

EL
PRIMER FERROCARRIL

I

No hay temor de que engolfemos al lector en la enmarañada y eterna controversia de si fueron rubios hijos de Albión, ó los más *coloradotes* del extremo opuesto, que se clasifican modestamente ingleses refinados, los inventores del primer ferrocarril, del primer vapor, del primer telégrafo y de otros muchos adelantos de que se jactan estos primerizos del Nuevo Mundo.

Menos dilucidaremos si griegos ó romanos usaban en sus caminos algo á rieles parecido, ó si dos siglos antes del tren, que cambió en 1825 su carga de carbón por carga humana, transportábase ya la hulla de las minas al embarcadero sobre carriles de madera.

Desde que el célebre Newton ensayara en 1680 la primera máquina á vapor, precursora de la locomotora, hasta que el americano Oliver Evans, declarado bienhechor de la patria, presentó el primer año de este siglo carro anfibia que tanto servía de locomotora como de buque á vapor, exhibiéronse muchas locomotoras; pero ninguna más perfecta que la primera argentina, construída hace doce años en los talleres de Tolosa, por aquello de que siempre lo último resume todos los perfeccionamientos anteriores.

Recordamos simplemente la inauguración del ferrocarril entre nos-

otros, como si dijéramos dentro de casa, para nuestro uso doméstico, aquí, en la plaza más central. . .

Referir lo que antes de transcurrido medio siglo parece ya olvidado hasta en su fecha y promotores, cae del modo más natural bajo nuestra pluma.

—¿Qué significa ese pequeño lingote de hierro en que descansa la pluma?—preguntaba el niño terrible, encargado de hacer más ruido alrededor de nuestra mesa de trabajo.

—Doble significado tiene, que debes no olvidar, pues es fragmento del hierro que mayor riqueza ha producido en nuestra campaña, llevando bienestar á todo el país. Pero como larga es su historia, pues se extendió en camino algo más largo que el de la casa á la escuela, si vuelves de ella con buenas notas la oirás al lado de la estufa

Y pues es el de hoy día de San Justo, recordaremos haciendo obra de justicia, á olvidados promotores de nuestro progreso.

No habían transcurrido tres meses del gobierno del Dr. Obligado, cuando llamaba éste á preferente despacho la solicitud del Sr. D. Fabián Gómez, el primero en proponer una vía férrea. Objetó el recto Dr. Ferrera (el fiscal catoniano) que debía ésta sacarse á licitación, como dictaminó ya en las propuestas de aduana, muelles, puentes y caminos, gas, telégrafos y otros benéficos proyectos, que no quedaron en proyecto durante aquella laboriosa administración; pero el 9 de enero de 1854 ya aprobaban las Cámaras otra concesión.

Tuvo origen ésta en la tradicionada tertulia de Guerrico, por la que ha desfilado, en dos generaciones, todo lo más notable que por el país ha pasado.

Allí se discutía, en asamblea de amigos, cada idea útil, y apoyada con la influencia de tan respetable grupo de honrados y laboriosos ciudadanos de iniciativa, rara vez quedaba sin realizarse.

II

Tan escabroso fué el calvario de esta obra, que un año después de ofrecerse en *dos años* la terminación de las veinticuatro mil varas de vía, hasta Morón, vióse obligada la empresa á solicitar la substitución del vapor por caballos en las estrechas calles: tal era el cúmulo de obstáculos que vecinos y propietarios oponían.

Firme en su propósito, y venciendo todas las dificultades, un buen día el Sr. D. Felipe Llavallol, presidente de la comisión, con su hermosa faz rósea, sonriente y bonachona, entró al pasar en casa de su vecino (barrio de la Merced), saludándole lleno de satisfacción con estas palabras:

—Al fin hoy empezamos la magna obra. Si el señor gobernador quiere clavar el primer riel, en su vida tendrá ocasión de remachar clavo de más provecho.

