

EL TREN DE LOS PATOS

En las primeras décadas del siglo XX el tren fue un medio de transporte popular. Cada domingo al mediodía era abordado por el sector más democrático de los aficionados al «deporte de los reyes», que hacían en él su viaje hasta el Hipódromo de Maroñas.

El tren partía cargado de gente; algunos con sus binoculares, los más llevando las páginas dedicadas a las fijas de esa tarde que se vendían con la Tribuna Popular, todos trajeados y muchos luciendo sus ranchos de paja en la cabeza.

El 2 de diciembre de 1900 la revista Rojo y Blanco hacía referencia en una nota más que a las carreras en sí, al acontecimiento social que representaban y a la importancia que tenía el tren como medio para poder acceder a este entretenimiento suburbano:

Durante el viaje en el ferrocarril habrán hablado extensamente de la fiesta hípica, de las luchas de la pista, de su diversión favorita, discutiendo probabilidades, citando pedigrees, recordando performances, apuntando records, exhumando, por fin, viejos recuerdos adormecidos en las profundidades de la memoria. El que más, el que menos habrá deseado sentar plaza de catedrático entre sus vecinos de asiento, fama de conocedor experto y de buen golpe de vista, para divisar al vencedor entre las tinieblas del misterio propio del Turf.



La llegada al Hipódromo. — (De la colección del socio Don Julio Arteaga).

Y ahora les vemos, en momento en que les ha sorprendido la máquina fotográfica, descolgándose del tren y penetrar al hipódromo regocijados ante la perspectiva de un hermoso día de carreras, sintiendo cómo despierta en el espíritu la antigua afición

amortiguada á la vista de aquel campo de inolvidables encuentros, cómo hierve en las venas el entusiasmo a las caricias ardientes de un sol radiante de verano. Armados de todos pertrechos, -afilado el lápiz, en el bolsillo el programa sumiso esperando la consulta y los apuntes nerviosos del sportsman, y terciados los anteojos, - llegan con el espíritu henchido de esperanzas y la mente llena de ilusiones, pensando unos en acertar en todas las carreras y anhelando los otros encontrarse con sus novias, para pasar una tarde de delicioso flirt.

¿Quiénes son? No es necesario citar sus nombres. Están bien parecidos y son muy conocidos en el mundo político y diplomático, social y elegante. Acaban de descender del carruaje que les ha llevado al raudo andar de arrogantes trotadores, y entran al parterre cuando la fiesta está en su apogeo. Todos los ojos fijan su atención en esos grupos para admirar la belleza avasalladora y el donaire y la elegancia de las damas, mientras de todas partes se saluda con el respeto a que les hace acreedores su posición social, a los dignos caballeros y sus distinguidas acompañantes.

¡Qué hermoso cuadro! Cuántas cabecitas adorables que reclaman el pincel de Tintoretto para ver reproducidas en el lienzo sus líneas delicadas! Cuántas figuras, qué cantidad de cuerpos esculturales, de rasgos dignos de ser immortalizados en helénico mármol!

Cómo se recrea la mirada en la contemplación del soberbio espectáculo que ofrece la tribuna del hipódromo bajo el dosel del cielo sin nubes de aquella luminosa tarde de estío, llena de animación y de colores, flotando, mecidas por la brisa las ricas plumas de los elegantes sombreros, los encajes de las vistosas toilettes y los flecos del claro quitasol, bajo cuyo toldo de seda relampaguean las luces que queman el alma, de divinos ojos de mujer, rivales del sol!”

En noviembre del año 1874, la Sociedad Hípica – predecesora del Jockey Club de Montevideo – denominó a la 4ta. Carrera «FerroCarril», en homenaje a la línea que se estaba construyendo.

Se destinó la recaudación de la reunión a la construcción de una Iglesia y de una Comisaría, donándose también a la Empresa del Ferro Carril Uruguayo del Este una manzana lindante a la futura vía férrea

El tren partió en su viaje inaugural el 16 de marzo de 1879 a las dos de la tarde.

