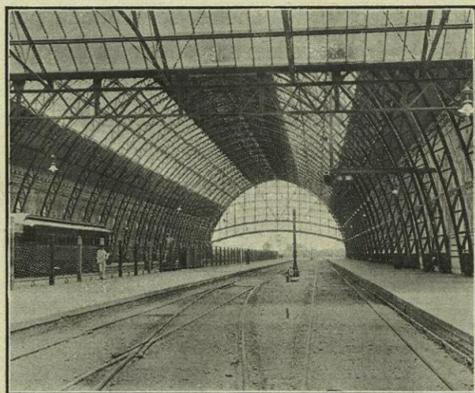


X

LOS FERROCARRILES - «EL REY DE LOS RÍOS» - LA COLONIZACIÓN
LOS EXTRANJEROS

La hermosa frase de Sáenz Peña «Nuestra agricultura fué obra del riel antes que del arado», es absolutamente exacta.

Sólo se cultivaron los campos del interior cuando el riel llegó á ellos. Hubiese equivocado á una locura intentar antes su explotación. No había gente en ellos que consumiese los productos, y tampoco podían ser exportados por falta de medios de comunicación. El arado avanzó detrás del ferrocarril, trazando surcos á ambos lados de la vía.



ESTACIÓN DE LA PLATA

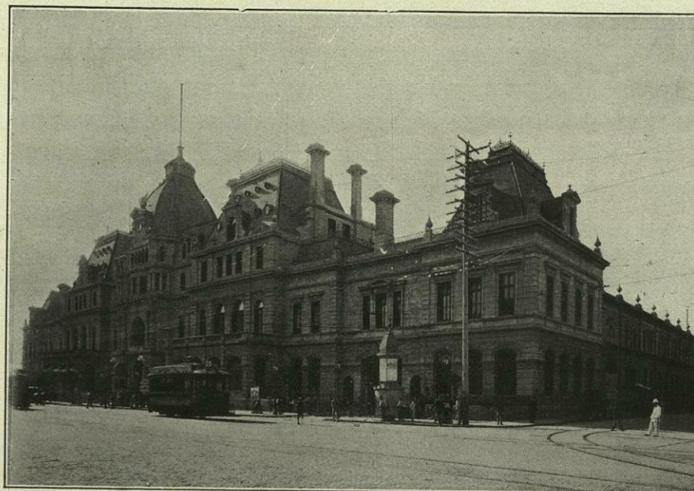
En el viejo mundo se construyen las vías férreas para poner en comunicación á los pueblos y abrir salida á los productos. En la Argentina, los ferrocarriles son los que inventan pueblos y agricultura, improvisando con su mágica presencia aldeas y campos en pleno desierto. Los caminos de hierro de Europa se han hecho para las ciudades. Aquí son los pueblos los que se crean para los ferrocarriles, y cuando el primer agricultor llega á una colonia naciente, ya se encuentra con el empleado que se ha de encargar de la expedición de sus futuras cosechas.

Avanzan los rieles por las soledades patagónicas de rala y áspera vegetación, por las inmensidades de la pampa ó por las selvas del Chaco, abriendo caminos en la intrincada selva. Los avestruces de correteo asustadizo, el torpe guanaco ó algunos bueyes dispersos y casi salvajes, presencian el avance de los trabajadores, arañas humanas que dejan tras su marcha lenta dos hilos de acero.

Un campamento de tiendas de lona se traslada desierto adentro, saltando de etapa en etapa. Algunas de estas carpas se retrasan en el avance, quedando fijas en su primer emplazamiento. La lona se convierte en techumbre de paja y muros de adobes. Es un boliche, una tiendecita de bebidas y comestibles, á la que acuden el pastor solitario y los peones del ferrocarril. ¡Quién sabe! Tal vez



VESTÍBULO DE LA ESTACIÓN DE LA PLATA



BUENOS AIRES. ESTACIÓN DEL FERROCARRIL DEL SUR

esta tienda perdida en la soledad sea más adelante el núcleo de un pueblo. En las frondosidades del Chaco, los trabajadores del ferrocarril duermen agrupados, casi á la defensiva. Durante la noche rasgan el silencio los medrosos gritos de alarma de los animales domésticos. Por las mañanas encuentran huellas sospechosas en las cercanías del campamento: pasos triangulares que se marcan con pesado y hondo relieve en el barro de los arroyos. Los ingenieros avanzan hasta la vanguardia del ejército civilizador con la carabina al hombro. A veces, en mitad de sus trabajos de exploración, ven brillar en la espesura dos esmeraldas luminosas, diabólicas, de reflejos de oro. Hacen fuego y salta sobre ellos, con mortal acrobatismo, un montón de carne ágil y potente, erizado de uñas, que esparce rugidos y va envuelto en un manto de oro con redondeles negros. Es el jaguar, el tigre de la selva, saliendo al encuentro del ferrocarril.