Desde antes de su primer paso, ya tropezó con inconvenientes, y no fué el menos grave hacer llegar la enorme locomotora hasta donde debía llegar. Nunca había cruzado mole de tanto peso por las calles de Buenos Aires, y no encontrándose medio de camionaje, hasta se proyectó, ya que no podía transportarse por tierra desde la entrada al *Once*, conducirla por agua, aprovechando alguna creciente, como la de *Santa Rosa*, que acostumbraba empujar más de un buque dentro de las calles, profundizando el Tercero que con gran caudal corría por el parque.

Pero el ingenioso Sr. Cardoso, cuyo retrato se muestra en la fotografía de la primera locomotora, se acordó del que subió el diablo al cielo, y así el Sr. Sebastián Casares, que acababa de remontar por ingenioso procedimiento el pesado grupo en mármol del Arcángel vencido, sobre el frontis de la iglesia de San Miguel, con todos los marineros de sus numerosas lanchas transportó desde la Boca del Parque la primera locomotora hasta el lugar de su bautismo.

La obra del ferrocarril duró uno, dos, tres y cuatro años, y empezada á tramitar en el primer trimestre de la administración Obligado, no pudo inaugurarse hasta tres meses después de terminado su período.

Vencidos los mil obstáculos y oposiciones, sucedió que, una vez construido, no hubo quien se animara al viaje de ensayo, ni entre los mismos señores de la comisión. Así dejaremos sobre los rieles los coches vacíos por falta de pasajeros, mientras van almacenando coraje los más guapos, al ver pasar días y días sin accidente el tren de carga.

III

Si entre la primera y última locomotora, fuera del *miriñaque*, el *ojo de cíclope*, las ocho ruedas, tornillo de menos ó resorte de más, para simplificación del mecanismo, poca es la variación, mucha sí es la de la plaza de donde salió la primera máquina.

Metamorfoseada la del Parque, hoy Lavalle, en parque inglés por obra y gracia del hábil horticultor M. Fabier, mucho antes de 1857 ya

había desaparecido de su centro la laguna en la cual el general Nazar, cuando sólo era el hueco de Zamudio, recordaba haber cazado patos en sus *rabonas*....

De aquella inolvidable época en que la plaza del Parque con su mala banda de música y árboles sin sombra hacía competencia á la del Retiro, lugar de cita de las más elegantes domingueras, apenas se conserva la fachada del cuartel, pero sin el coronel Martínez en su balconcito, como en los días en que Monasterio y el poeta Luca fundía los primeros cañones y balas que anunciaron al mundo nuestra independencia.

Donde se alza el palacio Miró, amplio y selvático jardín de mal servido *restaurant* competía con el vecino café del Parque, contiguo á la botica del mismo nombre, en cuyas glorietas no cabían tres personas. . .

Por la soledad y tinieblas de esta plaza plagada de visnaga, antes de la llegada del tren, pocos eran los que se atrevían á cruzarla á media noche, temiendo encontrarse con la viuda del Parque. Desde entonces quedó el refrán callejero:

«Por la plaza del Parque
no se puede pasar
porque todos le dicen
arrincónensela.»

Del propio solar (antiguo basurero) donde se levanta hoy el monumental Teatro Colón, salió la primera locomotora, que vino á modificar costumbres y paisajes.

En lo relativo á éstos, recordaremos solamente que, donde se yergue la estatua del general Lavalle, se instaló *el banco de las camelias*, y en él, al caer la tarde, viejos patriotas se congregaban en la melancólica tarde de su vida á suspirar por las cosas pasadas, recordando que siempre el tiempo pasado fué el mejor.

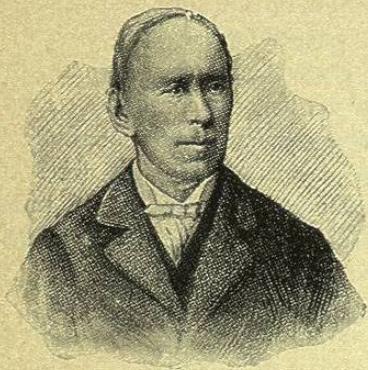
IV

Y al fin, pues todas las cosas tienen fin, el día del último reconocimiento, se decidió la comisión directiva á subir en cuerpo y alma, afrontando con gran valor el viaje de ensayo.

