48 del Ferrocarril General Mitre, “ad referéndum” de la Secretaría del Estado de Transporte.

ARTICULO 2°) Regístrese, comuníquese y archívese.”

4. Inauguración oficial.

En un lucido acto realizado el día sábado 24 de agosto de 1968, a las 11:00 horas, quedó oficialmente inaugurada la Parada. La ceremonia fue presidida por el vicepresidente en ejercicio de la presidencia de Ferrocarriles Argentino, general de brigada D. Tomás José Caballero, a quien acompañaba el administrador del

Ferrocarril General Mitre, coronel D. Eduardo Rossi, el administrador de Relaciones Públicas e Inteligencia de EFA, Coronel D. Alberto Cáceres, el jefe de Economía y Finanzas del Mitre, Mayor D. Lucio Selva, otros altos funcionarios y jefes de Departamentos y principales servicios de la empresa ferroviaria.

Se hallaban presentes, además, el intendente municipal de Escobar, ingeniero D. Alberto Ferrari Marín, el de Pilar, Dr. D. Raúl H. Colombo, el juez de Paz de Escobar, D. Juan Manuel Arcos, el comisario inspector D. Gualberto Angel Rosas, de la Unidad Regional de Policía N° 3, con asiento en San Martín, el titular de la comisaría de Escobar, y los miembros de la comisión vecinal Pro Parada Kilómetro 48, encabezados por su presidente Dr. D. Adolfo Luis Picasso. También se encontraba D. Luis Jesús Aguirre, ahijado de Francisco Savio.



Formaban guardia de honor junto al palco oficial efectivos del Regimiento de Granaderos a Caballo “General San Martín”, del Cuerpo de Bomberos Voluntarios de Escobar, al mando del comandante D. Edelmiro Oscar Shaanz, y de la Sociedad Bomberos Voluntarios del Pilar, a las órdenes del comandante D. Simón Lemos, todos con uniforme de gala.

El arribo de las autoridades se produjo a bordo de un tren especial en el que viajaron también periodistas, fotógrafos y camarógrafos. Fue un tren evocativo conducido por una réplica de la famosa máquina 191 e integrado por la misma formación de coches de época del viejo Ferrocarril Central Argentino, que durante muchísimos años fue tripulado por el Maquinista Francisco Savio.



En primer término, la banda del ejército de la Escuela “General Lemos”, bajo la dirección del capitán D. Ramón Falangone, ejecutó el himno nacional, que fue coreado por la concurrencia. Luego se dio lectura a la resolución por la cual se impuso el nombre de “Maquinista Savio” a la Parada Km. 48, y a continuación hizo uso de la palabra el secretario de la comisión vecinal, ingeniero D. David Levín.

Seguidamente pronunció un discurso el general de brigada D. Tomás Caballero, cerrando la ceremonia inaugural el cura párroco de Garín, R.P. D. Pedro Alberto Perna, impartió la bendición a las instalaciones de la Parada. El general Caballero y su comitiva efectuaron entonces una visita al edificio. Una vez finalizada la recorrida, autoridades e invitados especiales se trasladaron al edificio en construcción de la Escuela N° 24 del Pilar, dependiente del Ministerio de Educación de la Provincia de Buenos Aires, donde fueron agasajados con un almuerzo.

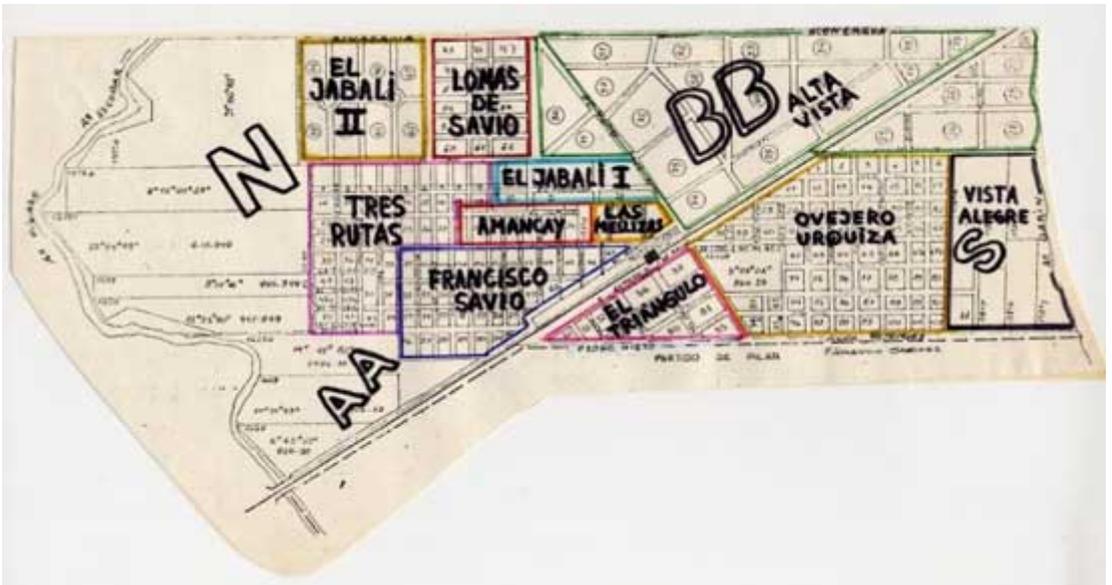
VII. La localidad Maquinista Savio.

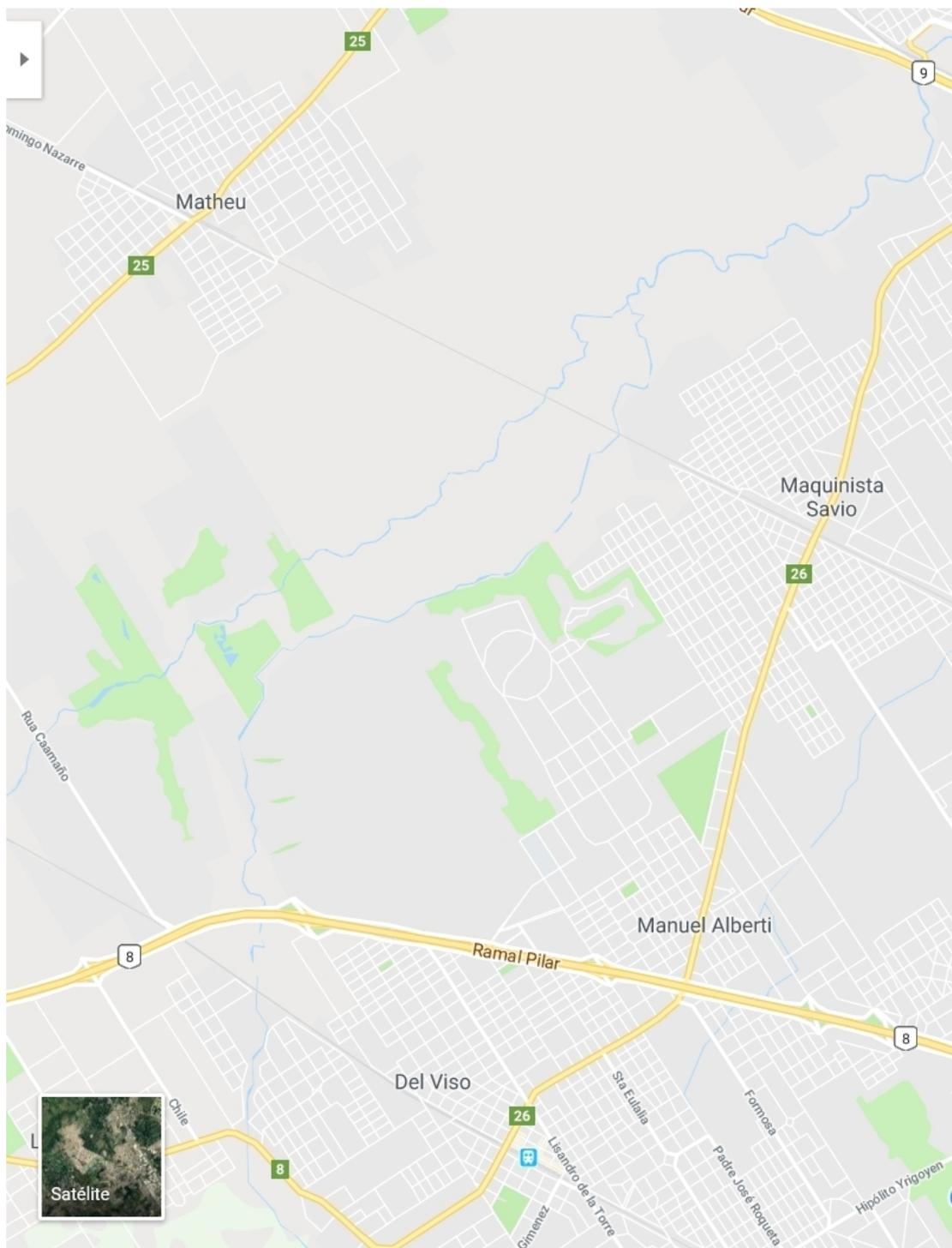
1. Situación geográfica. Distancias, ubicación de las poblaciones, vías de acceso, extensión.

