

CRONISTA MAYOR ONE BUENOS AIRES

la historia es memoria, presente y futuro

Año 2

BUENOS AIRES, 18 DE DICIEMBRE DE 1999

Núm. 12

LINIERS DE LA FRONTERA

En un nuevo aniversario del barrio de Liniers, el Cronista Mayor de Buenos Aires se suma al homenaje.

En medio de una extensión inabarcable, abierta como la pampa misma, extraña y fértil a la vez, despoblada, parece ser que esta tierra tuvo un dueño primero que unificó varias fracciones en 1588, cuyo nombre es Domingo de Acassuso, el mismo que fundó el templo San Isidro Labrador en la ciudad bonaerense que lleva su nombre. A fines del siglo XVIII aparece otro nombre de dueño, Juan Antonio de La Lastra, y a su muerte pasa a su sobrino, quien a su vez lo deja como legado a quienes lo cuidan en el trance final, Antonia Herrera y su marido Juan de la Cruz, con la chacra todavía sin mensurar en su millar de hectáreas de superficie.

Marcos Chiclana será el agrimensor que fijará sus límites también vagos: al frente el Riachuelo, al fondo la actual Gaona, al este 9400 varas y al oeste 11.600, coincidiendo con lo que hoy llamamos Avenida de Circunvalación General Paz, desde Puente de la Noria hasta la intersección con la calle Tonelero. Un convento en una lomada suave a la que se accedía entre acacias y paraísos que daban cobijo a una alfombra de violetas y frutillas que recogíamos a principios de siglo en lo que se llamaba El Campo de las Monjas, que nunca vimos en el resto del siglo, al menos desde la tercera década.

Algunas chacras dispersas, perdidas en el tiempo. Pero ya el nombre de Liniers estaba, al parecer porque Liniers protegía a esas monjas "Hermanas del Divino Salvador' radicadas en la zona, o porque su hermano tenía cerca un saladero, es otra versión. LINIERS deviene por la fuerza de las circunstancias en una suerte de nudo gordiano de la gran ciudad, frente al campo que está más allá, que será la provincia, y a la vez como marca diferenciadora de lo que sucede más al sudoeste, en La Matanza, adonde irán a radicarse los corrales viejos que funcionaban en Parque Patricios, hacia fines



del siglo pasado. Por eso confirmo la apreciación de Eduardo Favier-Dubois, cuando expresa su parecer que de aplicársele un calificativo a Liniers, el de Liniers de la frontera, le parece y nos parece el más sugerente y correspondiente. Todavía hoy, tomada en su proyección hacia todos los puntos de la rosa de los vientos, confirmando su presencia pero a la vez conectándola con el afuera, con importantes vías de riel, por avenidas de circunvalación multiplicadas como rayos del sol irradiante, sigue cumpliendo esa funcionalidad operativa de las fronteras; conservando su aire de ciudad orientada visceralmente al campo extenso que antes la rodeaba y sobre el cual desplegó atributos de las ciudades de frontera(1).

¿LOS MATADEROS EN LINIERS?

Hay una apropiación de nombres y memorias, porque de hecho están entrelazados en el espacio y en la trayectoria. Porque en verdad hubo y hay calles que terminaban en Liniers pero que se iniciaban y rodeaban el ámbito de Mataderos, adonde iban las reses que hasta la llegada del ferrocarril a Liniers habían circulado por los campos próximos, y también en los primeros años de la Parada de Liniers, sólo viajaban las reses, debían atravesar yuyales y pantanales a lo largo de tres o cuatro días... y la pulpería añosa La blanqueada, junto a la Parada de Liniers, daba señales de reparo y de contacto humano. El punto de llegada eran los

El punto de llegada eran los *Corrales Nuevos*, donde tenía lugar el procesamiento del ganado, pero Liniers, por cercanía y por destino, quedará involucrado en esa actividad por múltiples conexiones a las que se sumarán otras tantas relacionadas con el comercio y el campo especulativo de tanta población que irá acercándose al área, en función del crecimiento de los ferrocarriles y los tranvías; pobla-

ción muchas veces ligada al trabajo ferroviario o a la industria de la carne. De modo que el *Mercado de Liniers* fue y ha sido hasta hoy día, testimonio fiel de ese mundo de posibilidades.

