

ESTACIÓN MARIANO MORENO

por **ALBERTO MONTES**

Reflexiones ferroviarias.

El 1ro. de octubre de 1907 fue promulgada la ley nacional N° 5315 (ley Mitre), que el Congreso había votado el día anterior para fijar el régimen al cual debían sujetarse las empresas ferroviarias. En su art. 8° estableció que hasta el 19 de enero de 1947, el concesionario de cada línea debería pagar una contribución única igual al 3% del producto líquido de la explotación y, en el art. 99 expresó cómo se calcularía el producto líquido, diciendo:

Las tarifas de pasajeros y de cargas, serán intervenidas por el Poder Ejecutivo, cuando el promedio del producto bruto de la línea en tres años seguidos exceda del 17% del capital en acciones y obligaciones reconocido por el Poder Ejecutivo y siempre que los gastos no excedan del 60% de las entradas.... A estos efectos, el capital será fijado por el Poder Ejecutivo al abrirse la línea al servicio público...

El texto de la ley parece claro, pero no lo es. La primera cuestión es determinar si el capital en acciones y obligaciones reconocido por el Poder Ejecutivo al abrirse la línea al servicio público, es el único capaz de producir beneficios lícitos, pues el capital realmente invertido puede superar el monto del capital accionario, por múltiples razones. Así por lo menos se lo ha entendido con posterioridad a la promulgación de la Ley 5315. Por otra parte, las Empresas pueden recibir donaciones que, aunque se incorporen a su patrimonio, no constituyen una inversión de capital. Vemos, pues, que: capital social (o accionario), capital invertido, y patrimonio, son tres términos de distintos alcances.

Logrado por las empresas concesionarias el reconocimiento del capital invertido como base para la determinación del producto bruto, comenzaron las maniobras para simular inversiones. El procedimiento se conoció con el nombre de "watering" que, aunque palabra inglesa, resultó también de aplicación a los ferrocarriles de capital francés. Los criollos sabíamos, por experiencia, en que consistía el aguamiento de los vinos; pero, más luego vinimos a saber que el "watering" se aplicaba a los capitales invertidos, especialmente a las empresas de transporte ferroviario.

Alvear

En el transcurso de la presidencia del Dr. Marcelo T. de Alvear (1922-1928) actuó como ministro de obras públicas el Dr. Roberto M. Ortiz, abogado de los ferrocarriles y fue, precisamente entonces, que la economía, saliendo de la crisis de postguerra, permitió a las empresas ferroviarias superar el producto bruto de sus explotaciones, fijado por la Ley 5315. Como consecuencia, en 1922, en tanto el ferrocarril Central Argentino iniciaba el trámite para hacer aprobar por el Poder Ejecutivo nacional sus proyectos de reorganización de las instalaciones en Rosario, ya estaba encomendado a sus empresas asociadas en Inglaterra las estructuras y otros insumos requeridos por las obras, contabilizando estas inversiones, antes que en sus activos fueran reducidas a cero las inversiones en obras destinadas a ser reemplazadas. Era un caso evidente de aguamiento que; por el fabuloso costo de las obras en Rosario, permitía reducir el producto bruto de la explotación de sus líneas.

Pero, no fue ese el único objetivo perseguido. Desde 1902 en que los capitales franceses lograron la concesión del puerto de Rosario, el Central Argentino siguió una política de consolidación de su dominio sobre los dos kilómetros de ribera situados inmediatamente al norte de la concesión francesa, y la reconstrucción de sus instalaciones dio oportunidad para llevar adelante este propósito.

Felizmente, el Concejo Deliberante de Rosario, integrado por el voto proporcional (seis sectores políticos), impidió este atraco. Pero el Dr. Ortiz no se dormía en la defensa de los intereses ferroviarios y así, el 10 de diciembre de 1927, burlando la clara y progresista orientación de los ediles, pudo asistir a la colocación de la piedra fundamental de la estación del ferrocarril Provincial de Santa Fe, alejando así la posibilidad de unificar las instalaciones ferroviarias y librar a la ciudad de lo que se llamó cinturón de hierro. La Municipalidad estuvo ajena al trámite porque la empresa no necesitó, como en el caso del Central Argentino, al cierre de calles incorporadas al dominio público.

De tal modo, la ciudad, aherrojada durante tantos años por la intrincada red de instalaciones ferroviarias de las nueve empresas que cruzaron su territorio, perdió la única oportunidad que se le presentaba al Gobierno nacional para restañar, siquiera en parte, las heridas creadas a la estructura urbana y los enormes perjuicios, causados a su vecindario. Ahí están los mudos testigos de estos atropellos: la piedra fundamental del Central Argentino, en la avenida Rivadavia entre Alvear y Santiago y la placa que luce todavía en el frontón de la Estación Francesa. (1). Ambas nos recordarán por años el nombre de los mandatarios que prohicieron este atropello a nuestra autonomía municipal: Dr. Marcelo T. de Alvear, Presidente de la Nación y Dr. Roberto M. Ortiz, su Ministro de Obras Públicas.

1° de enero de 1947.

En el comienzo del siglo, algunas de las nueve empresas ferroviarias a que nos hemos referido, se fusionaron quedando en seis de ellas la explotación de los nueve sistemas, pero la unificación no disminuyó en nada los perjuicios que la ciudad continuó aguantando. Esta situación se mantuvo hasta el 19 de enero de 1947, fecha límite fijada, como dijimos, por la Ley nacional 5315 (Ley Mitre) para el vencimiento de las concesiones. En esta fecha se inicia el trámite de la nacionalización que, en Rosario particularmente, condujo a la efectiva unificación de buena parte de las instalaciones y el desmantelamiento de las innecesarias.

Las cifras dan idea clara de las ventajas logradas por nuestra ciudad. Se simplificaron los accesos liberando unos 40 Km. de "zona-vía", lo que permitió retirar 70 Km. de vías ferroviarias, suprimir 45 pasos a nivel -10 de ellos con cruces tranviarios (que habían ocasionado un semillero de pleitos administrativos y judiciales y centenares de graves accidentes)-, más de 110 calles quedaron en condiciones de ser abiertas (además de las liberadas de pasos a nivel) y, para terminar esta tanda de beneficios destacamos que 12 estaciones fueron clausuradas. Sí ¡12 estaciones! Una de ellas la del ferrocarril Provincial de Santa Fe.