Sólo el inglés D. Daniel Gowland y Larrondé, del Directorio, había tenido ocasión de viajar en Europa en ferrocarril, pues no menos de diez mil kilómetros hubieron de recorrer para juzgarlo, llegando al más cercano del Callao á Lima, los que del Nuevo Mundo no habían salido. Dos leguas sólo medía ese primer ferrocarril en esta América en 1848. La conclusión del de Valparaíso á Santiago celebrábase por aquel mismo mes

(agosto, 1857), trayéndonos esto el recuerdo de un oportuno brindis del ingeniero chileno D. Santiago Arcos.

—Brindo—dijo—haciendo votos porque los rieles que empiezan en esta plaza se extiendan y continúen hasta ir á enlazar su último tramo con los que ya han salido de Valparaíso, viniendo á formar vínculo tan inquebrantable entre los dos pueblos hermanos, como el que estrecharon las armas desde este mismo Parque, conducidas por mi padre á nuestro Chile, á cuya emancipación coadyuvaron.



Alfonso Covassi, primer maquinista de ferrocarril que dirigió una máquina en Buenos Aires.

Y como á la ida, en el viaje de última inspección, fuera todo bien, regresaba la máquina con más velocidad, á razón de veinticinco millas por hora, cuando cerca del puente del Once de Septiembre, sin decir agua va, agua fué, por demás caliente en su descarrilamiento, cayendo desde el alto terraplén á la zapja.

Tumbado el vagón de encomiendas, las cabezas del secretario Vam Prat y del vicepresidente Gowland chocaron fuertemente, al mismo tiempo que la del tesorero D. Francisco Moreno golpeaba al robusto Sr. Llavallol hasta dejarle un momento sin respiración.

El Sr. Mariano Miró, que fumaba, fué fumado, saliéndole por la espalda y no por las narices el humo, pues asustado el *habano*, huyó de su boca, dando media vuelta á esconderse entre ropa y carne bajo las asentaderas.

El Sr. Larzón saltó sobre el primer caballo que halló á mano, hacia rabricorta por más señas, cruzando á escape los tunales del hoy extinto Bajo de los Hornos á guardar el susto en casa, donde á poco entró de galope hasta la cocina.

Los otros señores de la comisión directiva, D. Manuel José de Guerrico, D. Esteban Rams y Rubert (catalán) y D. Francisco Balbín, salieron mejor parados, y en asamblea improvisada á campo raso, resolvieron..... no resolver nada, es decir, no decir cosa alguna á persona viviente, de aventura locomotriz tan poco edificante, y taparse oídos y boca y alguna otra cosa machucada, para que no se trasluciera algo del sucedido.

Cuando, llenas de ansiedad, sus inquietas esposas salían preguntándoles cómo les había ido, los maltrechos y graves señores, con semblante

compungido que se esforzaban en presentar risueño, contestaban que *muy bien*, disimulando chichones y cardenales.

Primeros mártires del progreso, al sentarse inadvertidamente alguno de ellos, más que de pronto se levantaba, y seguían refiriendo entre suspiros mal disimulados las delicias de un viaje de placer, no fuera á ahogarse la fiesta de un ferrocarril que inauguraba su descarrilamiento antes de su inauguración.

Con todo, terminado quedó este último, gozando sus constructores de muchos días de asueto, pues no asomaban los guapos que se decidieran á viajar.

V

Aquel año no hubo *Santa Rosa*.

La hermosa peruana, caprichosa como las tapadas de Lima, no se daba á los vientos de otros años.

Reservaba sus ímpetus, sin duda, para el siguiente, en el cual, como en 1780, no dejó títere con cabeza, viejo con peluca, mástil con vela, ni chimenea con veleta.

