

HISTORIA DEL TRANSPORTE EN NECOCHEA (1/3)

Aclaración necesaria

Aunque este es un espacio dedicado preferentemente al transporte automotor, el carácter de la nota que encaramos hoy requiere de una visión más amplia. El lector comprenderá que todas las referencias a otros modos de transporte (diligencia, ferrocarril, tranvía y hasta balsa) son imprescindibles para la comprensión global de la evolución del transporte en el núcleo urbano Necochea - Quequén, ciudades gemelas de la Provincia de Buenos Aires situadas a 525 Km. al sur de la Capital, sobre la Costa Atlántica.

Carretas y fundadores

Los primeros pasajeros que anduvieron por estos pagos llegaron en 1669, por orden del Virrey Vertiz, quien ordenó la formación de una tropa de 60 carretas con un millar de hombres –entre ellos 440 soldados– para llegar a las Salinas Grandes en procura de sal para la Metrópoli. (1)

Casi ochenta años después, en 1748, el jesuita José Cardiel llegó a la desembocadura del río Quequén Grande y levantó los primeros mapas de la región. Pero hasta después de 1820 no comenzó la colonización de la zona, apoyada por fortines que lentamente desplazaban al indio hacia el sur. (1)

El 25 de diciembre de 1839, por orden de Juan Manuel de Rosas, Narciso del Valle fundó el partido de la Lobería Grande. Abarcaba los actuales distritos de Balcarce, General Pueyrredón, General Alvarado, sur de Tandil, Lobería, Benito Juárez, González Chaves y parte de Necochea. (2)

Varios pobladores de la zona elevaron una nota a las autoridades, el 3 de agosto de 1854, pidiendo la fundación de un pueblo en la desembocadura del Quequén Grande (3). El 31 de agosto de 1865, durante el gobierno de Mariano Saavedra, se creó el partido de Necochea (4), separándose del de Lobería Grande. Abarcaba 7130 Km². (1)

Ángel Murga, Comandante de Guardias Nacionales con asiento en Cristiano Muerto, renovó en 1871 el reclamo sobre la necesidad de fundar un pueblo. El juez de paz del partido, Victorio de la Canal, trabajaba por su parte en el mismo objetivo. El primer proyecto situaba el asentamiento cerca del almacén de la Media Luna, a unos 100 Km de la actual planta urbana, pero triunfó el criterio de ubicarlo sobre el río Quequén, cerca de su desembocadura en el Atlántico. (1)

Los malones que llegaron entre 1872 y 1876 apremiaron la necesidad de fortalecer el poblamiento. Luego de numerosos avatares políticos y burocráticos, el 17 de octubre de 1877, por ley provincial, se dispuso la creación del pueblo de Necochea, con un ejido de 4 leguas. En 1881 el gobernador Dardo Rocha comisionó al agrimensor José María Muñiz el trazado de la planta urbana. La fundación de la ciudad se produjo el 12 de octubre de ese año. Además de Murga y de la Canal, figuran como fundadoras las familias de Eguren, San Román, Rom, Luis Díaz y Jache, entre otras. (1, 3)

De la diligencia al ferrocarril

En la edición especial de Ecos Diarios con motivo del Centenario de la ciudad se ilustra claramente el crecimiento impulsado por la evolución del transporte, a través de varios planos.

A lo largo de este trabajo mostraremos esos planos para marcar los hitos del transporte terrestre. (5)

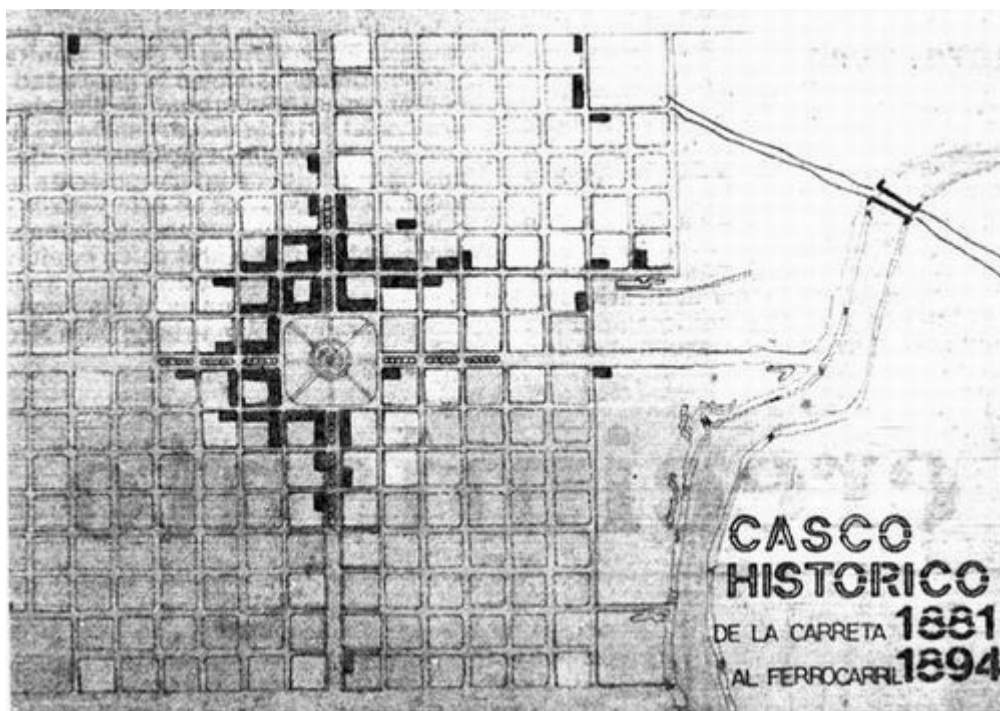


Figura 1. Las comunicaciones en la primera fase del desarrollo de la ciudad. (Ecos Diarios, Edición del Centenario) (5).

Las empresas de mensajerías, surgidas a mediados del siglo XIX, acortaron notablemente el tiempo de viaje entre Buenos Aires y el sur de la Provincia a 8 ó 10 días. Las rutas o “carreras” trasladaban pasajeros, encomiendas y realizaban el correo oficial a través de postas separadas entre 2 y 4 leguas, verdaderos paradores donde el viajero descansaba y se cambiaban las cabalgaduras de las diligencias o galeras (1). Las postas dependían desde 1859 de la Administración General de Correos. Las disposiciones oficiales decían que las galeras podían transportar en verano 14 pasajeros y 40 arrobas de carga, mientras que en invierno estos números se reducían a 9 y 25, respectivamente.

Los carruajes, sólidos y ágiles, efectuaban 2 ó 3 viajes mensuales. El mayoral, amo y señor de estos vehículos, anunciaba con toques de corneta el arribo y la partida en las postas. Conducía desde el pescante a cuatro caballos al tronco. Varias yuntas de hasta 5 animales, guiadas cada una por un cuarteador, acompañaban la marcha, que se realizaba “a media rienda”, entre el galope y la carrera. (1, 3)

Algunos mayorales destacados fueron Deogracias Alzola, de la empresa de Moreno, Sens, Chacón, Astaburuaga, Abrines, Garralda, Achevarría, Calvo, Castillo, Irungaray, Artelarra y Aparicio, entre otros (6). Como vemos, abundaban los miembros de la comunidad vasca, asentada en toda la región.

Ya en 1857 las diligencias “Nuevas Peninsulares” y “Españolas y Americanas de la Coronilla” (7) llegaban a El Moro y Laguna de los Padres. En 1863 el empresario Luis Moreno, prestador de estos servicios, extendió los mismos a Médano Blanco y a la estancia San Andrés de Egaña (1).