La Comisión Nacional (S. D. 33,056/48)

En tanto avanzaba el proceso de nacionalización de los ferrocarriles, el Poder Ejecutivo de la Nación dictó el Decreto 33.056, el 25 de octubre de 1948, creando la Comisión Nacional que consideraría la situación del nudo ferroviario rosarino y sus implicancias en relación con la región, la ciudad y el puerto de Rosario. Presidía la Comisión el Sub-Secretario de Transportes de la Nación quien convocó a un grupo de profesionales para proponerles su incorporación a los fines de asesorarle en aspectos que, con lo específicamente ferroviario, se sumaban al enfoque, global del tema. En la reunión efectuada en los últimos días de octubre se planteó, como condición sine qua non, que un INFORME acerca de la labor a desarrollar en Rosario debía ser elevado al Secretario de Transportes al terminar el año 1948. Quienes aceptaron el temperamento fueron designados como Asesores de la Comisión Nacional, según lo dispuso la Resolución 19 P del 15 de noviembre de 1948.

Por su parte, el Presidente de la Comisión Nacional resolvió organizar las tareas (Resolución N9 1, del 7 de noviembre) constituyendo una Sub-comisión Técnica, integrada por los profesionales aludidos en las anteriores disposiciones y determinando claramente las bases a que debía responder el INFORME y la fecha tope: 31 de diciembre de 1948. En la

primera reunión de la Subcomisión Técnica se distribuyeron las tareas y me fue asignado –el Capítulo sobre el transporte automotor (de pasajeros y de cargas) que, como los restantes capítulos debían redactarse en quince días para poder discutir en quince días posteriores los distintos temas y armonizar las conclusiones. Los últimos días de diciembre se destinaron a mecanografía y dibujo para la presentación del trabajo. La reunión final se prorrogó hasta el 8 de enero de 1949 y el informe, elevado luego al Poder Ejecutivo, fue aprobado por Decreto 5.601, el 4 de marzo de 1949.

EL INFORME

Para referimos exclusivamente a la Estación Mariano Moreno veamos, a continuación, el texto del Informe que trata del transporte de pasajeros en los servicios suburbanos e interurbanos y los accesos, estaciones e instalaciones complementarias, con la salvedad que, aunque la Academia de la Lengua atribuya al adjetivo interurbano el significado de "relaciones y servicios de comunicación entre los distintos barrios de una misma ciudad", en el INFORME se aplica al servicio de transporte "entre ciudades o pueblos". Expresa el Informe:

Transporte de pasajeros.

Como todos los servicios prestados con automotores, la rama de transporte de pasajeros, sub e interurbana, no tiene carácter orgánico. Cada línea está atendida por varios propietarios y en algunos casos cada coche pertenece a varios de ellos, lo cual trae consecuencias que redundan en perjuicio de la explotación y de los usuarios. Sin embargo, el servicio sub e interurbano se presta con cuatrocientas salidas y otra? tantas entradas diarias que movilizan 25.000 pasajeros aproximadamente, por lo cual es necesario adelantarse a cualquier modificación profunda en el régimen administrativo-ilegal de la prestación de los servicios, extremando el control y organizando la captación estadística que permita estructurar todo el sistema con base técnico-económica apropiada.

La experiencia municipal.

Esto no es imposible; ya se hizo en el orden comunal como etapa previa a la municipalización del transporte urbano de pasajeros en común, en una época en que el servicio tranviario era prestado por una concesionaria de capitales y administración extranjera y el servicio con automotores por una infinita cantidad de pequeños propietarios agrupados en todas las formas que concibe el uso y el derecho y para los cuales el ómnibus, más que un capital, era una simple herramienta de trabajo, preñada a los proveedores que, en último análisis, detentaban el manejo de la industria. El poder comunal organizó las líneas, otorgó en ellas plazas que podrían ser explotadas por los pequeños propietarios en paridad de derechos y obligaciones con las empresas mayores, cada línea designó un delegado ante la autoridad comunal, los boletos eran valores en el tesoro municipal, lo cual aseguraba la percepción del impuesto respectivo y, en conjunto, todo permitía encauzar la política comunal hacia la transformación del servicio en planos más profundos.

Modalidad del servicio sub e interurbano.

El servicio sub e interurbano de pasajeros con automotores es explotado en la actualidad por treinta empresas cuya nómina, así como los números de las concesiones provinciales, domicilios y teléfonos, se mencionan en la planilla adjunta (anexo 1). Estas empresas poseen un total de coches que se aproximan a trescientos. Con ellos se atienden líneas de larga distancia que exceden los límites provinciales, de modo que Rosario queda unida con transporte automotor de pasajeros con los puntos más remotos de la República, estando asegurado este servicio mediante combinaciones que se

establecen en Santa Fe, Córdoba, Buenos Aires y otras grandes ciudades, lo cual es un índice de la importancia que los servicios auxiliares adquieren en el plan que, quiera estudiarse para la habilitación de una estación de pasajeros.

Accesos

Las unidades automotoras llegan a los límites del municipio por siete vías de acceso que se enumeran a continuación, comenzando por el acceso Norte y pasando por el Oeste hasta el acceso Sur: Paganini, con el control N° 3 de la policía caminera; Nuevo Alberdi, sin control policial, Fisherton, control N° 6; Pérez, control N° 5; Ovidio Lagos, sin control policial; San Martín, sin control policial y, finalmente, Molino Blanco, control N° 4. Pero no es tan franco el acceso al casco de la ciudad, cuyo carácter divagante ha debido ser encauzado por disposiciones municipales, pese a lo cual resulta sinuoso, lento y peligroso, característica de la circulación urbana en el centro de Rosario que analizaremos en el apartado III. El detalle del acceso puede observarse en el plano que se agrega (Anexo 2).

Apeaderos en el casco de la ciudad.

Todas las líneas concurren a un mismo distrito céntrico pero con sus anacrónicas instalaciones diseminadas a lo largo de Cuatro Cuadras, siendo numerosas las empresas que no poseen otro apeadero como no sea la acera del dominio público. Algunas han instalado, en las inmediaciones, cocheras y talleres cuya ubicación es a todas luces inconveniente y peligrosa para el vecindario.

Volumen y diagrama de trabajo.

La frecuencia de la salida de coches está reflejada en el diagrama que se acompaña (Anexo 3), del cual se desprende que ella es prácticamente constante entre las horas 5 y 19. Calculando una permanencia anterior a la hora de salida, constante para todos los coches y no superior a 30 minutos, el estacionamiento máximo simultáneo de vehículos, preparados para la salida es de 18 y, como no todos son coches que presten servicio continuo, debemos considerar que una cierta proporción de los coches entrados se estaciona independientemente de los que han de salir en horario posterior y dicho máximo debe estar, por lo tanto, afectado por un factor que estimamos igual a un 50%, con lo que el máximo de unidades estacionadas simultáneamente llega a 27. Es posible analizar estas cifras descomponiendo el estacionamiento por rutas de salidas, valiéndose de los distintos colores del diagrama del Anexo 3, resultando que las líneas que salen rumbo al Norte estacionan simultáneamente 9 coches, las líneas que salen rumbo al Oeste 9 coches y las líneas que salen por las cuatro vías que llevan al Sur también 9 coches.