Desde entonces viene la comparación popular de «Como el temporal de Santa Rosa.»

La mañana del 29 de agosto de 1857, á la hora que generalmente se andan trancando puertas y ventanas en previsión de tormentas y ventarrones, apareció tibia, perfumada, transparente, llena de dorada luz y de tan suave brisa, que parecía primicia de anticipada primavera.

Leve viso argentado, con que la aurora cubría sus encantos, veló las primeras horas matinales, y cuando el sol desde el cenit derramaba claridad más esplendente, todos los habitantes se echaron á las calles en traje de día de fiesta.

Para fijar la fecha de esta tradición hemos tenido que consultar no menor número de sabios, memoristas, anticuarios, historiadores, numismáticos y astrónomos, que para fijar la llegada del primer vapor al Plata.

Bajo el frontis de la antigua estación del Parque leíase en grandes letras: «Inaugurado el 30 de agosto de 1857.» Pero nuestro recuerdo de testigo ocular queda comprobado, no sólo con los documentos que se publicaron con anterioridad, señalando el día 29 para la inauguración, sino también con la descripción de ésta, insertada en los diarios de la mañana del día *treinta*.

Banderas y gallardetes de todos colores flameaban al viento, y músicas militares poblaban los aires con alegres armonías.

Hombres, mujeres, ancianos y niños se dirigían al Parque, y aun cuando ya la estatua enana del dios Marte coronaba el ancho portal del viejo establecimiento, era fiesta de paz lo que allí celebrábase.

La concurrencia desbordábase por puertas y ventanas, balcones y azoteas, y racimos de muchachos colgando de árboles y faroles aumentaban con bullicio ensordecedor el de las bandas, cohetes y petardos.

No menos de treinta mil espectadores—se calculó la tercera parte de la población de la ciudad,—cuyo número se duplicaba á lo largo de la vía hasta la Floresta, por uno y otro costado. A pie, á caballo, en carruaje, en carreta, carro, carretilla, *castillo* y en toda clase de vehiculos, el pacífico ejército formado en línea de dos leguas, saludaba con aclamaciones, pañuelos y sombreros, á la primera locomotora que, adornada de flores y banderas, corría á triunfar del desierto, flameando al viento su estandarte de humo y de llamas.

En el centro de la plaza se alzaba el improvisado altar entre altos mástiles revestidos de los colores patrios. Cargado de guirnaldas, escudos y gallardetes de todas las naciones, anunciaba la fiesta del progreso y de la fraternidad.

Concluido el *Tedèum*, con majestuoso paso adelantóse el ilustrísimo Sr. Escalada, á tiempo que, coronadas de flores, se acercaban lentamente al altar *La Porteña* y *La Argentina* (primeras locomotoras), para esparcir sobre ellas el agua bautismal, bendiciendo tan venerable Prelado la vía, la locomotora y el tren.... En ese momento, que era la primera hora de la tarde, asestábanse sobre aquel punto los lentes de cuatro daguerrotipos, y el clisé conservado por el hábil fotógrafo Pozzo fijó con fidelidad la viva escena de aquel instante solemne y conmovedor que reproducimos.

VI

Al pasar el tren rápidamente sobre el elevado puente del Once de Septiembre, un *compadrito* de clavel en la oreja cruzó al galope por debajo de aquél, golpeándose la boca y dando vivas.

En aquella plaza de frutos del país, doscientas carretas vacías abrían sus negras bocas al cielo, con sus pértigos en descanso, como á la funerala, vencido el buey por el vapor; y cuando, algo más adelante, una paisana, después de encender dos velas á la Virgen de Luján, salió de su rancho, agitando la bandera de la patria y vivando, la banda de música del 2.º de línea, mandado por el entonces teniente coronel Emilio Mitre,

contestó á la espontánea manifestación tocando la marcha de Lavalle.