Moreno operó en la zona durante dos décadas. En 1863 fundó junto a Mateo Sevine (o Sevine, o Sevigné) “Las Generales al Sud”, con asiento en Buenos Aires, en la calle Piedras

81. Mantenía 7 líneas de diligencias que salían desde la plaza Monserrat a diversos puntos del sur provincial (1, 8).

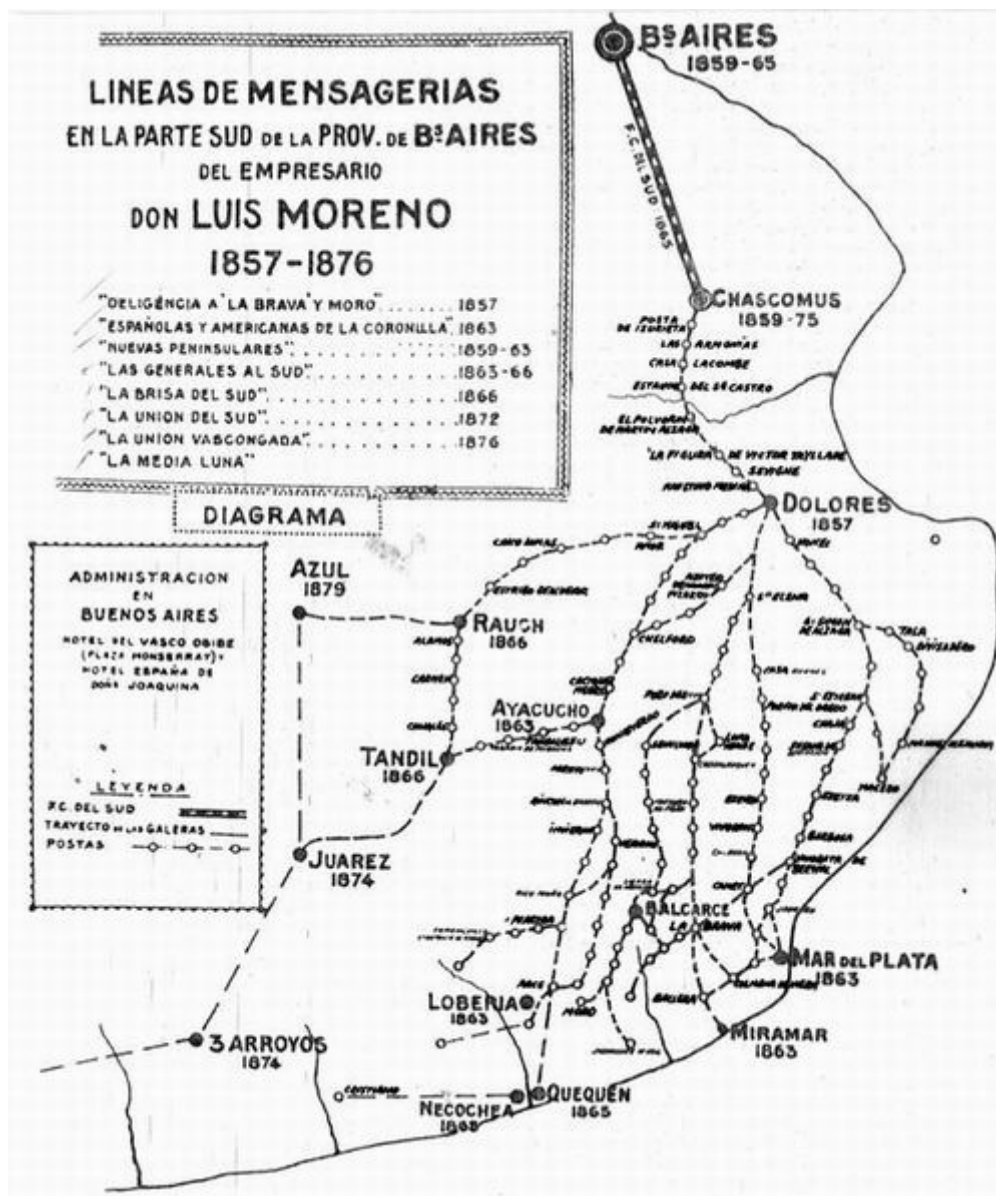


Figura 2. Servicios de mensajerías de Luis Moreno (Historia del Ferrocarril Sud). (9)

El trayecto a Quequén discurría por Chascomús, Azotea de Pizarro, Cosme Pujol, Pulpería de David, Juncal de Lezama, Cacique Negro, La Sultana de Fernández, Pulpería de Leandro Díaz, Rincón de Baudrix, El Verano, Estancias Castañeda, Rico Moro y Francisco Ferreira, Tamangueyú y Estancia San Antonio de Arruda, llegando a Quequén los días 8 y 22 (1). Muchas de estas referencias topográficas quedaron olvidadas en el tiempo a medida que los pueblos crecían, primero a la vera del camino y después junto a las vías del tren.

DILIGENCIAS.

Nuevas Peninsulares

269—Potosí—269

Se avisa al público en general que las salidas serán las siguientes:

A DOLORES—150 ps. mje.—Los días pares.
Regresa los nones.

A BALLENERA, 450 ps. mje. Saldrá todos los días 2 y 16. Para Castelli, Dolores, Kaquel, Santa Elena, San Antonio de Ramos, Pangaresas, Quintana, Porña, 7 Lomas de Areco, Casa de negocio de Braga, id de Miranda, id Chumbeada de Mayo, Potreros, Arroyo Grande de Ezeiza, Naranjos, Vivoratá, Caldera, Llosa, Laguna de los Padres, Ortiz y Baldés, Colmena de Viera, Ballenera de Dupuy Carolina y Golondrina de Torres.

ALMOÑO, 450 ps. mje. Saldrá todos los días 10 y 24. Por Castelli, Dolores, Kaquel, Santa Elena, Recreo, Puesto de las Yeguas, Armas, Pozo del Fuego, Loma Verde, Carralauquen, Arroyo Grande, Faustino Bet, Fortuna de Peña, Cerro Pailino, Sierra de Herrera, San Agustín, Malacara de Leyter, Casa de Monge, Primavera, Bella Porteña y Moro de Guerriero.

A QUEQUÉN GRANDE—450 ps. mje. Los días 4 y 18. Por Chascomús, Castelli, Dolores, Ganna, Batalla, San Miguel, Navas, Chelforo, Juncal, Cacique, Monasterio, Ayacucho, C. Carreras, Sultana, Sol de Mayo de Azua, Regalado, 9 de Julio, Leandro Diaz, Rincon, Verano, Flores de Castañeda, Rico Maxias,

Figura 3. Página del Indicador Argentino de 1870 (10). Las Nuevas Peninsulares salen de Quequén los días 4 y 18. Las oficinas de Buenos Aires están en Potosí 269.

El avance del ferrocarril acortaba distancias y las empresas de diligencias se establecían en la punta de rieles, complementando el servicio ferroviario. Así, en 1865, con la llegada del tren a Chascomús las mensajerías se establecieron allí. Desde entonces pudieron incrementar las frecuencias, evitando llegar a Buenos Aires. Los viajes mensuales a Laguna de los Padres, Tandil, Lobería y Quequén aumentaron de 2 a 3 (1). De igual modo, en 1874 la cabecera de las diligencias se trasladó a Dolores al mismo tiempo que la terminal ferroviaria.

Operaban por entonces, entre otras, "La Unión Vascongada", de Luis Moreno, luego transferida a Esteban Castillo e Hijo y, en 1890, a Benito Castillo, G. Silva y Juan Garralda, y las "Mensagerías del Sud", que reunía a varios empresarios: Cervera; Arístid Navarro Hno.; Niel y Mariño; Mariño y Lupo; Lupo e Hijos; Remigio Lupo; Goñi; Ramón Lizarraga; José G. Rodríguez y Remigio Lupo; Sens; Cantalosellas y Cía. y otros (8). Estos nombres nos revelan dos cosas: por un lado, que había empresarios que, en distintas sociedades, administraban varios servicios; por otro lado, vemos que algunos mayoresales habían progresado, formando sus propias empresas.