Allí compraban y vendían trabajadores de todo tipo de emprendimientos e industrias. Y allí acudían familias enteras a proveerse de sus modestas necesidades que por el solo hecho de contar con trabajo seguro -en buena medida provisto por la empresa ferroviaria tranviaria- crecían en su sentido de pertenencia a esa sociedad en desarrollo, que se proyectaba al resto del país. El silbato de la Porteña, la primera locomotora que cubrió el primer breve recorrido desde estación el Parque a La Floresta, puso el punto de arranque a esa tarea novedosa y a ese cambio incomparable: domar la pampa sin fronteras. Este arranque tuvo lugar un 29 de agosto de 1857, pero en menos de diez años estará en marcha el ferrocarril Central Argentino, que luego contrata a un ingeniero italiano, Pompeyo Moneta, para estudiar la prolongación de Córdoba a Jujuy, y más tarde a Salta. El impulso lo dará Domingo Faustino Sarmiento (2), que los ha visto funcionar en Norteamérica en 1848 (3), y su sucesor Nicolás Avellaneda, recibirá la locomotora que llega a Tucumán en 1876.

Pero son los mismos tiempos

en que se decide remodelar a los Viejos Corrales, por las fiebres y las pestes, y se los traslada más lejos, a los *Corrales Nuevos*, en Mataderos, donde la proximidad de Liniers los incluirá muy cerca del trabajo, la comunicación y la memoria.

CRUZANDO EL PUENTE

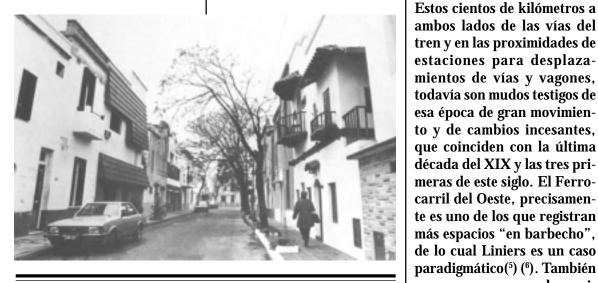
Lo que cambia radicalmente el paisaje será el trazado de la cinta de acero, la extensión del *Ferrocarril del Oeste*, el "camino de hierro" que hacia el oeste se expande sin las prevenciones y dificultades que aparecían en los otros tres rumbos posibles, además de ser apoyado por prósperos terratenientes y ganaderos argentinos y británicos.

Hacia el sur estaba el río, que había que atravesar, y al norte y al oeste había que esperar la unión de las provincias. Por eso su prioridad, desde la pujante ciudad -puerto- y a partir de la estación del Parque (actual Teatro Colón), y de allí hasta Flores, donde desde tiempo atrás los porteños van a disfrutar de la frescura de sus quintas en verano y que poco a poco se convertirá en un populoso y distinguido barrio para vivir todo el año, en la medida que funcione el tren y los tranvías. La Sociedad Anónima del Camino de Fierro al Oeste (1854)(4), cuando se decide la expansión se llamará Ferrocarril de la Provincia (1863), y el 1° de Noviembre de 1887

viene de Tapa.

queda librada al servicio la estación Liniers, que en realidad es una simple parada, utilizada casi exclusivamente para transporte del ganado, que luego atraviesa a lo largo de cuatro días la distancia hasta los Corrales, aunque una pulpería como tantas otras camperas, La Blanqueada, frente a la parada ofrece un rescoldo a reseros y boyeros, o pasajeros en tránsito. Estas vías se conectan desde el primer momento con la estación y talleres de *Villa* Luro, situados en amplios espacios inundables por aguas turbias y turbulentas del Maldonado, con algunas depresiones y lomadas, tierras altas, en donde se alza el Convento y la Iglesia del Perpetuo Socorro. Un compás de espe-

ra, en toda el área, que el tiempo y la técnica irán acelerando a ritmos operativos. La calle larga, (antes llamada Camino Real, luego de Las Torres, o de la Reconquista después de 1808, de La Plata después, de la Federación en la época de Rosas y Rivadavia después de Caseros, en 1857) seguirá siendo la ruta de carromatos por mucho tiempo, en tanto las comunicaciones por riel vayan incorporando espacios laterales, y dando lucimiento a las estaciones, que por mucho tiempo de ahí en adelante, serán componente indispensable de comunicación y articulación con la vida ciudadana. La rápida comunicación con Plaza Miserere, después 11 de Setiembre, convocará multitu-



98037

N o vayan a suponer nuestro lectores, que la cifra con que encabezamos este articulejo, es algún datito para la «quiniela», jueguito que está muy en boga, y, que en realidad da un sport muy apetitoso.