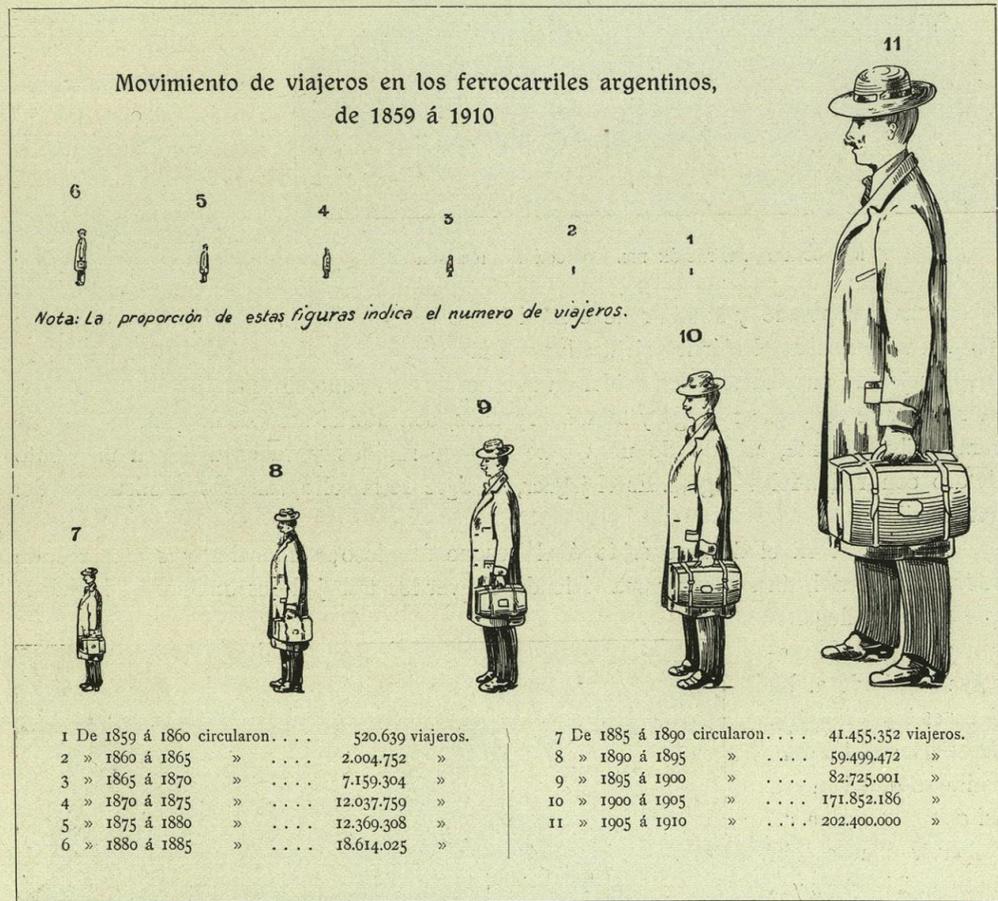
Se tienden en el desierto árido ó el bosque frondoso, centenares y centenares de kilómetros de riel, sin encontrar una vivienda, sin ver los trabajadores otros seres humanos que los que llegaron con ellos para la empresa civilizadora. La tierra es improductiva, nada vale: el hombre ha huído de ella. Pero así que se termina de construir una sección de cien kilómetros y la locomotora corre sobre los rieles, el Estado saca á la venta los campos existentes á ambos lados de la vía, con una profundidad de muchas leguas. El gran poblador argentino, el poderoso ferrocarril, realiza el milagro. Las tierras



BUENOS AIRES. ESTACIÓN ONCE DE SEPTIEMBRE

despreciadas poco antes encuentran colonos y compradores que se disputan su adquisición.