Estaciones ferroviarias fuera de servicio.

Si la reorganización de las instalaciones ferroviarias en Rosario provoca el abandono de los edificios ocupados hasta hoy por las empresas concesionarias, puede estudiarse la adaptación de alguno de ellas como estación para el servicio sub e interurbano de transporte de pasajeros con automotores, determinando cuál puede satisfacer las exigencias que mas arriba se han referido y qué obras serían necesarias para una cabal adaptación a las nuevas funciones que habrían de asignársele. Cualquiera de las estaciones ferroviarias de pasajeros cuenta con servicios generales para la atención del público, semejan a los que demandaría una terminal para automotores, pero, mientras no se reorganice la explotación de los servicios sobre bases más racionales habrá que considerar la necesidad de facilitar a cada una de las treinta empresas un local para el funcionamiento de su administración, boletería y encomiendas. En cuanto a la longitud de andenes y disposición de los mismos debe ser motivo de especial estudio para adaptarlos a sus nuevas funciones. Será conveniente

estudiar la posibilidad de instalar o construir en los terrenos linderos a la estación lo que en la técnica moderna ha dado en llamarse "Hotel Diurno", en atención al papel que desempeña Rosario como lugar de tránsito entre las grandes ciudades de la república. La concentración de todos los vehículos en un gran edificio de estación terminal permitirá solucionar diversos aspectos técnicos de la explotación, como ser el aprovisionamiento de combustible y lubricantes, engrase, lavado y reparaciones menores y depósitos o cocheras de tamaño tal que permita la protección del material rodante contra las inclemencias del tiempo.

Ubicación apropiada de la estación "Francesa".

De las estaciones abandonadas por los ferrocarriles no vacilamos en aconsejar la utilización de la que perteneció al ex ferrocarril Provincial de Santa Fe para los fines enunciados, teniendo en cuenta su estratégica situación con respecto al centro comercial de Rosario al cual está unida por un haz de calles de 18 metros de ancho; por la posibilidad de facilitar enormemente la vinculación con los distritos del Norte una vez que sean levantadas las playas y demás instalaciones ferroviarias situadas en las inmediaciones del Cruce Alberdi, y por el momento el acceso a esos distritos se haría fácilmente siguiendo la calle San Nicolás y Avenida Alberdi, por su proximidad a los populosos distritos de los barrios Echesortu y Belgrano y, de igual modo, con respecto al futuro centro ferroviario. Puede objetarse el alejamiento de los distritos del Sur, pero ellos verían facilitado enormemente el acceso mediante el trazado de una Avenida en la zona de vías que dejaría libre el ex ferrocarril Central Argentino (línea Rosario-Buenos Aires), la cual debe hacerse empalmar con la avenida Francia, La situación de esta terminal puede considerarse como estratégica también desde el punto de vista de la explotación de las líneas, pues, además de equidistar de la salida de la ciudad por el Norte, Oeste y Sudoeste, se halla más próxima a estos rumbos que son los que suministran mayor caudal sub e interurbano, con lo que se evita el cruce del distrito céntrico manteniéndose en su periferia.

Estado del edificio y comodidades que brinda el mismo y sus instalaciones anexas.

Para reforzar los argumentos expuestos, debemos recordar que esta estación ha sido construida en el año 1928 , y se ha hecho de ella un uso moderado de modo que sólo serían necesarias obras de adaptación y pintura general.

En las inmediaciones y dentro del cuadro de la estación, existen galpones que podrían servir como cocheras y para los servicios mecánicos auxiliares en un futuro próximo.

Ventajas para el servicio automotor.

Desde el punto de vista de una organización más perfecta de los servicios, su concentración en una gran estación terminal permitirá articular reglamentaciones más estrictas para asegurar a los usuarios una atención y confort de que hoy no disponen. La centralización favorecerá, indudablemente, el control estatal de los servicios que permitirá obtener del transporte automotor toda la eficacia que puede brindar, lo cual cobra importancia si se considera la posibilidad de un intenso desarrollo de la industria en cuanto se normalicen las dificultades de post-guerra, como lo ha hecho notar la Dirección de Automotores en su informe del 24 de febrero de 1947.

Refecciones y obras necesarias. Presupuesto e ingresos probables.

Se han confeccionado los planos, cómputos y presupuestos de las obras que sería necesario realizar para que el edificio cumpla con los nuevos fines a que estaría destinado, preparándose la carpeta que puede servir para el llamado a licitación y que se agrega como anexo 4. El presupuesto arroja un total de \$ 300.000 y la habilitación podrá lograrse en

un término de ocho meses y aún menos, si se solucionan satisfactoriamente el aprovisionamiento de materiales y la dotación de mano de obra. Una vez habilitado el edificio puede obtenerse renta mediante el cobro de un derecho de piso por coche y la explotación del teléfono público, publicidad, confitería, entretenimientos, etc.

La reglamentación debe estudiarse en base a la experiencia recogida con la explotación de las estaciones terminales de Venado Tuerto, Córdoba, Santa Fe, etc. Puede estimarse, grosso modo, que la explotación debe producir más de \$ 20.000 por mes.

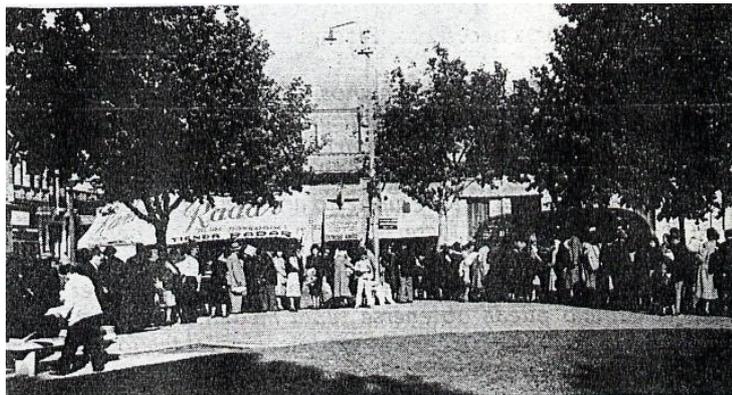
Se acompaña un plano (Anexo 5) indicando el ordenamiento del acceso de automotores al local de la estación.