No, esa elocuentísima cifra, representa algo más importante, es el gasto por demás de ínfimo que ha costado la iluminación hasta la fecha, en honor del augusto huésped S:A:R: (Su Alteza Real) el Principe de Gales; ante está cifra tan elevada nos quedamos perplejos.

¡Que derroche de luces! Y pensar que nosotros por suerte o desgracia vivimos en este pedacito de la ciudad, estamos gozando de las más negras tinieblas.

Será una ironía del destino, no lo sabemos. Solo sabemos que con esa bonitísima cifra, se hubiera podido hacer «un algo» en bien de los rinconcitos apartados de nuestra gran urbe que son siempre olvidados, para llenar sus necesidades pero tenidos muy en cuenta para el cobro de sus impuestos.

En esta zona hay millares y millares de seres que viven de los salarios de empresas inglesas y, que mejor homenaje que haber procedido a la instalación de la luz eléctrica, que es una necesidad imperiosa para nuestro populoso barrio, y no tener el pobre trabajador que privarse de un pedazo de pan, para pagar el cable. Eso es una enormidad.

98037 pesos en iluminación y nosotros alumbrados a kerosén...

Este artículo fue publicado el 1° de octubre de 1925, en el Boletín mensual de la entonces Sociedad Cosmopólita de Socorros Mutuos de Liniers, hoy COSMOPOLITA de LINIERS, asociación mutual. des en los trenes que tomarán una hora para llegar hasta los pagos de Moreno y Luján.

En Villa Luro, la primera estación anterior a Liniers, se acoplará una plataforma mediante un puente de transbordo, para acceder a otro andén y tomar un tren de un sólo vagón o dos en momentos pico, que llevan a Versailles, territorio dividido centralmente por esas vías en un sector, dormitorio de personal jerárquico de los talleres que funcionan en Villa Luro, y otro más popular, donde la empresa ferroviaria ha provisto a empleados y obreros de acceso a créditos a largo plazo (treinta años) para comprar terrenos y construir sus viviendas.

ambos lados de las vías del tren y en las proximidades de estaciones para desplazamientos de vías y vagones, todavía son mudos testigos de esa época de gran movimiento y de cambios incesantes, que coinciden con la última década del XIX y las tres primeras de este siglo. El Ferrocarril del Oeste, precisamente es uno de los que registran más espacios "en barbecho", de lo cual Liniers es un caso paradigmático(5) (6). También porque es un cruce de caminos, donde la calle Gaona, antes Gauna, recién hace pocos años se ha urbanizado y en buenas porciones sigue atravesando terrenos vacíos. El arroyo Maldonado, que entonces se cruzaba por puentes de mampostería pintados de amarillo con columnas panzudas que no detenían por cierto las frecuentes inundaciones, y dejaban oír las aguas rumorosas bajo los pies, perduró mucho tiempo en medio del óxido y el barro de las calles aledañas, hasta que después del 30 se formuló la decisión de entubarlo. Decisión que venía siendo cuestionada. Todavía puede serlo, si pensamos en un ejercicio de historia contrafáctica. Hay tra-

El nombre de nuestro barrio

I 19 de enero de 1872, el acta de directorio de la empresa ferroviaria, entre otras disposiciones, otorgaba al señor Francisco Sosa la pertinente autorización para instalar una pequeña estación en la manzana de terreno de su propiedad, que debía donar a favor del ferrocarril. Tal documento especificaba que corrían a cargo de Sosa los sueldos del jefe y del peón que cumplían tareas en la estación precitada.

El 18 de diciembre de 1872, las autoridades ferroviarias convinieron que la estación fuera denominada Liniers. Durante casi tres lustros, ha trascendido que funcionó allí el servicio de cargas, para comenzar el respectivo de pasajeros el 1° de noviembre de 1887.

Acerca de la mencionada designación, cabe deducir con razonable fundamento su vinculación con la Congregación religiosa que asumió la fundación del Colegio San Cayetano el 30 de septiembre de 1875. Tal cofradía o Sociedad Hijas del Divino Salvador, había recibido un predio donado generosamente por doña Mercedes Córdoba hacia 1830.

Cuatro décadas y medias después del arribo de aquellas, y en razón de la proximidad de la primitiva estación con el colegio, la madre Superiora, Agustina Cepeda, propició la donación del solar, luego de convenir una permuta con el propietario, Modesto Peralta, quien cedió una estrecha parcela cercana a los actuales talleres, en trueque por lo que entregara la citada religiosa.