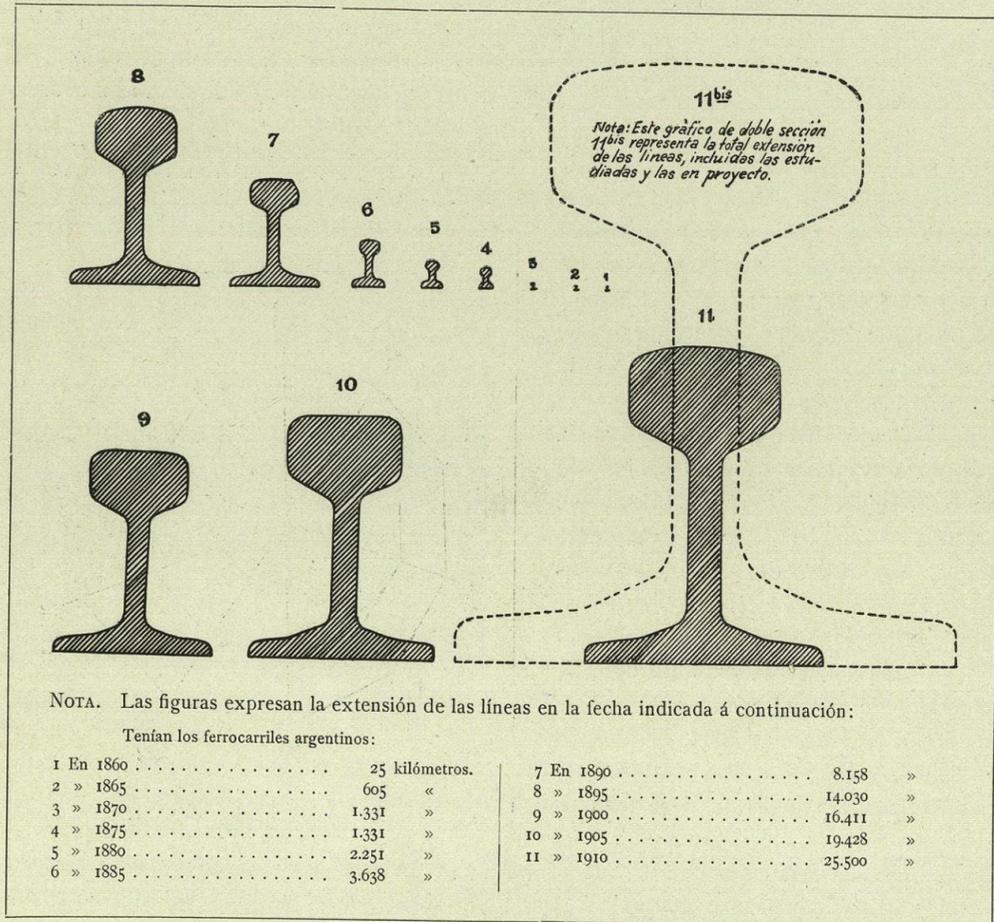
Las tradiciones, la sociabilidad, las necesidades geográficas no crean las poblaciones en este mundo nuevo. Son los ingenieros los que encasillan los pueblos futuros, marcándoles el sitio que deben ocupar. Con una regularidad matemática levantan las nuevas estaciones; pequeños edificios de mampostería perdidos en el desierto. No se cuidan de darles nombre: respetan el capricho de los pobladores que han de venir y los dejan á su iniciativa. La estación se llama simplemente «Kilómetro. . . tantos»: aquí el número del kilómetro de vía en que se



halla emplazada. En torno de la estación van surgiendo viviendas: al principio unos ranchos de pastores; luego, un español establece una tiendecita de comestibles, bebidas, pañuelos y ponchos; después, un italiano pone una casa de comidas; y cuando aún no llegan á cincuenta las madrigueras humanas, el Estado construye un pequeño edificio de ladrillo con una bandera sobre la puerta: la escuela. Ya está fundado el pueblo, y «Kilómetro número. . . tantos» se rebautiza á gusto y voluntad de los vecinos, tomando el apellido de un héroe nacional ó de la humanidad, una fecha célebre de la historia de la República, el dulce nombre de una mujer ó el de una villa de Europa. Así nacen los pueblos argentinos por obra del ferrocarril, de la noche á la mañana, como surgen de esta tierra feraz los suculentos pastos después de algunas horas de lluvia.

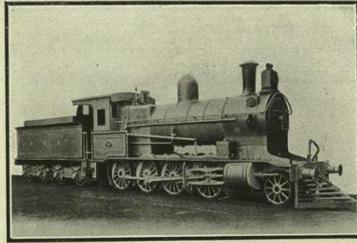
Los países nuevos cruzados por el ferrocarril ofrecen grandes sorpresas. Encontráis una estación solitaria, y meses después, al pasar por el mismo sitio, véis en torno de ella varios edificios. Al año es un pueblo; transcurridos diez años, ¡quién puede decir lo que será! En la provincia de Buenos Aires hay ciudades con establecimientos bancarios, gran teatro, y escuelas alojadas en palacios, que hace treinta años eran un mísero fortín levantado para conte-

Extensión total de las líneas de ferrocarril existentes en la República Argentina desde 1859 á 1910, sin incluir las auxiliares y las líneas dobles



ner las invasiones de indios. El gobierno ordenaba la recogida nocturna de mujerzuelas de ínfima categoría, en las calles de la capital, y las enviaba á estos fortines para que alegrasen los ocios de los guerreros, más ó menos subidos de color.