Ayacucho recibió al ferrocarril en 1890 y se estableció allí una nueva cabecera de diligencias. En 1883, a dos años de la fundación de la ciudad, "La Protegida" de Niel, Mariño y Cía. recorría 40 leguas en 8 viajes mensuales entre Ayacucho y Necochea, ida y vuelta (1, 8). Las *Mensagerías del Sud*, ahora dirigidas por G. Silva, Rabia y Cía., también se mudaron a Ayacucho.

Por su parte, "La Nueva Unión" (G. Silva, Juan Garralda y Cía.), unía Necochea con Tandil, con Juárez y con Balcarce, además de una línea entre San Antonio de Arruda y Lobería, combinada con la de Tandil, en 4 frecuencias mensuales.

He aquí algunas cifras: De Ayacucho a Necochea, 5 viajes mensuales. El pasaje costaba \$12; Tandil a Necochea, 4 viajes por mes a \$10 la tarifa; Juárez a Necochea, 5 viajes, también a \$10; Balcarce a Necochea, 8 viajes a \$6 el pasaje.

Cuando el tren llegó a Mar del Plata, en 1886, La Unión Vascongada inauguró dos servicios de galeras: desde allí a Vivoratá y Balcarce y desde Arbolitos a Necochea, en combinación con las líneas existentes. También estaba la diligencia de José León, que llegaba desde Mar del Plata pasando por Miramar, Mar del Sud, Ballenera, Las Toscas, San Pascual de Luro, El Moro de Guerrico y Quequén (1, 6). Zenón Miño, antiguo vecino, recuerda que las diligencias cruzaban el río Quequén por el Paso de Otero. (6)

Juan Garralda fue uno de los mayoresales que mantuvo los servicios aún después de la llegada del ferrocarril a Necochea, persistiendo pese a la adversidad que para él significaba el tren. Su línea Necochea - Benito Juárez fue cortada primero en la casa de negocio Chapar, a orillas del arroyo Pescado Castigado, con trasbordo a Juárez. Hacia 1905 el trayecto se redujo otra vez, llegando hasta La Media Luna de Llinás, donde se combinaba con la galera de los hermanos Ventura y Martín Maciel a Juárez. Enrique Garayeta y Delfino Di Russo fueron los últimos mayoresales de la carrera a la Media Luna, en la que figuraron también F. S. Ortiz, M. Salinas, Zamora y otros. Finalmente, el 20 de febrero de 1908 se inauguró el ramal ferroviario de Tres Arroyos, Lobería y Cooper (luego Defferrari), y el de Tandil el 15 de octubre del mismo año, con lo cual la diligencia no tuvo más remedio que ceder al progreso. (6)

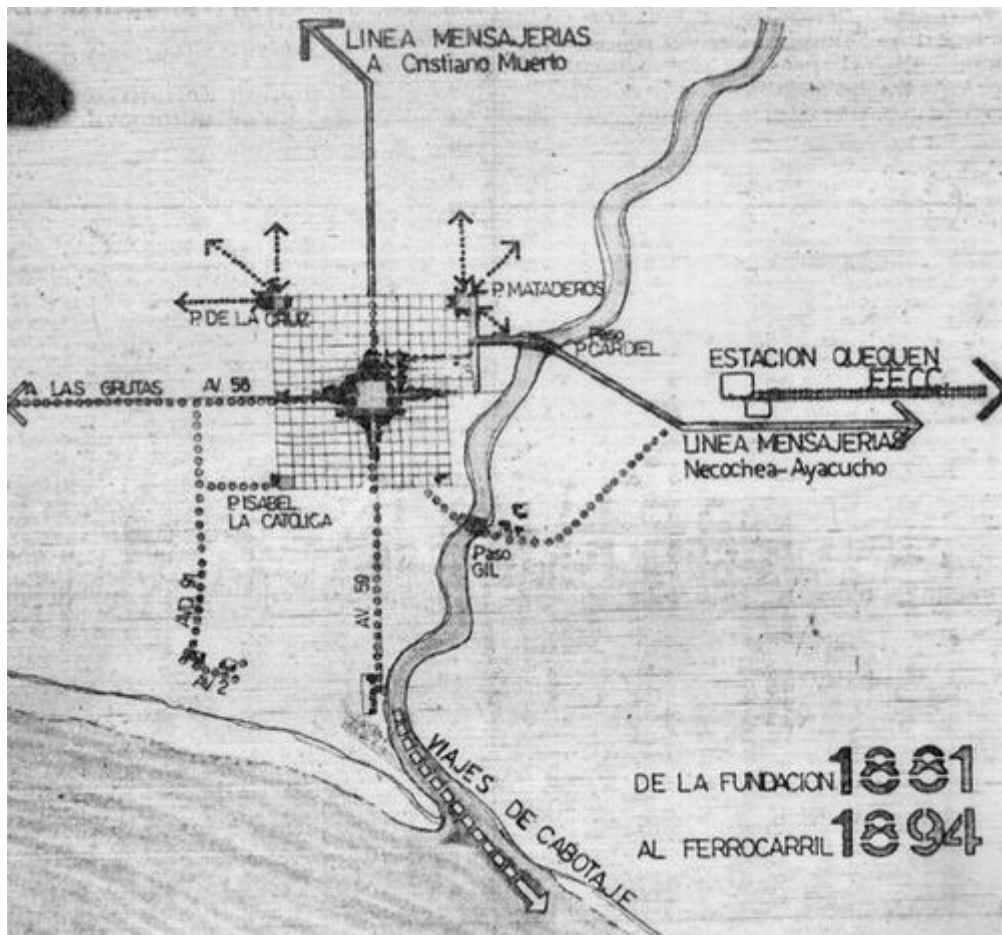


Figura 4. (Ecos Diarios, Edición del Centenario) (5).

El ferrocarril continuó avanzando, uniendo Cooper con Orense el 1 de diciembre de 1910. El tramo Oriente - Copetonas se libró al servicio en 1912 y el 19 de agosto de 1929 llegó a Dorrego, conectando los tramos anteriores y enlazando así Orense con Copetonas. (6)

La carrera de Necochea a Tres Arroyos había sido iniciada por Ventura Agesta, pasando por los comercios de Peláez, Scabone, Escobedo, La Media Agua, Las dos Naciones, El Pito, La Colorada, estancias La Hebrea y La Dormida, San Enrique de Zabala, estancias Pacheco y Goicoechea para arribar a Cristiano Muerto, donde continuaba la diligencia de Galván hasta Tres Arroyos. Luego de Agesta continuó el servicio Francisco Irungaray, a quien sucedió Juan Pervieux. Por la misma época recorrían ese trayecto las galeras de Pedro Saralegui, Juan Márquez y Gil del Hoyo (éste salía del hotel Galparson, en las actuales 64 y 59, llegando hasta San Enrique de Zabala). De Necochea a Las Gaviotas prestaba servicios Félix Basseni. Allí se combinaba con la diligencia de Juan Sauto a Tres Arroyos. Todas estas empresas fueron desapareciendo paulatinamente. (6)

Santiago Fernández estuvo asociado con Garralda y Benito Castillo. Luego estableció su propia empresa entre Necochea y San José de Anasagasti, pasando por las estancias de Torres, Domecq, Balsategui, Bengochea, La Soledad de Serantes, La Pandorga Vieja, Las Delicias de Durruty y La Estrella de Rosetti. (6)

En setiembre de 1922 se estableció una galera entre Necochea y Ramón Santamarina, dando origen al camino que une estas localidades y Energía.