Naturalmente, solicitaba la denominación de Liniers, para la estación, en virtud de que el recordado héroe de la reconquista y la defensa, don Santiago de Liniers, había sido generoso benefactor de la Congregación.» El 18 de diciembre ppdo. Se cumplieron 126 años, de la designación del nombre de Liniers para nuestro barrio.

Fuente: Barrio de Liniers de Emilio Juan Vattuone-Cuadernos del Aguila.

bajos que afirman que pudo ser una vía alternativa fluvial, con posible puerto a la altura de su confluencia con el Río de la Plata... Lo cierto es que por años hemos visto el esqueleto escuálido de una enorme y larga construcción yacente, hasta que finalmente fue inaugurada la Avenida Juan B. Justo, camisa de asfalto que todavía a veces da señales del cuerpo que encierra...

Se calcula para el Ferrocarril del Oeste una extensión de 2.054.490 m², en torno a las vías, mayor que la de otros ferrocarriles, un poco por estas precisiones del espacio que recorre, y otro poco por la historia misma de este ferro-

carril, que siendo exitoso en sus primeras décadas, cayó bajo la picota de razonamientos de economistas "liberales" que encontraban un desafuero que fuese administrado por el gobierno... (7) (8)

También la incertidumbre acerca de cuál sería el puerto final que decidiera el gobierno, hizo que la empresa recorriera diversas instancias, como trasladar los talleres de Tolosa a Liniers, o el desvío Campana y Lacarra, o la estación Ingeniero Brian en Estación Solá, o la unión de talleres Liniers -Villa Luro fueron acentuando la presencia de esos espacios, que sin embargo dieron paso a un sueño



que se hizo realidad(9).

EL CLUB VÉLEZ **SARSFIELD**

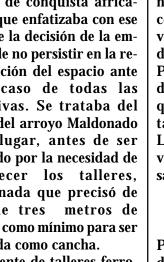
Entre los talleres de Liniers-Villa Luro en una dilatada extensión de kilómetros, una gran institución deportiva de hoy habrá de ir pertrechando de realidades el sueño del potrero propio y la camiseta a rayas de colores para sus jugadores. Si alguien conoce el área, sabrá también que la gestación del fortín de Villa Luro se llevó a cabo entre tres audaces jovencitos que han debido interrumpir el juego en el potrero y guarecerse del barro y la lluvia torrencial en el túnel de la estación Vélez Sársfield. Allí se propusieron salir a la luz como club atlético de football (que así respetuosamente se escribía entonces). El tránsito del difícil alauiler de los distintos potreros, de una casilla-vestuario-administración, de un entarimado de madera costosamente levantado, hasta acceder a una sede descomunal como la que hoy posee el club, tiene que ver con ese paisaje ferroviario entre los rieles de ambos talleres.

En efecto, cuando la perseverancia y el deporte sano les habían asegurado la existencia precaria pero conocida y respetada en la comunidad, define el club su situación con respecto a la sede, solicitando un terreno en alquiler al ferrocarril (10). Se les otorga una hondonada que los obreros ferrocarrileros habían bautizado Playa Trípoli -en recuerdo de la derrota que los

italianos tuvieron allí en sus sueños de conquista africana- y que enfatizaba con ese nombre la decisión de la empresa de no persistir en la recuperación del espacio ante el fracaso de todas las tentativas. Se trataba del cauce del arroyo Maldonado en el lugar, antes de ser desviado por la necesidad de establecer los talleres, hondonada que precisó de más de tres metros de relleno como mínimo para ser utilizada como cancha.

Un gerente de talleres ferroviarios, que se dejó permear por el entusiasmo del presique iba dejando de ser tal. El arroyo Maldonado, que se

pierde hoy entre levendas de taitas e inundaciones, olvida-



dente del club -el imbatible Amalfitani, el tano-, proporcionó cualquier suerte de materiales ferroviarios en desuso, chasis, calderas, ruedas, vías, -calculadas como el equivalente de dos locomotoras-, amén de hulla en cantidad, razones a las que se atribuye la causa del excelente drenaje de la cancha hoy día. Coincidía esta tarea de relleno con el trazado de la Avda. Gral. Paz, y el entubamiento del arroyo Maldonado y su parcial desvío hacia el Cildañez. De modo que no faltaría tampoco acarreamiento de tierra, mediando la intervención vehemente de los socios del club, que mediante persuasión más el señuelo del carnet de socios, lograban que hinchas de fútbol o solidarios se dejaran seducir y volcaran sus camiones en el agujero