Siguió á ésta otra escena menos estruendosa, pero más característica. Un gaucho viejo venía entrando con su tropa de ganado á los corrales, desmontóse é hincado sobre el pasto se persignó al pasar la locomotora.

El padrino de *La Porteña*, que viajaba en el tren de honor al lado del Gobernador, apercibió silenciosa lágrima que se deslizaba por la rugosa faz del sencillo paisano de blancas barbas.

Durante el *lunch* servido dentro del quiosco de la Floresta se derramaron en abundancia *champagne*, flores, elocuencia y malos versos de Fajardo.

¡Qué inmenso horizonte abría á la esperanza aquel pequeño ferrocarril, cuyo silbato estridente anunciaba al coloso que llevaría por todas partes la fecundidad, el movimiento y la vida! El se repetía y dilataba, escuchándose con placer como eco armonioso del himno de victoria de la civilización sobre el desierto.

—Apresura el día—agregó el gobernador Alsina—en que sea posible borrar del derecho público la desgraciada palabra *extranjero*.

«Y se vió, recuerda el cronista de la fiesta, después de treinta años, por primera vez, al lado de las personas del gobierno que recién llegaban á él (Alsina, Barros Pazos, el general Zapiola), al ex gobernador doctor Obligado y sus ministros Mitre, Vélez y Riestra, que decretaron el primer ferrocarril, haciendo resaltar su presencia el hecho hasta entonces desconocido de una administración que desciende pacíficamente del poder y que es dignamente honrada por la que le sucede.»

«¡Honor y gloria á la administración del progresista gobierno del doctor Obligado!,» exclamaban los diarios del 30 de agosto, al describir la fiesta de la inauguración del día anterior.

VII

Al regresar en treinta minutos, cinco menos que en el viaje de ida, para recorrer los diez kilómetros, no faltaron episodios curiosos como el del muchacho que por apuesta se tendió sobre la vía, pasando el tren so-



Doctor Obligado,
gobernador que decretó el primer
ferrocarril de Buenos Aires

bre él, y el cacique Yanquetrús, que al subir buscaba dónde escondían el caballo comecarbón y respirallamas.....

Diez pesos papel, moneda de entonces, costaba el pasaje de ida y vuelta, y cinco en carruaje descubierto, en toda la extensión de la línea, cuyo primer viajero fué el Dr. Vélez, siendo su primera víctima el filántropo señor Miró.

Aquellas dos primeras leguas de rieles han valido más á la vida y al adelanto de Buenos Aires, no obstante las guerras posteriores, que cuanto se proyectó y realizó cuarenta años atrás.

Si los millones gastados en guerras desde 1857 se hubieran invertido en la prolongación de líneas férreas, apenas distaría hoy dos ó tres leguas una estación de alguna estancia.

El ferrocarril fué también la mejor arma contra la guerra. Su rapidez ha reducido las últimas á su menor expresión, y sin duda no se habría prolongado cinco años la del Paraguay, á haber llegado entonces los rieles hasta Formosa.

El confirmó nuestra carta de ciudadanía ante el congreso de las naciones. Desde entonces se nos invita á todas las reuniones internacionales de vías y comunicaciones postales, telegráficas, ferrocarrileras, etc., etc.....

Gastar mucho pareció el empleo de doscientos mil nacionales en una legua de vía; pero los últimos diez kilómetros se han pagado tres veces más caro de lo que costaron los diez primeros, del Parque á la Floresta.

Tras ellos se han extendido luego catorce mil kilómetros, sobre los que fueron transportados, el último año, catorce millones de viajeros (cuatro veces la población de la República) y siete millones de toneladas de carga, ascendiendo el capital de los treinta ferrocarriles á cuatrocientos cuarenta millones de pesos oro.

Objetóse en aquel tiempo que no recorrería sino de un centro á otro por campos poblados; pero el primer gobernador constitucional presentía que alrededor de cada estación había de surgir un pueblo, por lo que planteó, á la par de las primeras escuelas, las primeras vías de comunicación.