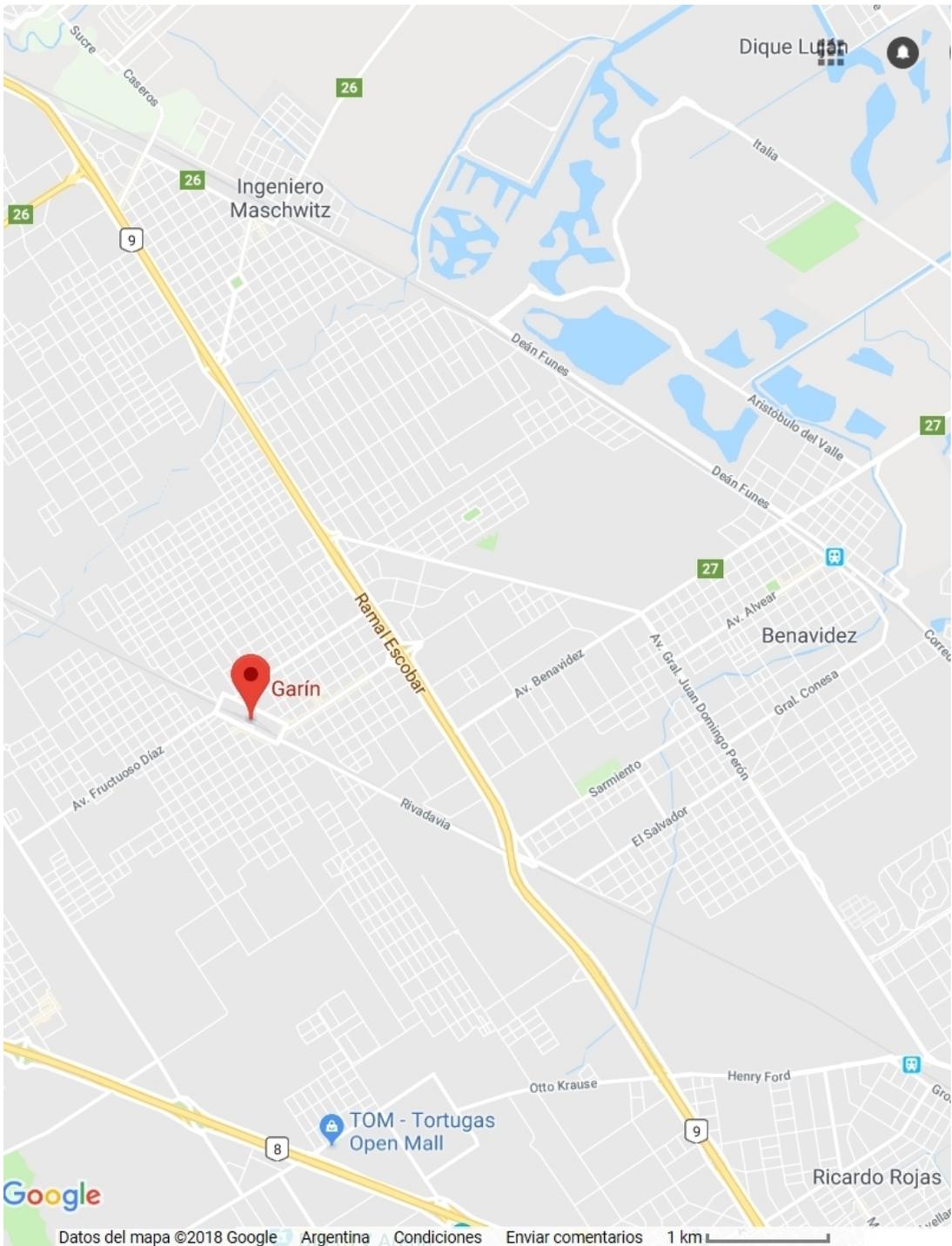
En el aspecto geográfico, la localidad de Maquinista Savio se encuentra ubicada a Noroeste de la capital de la ciudad autónoma de Buenos Aires, exactamente 48,376 Km. por vía férrea desde Retiro (Línea Mitre), y 54 Km. por Autopista Panamericana (Ruta Nacional N° 9), desde donde se accede a la Ruta provincial N° 26 y de ésta aprox. 3,5 Km., hasta el centro del conglomerado poblacional. Otra entrada por esta misma ruta la tiene por el Acceso Norte que comunica Buenos Aires con Pilar y viceversa.

La localidad de Maquinista Savio está abrazada de este a oeste por los arroyos Garín y Escobar, formando parte de sus límites los afluentes Pinazo y Burgueño que sirven sus aguas en el Escobar. La extensión entre estos cauces es variable por la forma irregular de sus itinerarios y alcanza en determinados puntos una longitud de aprox. 3.500 m.

El radio de su competencia se complementa de Sur a Norte, arrancando desde el límite con el partido del Pilar, calle Pedro Nieto y su continuación avenida Patricios hasta la calle Aconcagua y su prolongación Rivadavia, que es el fin de su región y comprende unos 1,800 m. La superficie total, siempre en forma aproximada, llega a los 6.300 m², divididos en cuatro secciones catastrales identificadas con las letras S, BB, AA, N, correspondientes a la Circunscripción IX, con sus respectivas manzanas loteadas y parcelas rurales.









Maquinista Savio ha heredado y conserva en sus entrañas la “Isla de Escobar” referencia utilizada en 1580 por Juan de Garay, en momentos de hacer merced de las tierras de estancia a Alonso de Escobar, cuyo punto de arranque, después mojón principal, era utilizado por los pilotos agrimensores para realizar las mediciones de los campos. Este hito se hallaba en la barranca del arroyo Escobar, cuya ubicación la daría una línea imaginaria de la calle Colibrí (Barrio “El Jabalí”). De más está decir que este sitio, a través de su agraciado y primer propietario de las tierras del lugar, ha transferido su nombre al partido.

Mucha historia y tradición, Maquinista Savio no es un pueblo quedado en el tiempo, cada día que pasa avanza más y obligadamente precisa expandir su territorio, pues el espacio que alberga actualmente le ha quedado chico, sus barrios completos de viviendas y con más de 40.000 moradores pretenden más bienestar y progreso para llegar a ser una gran ciudad, un anhelo apoyado en méritos y sacrificios, que sólo falta se haga realidad.