«Las casitas baratas»

El Estado estimuló, en particular, desde 1923, la construcción de viviendas en áreas suburbanas. Así comenzó a edificarse el barrio de casas municipales Ramón L Falcón. Actualmente se lo conoce por "el barrio de las mil casitas". Eran casas básicamente iguales, que constaban de dos habitaciones, cocina y baño en planta baja, un escritorio o cuarto de costura en el entrepiso y luego en la planta alta dos dormitorios Algunas contaban con pasillos o patios al aire libre.

En sus pasajes vivieron reconocidas personalidades como el pintor Juan Carlos Castagnino, el actor Alfredo Alcón y el músico Florindo Sassone.

do bajo el asfalto de la luminosa avenida Juan B. Justo, con los gases de neón y las veredas iguales, habrá que descubrirlo en el Borges del Palermo Viejo, y encontrar departamentos y memorias de quienes vivieron junto a los talleres del Oeste de Villa Luro, hacia la década del veinte, próximos a la fabulosa ciudad del futuro. Liniers.

EL MAUSOLEO DE CRISTAL

Por esa época la Municipalidad decretó que en el Cementerio de la Chacarita, en el lugar destinado a las celebridades, se concediera a la Institución una superficie de tierra para erigir la bóveda y monumento que habrían de guardar los restos y perpetuar la memoria de Don José Amalfitani.

Corresponde destacar que fue el artista plástico Benito Quinquela Martín quien determinó -en cierta medida- el lugar, orientación y concepto fundamental de la obra, pues manifestó que "un hombre que ha vivido como Don Pepe, empeñado en servir a los demás, fue un hombre transparente y por ello no pueden encerrarse sus restos en la negrura de un recinto típicamente funerario". Tenía que ser entonces un lugar transparente como él.

Los arquitectos tomaron debida cuenta de estas palabras y proyectaron el Mausoleo tal como se sugería, empleando cristal en su mayor parte, además de acero y cemento, otros dos materiales muy simbólicos en la vida de Amalfitani.

Quinquela Martín dijo en esa oportunidad que "Don Pepe era un artista, porque era un soñador, y los soñadores conciben e idealizan las obras para luego realizarlas y entregarlas a los demás, sin importarles si serán o no bien recibidos".

El proyecto fue adjudicado al Arquitecto Víctor D. Rosetti; la supervisión técnica al Ingeniero Santiago N. Arriola, y la construcción al contratista especializado Sr. Aldo V. Bono. Un boceto de la Srta. María Susana García fue aprobado para el vitral que se instalaría en la bóveda.

Debe destacarse que tanto la señorita García como el Ingeniero Arriola, declinaron el cobro de sus correspondientes honorarios. Se encomendó asimismo una escultura -y un busto para ser emplazado oportunamente en el gran hall del Club- al prestigioso escul-

Rugby en Liniers

n Liniers existe un club muy particular. Desde hace 50 años crece un club de rugby llamado Beromama que participa en el campeonato nacional. Según uno de sus fundadores, el primer nombre del club fue las sílabas de cada uno de sus integrantes: Beromamacacumaospobichucaco, y así fue como se inscribieron en la Federación de Rugby.

El deporte fue elegido cuando la primera "barra"de Beromama fue a ver un partido al club Pacífico por casualidad. Al grupo le gustó la pelota ovalada y "se la trajeron de recuerdo". Desde ese entonces, una de las esquinas del barrio sirvió como punto de reunión para el inicio de las prácticas.

tor Santiago José Chiérico, antiguo vecino de Liniers (11).

LAS CASAS DE LOS **FERROVIARIOS**

Una compulsa demográfica la cantidad ferroviarios, por derivación nos lleva a los hogares y a las viviendas donde habitaron. Los censos arrojan la cifra de 28.000 ferroviarios en 1890 y cerca de 60.000 para 1914. Se desconoce número y cifras de asalariados por cuenta de contratistas y subcontratistas. Se sabe que recurrieron a mano de obra rural y que hubo mucho abuso, indocumenta-Aunque quedan testimonios dispersos de los mismos italianos que se contrataban a male e peggio como se los bautizaba a los que ejercían el *mestiere* de pala y pico que aquí se les ofrecía. Se sabe, por ejemplo, que en 1890, en las líneas nuevas F.C.N.E.A., trabajaban 5.200 obreros de este tipo y que en el Ferrocarril del Norte se incorporaron 5.000 personas de esta categoría. Lo cual no significa que no persistiera el mundo de las ruedas y los carromatos, que en el Censo Nacional de 1914 arroja el número de 26.000 carreros, 17.000 cocheros y 14.000 marineros, a los que se sumará *El Tranvía*, hermano