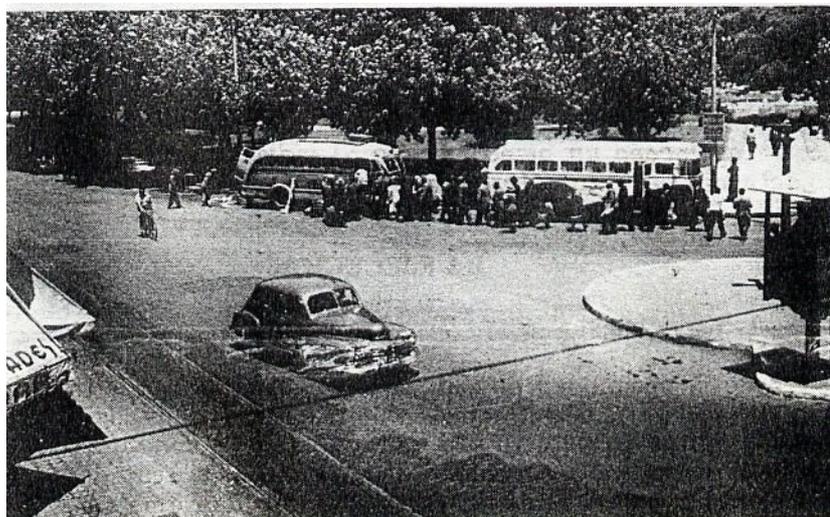
LA EJECUCIÓN

Expectativa pública.

Ante la posibilidad de salir adelante el proyecto de transformación de la estación "Francesa" para dejarla habilitada al servicio automotor de pasajero sub e interurbano, se concedió una especial importancia al tratamiento del tema en el seno del vecindario rosarino y de otras poblaciones en alguna forma vinculadas a esta ciudad. Intervinieron, claro está, los empresarios, que veían en el proyecto el peligro de facilitar contactos muy estrechos en el expendio de pasajes, con lo cual suponían se abriría las puertas de una ilimitada competencia pues, hasta ese momento, cada Empresa negaba la existencia de su competidor, aunque el usuario pudiera beneficiarse con un horario más conveniente a sus deseos o intereses. No faltó, tampoco, la oposición de los comerciantes que lucraban con la proximidad de cada una de las improvisadas y precarias terminales, pero este desasosiego no era compartido por los usuarios que debían afrontar largas esperas a la intemperie, serios riesgos por la promiscuidad de uso de las calzadas —por vehículos y peatones—, precariedad de puestos de alimentación y bebidas y ausencia casi total de servicios sanitarios.

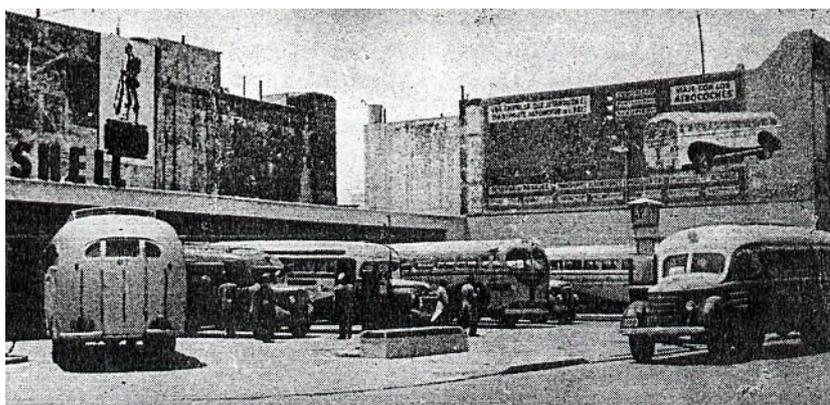
Las fotografías tomadas antes de la habilitación de la estación Coronel Perón, certifican la existencia de esos problemas.





El viejo veredón de plaza Sarmiento trazaba una amplia curva sobre calle San Luis, desde Entre Ríos hasta Corrientes y la circulación de vehículos se realizaba en ese sentido, es decir, por Entre Ríos de Sur a Norte, y por San Luis de Este a Oeste. Los usuarios debían afrontar las esperas totalmente a la intemperie, hiciera frío, calor, o la plaza fuera azotada por lluvia o temporal.

El ascenso a los coches hacía, desde luego, por su costado derecho, es decir que las colas de pasajeros formadas en la acera de la plaza, debían desplazarse a plena calzada, con los riesgos consiguientes. Una ausencia total de servicios sanitarios y de alimentación y bar completaba el cuadro de molestias.



La estrechez del predio situado en la esquina de 3 de Febrero y Entre Ríos, aumentaba los riesgos y no mejoraba las comodidades brindadas a los usuarios, que disponían de una maloliente letrina y un modesto kiosco para la venta de cigarrillos y golosinas. Algo semejante ocurría en el paradero situado en calle San Luis N° 1330, reducido predio hoy ocupado por la Pinturería Martín.

La estación "Francesa".

Con este nombre conocimos la estación de pasajeros del ferrocarril Provincial de Santa Fe, un edificio de madera que estuvo situado en la esquina de las calles Córdoba y Cafferata, apeadero más que suficiente para el par de trenes despachados en los días más movimiento. Cuando llegaron los años prósperos de la post-guerra no había mejorado el pésimo servicio de trenes entre Rosario y Santa Fe, único medio de comunicación existente pues el camino pavimentado llegó en la década del 30; pero la amenaza de una rebaja de tarifas movilizó el mecanismo contable del "aguamiento" y

el 19 de diciembre de 1927 se colocó la piedra fundamental del edificio de Cafferata y Santa Fe que, como el de madera, no fue utilizado sino en la mezquina utilidad de tan mal servicio.

El sector de Cafferata y Santa Fe era desolado como consecuencia del escaso movimiento de pasajeros de la Estación Francesa, como puede apreciarse en las fotografías tomadas en el año 1947, evidente paradoja en esa época en que el transporte sub e interurbano de pasajeros se cumplía con un número creciente de automotores (ómnibus).



El frente sobre la calle Santa Fe, desde Cafferata hacia San Nicolás. El sector central corresponde a las actuales boleterías, sobre las que se construyó el entrepiso destinado a alojar a las oficinas administrativas de las 30 empresas.

Salta a la vista el beneficio que podría obtenerse de la centralización administrativa y de atención a los usuarios en esta hermosa y amplia construcción. No obstante, mientras se elaboraban los planos y demás documentos para realizar las obras requeridas por los nuevos servicios, el Intendente Municipal de Rosario, Dr. Simón Sisa (13/4/48 - 14/3/49), realizaba gestiones en el Ministerio para que se le entregara el edificio con destino ¡al Mercado de Papas!

13 de abril de 1949

La marcha del proyecto no se detiene y el 13 de abril se coloca el cartel anunciando las obras, con asistencia del delegado de la Comisión Nacional y del personal responsable del ferrocarril Belgrano, a quien se ha confiado la ejecución de las mismas.



La clausura ferroviaria.