2. Cómo eran y quedaron sus límites al formarse el partido de Escobar.

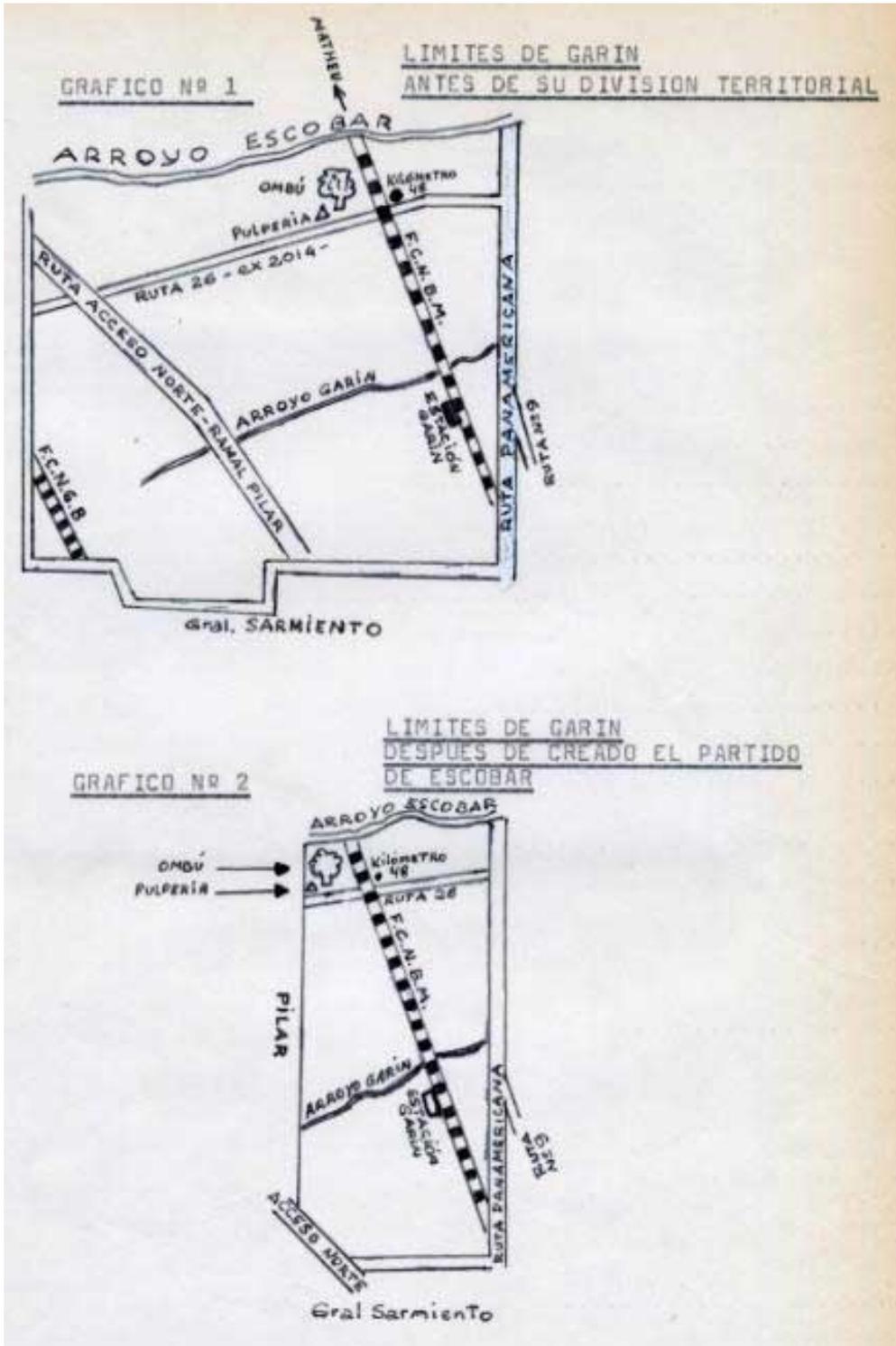
Al crearse el partido de Escobar en 1959 por la Ley provincial N° 6.068, se modificó el territorio que hasta ese entonces poseía el partido del Pilar, dividiendo la jurisdicción que tenía la localidad de Garín, separando una parte de la población afincada en el Kilómetro 48 y sometiéndola bajo la competencia de dos municipios distintos. En la nueva conformación la Parada ferroviaria Maquinista Savio quedó para el ámbito de Escobar, en tanto la Escuela N° 24 y parte del núcleo principal de habitantes instalado en adyacencias del ferrocarril, pasaron a depender del Pilar.

Ello llevó a una protesta de muy antiguos pobladores que llegó hasta el seno del gobierno provincial y los reclamos – suficientemente fundados- no tuvieron la consideración esperada, predominando los alcances y determinación de la ley creadora del partido de Escobar.

El ferrocarril fue sin lugar a dudas quien despertó el desarrollo habitacional del Kilómetro 48, que hasta mediados del siglo pasado era considerada una zona ganadera. Los extensos campos en poder de un puñado de propietarios fueron el interés de las compañías inmobiliarias y conseguido el propósito adquirieron grandes fracciones de estos terrenos que una vez divididos en parcelas fueron vendidos a los interesados.

Gran parte de los compradores eran familias provenientes del interior del país, que buscando nuevos horizontes e inspirados por una situación económica y laboral que le brindaba el lugar, por estar cerca de un elevado número de establecimientos industriales, decidieron radicarse y formar un nuevo hogar.

Y así creció en pocos años con mucho auge una gran masa de pobladores, en su mayoría de condición humilde, que mezclados con los anteriores y los residentes más pudientes emprendieron la tarea que los llevaría paulatinamente al progreso. Alcanzado este objetivo comenzaron a exigir de las autoridades locales su propia dependencia.



3. Ordenanza de creación de la Delegación Municipal Maquinista Savio.

Sus planteos fueron escuchados y el 5 de junio de 1974, con la firma del presidente del Honorable Concejo Deliberante de Escobar, D. Fernando Argentino Valle, después elegido intendente en los años (1975-1976), (1987-1991) y (1991-1995), se sancionó la ordenanza N° 81 por la cual se creaba la localidad de Maquinista Savio con delegación propia, reconociendo por límites del nuevo pueblo la línea que por el Noroeste sigue en su curso el arroyo Escobar; por el Sudoeste los límites con el partido del Pilar; hacia el Sudeste el curso del arroyo Garín y por el Nordeste la calle Pueyrredón [de la localidad vecina de Garín] y la línea imaginaria de su continuación [calle Aconcagua]. Ver el cuestionamiento a esta ordenanza.



CONCEJO DELIBERANTE DE ESCOBAR
PCIA. DE BS. AS.

Ref.: Expte. N° 7-HCD-74.-

EL HONORABLE CONCEJO DELIBERANTE DE ESCOBAR
SANCIONA CON FUERZA DE

ORDENANZA

- Art. 1º.- Créase desde el día de la promulgación de la presente, la Delegación de Maquinista Savio (Km. 48), dependiente de esta Municipalidad de Escobar.-
- Art. 2º.- El partido de Escobar, reconocerá a la localidad de Maquinista Savio, los siguientes límites geográficos: Por el Noroeste la línea que sigue en su curso el arroyo Escobar; por el sudoeste los límites con el Partido de Pilar; hacia el sudeste el curso del arroyo Garín y por el Nordeste la calle Pueyrredón y la Línea imaginaria de su continuación.-
- Art. 3º.- El Departamento Ejecutivo deberá preveer en el Presupuesto de 1975, los recursos correspondientes en las partidas, para atender la erogación del alquiler del inmueble de la Delegación.-
- Art. 4º.- De los bienes muebles de la Delegación se deberá ordenar formar el correspondiente inventario.-
- Art. 5º.- La Delegación de Maquinista Savio (Km.48) absorberá personal de la Municipalidad de Escobar de quien depende.-
- Art. 6º.- El Departamento Ejecutivo tomará las medidas necesarias que aseguren el normal desenvolvimiento de las funciones que le corresponden a la Delegación de Maquinista Savio (Km.48).-
- Art. 7º.- Declárase de aplicación supletoria para aquellas cuestiones no previstas, las actas constitutivas del Partido de Escobar de las otras Delegaciones del Partido, con sujeción a la Constitución provincial y la Ley Orgánica de las Municipalidades.-
- Art. 8º.- Comuníquese al Departamento Ejecutivo, regístrese, publíquese y ARCHIVÉSE.-

=====
===== DADA EN LA SALA DE SESIONES DEL HONORABLE CONCEJO DELIBERANTE,
===== EN BELEN DE ESCOBAR, A CINCO DIAS DEL MES DE JUNIO DEL AÑO MIL
===== NOVECIENTOS SETENTA Y CUATRO.-

Queda registrada bajo el n° 81/74.-

José María Santroni
Secretario
H. Concejo Deliberante

Fernando Argentino Valle
Presidente
H. Concejo Deliberante

4. Cuestionamiento a la ordenanza de su creación.

Un cuestionamiento a lo dispuesto, fue presentado el 6 de junio de 1988 por el autor de este trabajo dirigido al intendente Valle, dando lugar al expediente N° 4034-02681. En este recurso se solicitaba una revisión del artículo 2° de la ordenanza por entender que el mismo contenía vicios en su interpretación reglamentaria. Además de explicar los defectos y proponer la intervención del H.C.D. para su modificación.

Mencionamos en primer lugar los límites de la jurisdicción, según se desprende del artículo en cuestión y los identificamos con las letras a), b), c) y d); mencionado en cada uno de estos lindes las observaciones comprobadas y correcciones propuestas:

a) Por el Noroeste la línea que sigue en su curso el arroyo Escobar.