menor del tren, tirado por caballos muchas veces y por largo tiempo. Se calculan 5.000 motormen tranviarios y 7.000 guardas, en 1914, que de hecho siguen paralelos a los rieles urbanos y suburbanos y son vanguardia de incorporación de áreas nuevas. entre las estaciones ferroviarias y las que van configurándose como manzanas, y pueden llegar en próximos futuros a barrios nuevos. La categoría de ferroviarios es como hereditaria, y en muchos casos, los jóvenes hijos de la primera inmigración ferroviaria, serán a su vez argentinos ferroviarios. Alejandro Bunge, en sus cuidadosas estadísticas primeras, informa que en 1918, de 20.120 personas (con 9.465 casados y 9.708 solteros), empleados en el FFCC, acceden a sueldos mensuales inferiores a 100 pesos m/n, mientras que un total de 2.222 jornaleros percibe un salario variable entre uno y 12 pesos diarios. (9) (12)

Buenos Aires cuenta en 1869 con 177.787 almas, Córdoba con 28.523 y Rosario con 23.189. Puede inferirse el grado de crecimiento informe en relación con el aumento aluvional de la población que se dará en las décadas siguientes, al menos hasta 1910.

Una reflexión aparte nos merecen los pasos a nivel, las arcadas de puentes y alcantari-

Fundación del Club de Leones de Liniers

19 de junio de 1963, un grupo de hombres de buena voluntad dio vida a un nuevo club de Leones, el club de Leones Buenos Aires Liniers que desarrollaría su accionar comunitario en el barrio y donde se necesitara una mano solidaria.

El lema que los engrandece es «Solidaridad con humildad y respeto».

Sede propia: Ramón L. Falcón 6347. TE: 4641-3739 C.P. 1408

llados, los viaductos, sellando el paisaje y acercando al cielo, mientras allá abajo los cruces de rieles formaban una madeja de hierro y luces, territorio de resguardo.

El ferrocarril Oeste es uno de los menos prolíficos de este armado por los aires, por el hecho de trazarse sobre una superficie plana en la mayor parte de recorrido. Sin embargo, la estadística acusa para el ferrocarril Oeste 639 alcantarillas y 205 puentes y viaductos (13) (14).

A Liniers le toca un buen lugar en ese abanico de orientaciones por aire y por tierra, que anuncian la avenida Rivadavia de las luces y los negocios, hendiendo la monotonía de un paisaje de yuyales primero y de casas aisladas después, hasta que el innominado Progreso fue ocupando terreno a terreno, con fervor de quien ha encontrado el lugar para asentar su techo y asegurar su vida. El aumento de población en áreas cercanas alcanza entre 1904 y 1914 al 122%. Liniers cuenta hoy con 41.742 habitantes, según la Dirección General de Estadísticas y Censos.

Liniers deviene por la fuerza

de las circunstancias en *nudo* gordiano de la Ciudad, frente al campo que está más allá, en la provincia, y a la vez es marca diferenciadora de lo que sucede más al sudoeste, en La Matanza.

Para quienes vivían en los alrededores, incluyendo la provincia, Liniers era un puerto de llegada, la Rivadavia de luces, estaba allí, donde podía comprarse de todo, porque todo estaba expuesto no en vidrieras deslumbrantes, sino con la acompasada seguridad de estar ofreciendo la buena mercadería necesaria... Tiempo de pobres, que a lo mejor no llegaban a fin de mes con su salario, pero que podían apelar a la libreta con el almacenero de la esquina, o el carbonero de la vuelta. Tiempo de confianza en el mañana, sin demasiadas ilusiones desmesuradas, sino en el camino de la superación que parecía cercana a la trayectoria del hogar o de la familia, con el estudio y la apropiación instrumental a la mano para entrar a trabajar temprano en la vida.