Tal vez la última galera por estos pagos, recordada aún por antiguos vecinos, fue la de Fernando Aguerre (o Aguirre). Unía Necochea con San Martín, en Lobería, por Quequén,

estancia de Pueyrredón, San Pascual y Las Toscas. Cerca de 1940 su último mayoral, Santagata, decidió abandonar el traqueteado carruaje para adquirir un automotor, al igual que hicieron varios de sus colegas en toda la provincia, avasallados primero por el ferrocarril y después por el automóvil. (3, 6)

El ferrocarril

En 1861, Edward Lumb solicitó la concesión de una línea ferroviaria entre Buenos Aires y Chascomús. Una vez obtenida, la transfirió a la Great Southern Railway Co. Ltd., de capitales ingleses, que conocida con el nombre de Ferrocarril del Sud inauguró sus servicios el 14 de agosto de 1865. Como se relata en el capítulo anterior, la línea fue avanzando hacia el sur y el sureste desplazando a su paso a las diligencias. (8, 9)

El programa de extensiones recomendado por John Coghlan en 1889 llevaba las vías, en distintas etapas, desde Rauch y Arbolito a Balcarce y de allí a Necochea (9). El 24 de febrero de 1892 se abrió el tramo Ayacucho - Balcarce (87,8 Km) y el 1 de agosto llegó a Quequén el primer tren de pasajeros, procedente de Balcarce, inaugurando el trazado de 104,5 Km. Quequén, vecina de Necochea río de por medio, había recibido a sus primeros pobladores en la década de 1830 y estaba destinada a convertirse en uno de los principales puertos de ultramar de la provincia. El primer muelle se inauguró en 1870, y la fundación oficial del pueblo se registró el 2 de julio de 1890. (6, 9)

Lorenzo Revol fue el primer jefe de estación. Los pasajeros que iban a Necochea debían cruzar el río en balsa y continuar en breque desde allí. La plaza de los Mataderos, en la orilla necochense, era el punto de trasbordo. Dos años más tarde, el 1 de agosto de 1894, el tren cruzó el río a la altura del paso Cardiel, donde estaba la balsa, para llegar finalmente a Necochea. La estación se levantaba en la actual calle 62, entre 49 y 43. La apertura del ramal Quequén - Necochea (1,5 Km), promovió el traslado del centro comercial desde la plaza hacia la calle 62 entre 61 y 49. Trece años después de su fundación, la ciudad se conectaba a la red ferroviaria del país. (6, 9)

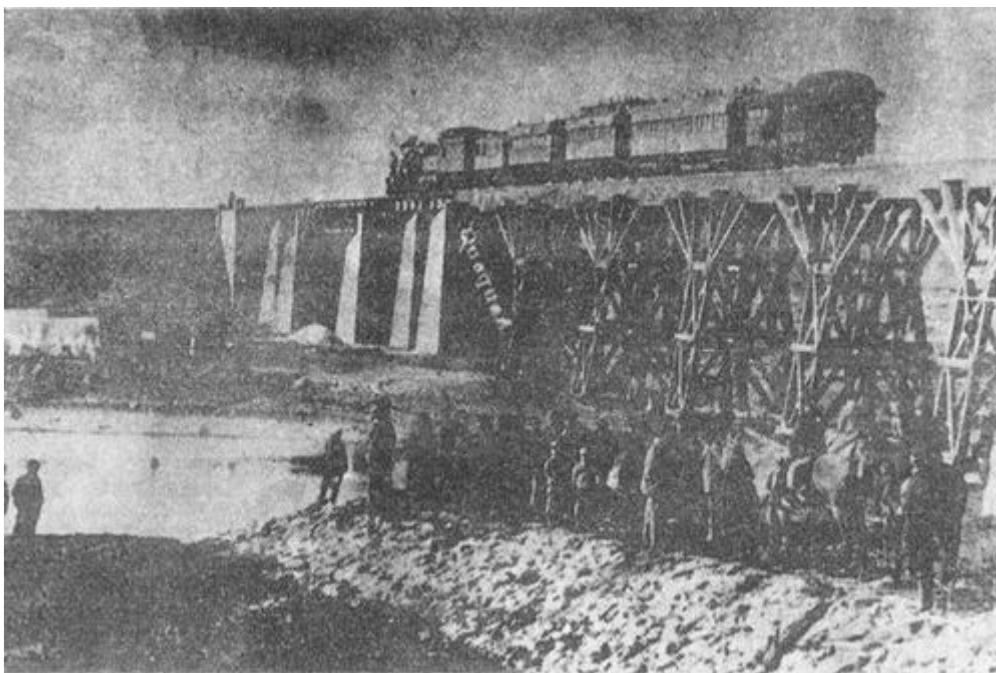


Figura 5. Puente ferroviario sobre el río Quequén, cerca del Paso Cardiel. (Ecos Diarios, Edición del Centenario).



Figura 6. Crecimiento del casco histórico en el segundo período, donde se aprecia el desarrollo del centro comercial en la actual calle 62 luego de la llegada del ferrocarril. (Ecos Diarios, Edición del Centenario) (5).

El impulso otorgado por el tren al sur del partido durante la primera década del siglo XX fue notable. Los enlaces ferroviarios con Tres Arroyos, Lobería, Cooper y Tandil generaron la formación de nuevos pueblos. El 12 de abril de 1908, en la línea Lobería - Tres Arroyos se fundó Nicanor Olivera, o La Dulce, nombre que tomó de la estación ferroviaria. Ese año también se creó Claraz, en el tendido que venía de Tandil a Cooper. Un poco más al sur, el 28 de marzo del año siguiente se fundó Juan N. Fernández. Entre Cooper y Energía se estableció Ramón Santamarina. También de 1908 es la línea Necochea - Lobería - Tandil. Se proyectó la construcción de un ramal entre Necochea y Energía, que nunca se concretó (3, 6). En 1911 se comenzó a trazar el ramal entre Quequén y el puerto, que fue inaugurado en 1922 por el presidente Marcelo T. de Alvear (3).

Así se cumplía el servicio de temporada en 1949: "...se han establecido diez trenes de pasajeros por semana, cuatro nocturnos y seis diurnos. Los nocturnos corren por vía Chas, lo mismo que tres diurnos rápidos que emplean 8 horas y 35 minutos en todo el viaje. Los otros tres diurnos corren por vía Tandil y San Manuel, durando el viaje 12 horas y 10 minutos. En los rápidos los asientos son numerados. (...) Se tiene entendido que para el próximo invierno serán restablecidos en esta línea los siete trenes nocturnos, o sea uno por día, toda vez que al terminar el verano declina la necesidad de coches dormitorio en otras líneas." (11)

El 25 de octubre de 1950 se anunció la corrida de un tren diesel, dos veces por semana, cubriendo el trayecto desde Plaza Constitución en 6 horas y 20 minutos. Durante esa década la estación Necochea funcionaba a pleno. (3, 6)



Figuras 7 y 8. Estación Necochea en 1951, durante la época dorada del ferrocarril. (Ecos Diarios, Gran Libro del Milenio) (12).