Es bien sabido que el arroyo Escobar o la cañada del mismo nombre como se la llamaba antiguamente, se sirve en su cauce natural por la confluencia de los arroyos Pinazo y Burgueño. Primitivamente se lo denominaba a todo su trayecto arroyo Escobar; tal es el caso de uno de sus afluentes, el arroyo Pinazo el cual es su continuación y en su terminación recorre parte del actual territorio de Maquinista Savio y lo separa en ese límite de la localidad de Matheu y del partido del Pilar. Del mismo modo cabe una rectificación en caso de haberse tomado como límite el afluente Burgueño.

b) Por el Sudoeste los límites con el Partido del Pilar.

Los límites con el partido del Pilar se hallan comprendidos por el arroyo Pinazo, vías del ferrocarril B. Mitre (hoy TBA), calle Pedro Nieto y su continuación Florencio Sánchez hasta dar con el arroyo Garín.

c) Hacia el Sudeste el curso del arroyo Garín.

No se presentan objeciones.

d) Por el Nordeste la calle Pueyrredón y la línea imaginaria de su continuación.

Aquí es donde se presenta una cuestión de vital importancia, dado que se aprecia una falla en la referencia utilizada.

Si tenemos en cuenta la época cuando fue tratada y promulgada la ordenanza, Maquinista Savio recién se desprendía del dominio de Garín y no contaba aún con nombres en sus calles debido a existir muchas parcelas de tierras sin poblar. Ello dio lugar a guiarse por la línea imaginaria de la calle Pueyrredón, de la localidad de Garín, para fijar su límite con Maschwitz, trazado éste, cuyo rumbo impreciso al atravesar el arroyo Garín llega a la altura de la calle Aconcagua, del Barrio Alta Vista, y continua hasta el arroyo Escobar por la traza que hace la calle Rivadavia, del barrio Lomas de Savio.

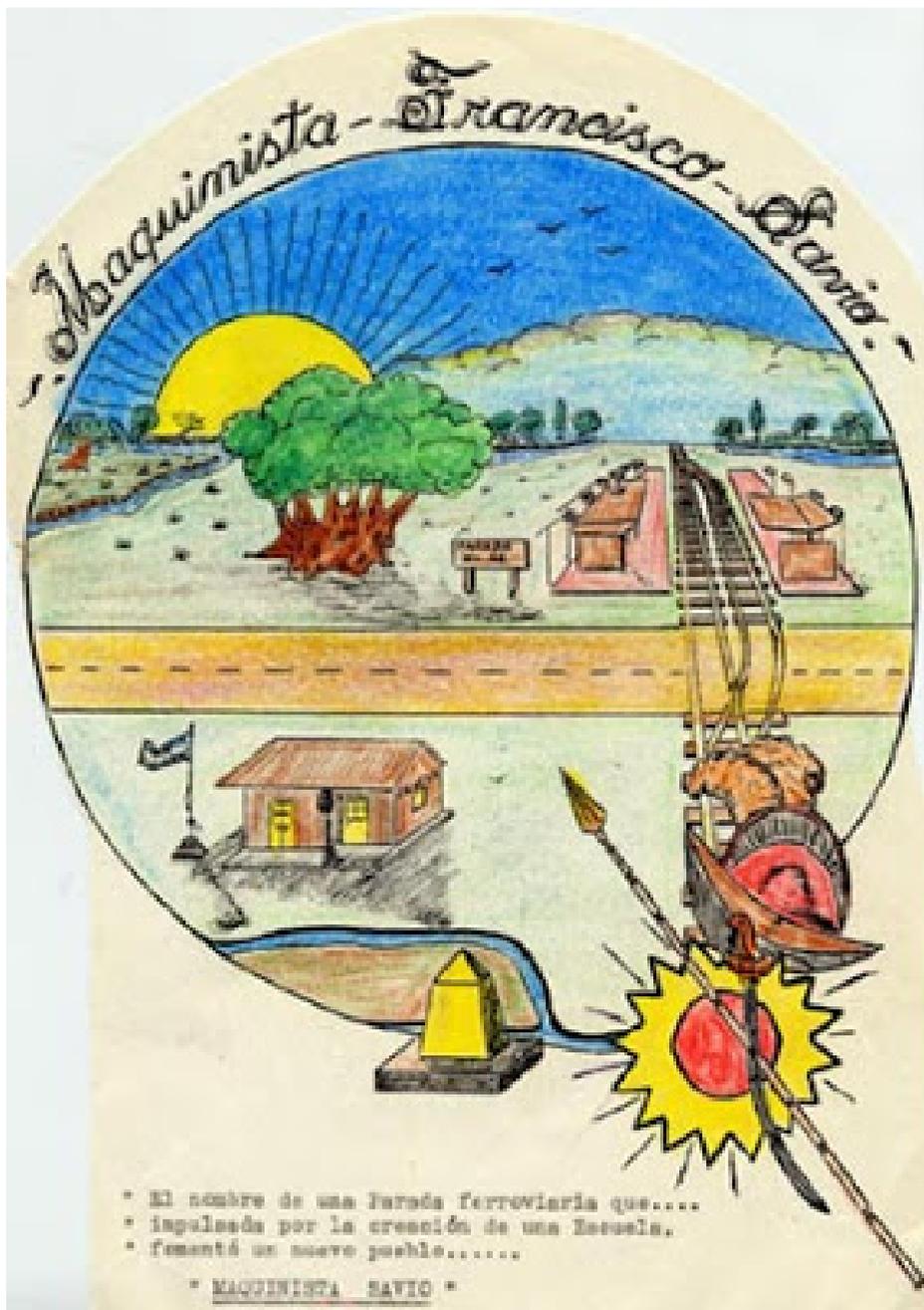
En cambio los planos catastrales obrantes en la Municipalidad de Escobar y los distribuidos en la zona de Maquinista Savio por la delegación respectiva, marcan como límite la calle San Martín (hoy Flint), situación que difiere con lo expresado en la ordenanza, esta arteria no tiene continuación y antes de tocar el arroyo Garín hace una especie de martillo hasta la altura de la calle Aconquija y su curso empalma con la calle Gabriela Mistral, o Cabildo, de Garín.

Pese haberse requerido, el expediente nunca llegó a tratamiento del H.C.D., y por medio del Secretario de Gobierno, Dr. Manuel Merediz, se informó que la Secretaría de Obras y Servicios Públicos había considerado como válidos los límites fijados en la ordenanza N° 81/74, ratificando la calle Aconcagua como continuación de la calle Pueyrredón, destinando lo actuado al archivo. Pasaron 18 años y este cuestionamiento sigue siendo una realidad, pues los motivos expuestos en esa oportunidad aún siguen vigentes.

VIII. Escudo municipal de Maquinista Savio.

1. Ordenanza y decreto de creación.

El emblema de la portada contiene: el paisaje característico del pueblo Maquinista Savio con el sol asomando en el horizonte, los arroyos Pinazo y Burgueño, brazos afluentes del arroyo Escobar. El ombú ya desaparecido que fijó en su momento los límites del partido del Pilar con el de Escobar, luego de la creación de este último. La Parada ferroviaria Kilómetro 48, después Maquinista Savio. La escuela N° 24, considerada la piedra fundamental del pueblo y cuyo establecimiento al dividirse la localidad quedó en jurisdicción del Pilar. El mojón y la isla de Escobar, atributo que dio identidad al partido. La ruta nacional N° 2014, hoy N° 26. El casco de los conquistadores y primeros propietarios de la zona, Alonso de Escobar y Francisco de Muñoz. Lanza, espada y logotipo de todos los gauchos y caudillos de la localidad representados en dos de sus máximas figuras, los sargentos mayores Manuel de Pinazo y Juan Cayetano Beliera. Los componentes y argumentos de esta representación sirvieron para la creación del escudo municipal de Maquinista Savio, aprobado mediante la sanción de la ordenanza N° 111/91 por el H.C.D., y promulgada por el intendente D. Fernando Argentino Valle el 5 de noviembre de 1991.





H. Concejo Deliberante de Escobar
Provincia de Buenos Aires

Ref.: Expte. 2802/91.-

EL HONORABLE CONCEJO DELIBERANTE DE ESCOBAR
SANCIONA CON FUERZA DE

ORDENANZA

Artículo 1º: Apruébase la creación del Escudo de Maquinista Savio, en los términos del croquis que se acompaña en el presente expediente, cuya versión original se debe a una idea de los Sres. Juan Pablo y Aldo Abel Beliera, y el trabajo artístico del Sr. Jorge R. Zaccardi.