Ahora el *Mercado de Liniers* es un shopping reluciente, con 110 locales comerciales, y pla-

va de estacionamiento, y ocupa 20.000 m. Pero dudo que su impacto sea el mismo que la leyenda le otorga al mercado aquel, en medio de barrios de casas chatas y ordenadas en el rigor del sueldo estricto, pero seguro. Esto de la seguridad, es elemento constitutivo de esos tiempos, y de esa formación de legiones de argentinos hijos de inmigrantes que trabajaban en las comunicaciones del gran país, con empleador riguroso pero proveedor seguro. Es un aditamento constitutivo de la formación de la identidad de los pueblos, sigue siéndolo, y lo estamos viendo. Y las casas baratas, que por entonces se construían, o que alzaban aquellos que se animaban con el fratacho y la cuchara y algún consejo de albañil recibido... proveían también esa seguridad de la dignidad de la familia, del techo propio, la huerta pequeña, al menos para el perejil y la albahaca, alguna margarita, un limonero, y alguna rosa en el alambrado qui-

La memoria de todo aquello es basamento del hoy, y debiera convertirse en una urgencia en quienes están interesados en la formación de los argentinos, proveer al recuento y al concierto de esas *Voces*, recobradas para la historia social argentina. Allí, Liniers tendría protagonismo que supo tener y la fuerza para construir también su cultura específica de frontera interior proveedora de tanta fidelidad. Quizá hoy el parámetro opuesto nos lo dé el santuario de San Cayetano, el sanEl 25 de junio de 1994, centenares de personas festejaban la inauguración de la Casa de la Cultura de Liniers, Don Antonio Gilabert, en la calle Pieres 226. A cinco años de esa fecha, la Casa ha crecido y hoy es el centro cultural más notable del barrio de Liniers. Su biblioteca es un espacio abierto a la comunidad y los asociados gozan de múltiples beneficios.

to del pan y del trabajo, al que acuden millones de gente con fe y con miedo, reclamando un lugar al sol, y con las gracias anticipadas por el fervor que los une en la desdicha del trabajo que no llega.

LA EXPEDICIÓN QUINCENAL

"Ahí ibamos dos veces por mes, en expedición gozosa, mi madre, mi hermana y yo, a veces con primos y primas, y tías, atravesando las calles de Versailles donde vivíamos -en terrenos y casas hechas por intercesión de la empresa ferroviaria donde trabajaban mis tíos y mi padre. Allí se compraba lo que no había en Versailles, un barrio residencial "pobre" al menos del costado donde vivíamos nosotros, al otro lado del andén del mismo trencito de uno o dos coches, que comunicaba con Villa Luro y con el tren grande, que llegaba a Once en veinte minutos y a Moreno o Luján en algo más de una hora...

Y era una fiesta, por la caminata, al crepúsculo, y al regreso, ya de noche, mordisqueando galleta marinera que comprábamos en una panadería de Liniers, seguros de la provisión de cosas ricas que nos durarían... unos pocos días, pero fiesta al fin. Allí nos comprábamos los

zapatos, hasta mis primeros zapatos de taquito...

Atravesábamos el ancho y largo puente abovedado que nos llevaba por encima de los rieles, a la calle encendida, Rivadavia, pero más allá de la estación estaba todo bien oscuro, de noche, o confundido en el espacio chato, en el crepúsculo. El cementerio judío no entraba en nuestra visión, ni los cuarteles, que luego con el andar del tiempo se harán más visibles, porque quedarán como lugares de memoria, en medio de otras avenidas, y mucho más negocio abierto y gente circulando, mientras la interpenetración de límites y fronteras seguía desdibujando el ingreso a lo que institu-

cionalmente era y es la provincia de Buenos Aires." esta publicación fue preparada por el Dto. de Investigación de



Instituto Histórico de la Ciudad de Buenos Aires

Avda. Córdoba 1556, 1er. piso Tel: 4813-9370 / 5822 E-mail: ihcba@buenosaires.gov.ar

> Directora: Lic. Liliana Barela

Jefa Dto. Investigación: Lic. Lidia González

Textos: Hebe Clementi

Diseño: Jorge Mallo Fabio Ares

Colaboradores: Federico Acevedo Junta de Estudios Históricos de Liniers (Ramón L. Falcón 6938) Gloria Oscares Bruzza C.G.P. Nº 9

> Redacción: Lucía Dorin

Edición: Lidia González Rosa De Luca Daniel Paredes Lucía Dorin María del Carmen Caeiro