El 26 de abril de 1949 el Ministro de Transportes de la Nación, Tte. Cnel. Juan F. Castro dictó la siguiente Resolución N° 4672:

De acuerdo con lo propuesto por la Comisión Nacional para el estudio de la Reestructuración de los Accesos Ferroviarios y Camineros a la Ciudad y Puerto de Rosario y Obras Urbanísticas Complementarias, en lo que se refiere a la transformación de la ex-Estación Terminal del Ferrocarril Provincial de Santa Fe, para ser utilizada como Estación Central de Automotores,

CONSIDERANDO:

Que la obra de que se trata se encuentra comprendida en el Plan Integral cuyo ante-proyecto fue aprobado por el Superior Decreto N° 5601/49.

Que la referida estación carece actualmente de utilidad funcional en el orden ferroviario, por lo que nada obsta a su clausura total y a la inmediata ejecución de los trabajos proyectados que permitirán disponer, en breve término y sin grandes erogaciones, de una moderna estación especialmente adaptada para las crecientes necesidades de los servicios públicos de transportes camineros:

Que con motivo de la conclusión de las obras que llegan ya a su término, la Gerencia General del Ferrocarril Nacional General Belgrano contará con personal y elementos disponibles para hacerse cargo de los referidos trabajos de transformación:

EL MINISTRO DE TRANSPORTE DE LA NACIÓN

RESUELVE:

Artículo 1°.- Encomendar a la Gerencia General del Ferrocarril Nacional General Belgrano la ejecución de los trabajos necesarios para transformar en Estación Central de Automotores las instalaciones de la ex- Estación Terminal del Ferrocarril Provincial de Santa Fe, utilizando al efecto el personal y elementos disponibles a consecuencia de la conclusión de obras. Los gastos que demanden estos trabajos se imputarán a la partida prevista para el Plan de Obras año 1949 del Ferrocarril Nacional General Belgrano.

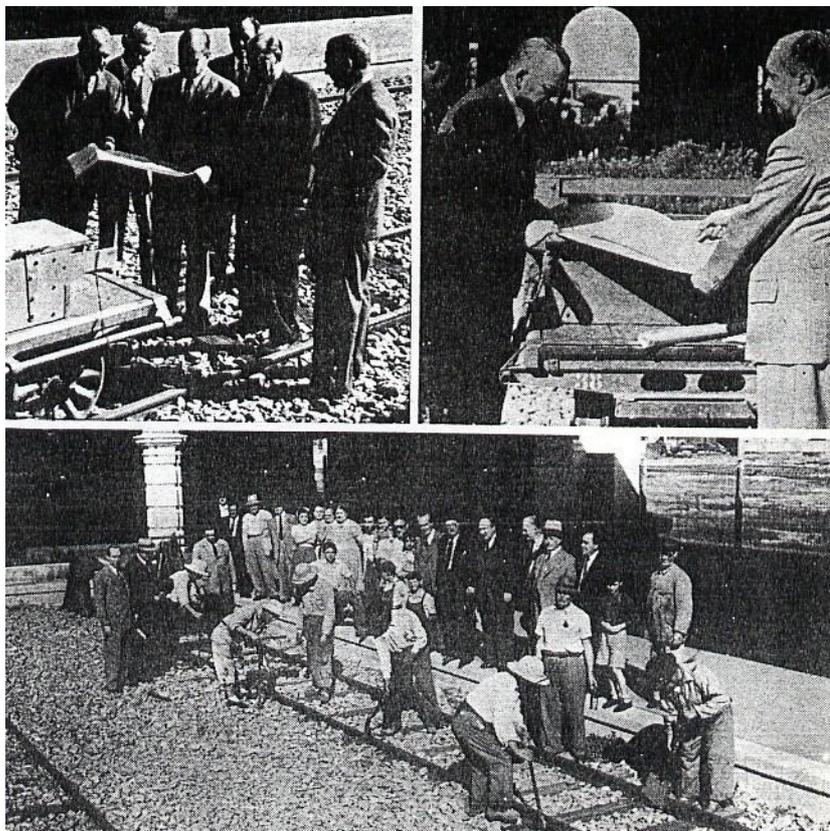
Artículo 2°.- La mencionada Gerencia General deberá adoptar las medidas necesarias para el más rápido cumplimiento de lo dispuesto en el punto 19, previa clausura total de la Estación de referencia, en lo que respecta al servicio ferroviario y presentará, asimismo, dentro del más breve término, la documentación correspondiente.

Artículo 3°.- Comuníquese, notifíquese a la Gerencia General del Ferrocarril Nacional General Belgrano; tome conocimiento la Dirección Ferroviaria y, fecho, pase a la Comisión Nacional, Superior Decreto N9 33.056/48 a sus efectos.

(Fdo.): Juan F. Castro, Teniente Coronel, Ministro de Transportes de la Nación.

Iniciación de los trabajos

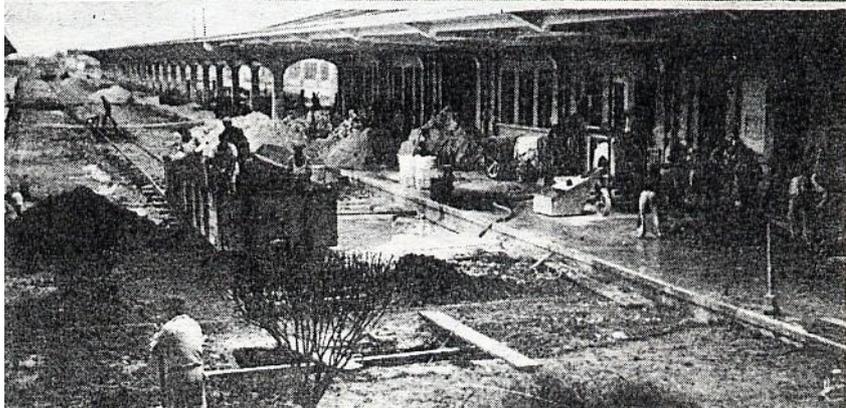
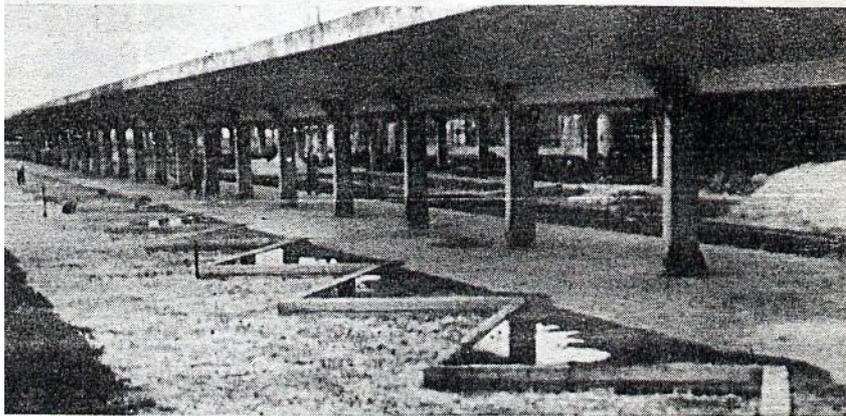
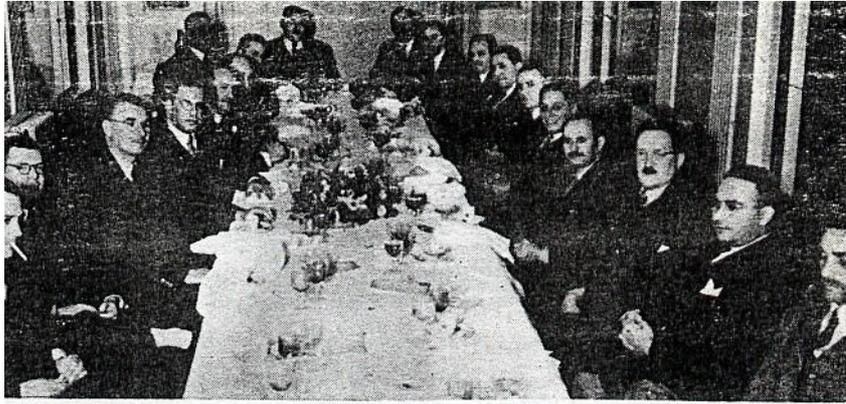
Pero los trabajos fueron iniciados, como dijimos, con la colocación del cartel de obra, el 13 de abril y ese mismo día, previo despliegue y estudio de los planos, en mi carácter de representante de la Comisión Nacional, acompañado por el personal superior del ferrocarril Belgrano, procedimos al retiro de las vías para dar