Artículo 2º: Agradézcase a los Sres. mencionados por tan importante aporte a la historia del Pueblo de Maquinista Savio.

Artículo 3º: Comuníquese al D.E., regístrese y oportunamente archívese.-

- - - - - DADA EN LA SALA DE SESIONES DEL HONORABLE CONCE-
- - - - - JO DELIBERANTE, EN BELEN DE ESCOBAR, A LOS VEIN-
- - - - - TIOCHO DIAS DEL MES DE OCTUBRE DE MIL NOVECIE-
- - - - - TOS NOVENTA Y UNO.

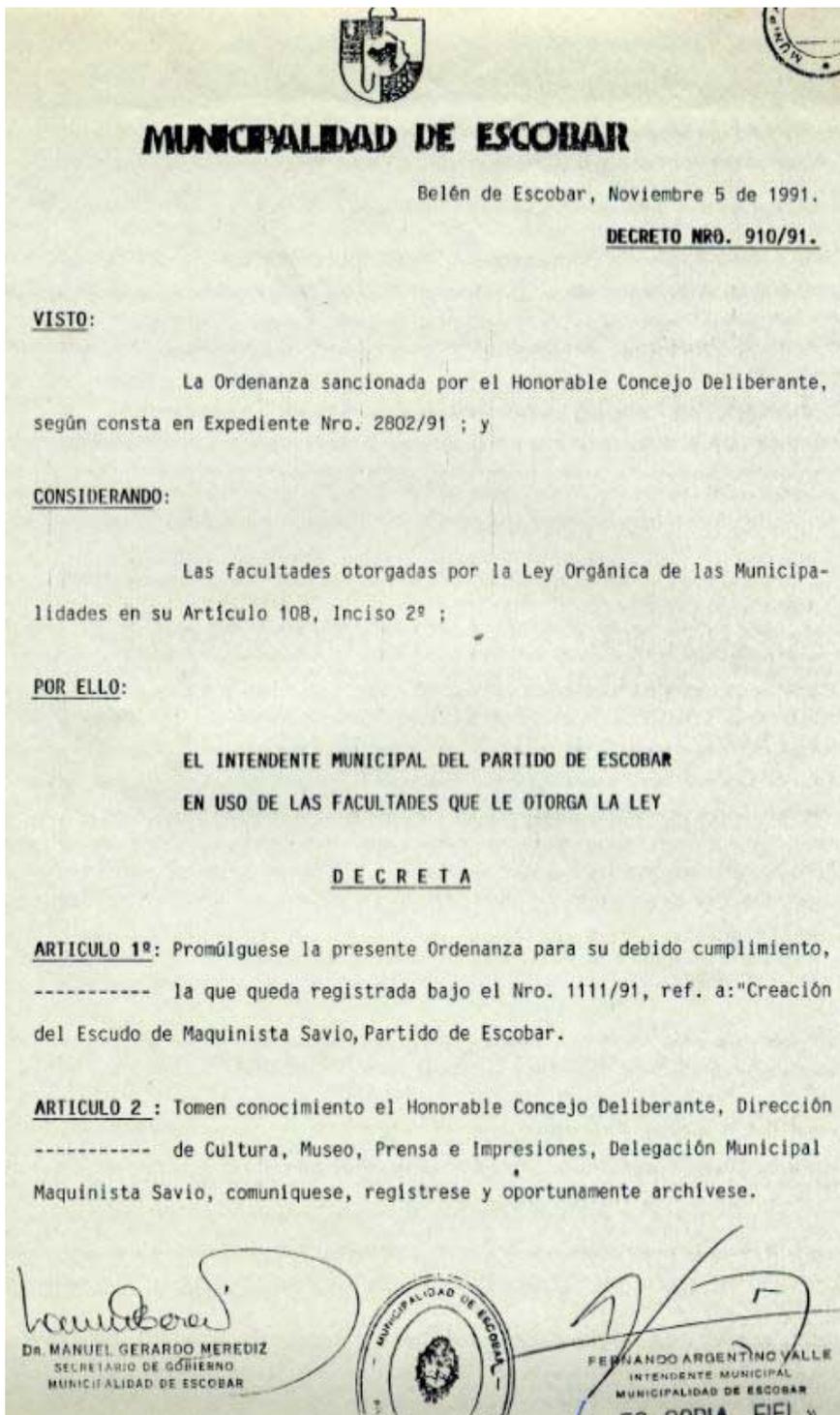
Queda registrada bajo el N° 1111/91.-

Alberto A. Perez
ALBERTO A. PEREZ
SECRETARIO
HONORABLE CONCEJO DELIBERANTE



Jesús Fernando Angiolini
JESUS FERNANDO ANGIOLINI
PRESIDENTE
HONORABLE CONCEJO DELIBERANTE

«ES COPIA FILL»



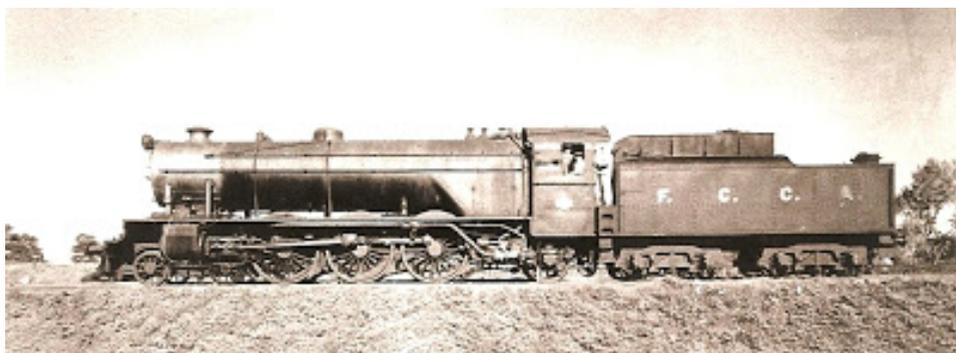
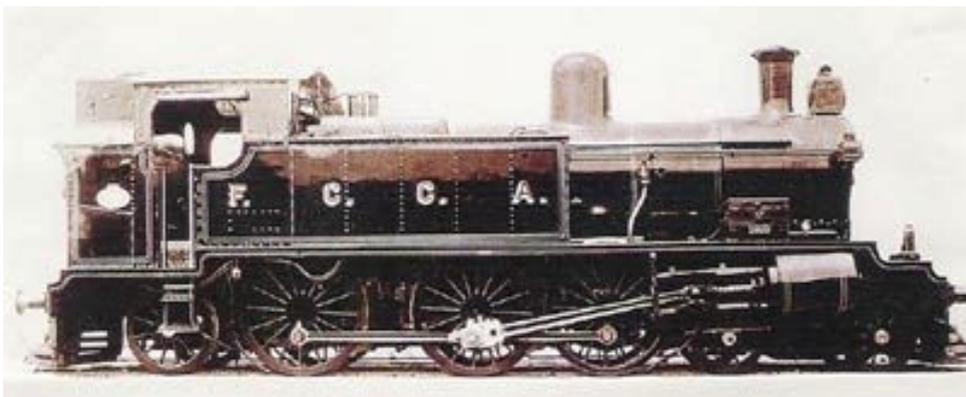
2. Escudo del pueblo Maquinista Savio.