Sorpresivamente, el 9 de enero de 1964 Ferrocarriles Argentinos anunció que, a partir del 23, quedaría clausurada la estación del Ferrocarril Roca. Esta decisión fue resistida por autoridades y fuerzas vivas, que se movilizaron para obtener la revisión de la medida, pero todo fue inútil. El último tren cruzó el río el 16 de diciembre de 1968 (39), durante el gobierno de Onganía. Así se decretó la clausura definitiva de la estación Necochea, aduciendo razones de orden técnico y seguridad del puente ferroviario. (6)

Desde entonces los trenes comenzaron a tener a Quequén como terminal. En agosto de 1973 se construyó, sobre el ramal a Puerto Quequén, un apeadero para acercar a los pasajeros un poco más al centro de Necochea. Pero la gran inundación de 1980 destruyó el puente Ezcurra, que unía la zona portuaria de Necochea y Quequén, con lo que el apeadero dejó de ser una

ventaja. De yapa, se llevó al puente ferroviario, por si quedaban dudas de que el tren no volvería a cruzar el río. (6)



Figuras 9. El puente ferroviario destruido por la crecida del río, en 1980. (Ecos Diarios, Gran Libro del Milenio).

Las localidades de la zona rural fueron apagándose a medida que el servicio ferroviario declinaba. San José, Energía, Lumb, Claraz, La Negra, se irían convirtiendo en caseríos volcados a la actividad rural, casi pueblos fantasma.

En mayo de 1984, el bloque de concejales justicialistas de Necochea elevó al Concejo Deliberante una comunicación que configuraba un ambicioso proyecto de reactivación ferroviaria. En sus artículos esenciales, proponía poner en condiciones los ramales de la zona para unir el núcleo Necochea - Quequén con Tandil por el norte, con Bahía Blanca por Tres Arroyos y con Coronel Dorrego. También se estimulaba la construcción de un ramal nuevo a Energía por el balneario Los Ángeles y la realización de un estudio de factibilidad para la línea costera hacia Miramar, enlazando así la costa Atlántica hasta Mar del Plata. (13)

Más allá del significado que este proyecto tenía para la salida de cargas al puerto, se posicionaba a Necochea como una ciudad más accesible para el turismo de temporada. La nueva estación de pasajeros estaría ubicada en la avenida de Circunvalación, entre los cruces de rutas a Juárez y Tres Arroyos (13). La complejidad del proyecto cayó en el cajón de la burocracia. Había que aunar muchas voluntades y, sobre todo, la diversidad de jurisdicciones (Nación, Provincia, Municipios) hizo naufragar la propuesta.

En 1992 se integró el consorcio U.T.E. Ferrocarril del Atlántico, encabezado por las empresas Sideco Americana y Alesia S.A., junto a 11 empresas de autotransporte, para ofertar por la privatización del corredor ferroviario Plaza Constitución - Mar del Plata.

Ante el abandono de los servicios ferroviarios de pasajeros por parte del Estado, en 1993, el Ministerio de Obras y Servicios Públicos de la Provincia de Buenos Aires creó la Unidad Ejecutora del Programa Ferroviario Provincial (U.E.P.F.P.), que pronto fue conocida como Ferrobaires. Este nuevo organismo se hizo cargo de la corrida de algunos trenes, entre ellos el de Quequén vía Tandil, desde el 19 de setiembre de ese año. En marzo de 1998 se modificó la ruta, quedando vía Mar del Plata - Tamagueyú (8). Posteriormente se volvió a cambiar, utilizando la vía Maipú - Ayacucho y de allí Balcarce - San Agustín - Tamagueyú (39).

En 1998 tomó cuerpo una nueva propuesta de reactivación: el proyecto Arco del Atlántico, que con una inversión de 600 millones de dólares, en 5 años pensaba traer el tren a Necochea, prometiendo un tiempo de viaje de 6 horas. La propuesta era de un consorcio formado por las firmas alemanas ADtranz S.A., subsidiaria de Daimler Chrysler Rail System, Siemens y Ferrostaal, todas con amplia experiencia en construcciones y operaciones ferroviarias. El

anuncio se hizo el 7 de marzo de 1999 e incluía la modernización de las líneas a Mar del Plata, Miramar, Tandil, Necochea y conexiones. (3, 8)

Por entonces, la mayoría de los turistas que llegaban a Necochea optaban por el ómnibus, ya que el único tren diario era cada vez más deficiente y no ofrecía garantías de horario, tardando, como en 1949, entre 12 y 14 horas desde Buenos Aires vía Tandil. A partir de noviembre de ese año se realizaron múltiples gestiones para mejorar el servicio de trenes. Una comisión de autoridades locales se reunió con el titular de Ferrobaires mientras otro grupo visitó la sede de Ferrosur Roca, concesionario de cargas responsable del tendido, que tenía serios problemas de mantenimiento. El intendente Municoy, a su vez, gestionó la participación de los municipios de Balcarce, Ayacucho y Lobería en la cruzada (3). Todos prometieron algo, pero recién a partir de 2003, con la reactivación promovida por el nuevo gobierno, puede haber alguna esperanza para el riel en la zona.

Balsas, botes y puentes

Hacia 1900, el río Quequén se cruzaba en balsa a la altura de la Loma de Gil y en el paraje La Media Luna. También hubo botes. María Ángeles París, vecina de Quequén, recuerda que había que hacer cola para abordar esos botes a remo, que llevaban 3 ó 4 personas. "...los pasajeros debíamos dejar el sulky atado por ahí cerca". En cambio, "la balsa utilizaba un sistema de polea y era fija. Estaba ubicada cerca de la actual terminal de ómnibus y era lo suficientemente grande como para trasladar a la gente junto a sus carruajes, además de hacienda." (3)



Figura 10. Balsa sobre el río Quequén.
(*Gran Libro del Milenio, Ecos Diarios*).

En 1913 comenzó la construcción de un puente frente a la Loma de Gil, para reemplazar al servicio de balsas. Una crecida se lo llevará al año siguiente, aún sin terminar. Para colmo, un nuevo desborde del río Quequén destruyó en 1915 el puente de madera levantado en las inmediaciones de Las Cascadas. Era el único por entonces y no hubo otro hasta que se inauguró el puente carretero en el puerto, el 20 de enero de 1924.



Figura 11. Obras del puente carretero del Puerto.
(Gran Libro del Milenio, Ecos Diarios).

Al parecer, Necochea y Quequén estaban destinados a comunicarse por balsa. En 1919 se inauguró un nuevo servicio en Las Cascadas. (3)

En 1923 se llamó a licitación para construir un puente colgante sobre el río Quequén. Dos años después se iniciaron los trabajos, bajo la dirección del ingeniero Pasquale Palazzo. En 1928 se habilitó al tránsito y al año siguiente se inauguró oficialmente con el nombre de Hipólito Irigoyen, quien por entonces, aunque no lo sabía, transitaba su último año como presidente de la Nación. Por sus características constructivas, este puente es único en el mundo y se transformó en una de las postales clásicas de Necochea. (3, 6)



Figura 12. Construcción del puente colgante, en tres secciones que completan 270 metros de longitud. (Gran Libro del Milenio, Ecos Diarios).

Entonces sí, con dos puentes en uso, las balsas fueron abandonadas por obsoletas. No obstante, en 1925 se habilitó otra, aguas arriba, entre Juan N. Fernández y Lumb, fuera del casco urbano.