lugar al amplio patio cubierto proyectado entre los locales de calle Santa Fe y el andén Sur. Las fotografías recuerdan estos momentos iniciales de la transformación: el retiro de los elementos ferroviarios consecuencia de la clausura de ese servicio, que a los pocos días ratificó la Resolución N9 4672.

Celebrando el acontecimiento la Municipalidad, cuya Intendencia ejercía el Dr. Luis Cárcamo (15/3/49 - 31/8/49), ofreció un almuerzo a los integrantes de la Comisión Técnica que realizaban su primera visita conjunta a las obras (9 de junio de 1949).

Al mes siguiente, el 13 de julio, el relleno de la zona-vía externa —andén Sur— y la iniciación de los trabajos para la habilitación de las boleterías y los locales administrativos de las Empresas era ya una realidad. Para cumplir este último objetivo fue necesario elevar el cielorraso del pabellón de calle Santa Fe y construir el entresuelo correspondiente. Por otra parte, frente a las nuevas boleterías se inició el relleno de la zona-vía central y se



prepararon las bases de las columnas de sostén de la cubierta del amplio patio.

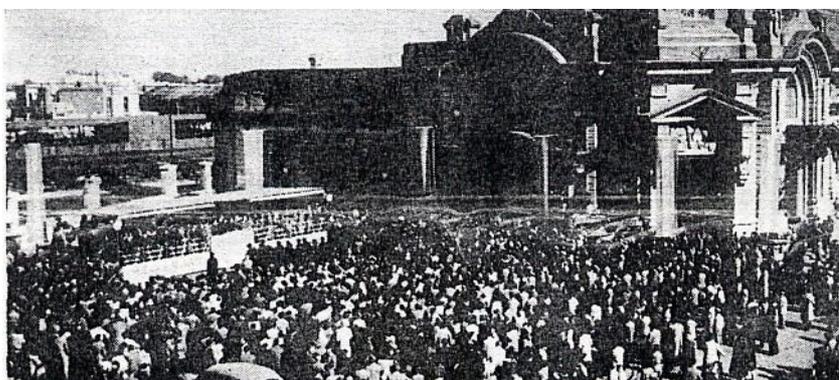
En este estado se procedió a la iniciación oficial de las obras con asistencia del presidente de la Comisión Nacional, Subsecretario del Ministerio de Transportes de la Nación, Cnel. Ángel A.





Ricotti, (en el centro de la foto de abajo, el 15 de julio de 1949).

Aparece aquí el Cnel. Ricotti, frente a los planos de la obra; escucha el informe del Ingeniero Amadeo V. Gnes y del Agrimensor Alberto Montes, autor de los mismos. Iniciada la ceremonia del comienzo de los trabajos, el público se agolpa frente al palco levantado



en el costado: Sur de la plazoleta de la estación. Preside el acto el gobernador de la Provincia, Ing. Juan H. Cessar y su Ministro de Obras Públicas, Ing. Luis Sobrino Aranda, hallándose presentes el Dr. José Lo Valvo, el Delegado de la Comisión Nacional Agrimensor Alberto Montes y el Administrador del Ferrocarril Gral. Belgrano. En la oportunidad, el Cnel. Ricotti se refiere al significado de las obras iniciadas para habilitar la estación de ómnibus del servicio sub e interurbano, dando así un destino provechoso al activo físico del Estado nacional.

Las obras.

Las obras, cuya ejecución fuera confiada al Ferrocarril Belgrano, no marcharon con la celeridad deseada y alguna razón justificaba las demoras. En efecto, los servicios ferroviarios de trocha angosta, en Rosario, eran prestados —antes de su nacionalización— en instalaciones que: pertenecían a cuatro empresas. Los trenes de la Cía. Gral. de la Provincia de Buenos Aires llegaban a la estación existente sobre calle San Martín, entre las de Virasoro y Rueda, después de cruzar el Municipio y, por otra parte, los servicios del Córdoba y Rosario, más los del Central Córdoba, fusionados con el nombre de Ferrocarril Central de Córdoba (por Decreto del 22 de enero de 1913) y nacionalizados con anterioridad al año 1948, causaban con sus duplicadas instalaciones serios problemas a su explotación y a la ciudad. La unificación y sistematización de las vías y dependencias de estas cuatro empresas, confiadas también a la Administración del Ferrocarril Belgrano, absorbió la atención y capacidad de trabajo de sus diversos departamentos (tráfico, vías y obras,