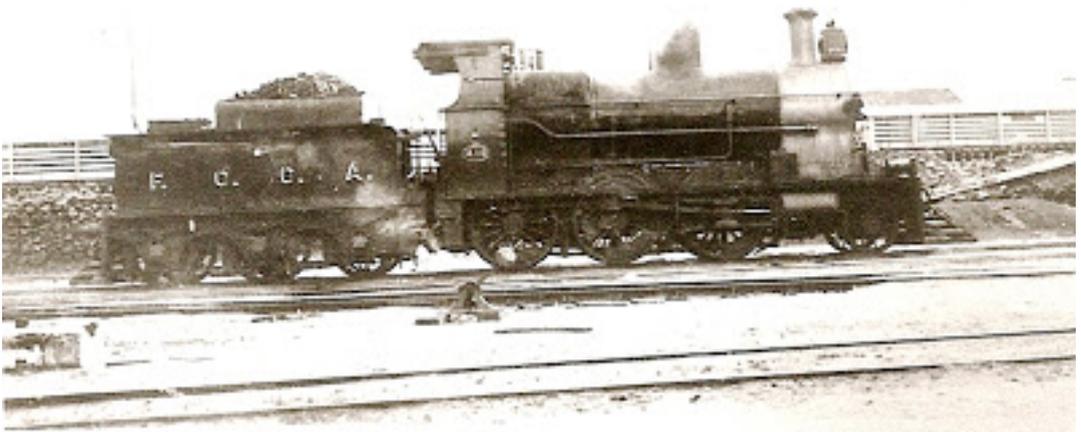


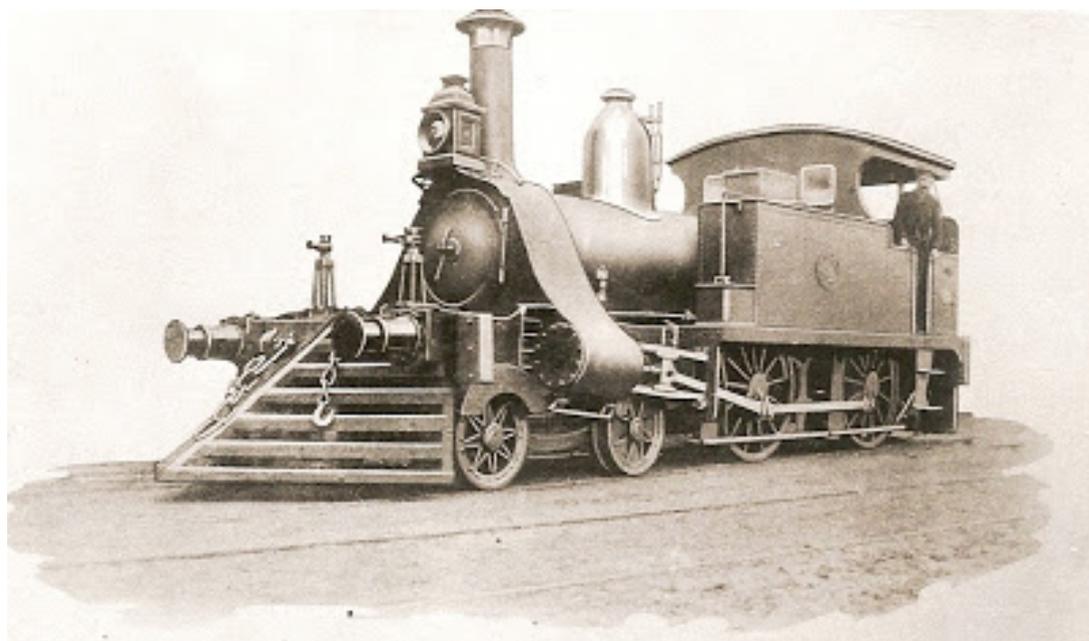
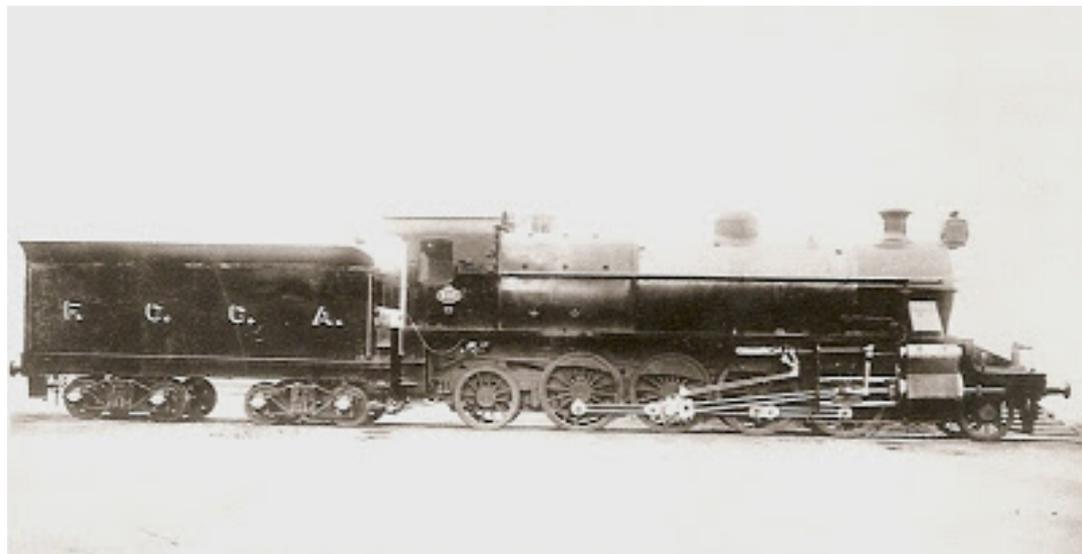
IX. Descripción del material rodante que transitó por el ramal de la Parada Maquinista Savio. Las antiguas locomotoras y coches motores que transitaron por el ramal que conduce a la Parada Maquinista Savio.

Las primeras locomotoras que circularon por el ramal Victoria - Vagues, eran a vapor y de procedencia inglesa, en principio se las alimentaba con leña de quebracho colorado, luego con carbón de piedra (llamadas carboneras), y después con petróleo (petroleras).

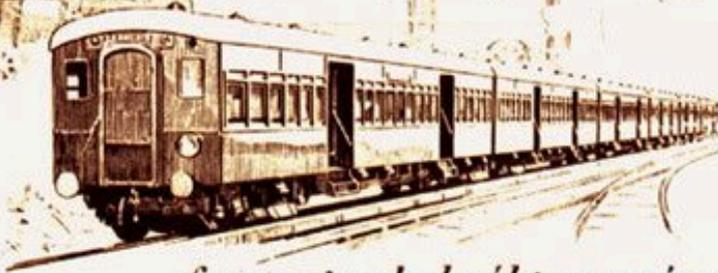
Estas máquinas eran utilizadas para arrastrar formaciones de cargas, coches de pasajeros, furgones lecheros, de encomiendas, postales, vagones jaula para vacunos, etc. Dejaron de funcionar a comienzos de 1938, ya en 1925 corrían dos trenes de pasajeros por día entre Capital Federal y Pergamino.







El 1° de DICIEMBRE de 1931...



fue retirada la última máquina a vapor de la sección urbana del Ferrocarril Central Argentino con la terminación del servicio electrificado.



Casas, chalets, quintas, post-hoteles, en renta o al quilo a lo largo de la línea.
Consulte a nuestra Sección Buenos Aires.

...bien respondió a su misión durante largos años, siendo reemplazada por el tren eléctrico, de mayor rapidez, movilidad y confort.

Diariamente, 492 trenes eléctricos corren por la red suburbana del FERROCARRIL CENTRAL ARGENTINO, la línea electrificada más importante del mundo en tacha ancha.

Hemos acercado más aún el suburbio del norte al corazón de la Ciudad, ofreciendo al público los últimos adelantos del viaje suburbano moderno, análogo al que gozan otras grandes metrópolis del mundo, como Londres y Nueva York.

[El ABONO, al abarcar de todos los kilómetros, es una ventaja más en la utilización de este servicio.]