Tan profunda era su fe en que el ferrocarril venía á transformar por completo la campaña, en la que no sólo el gaucho dormía largas siestas, sino otros muchos gérmenes de progreso é industrias, que despertaron al silbato de la locomotora!...

Hoy llega un viajero desde Jujuy hasta el Nabuquen en cuatro días, viaje en que se empleaba más de cuatro meses. ¿Podría imaginarse el pilón inmenso de azúcar de Tucumán, la montaña de trigo de Santa Fe, la

torre de lana de los millones de ovejas en Buenos Aires, transportados por la antigua carreta tucumana?

VIII

He ahí la historia de este clavo que no fué un clavo, cuando su administración estuvo confiada á comisiones de ciudadanos tan honorables, como las que presidieron los señores Llavallol, Mariano F. Hacedo, Castro, Madero, Huergo, Cambacèrés, Elizalde, asistidos por ingenieros de la competencia de D Guillermo Bragge, Otto Arnim, Tomás Allam, Augusto Ringuelet, Brian, etc.

Posteriormente, más sabios economistas, considerando sin duda á este ferrocarril como verdadero clavo, y cuando otras muchas líneas ya recorrían gran extensión de la campaña, se deshicieron de él como de pesada carga. A los sesenta días de su enajenación la provincia de Buenos Aires se había quedado sin un kilómetro de vía férrea, y también sin un peso de su venta..... ¿Sospecha alguien dónde fueron á parar los cuarenta millones consabidos? Si algún alma bien intencionada quisiera adoctrinarnos, cumpliendo el precepto cristiano de enseñar al que no sabe, mucho lo agradeceríamos, en punto tan interesante, sobre todo para los contribuyentes.

Quédannos en el tintero otras interesantes tradiciones del primer día del vapor como los que le sucedieron, y no es el menos curioso cómo vino á nuestro conocimiento el que por la locomotora que sólo había costado once mil dólares en fábrica, se cobró al Gobierno *veinte mil* por la casa de Londres que la envió.

Cierto día que nos mostraba en Nueva York sus libros de fábrica, contestó el gerente de los talleres de Braldwing Locomotive á nuestra pregunta de curioso viajero: «Hoy podríamos dar por algo menos una locomotora con todos los perfeccionamientos de últimos adelantos, pues por la primera que exportamos á Buenos Aires nos pagaron *once mil dólares* » El mismo precio que el almirante Brown calculaba en el año 1825 al primer barco á vapor en el Río de la Plata.

Pero esto sería ya extendernos en zona tan vasta como la que abarca la actual red de ferrocarriles, bifurcada por toda la República.

Y he aquí, en resumen, la historia y el significado de este lingote de hierro que nos sirve de asentador, fragmento del primer riel extendido en tierra argentina.....

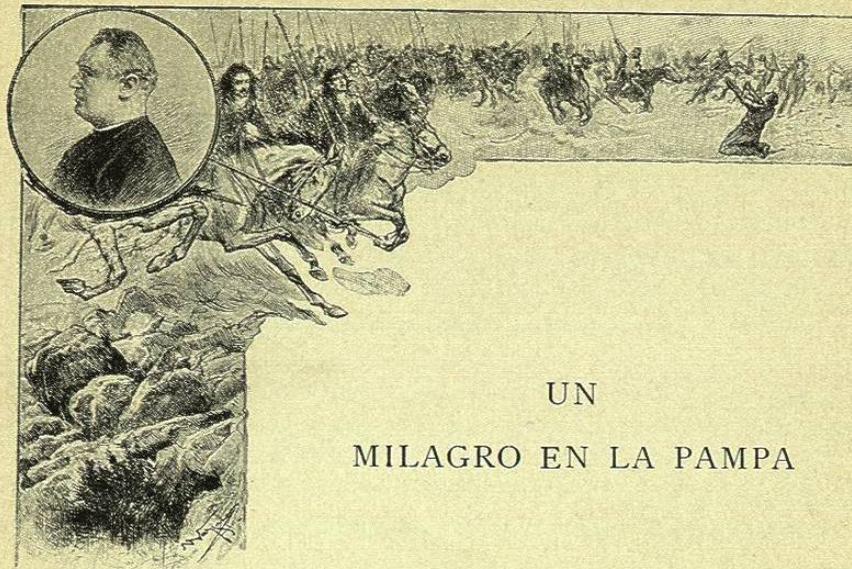
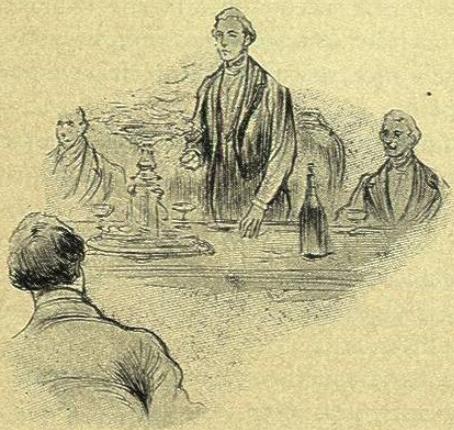
¡Benditos los tiempos en que, con la sencillez de costumbres de la