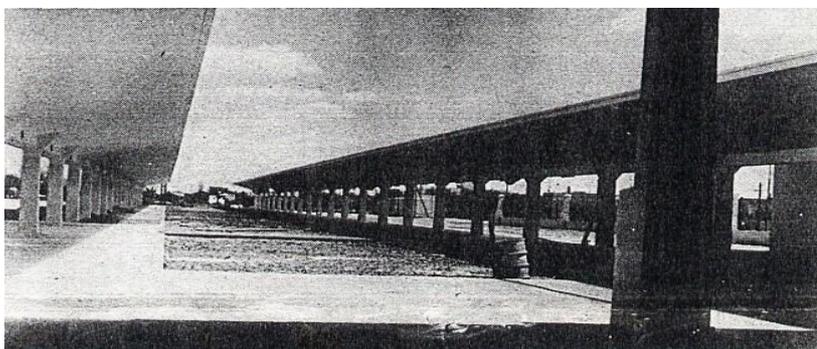
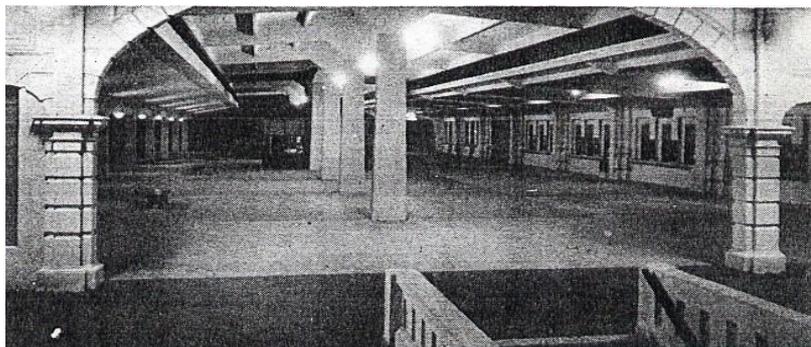
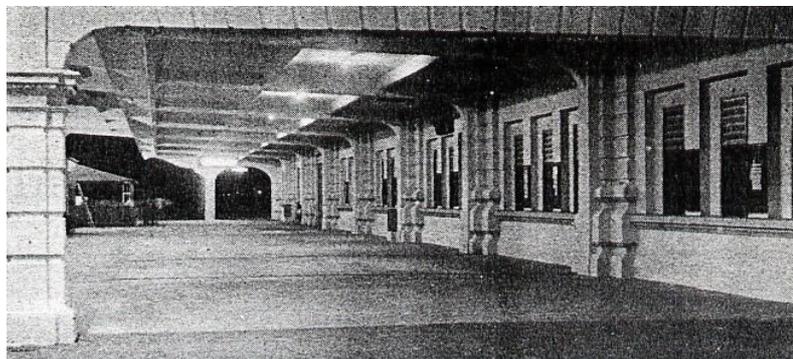
telégrafo, talleres, señalización, legales, etc.) y provocó las demoras, a que aludimos, en las obras de transformación de la Estación Francesa.

No obstante, al avanzar el año 1950 fueron cumplidas las diversas etapas del proyecto. El pabellón sobre calle Santa Fe a que aludimos al hablar de la iniciación de los trabajos, fue terminado con la construcción del entrepiso destinado a las oficinas administrativas de las empresas de ómnibus, y las múltiples boleterías quedaron en condiciones de ser habilitadas, con frente a la calle Santa Fe y al amplio patio cubierto.

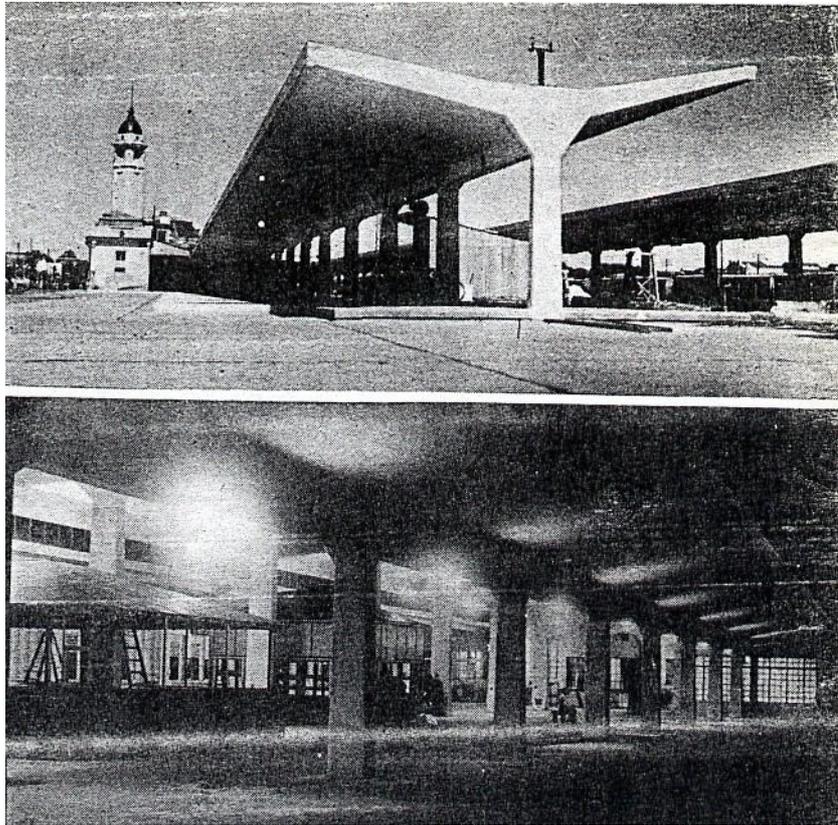
La cubierta es soportada por una estructura en forma de "T", cuyos brazos siguen la inclinación de los faldones hacia el exterior. Como puede observarse, estos brazos no apoyan sobre las marquesinas de los andenes que fueron en un tiempo ferroviarios. La escalera que figura en primer plano conduce al subsuelo destinado en el proyecto a la instalación de una cervecería "tipo Munich".

La cubierta comprende solamente la cabecera de la antigua zona vía central. Hacia afuera, el espacio entre los dos andenes fue rellenado para la instalación de los kioscos de servicios varios.

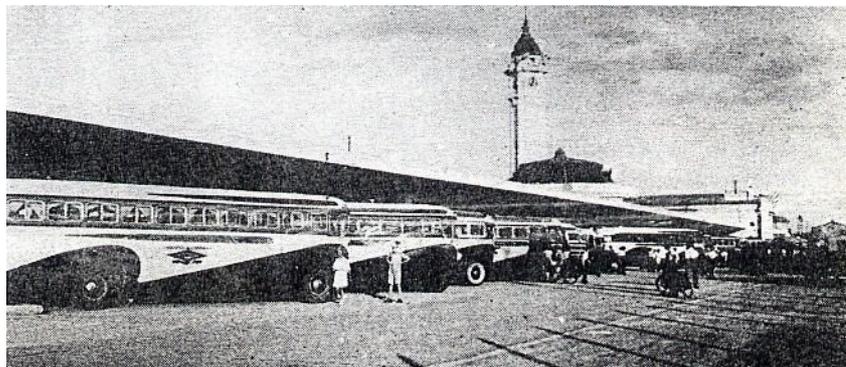
La estructura de las marquesinas de los dos andenes ferroviarios fueron conservadas.