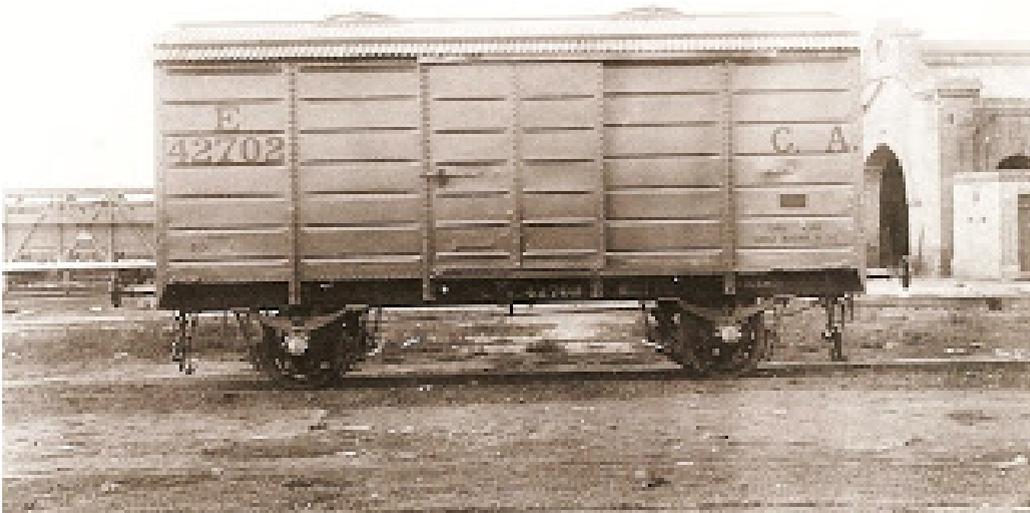
FERROCARRIL CENTRAL ARGENTINO

Buenos Aires, Mitre 200, esct. 7

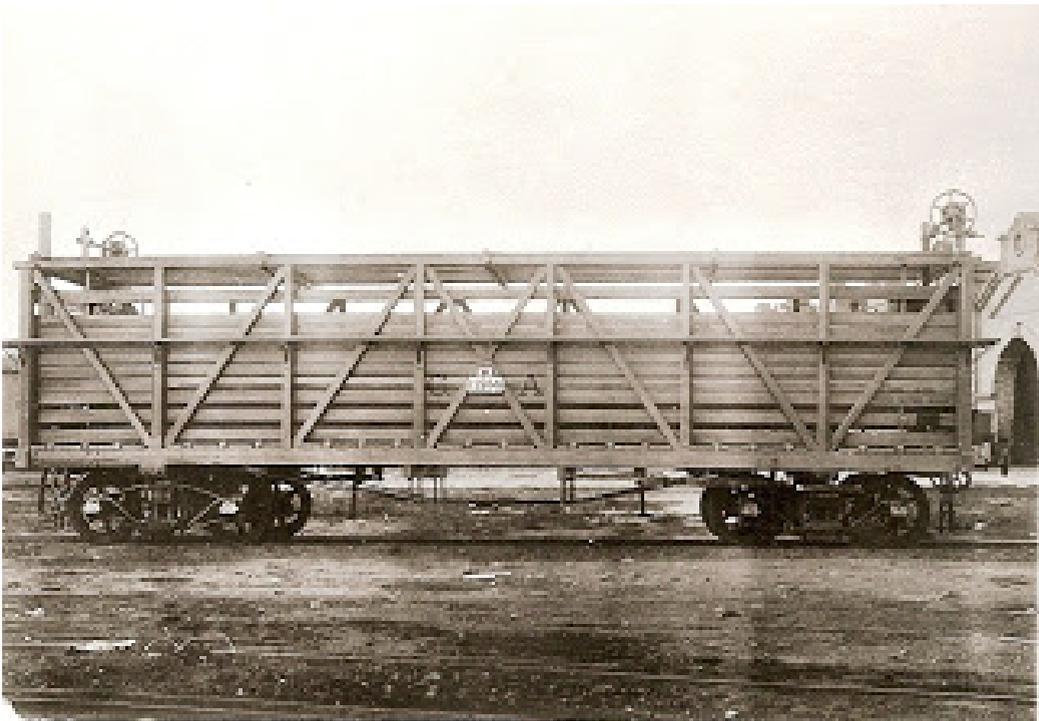
BUENOS AIRES.



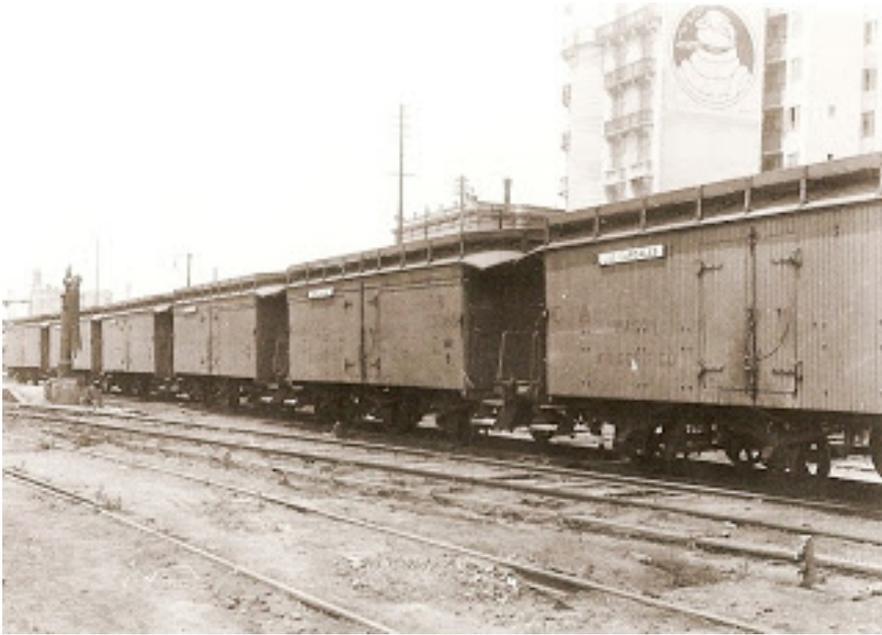
Vagones de carga



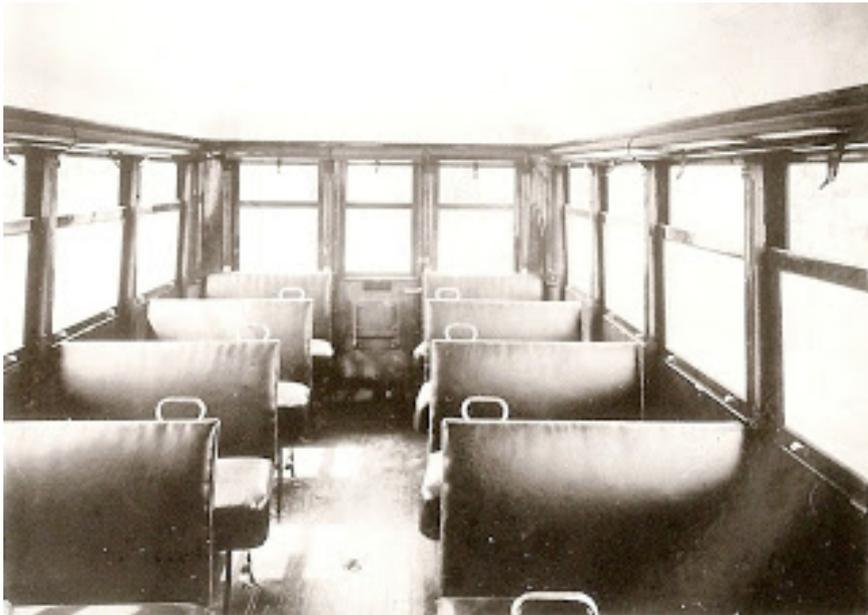
Vagón de encomiendas



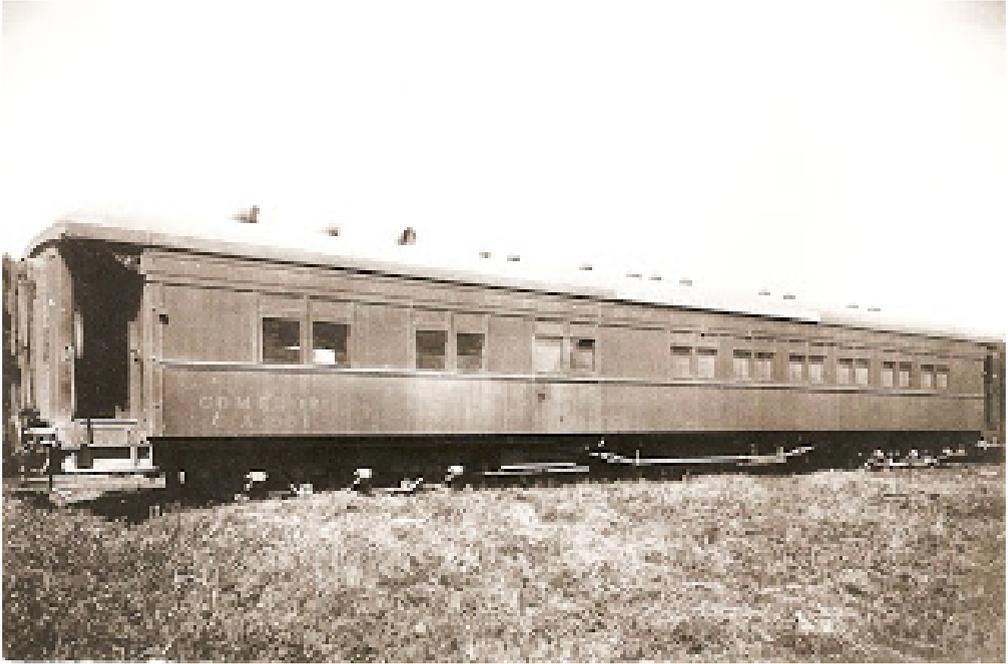
Vagón ganadero



Vagones frigoríficos



Vagón de pasajeros



Vagón comedor

Agotada la vida útil de estas locomotoras, el Ferrocarril Central Argentino incorporó 12 coches dobles articulados de procedencia húngara, para utilizarlos en el servicio de corta y media distancia (coches motores Ganz gasoleros fabricados en 1937, unidades identificadas con las siglas: B.M.1 - B.S.1 al B.S.12). Por estar equipados con dos motores (uno en cada punta con un inversor de marcha), tenían un alto grado de aceleración que los hacía aptos para este servicio.