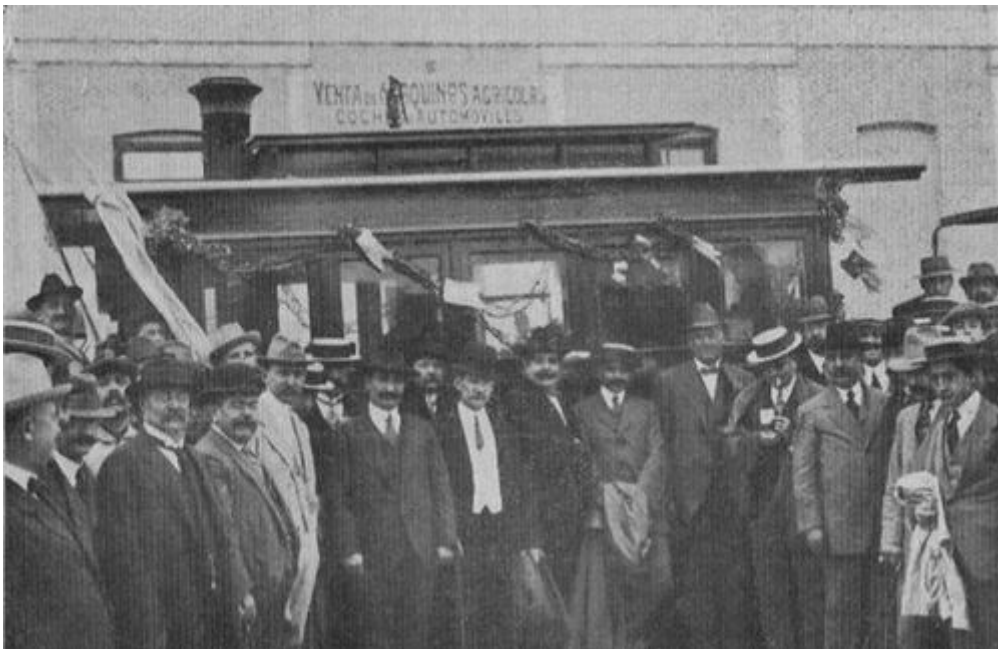
Tenemos noticias sobre la utilización de una balsa metálica para cruzar el río Colorado en Colonia 25 de Mayo, al sur de La Pampa, hasta la inauguración del puente-dique en 1972. Esa balsa llegó desde Necochea, pero no nos consta si fue una de las usadas en el Quequén o si fue construida especialmente para esa localidad. (14)

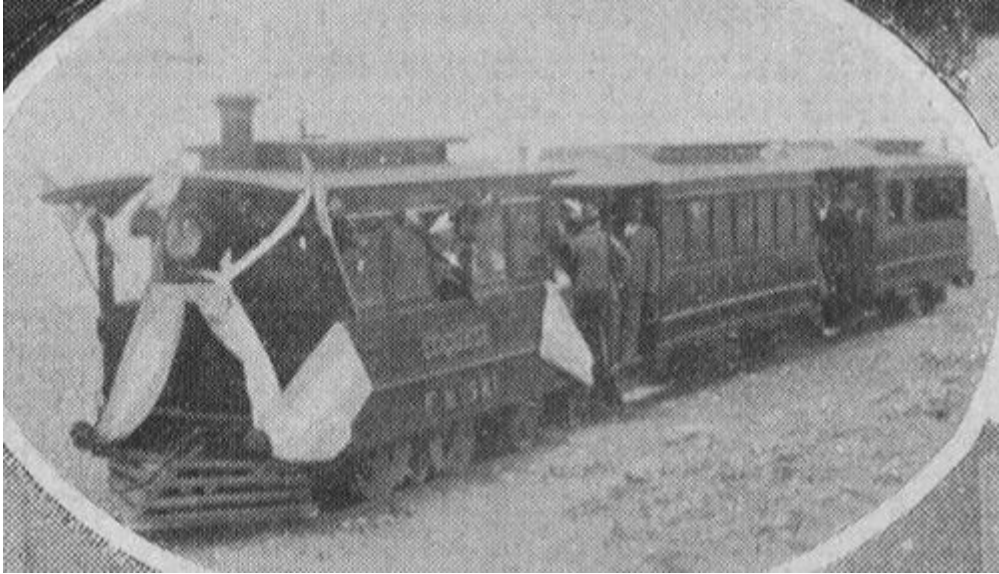
El tranvía

En 1889, entre las gestiones previas a la fundación de Quequén, figuraba la implementación de “una red completa de tranvías” como una de las “comodidades necesarias” para la nueva ciudad. Esto no llegó a concretarse. (6)

Al revés que otras ciudades de nuestra costa, el Centro de Necochea no estaba situado sobre la playa sino campo adentro. La posibilidad de utilizar la generosa costa para esparcimiento de sus habitantes llevó a la formación de una villa balnearia. En 1902 se produce el primer trazado del llamado entonces Pueblo Nuevo (hoy Villa Díaz Vélez), a 2 Km del centro fundacional, ocupando la franja costera desde la actual avenida 10 al Oeste hacia el mar, entre las actuales avenida 75 y calle 87 aproximadamente. (3)

En 1911 Necochea es declarada ciudad (3), y toda ciudad que se preciara, por entonces, debía contar con un servicio de tranvías. La Sociedad de Fomento de Necochea, encabezada por el vecino Domingo Olivera, promovió, implementó y administró el primer servicio tranviario de la ciudad, inaugurado el 3 de enero de 1913 (15). Los sistemas del país ya dejaban de lado la tracción animal para volcarse a la electricidad. Sin embargo, el tranvía necochense era a vapor. Así como La Plata tuvo tranvía eléctrico antes que Buenos Aires, Necochea tuvo vapor antes que Mar del Plata, adonde este sistema llegó dos años después.





Figuras 13 y 14. Inauguración del tranvía a vapor.
(Fotos ¿?).

La línea circulaba desde la estación ferroviaria hasta la Villa Díaz Vélez en un trazado de 7 Km a través de 80 cuadras, saliendo por la actual calle 62 y siguiendo por 61, 56, av. 59, av. 42, 87 hasta 2. (16, 17, 22)

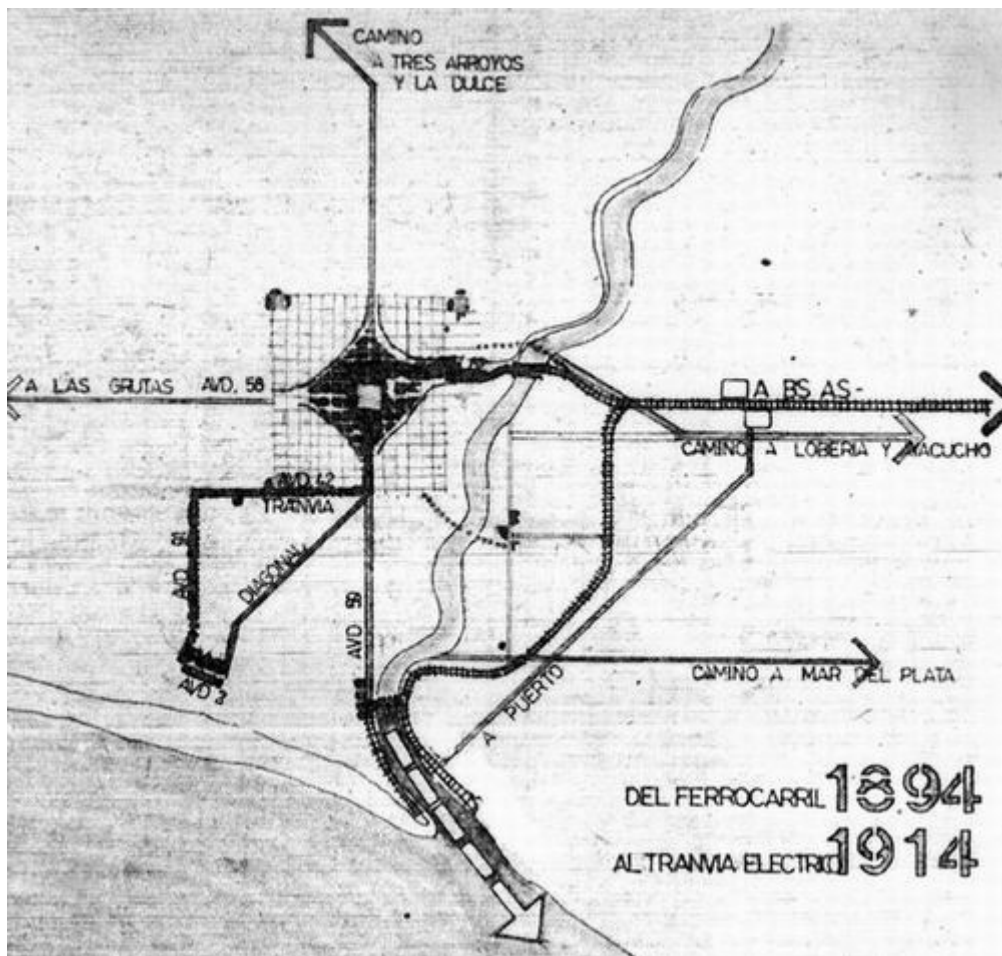


Figura 15. Trazado del tranvía.
(Ecos Diarios, Edición del Centenario).