El ferrocarril ha puesto á doce ó quince horas de la gran ciudad estos lugares, que parecían hallarse al fin del mundo. Los hijos y nietos del soldado mestizo y la china, barrida de las calles de Buenos Aires, recolectan ahora enormes cosechas de trigo en los antiguos eriales, regalados á sus ascendientes por un Estado que no sabía qué hacer de la tierra. Son millonarios y van á Europa para deslumbrar á los «gringos», dándose el gusto de ver cómo corren tras las dotes de sus hijas los descendientes de una sociedad vieja y arruinada. El ferrocarril que los



TIPO DE LOCOMOTORA CON ESPOLÓN

lleva hasta el puerto de embarque es el verdadero autor de su fortuna.

En 1857 empezó á funcionar el ferrocarril en la República. La primera línea tuvo 12 kilómetros, desde Buenos Aires al pueblo de la Floresta, que hoy se llama Vélez Sarsfield. En 1860 se inició el verdadero movimiento constructor, y de entonces acá, ¡qué progresos tan considerables los que lleva realizados la Argentina!...

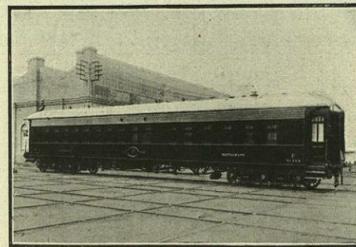
Actualmente tiene 25.532 kilómetros de líneas férreas en pleno funcionamiento. De éstas, 3.551 kilómetros pertenecen al Estado y 21.981 á empresas particulares; 15.254 kilómetros son de trocha ancha, 2.191 de trocha estrecha, 7.809 de trocha angosta y 278 de trochas menores.

Los ferrocarriles en construcción que van á ser entregados al servicio dentro de poco tiempo, representan 9.902 kilómetros. De modo, que en breve tendrá la República Argentina 35.434 kilómetros de vía férrea. Además se ha concedido á empresas particulares la construcción de varias líneas, que representan un total de 5.250 kilómetros.

Teniendo en cuenta la importancia que da la República á la creación de nuevos caminos de hierro y el apoyo que presta á estos trabajos, no es aventurado afirmar que dentro de ocho ó diez años contará con 40.700 kilómetros de ferrocarril.

Algunas líneas se han construído fácilmente, sin tropezar con obstáculos de importancia, por desarrollarse su trazado en llanuras inmensas. Otras han resultado costosas por accidentes del país, que exigen numerosos túneles y puentes.

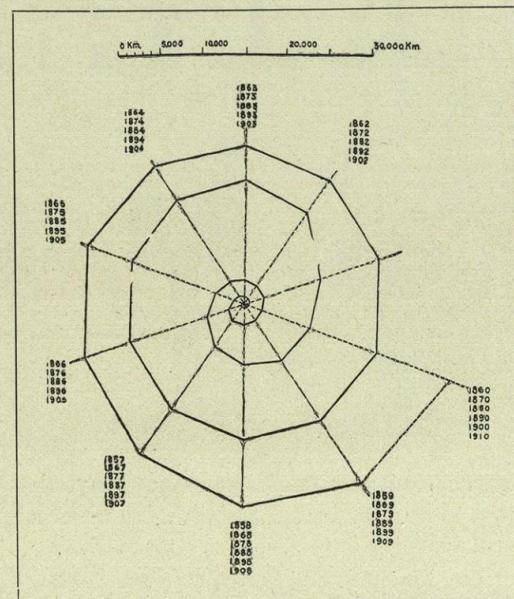
El ferrocarril del Sur sale de Buenos Aires por un gran viaducto que atraviesa los suburbios de la capital, marchando la locomotora sobre el nivel de los tejados. Un puente levadizo en el Riachuelo permite el paso del tren sin estorbo para la navegación.