Dos de estos coches motores (tipo A) poseía 24 asientos de primera clase y 117 de segunda, en tanto que el resto (tipo B) contaba con 40 asientos de primera y 97 de segunda. Su color era totalmente amarronado y para cambiar su aspecto fue modificado por una combinación de tonos. En la parte de abajo se conservó el original; la de arriba fue pintada de color crema y corriendo por el medio, a manera de cinturón, una faja tipo bigote de matiz anaranjado.



Locomotoras Ganz Diesel



Locomotora Ganz Diesel



Locomotora Werkspoor

Una de las dificultades que tenían los Ganz cuando se los trasladaba a las cocheras de la estación Victoria era su miriñaque, el cual por ser muy ancho rozaba la tapa de protección del tercer riel y provocaba cortocircuitos. Para evitar este inconveniente se tuvo que practicar un corte en el lado izquierdo del miriñaque y se solucionó el problema.

La puesta en servicio de los Ganz data del 2 de abril de 1938, aunque otros testimonios afirman que fue el 15 de abril de ese año. Circularon por los ramales Retiro-Victoria-Pergamino, Pergamino-Luján-Villa Ballester y Zárate-San Pedro. El 1° de diciembre de ese mismo año pasaban por la estación Garín catorce de estos cochemotores, cubriendo los servicios a Matheu y Capilla del Señor; además de un tren de pasajeros a Río Cuarto, otro a Pergamino, dos de carga, uno de encomiendas y un mixto a Rosario. Los Ganz fueron radiados del servicio en el mes de enero de 1962, siendo trasladadas algunas de estas unidades en depósito a la estación Tolosa del Ferrocarril Roca.

Entre los años 1960 y 1961 compartió los servicios urbanos, en forma intercalada con los Ganz, una locomotora diesel marca Werkspoor cedida en calidad de préstamo por el Ferrocarril San Martín. El recorrido Victoria-Capilla del Señor, con esta máquina, era tripulada por el Inspector Lilio Giacaglia y el Sr. May.

Las locomotoras Ganz y Werkspoor fueron sustituidas por coches motores diesel de la empresa Fiat, los cuales comenzaron a correr por el mismo trayecto. Estas nuevas unidades de fabricación nacional se empezaron a construir en el año 1960 por la Sociedad Material Ferroviario (Materfer), en la planta industrial que posee en la localidad de Ferreyra, Córdoba. Su utilidad especial para el uso suburbano y media distancia, hizo que Ferrocarriles Argentinos adquiriera y asignara al ramal Victoria-Capilla-Pergamino de la línea Mitre, unos 30 coches motores y 40 acoplados.

El 16 de diciembre de 1963 pasaban por la Parada Kilómetro 48, diecisiete cochemotores Fiat con rumbo a Matheu, Capilla del Señor, Vagues, Areco o Pergamino.



Coches motor diesel marca Fiat MATERFER año 1960



**Coche motor liviano marca Fiat MATERFER modelo
"Ministro Carranza" año 1987**



**Coche motor liviano marca Fiat MATERFER modelo
“Ministro Carranza” año 1987**

Además de tres trenes de pasajeros remolcados a Pergamino, Venado Tuerto y Río Cuarto; dos mixtos a Capilla del Señor y Pergamino, más dos de carga, uno a Pergamino y otro a Córdoba.

Con el fin de aprovechar y mejorar la red ferroviaria, la firma cordobesa Materfer S.A., desarrolló el coche motor liviano (CML), el cual por ser autopropulsado permitía asignar locomotoras a otros servicios de cargas y pasajeros. Además, por ser liviano podía rodar sobre vías de cualquier condición y era económico en cuanto a su precio. Su peso a tara alcanzaba las 20 toneladas, poseía una longitud de 15.834 m.m. y un ancho de 2.700 m.m., impulsado por un motor diesel de 250 kw. y podía transportar 56 pasajeros sentados y una cantidad igual de pie. Su autonomía de marcha era de 1.200 km. y su velocidad máxima de 100 km. por hora.

A partir del mes de agosto de 1987, nueve de estas modernas unidades bautizadas con el nombre de “Ministro Carranza”, en homenaje al extinto titular del Ministerio de Transportes, comenzaron a recorrer el servicio entre las estaciones Victoria –

Capilla del Señor – San Antonio de Areco, alternando con los coches motores Fiat. Los CML dejaron de funcionar en 1996 y fueron trasladados al ramal Merlo-Lobos.

Con la aprobación del Decreto 790/95, se adjudicó la concesión de la línea Mitre a la empresa Trenes de Buenos Aires S.A. (TBA), haciéndose cargo a partir de mayo de 1995 de los dos ramales diesel, Victoria-Capilla del Señor y Villa Ballester-Zárate. Un año después fueron retirados del servicio los coches motores Fiat, siendo reemplazados por locomotoras diesel Alco serie 313, de procedencia española, importadas usadas y con tiempo de marcha. En cuanto a los vagones de pasajeros fueron reacondicionados por la empresa Materfer. En la actualidad estos trenes recorren el ramal Victoria-Capilla del Señor y viceversa con una frecuencia horaria de aproximadamente de 50' entre uno y otro servicio.



Locomotora diesel Alco serie 313



Locomotora diesel Alco serie 313

X. Fuentes:

Bibliografía y documentación consultada.

- Archivo General de la Nación. Registros escribanos.
- Biblioteca Nacional, Ferrocarriles Argentinos, Algunos datos históricos e ilustrativos, 1863-1930, pieza 121.412.
- Biblioteca Nacional, Ferrocarriles Argentinos en explotación, Estadística años 1896-1930, pieza 13.843.
- Colegio de Escribanos de la Provincia de Buenos Aires, Escrituras públicas.
- Comisión de Historia de El Talar “Archivo Andrés Ficara”.
- DURAÑONA, Alberto H. Índice General de Leyes, Decretos y Resoluciones de la Provincia de Buenos Aires, Años 1810-1920, La Plata, 1922.

- Ferrocarriles Argentinos, F.G. Mitre, Antecedentes Habilitación Parada Maquinista Savio, Gestiones ex Comisión Km. 48, (1940-1981), Expediente N° T.F. 232.3/17.1/14.
- Ferrocarriles Argentinos, Archivo Línea Mitre, División Catastro.
- Ferrocarriles Argentinos, Biblioteca, Documentos públicos.
- Ferrocarriles Argentinos, Línea Mitre, Boletines de Servicio agosto-septiembre 1968.
- Ferrocarriles Argentinos, Manual de Estaciones, Ex 003, Buenos Aires, 1980.
- Instituto Geográfico Militar de Buenos Aires, Cartografía.
- Libros de Actas de la ex Comisión Vecinal “Pro Construcción Apeadero Km. 48”, 1959-1965.
- Ministerio de Infraestructura, Departamento de Investigación Histórica y Cartográfica, Dirección de Geodesia. La Plata, provincia de Buenos Aires.
- Municipio Bonaerense de Escobar, División Catastro, Departamento de Agrimensura, Planos y Referencias.
- Municipio Bonaerense de Escobar, Expediente N° 4034-02681/88.
- Municipio Bonaerense de Escobar, Ordenanzas y Decretos.
- Museo Nacional y Centro de Estudios Históricos Ferroviarios, apuntes diversos
- Periódico “El Hornero” de Garín, Buenos Aires, 1958-1964.
- Provincia de Buenos Aires, Leyes y Decretos promulgados desde 1810 a 1876, Recopilado por Prado y Rojas, Imprenta El Mercurio, 1978.
- SCALABRINI ORTIZ, Raúl. Historia de los Ferrocarriles y tranvías, 1902.
- SHLATTER, Eduardo. Leyes, Ferrocarriles y Tranvías, 1902.
- Testimonios de pobladores.
- UDAONDO, Enrique. Significado de la Nomenclatura de las Estaciones Ferroviarias de la República Argentina, M.O.P., Talleres Gráficos, 1942.