Colaboración: Susana Sprovieri María Alejandra Jones

GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES • CULTURA



CITAS

- 1) Corradi, Hugo;Guía antigua del Oeste Porteño, Buenos Aires, Cuadernos de la ciudad de Buenos Aires, t. XXX
- 2) Sarmiento, Domingo F.; Viajes a Estados Unidos, Buenos Aires, Emece.
- 3) Faulkner Underwood, Harold; Historia Económica de los Estados Unidos, Buenos Aires, Nova, 1956.
- 4) Pastor Obligado, Tradiciones Argentinas, Barcelona, Montaner & Simón, 1903, pp. 358-368.
- 5) Allan Campbell; Engineer Report of a Survey for a Line of Railroad between the City of Cordoba and some Point on the River Paraná, Argentine Confederation. London, Woodfall and Kinder, 1857, p. 67.
- 6) Alberdi, J. B.; "La vida y los trabajos industriales de William Wheelwrigth, en la América del Sud", en Obras Completas, Buenos Aires, tomo VIII, 1887.
- 7) Zalduendo, Eduardo A.; "Aspectos Económicos del Sistema deTransportes de la Argentina (1880-1914)", en La Argentina del Ochenta al Centenario, Compilada por G. Ferrari y Ezequiel Gallo, Buenos Aires, Sudamericana, 1980, pp.439/467.
- 8) Scalabrini Ortiz, Raúl; Historia de los ferrocarriles argentinos, Buenos Aires, Plus Ultra, 1964.
- 9)Bunge, Alejandro E.; Ferrocarriles Argentinos, Contribución al Estudio del Patrimonio Nacional, Bs. As. 1918
- 10) Llanes, Ricardo M; Historia del Parque de los Patricios, Buenos Aires, Cuadernos de la ciudad de Buenos Aires.
- 11) Club Atlético Vélez Sársfield. Asociación Civil. Folio 22.
- 12)The Standard, 20 de Agosto de 1915. Con motivo de la inauguración de la nueva estación de Retiro.
- 13) Zalduendo, Eduardo; "Sistema de transportes de la Argentina", en La Argentina del Ochenta al Centenario, comp. de E. Gallo y G. Ferrari, Buenos Aires, Sudamericana, 1980.
- 14) Rotta Vicente E.; "El acceso ferroviario a la ciudad de Buenos Aires". Bs. As. 1944. (Conferencia realizada bajo patrocinio de Asociación Amigos de la Ciudad el 4-5-1933, con el patrocinio del Concejo Deliberante).

BIBLIOGRAFÍA

- Alberdi, J.B.; Bases y puntos de partida, Buenos Aires, Orientación cultural, 1960, p.57.
 Buenos Aires Herald, "Los Ferrocarriles de Capital Británico en la Argentina", 1946 (Consultado en Biblioteca Tornquinst).
- Cincuencentenario de La Fraternidad Sociedad de Personal Ferroviario de Locomotoras, Sociedad Civil, Fundación-Desarrollo-Obra 1887-20 de Junio de 1937.
- Clementi, Hebe, "Apologética Ferroviaria", presentado en Jornadas de Historia y Literatura Argentino-Norteamericana, Octubre 1981.
- Coleman, Arturo H.; Mi vida de ferroviario inglés en la Argentina, 1887-1948,
 edición del autor.
 Comandi, Luis Enrique; Capellanía de Santos Lugares. Historia de las tierras y
- los pueblos, t. XXXVIII, La Plata, 1969.

 Craig, Naville B.; Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, historia trágica de uma expediçao, traducao de MoacirN. Vasconcelos, edicao ilustrada, Cía. Editora Naciona, 1946, brasiliana, v.242
- Folleto sobre la estación Retiro publicado por los ferrocarriles con motivo de la inauguración del nuevo edificio en 1915.
- Ingeniero Carlos Christiernsson; Expediente conteniendo transcripciones de sus memorias, $N^{\rm o}$ 115, en Archivo Ferroviario.
- Jalikis, Marino; Historia de los Medios de Transporte y de su influencia en el desarrollo urbano de la Ciudad de Bs. As., Buenos Aires, Cía. de Transportes Anglo-Argentina Ltda., 1925.
- La Prensa, 5 de enero de 1914, p.15.
- La Prensa, 19/9/1928, artículo de Rafael Cano conmemorando la inauguración del ferrocarril a Catamarca.
- Maroni, José Juan El Barrio de Constitución , Buenos. Aires, Cuadernos de Buenos Aires, 1978.
- Origen del Resurgimiento de Liniers, Egidio Chierico, 1945. Nº 289, en Museo Ferroviario.