UN VAGÓN RESTAURANT

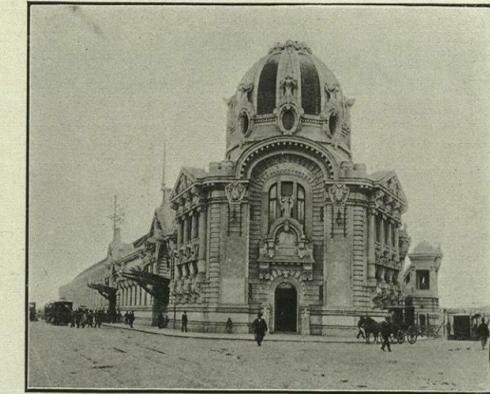
El ferrocarril del Pacífico también sale de la capital pasando junto al Parque de Palermo por un viaducto enorme. Los ferrocarriles de Córdoba, que perforan sus montañas; el de Mendoza, que pone en comunicación á Argentina y Chile, y el de Jujuy, que llega á la frontera de Bolivia, con alturas de 4.000 metros, ofrecen audaces trabajos de construcción, honrosos para los técnicos que los dirigieron y las empresas que los costearon.

EXTENSIÓN TOTAL DE LAS LÍNEAS FÉRREAS EXISTENTES EN LA REPÚBLICA ARGENTINA, SIN INCLUIR LAS AUXILIARES Y LÍNEAS DOBLES, DE 1856 Á 1910



Los ferrocarriles argentinos se diferencian de los de Europa por las dimensiones de su material circulante. Los vagones son mayores que los del viejo mundo, y las grandes distancias que hay que recorrer obligan á todos los trenes á llevar un coche *restaurant* de proporciones enormes, en el que toman asiento gentes de diversos aspectos. Un detalle interesante. En los ferrocarriles argentinos no rigen más que dos clases: primera y segunda. Los viajeros de tercera no existen en este país, como tampoco la dura separación por categorías, que tanto se hace notar en las vías férreas de Europa.

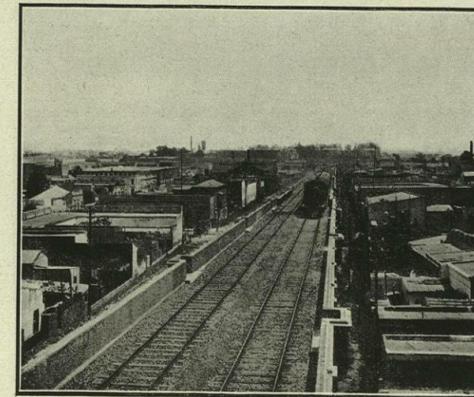
En un mismo vagón de primera se encuentran damas elegantes y rudos estancieros con botas embarradas y poncho. Cuando llega la hora de comer, el rico y el pobre se codean en el



LA PLATA. ESTACIÓN DE FERROCARRIL

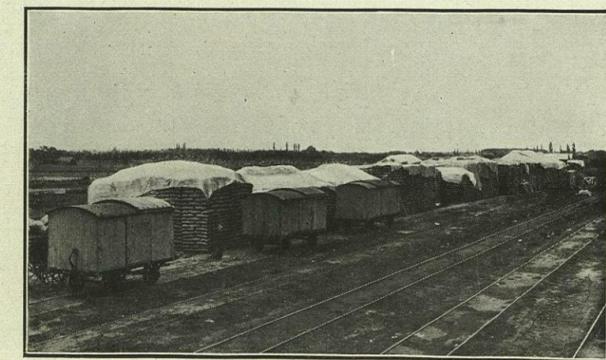
restaurant. Largas familias de agricultores llegadas hace pocos años en las caravanas inmigratorias, ocupan varias mesas con sus tropas de niños. Comen, mientras á través de los vidrios contemplan el paisaje; beben aguas minerales y ricos vinos, jellos que no sabían en Europa lo que era un mantel limpio y habían olvidado el sabor de la carne!...

Las locomotoras necesitan ser de mucha potencia, para arrastrar unos trenes larguísimos. Todas ellas llevan un espolón de madera, una especie de miriñaque para limpiar la vía de obstáculos, echando á un lado los toros y caballos que torpemente vienen á plantarse entre los rieles, ó corren delante de la máquina hasta que ésta los alcanza.



BUENOS AIRES. VIADUCTO DEL FERROCARRIL DEL SUR

En Argentina se viaja cómodamente cuando no hay polvo. El polvo es el tormento de la marcha por las llanuras. Resulta inútil subir los vidrios, cerrar herméticamente el vagón, calafatear todas las rendijas. El temible enemigo se introduce sutilmente, y á los pocos minutos el cuero negro de los asientos queda blanco y una capa oscura se extiende sobre trajes y rostros. Un viaje de dos ó tres horas obliga á un baño inmediato y al cambio de ropa. Los viajeros necesitan ir cubiertos con largas blusas de dril. Algunas veces,



PILAS DE SACOS DE TRIGO EN UNA ESTACIÓN