La trocha adoptada fue la de Buenos Aires (1.435 mm). Así pudo adquirirse material rodante de segunda mano a la Compañía Lacroze de esa ciudad. Se compraron dos locomotoras tranviarias, bautizadas “Coqueta” y “Monada”, y cuatro acoplados cerrados de dos ejes (conocidos como “cucarachas”) que los Lacroze utilizaron arrastrados por caballos en el Tramway Rural. (6, 16, 18, 19)



Figura 16. Tranvía a vapor.
(Boletín A.A.T. 77).

Además de facilitar el traslado desde el Centro a la playa, el tranvía consolidó definitivamente el centro comercial, cuyo eje es la calle 62. Y si el vapor trajo progreso, qué decir de la electricidad. Al poco tiempo de cumplir un año —siete antes que en Mar del Plata— la misma Sociedad de Fomento cambió la tracción a vapor por la eléctrica, cuyo servicio quedó inaugurado el 8 de febrero. (6)

Pese al poco tiempo que circuló, el tranvía a vapor transportó 79.867 pasajeros, y sus 4 zorras cargaron 6.543 toneladas de materiales para varias obras, principalmente la rambla, que estaba en construcción. (6)

La prensa de la época consideró al nuevo tranvía como “un medio moderno, cómodo e higiénico de locomoción para la traslación (sic) diaria de bañistas de la ciudad a la playa.” Este fue el golpe de gracia para breques y otros carruajes que aún competían en estos viajes. (6)



Figura 17. Carruajes estacionados frente al Gran Hotel San Sebastián Argentino. (Tarjeta postal; Unión Universal de Correos. Colección Anibal Trasmonte).

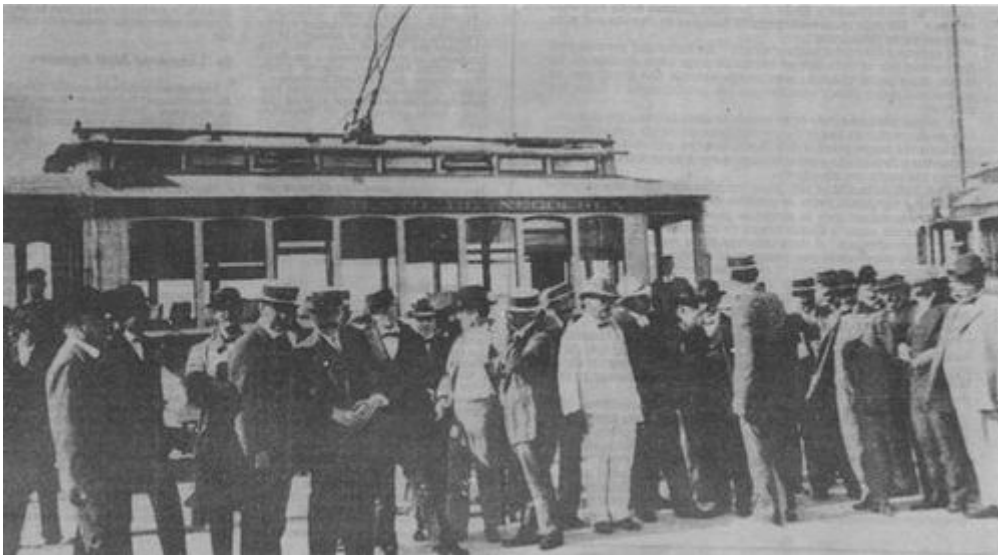


Figura 18. Inauguración del tranvía eléctrico. (Colección Aquilino González Podestá).

El servicio se prestaba con 3 coches semi-convertibles (17, 20, 21, 22) de dos ejes y 32 asientos, adquiridos a la empresa norteamericana John G. Brill & Co., similares a los Lacroze de Buenos Aires pero con trole de arco raspante en vez de pértiga. Necochea tuvo los únicos vehículos de ese tipo en la Provincia de Buenos Aires. Asimismo, fue la ciudad que tuvo menor cantidad de coches eléctricos. Las "cucarachas" heredadas del servicio a vapor circularon acopladas para ampliar la capacidad. También se contaba con "jardineras" (coches con los laterales abiertos) de 4 ejes para los meses de verano. El trazado original por 42 y 87 (43) fue reemplazado por diagonal y av. 79, más directo. (18, 22)



Figura 19. El epígrafe original de la foto dice: “Los tres magníficos coches de la Sociedad de Fomento de Necochea que reemplazaron a los dos de vapor que inicialmente puso en circulación la misma progresista empresa”. (Foto ¿?).

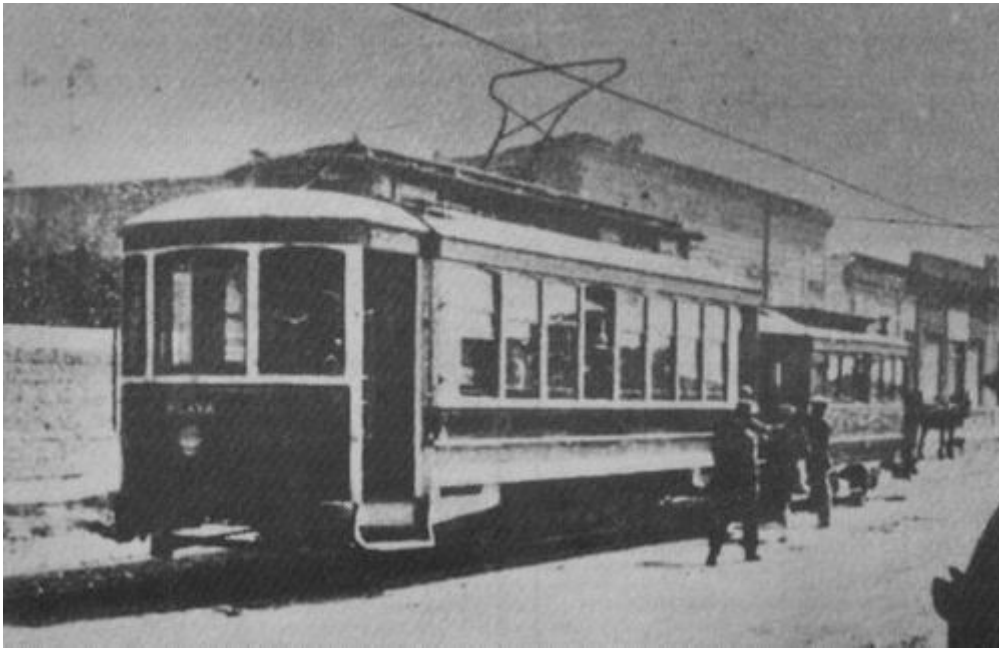
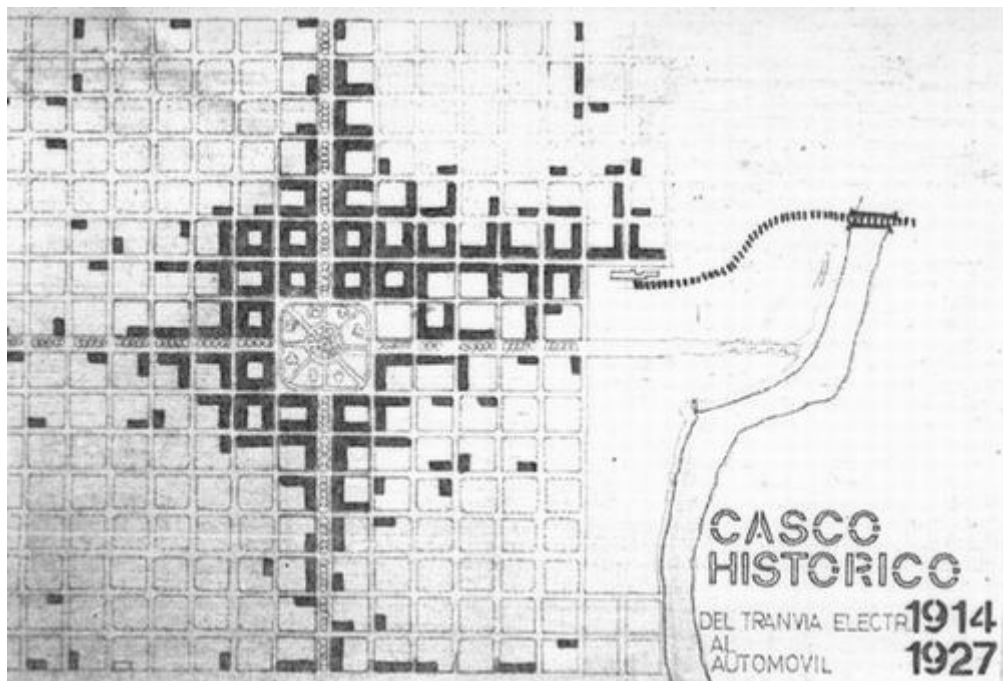