En la fotografía pueden observarse, además, la amplitud del pavimento (20 metros de ancho) que rodea la estación.



Las plataformas 1 a 29 en el andén Sur. Vista nocturna mostrando la instalación de los primeros kioscos en el amplio patio cubierto. El día de la inauguración, los conductores habituados a realizar las maniobras en locales reducidos, colocaron los vehículos, atracando de culata, como se puede apreciar en la fotografía siguiente.

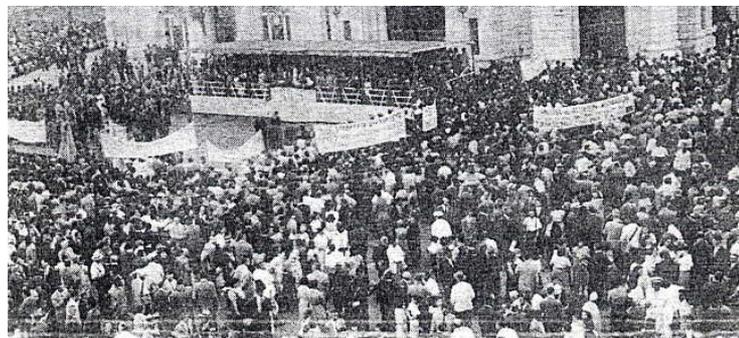


Corresponden al andén Norte las plataformas de 30 a 46 destinadas a los servicios de las líneas a Santa Fe y demás pueblos y ciudades situadas al Norte de Rosario.



La inauguración.

Llegamos así al 1ro. de diciembre de 1950, día en que se realiza el acto de la inauguración oficial de la Estación de Ómnibus Cnel. Perón, con asistencia del Ministro de Transportes, de la Nación Cnel. Juan F. Castro. La primera fotografía muestra el palco oficial levantado frente a la entrada principal del edificio; la de abajo el público agolpado frente al palco, levantando carteles alusivos.



Terminado el acto, la concurrencia invade el amplio patio cubierto y las restantes dependencias de la estación. La penuria de los apeaderos al aire libre ha tocado a su fin, A medida que pase el tiempo y se habiliten nuevas comodidades, el acierto de la solución será categóricamente reconocido por los usuarios del transporte automotor.



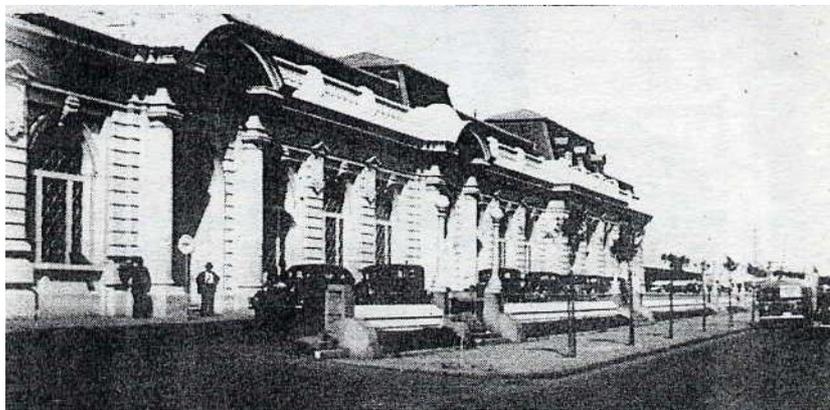
La cultura ciudadana se puso en evidencia en estas multitudinarias expresiones de aprobación y de júbilo provocadas por la transformación de una desaprovechada instalación ferroviaria en estación de ómnibus de servicio sub e interurbano.



La protección del sol y la lluvia, unida a las confortables instalaciones sanitarias y a los kioscos para alimentación, bebidas, diarios, revistas, etc., convierten a la estación de Rosario en ejemplo que estimuló solucionar problemas semejantes en otros puntos del país.

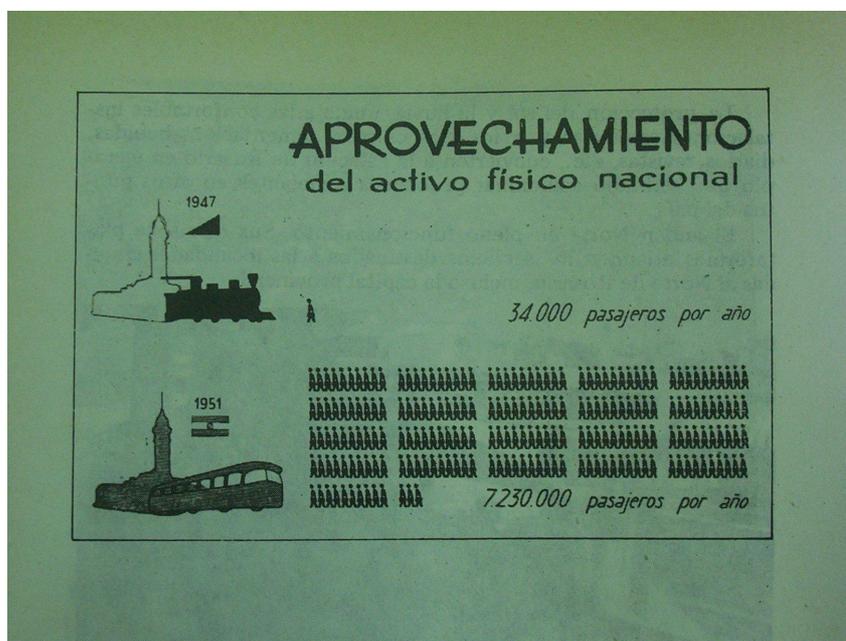
El andén Norte en pleno funcionamiento. Sus diecisiete plataformas atienden los servicios destinados a las localidades situadas al Norte de Rosario, incluso la capital provincial.





La estación resuelve también el problema del acceso de los automóviles particulares —por la entrada principal— y de los taxis que, cómo muestra la fotografía, dejan o toman pasajeros en la entrada sobre calle Santa Fe, inmediata a las boleterías.

Después de un año de funcionamiento, las cifras proporcionaron datos ciertos acerca del aprovechamiento del activo físico nacional en el caso de la transformación a que nos venimos refiriendo. Como lo muestra el grabado, no pudo esperarse mejores resultados.



Publicado en la revista **Historia de Rosario**, año 19, n° 33, pág. 62-84.

Notas

(1) Nombre popular de la Estación Rosario, del ex Ferrocarril Provincial de Santa Fe.