época, un vecino de la Merced entraba, al pasar, en casa de su convencino el Gobernador, y le invitaba sin ceremonia ni etiqueta á acto tan trascendental con estas palabras: «Si el señor Gobernador quiere clavar hoy un pedazo de hierro, empezará la obra más benéfica para el país.»

Hombre práctico, poco dado á frases, no pronunció largo discurso al asestar el primer martillazo en la vía férrea que hoy llega á los confines de la República, siendo en esta América la que más extensión mide, ni derramó *champagne* sobre los rieles, á guisa de agua bautismal, imprescindible hoy en ceremonias semejantes.

Tenía un granito de esa fe que, sembrada desde la cuna, germina en el transcurso de la vida, y sombra y consuelo esparce hasta en los últimos días. Por esto, al retirarse del despacho de gobierno, entró aquella tarde en la capilla de San Roque, arrodillándose sobre la tumba en que reposan los restos de su abuelo, cristiano viejo, benefactor de la iglesia, y dió gracias por haberle permitido vincular su nombre á una obra de la importancia de aquella, cuyos trabajos inauguraba.

Y encontró su primera satisfacción en esa muda lágrima del sencillo paisano que, como al paso de una cosa santa, se arrodillaba en medio de los campos para reverenciar al ferrocarril que vino á dilatar la tierra y abreviar la distancia.



UN MILAGRO EN LA PAMPA

I

Una de esas nubladas mañanas grises del frío otoño, en que todo aparece triste al través de melancólica neblina, cierto atribulado sacerdote francés hallábase en la Pampa al Sur de Buenos Aires, en apurado trance del que creía no salir con vida. Sobre árida lomada, bajo nubes encapotadas, divisaba cómo venía amaneciendo perezosamente el día, día sin noche para él, según se le había anunciado. Ebrias chusmas salvajes le rodeaban, cuyas desgreñadas brujas, más feas que un susto, azuzaban la indiada para que lancearan cuanto antes al perro cristiano, que había introducido la peste.

La noche entera había pasado el cautivo en continua oración, encomendándose á todos los Santos, y al aclarar las luces de su último día, recordando la Virgen de los campos, de que nuestros paisanos son tan devotos, hizo un voto solemne á Nuestra Señora del Luján de consagrarse exclusivamente por toda la vida á su servicio inmediato, constituyéndose en propagador incansable de su culto y de su iglesia, si salvaba por un milagro, que no de otro modo podía salvar.

Denunciado por las adivinas ante el cacique principal de la tribu ser el introductor de la viruela, peste que á la sazón dieztaba la toldería, sin otro trámite se le condenó á ser lanceado á la salida del sol, y quemado inmediatamente, para extinguir en él germen de epidemia devoradora. De más está advertir que el pobre sacerdote atribulado, tan limpio de culpas