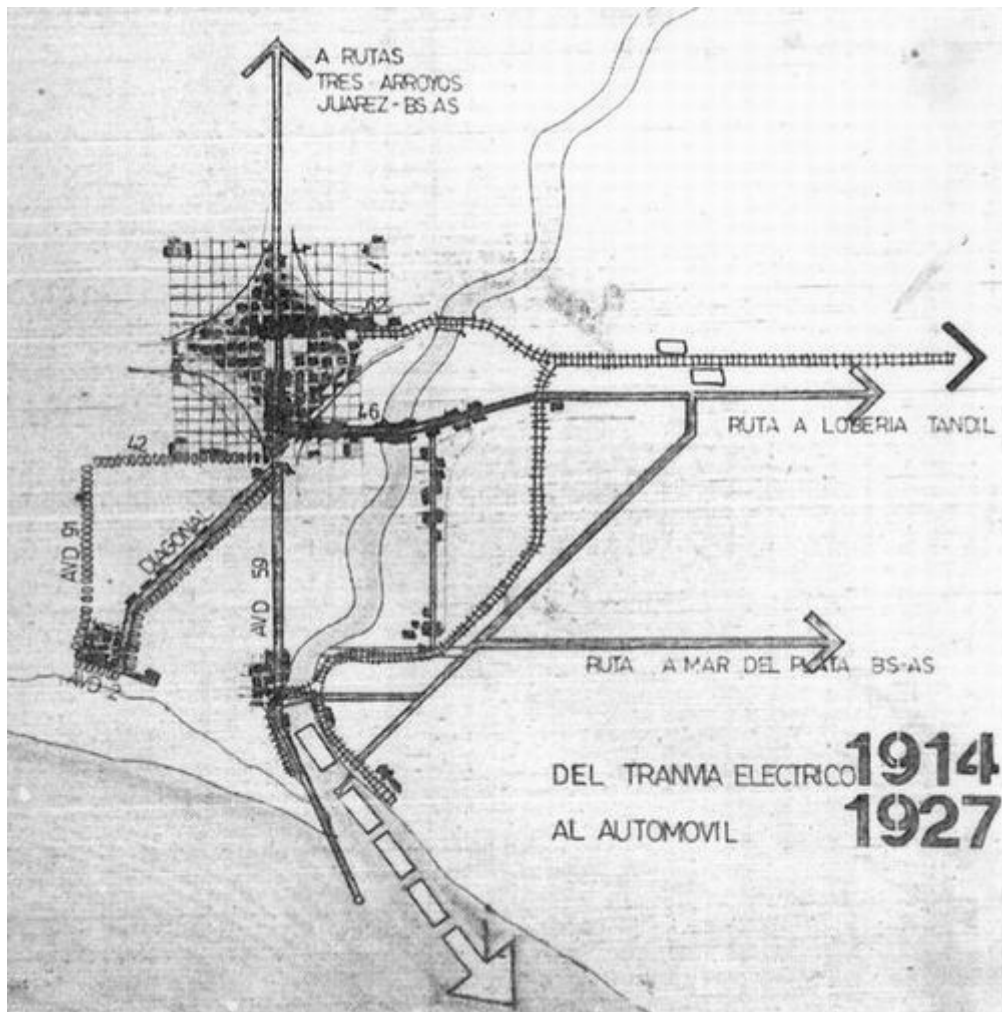
Figura 20. Tranvía eléctrico con “cucaracha” acoplada. (Colección Aquilino González Podestá).

La alimentación de la línea era suministrada por la usina local y la Sociedad de Fomento se ocupó de pavimentar las calles por las que circulaban los tranvías. Para mediados de la década del '20, no obstante, el automóvil comenzó a ganar terreno. Las mejoras en calles y caminos contribuyeron al estancamiento del servicio hacia 1927. Dentro de los trabajos de relleno, nivelación y pavimentación de calles encarados entre 1928 y 1929, se destaca la apertura de la avenida Costanera 9 de Julio de 1816 (avenida 2 actual). Recordemos que también por entonces se inauguró el puente colgante. En cuanto al trazado de la ciudad, se fortaleció la zona central en detrimento de los extremos, últimos baluartes de los medios de tracción animal. (3, 6)



Figura 21. Tranvía circulando por diagonal Atlántida frente al hotel La Perla, circa 1930. (Tarjeta postal; colección Aníbal Trasmonte).





Figuras 22 y 23. Evolución del casco histórico en el tercer período. Trazado de rutas y unión de los núcleos principales: Centro, Villa Díaz Vélez, Puerto y Quequén. (Ecos Diarios, Edición del Centenario) (5)

En abril de 1935, ya en franca decadencia, se remató la estación del tranvía, ubicada en 56 entre 61 y 59, que fue adquirida por Ramón Pucciarelli en m\$ⁿ 16.000. Más tarde el lote fue ocupado por oficinas de la Municipalidad (22). En mayo de 1937 fueron levantadas las vías y se retiraron los cables y otras instalaciones de la villa balnearia y la diagonal (6). El servicio, disminuido a un circuito en el Centro, subsistió hasta 1940 (17) administrado por el municipio (23). Los coches pasaron al sistema tranviario de Mar del Plata (22).

Los últimos tres tranvías de Necochea no fueron aquellos que corrieron hasta 1940, pero de todas formas prestaron importantes servicios. Eran tres coches que habían circulado en Buenos Aires y fueron cedidos, luego del desmantelamiento del sistema, como aulas para la escuela 27. Esta modalidad se difundió a principios de la década del '60 en varias ciudades del país, y continuó hasta que las escuelas tuvieron edificios propios.



**Figura 24. En agosto de 1973, la escuela 27 funcionaba aún en tres tranvías traídos de Buenos Aires.
(Ecos Diarios, Gran Libro del Milenio).**