Subieron a los vagones el Vicario General de la Curia, Monseñor Inocencio Yéreguy, la esposa del Presidente Joaquín Requena Doña Angélica Villademoros, y otros altos dignatarios.

El convoy inició su lento recorrido, precedido por una zorra con una luz roja de alerta - ante las miradas curiosas de la población, que se agolpaba en los cruces al costado de la vía-, por la que hoy es la calle Galicia.

Dejó a un lado los depósitos de agua mineral y se metió por debajo de los puentes de hierro, internándose luego en la Comercial por la actual Monte Caseros y siguiendo por

Avellaneda bordeó la Unión hasta desembocar en la Estación Unión (de la que apenas queda un cartel, cerca de los restos de la añeja Plaza de Toros).

Luego de las palabras alusivas, los aplausos y las fanfarrias, la comitiva continuó su viaje bordeando las caleras de Zaffaroni y enfilando hacia Maroñas, donde al arribar al Hipódromo, la formación «ancló» junto al bien llamado codo del ferrocarril.

A partir de ese momento los aficionados taurófilos, los turfistas y aún muchos que iban por el simple placer de dar un paseo, llenaban los trenes que corrían los días en que tenían lugar esos espectáculos.



El traslado de pasajeros era cómodo, barato y extremadamente rápido ya que los nueve kilómetros existentes entre las esquinas de las calles Río Negro y La Paz, desde donde partía el tren, hasta su arribo al Hipódromo de Maroñas se cubrían en 30 minutos.

El pasaje de ida y vuelta costaba 50 centésimos el boleto de primera clase y 40 centésimos el de segunda.

Por ser rápido (a pesar de atravesar parte de la Ciudad sin barreras) se llenaba de personas deseosas de llegar a su destino en menos tiempo, mientras que los lujosos «mail-coach», los charolados cupé o las volantas descubiertas, al igual que los famosos tranvías de tracción a sangre, insumían más de una hora en llegar a Maroñas.

Luego de desaparecida la Plaza de Toros de la Unión, el ferrocarril siguió prestando su invaluable concurso a la afición turfística, por lo cual su nombre pasó a ser «Tren de las Carreras».

El horario de trenes de la época tenía dos servicios que partían desde la esquina ya mencionada a las 11.30 horas y 12.30 horas.

Salía el tren desde el lugar mencionado con marcha sumamente lenta, – mientras el fogonero hacía sonar una campana instalada entre los topes de la locomotora – pero quien habría la marcha era un hombre bandera roja en mano que iba caminando al frente – unos 15 metros – alertando la proximidad del tren a los vehículos que convergían desde las calles transversales.

Dado que su paso era lento muchos aprovechaban para subir en la mitad del camino, mientras los chicos sin noción del peligro se entretenían en hacer «coladeras» en los estribos de los salones.

Así llegaba a la estación Talleres o Cordón ubicada en La Paz y Minas donde los niños se soltaban y entre risas y gritos corrían por la calle, mientras otro buen número de turistas se sumaban a los que habían ascendido en el punto de partida o durante el trayecto.



Sin embargo aquí se cerraban las puertas de acceso a los salones y el guarda comenzaba a marcar los boletos y quien no tenía su pasaje debía abonar el mismo sobre la marcha. Esta parada duraba tres minutos y al reanudarse el viaje a marcha más veloz pues ya habían quedado atrás las zonas de tránsito público y el tren se desplazaba por un camino que le estaba reservado, echando vapor, humo y haciendo sonar el pito.

Casi inmediatamente pasaba a través de los tres túneles aún existentes, los de las calles Tristán Narvaja, Fernandez Crespo y Arrenal Grande y la velocidad se incrementaba para poder sortear con éxito el desnivel del terreno, que ofrecía un fuerte repecho.

Si éste no había sido bien calculado por el maquinista, era inevitable requerir al auxilio de otra locomotora, para que impulsara al tren desde su parte trasera.

Sin otros inconvenientes a no ser algún esporádico e intrascendente encontronazo con el Tranvía del Paso del Molino en La Paz y Rondeau o con el Tranvía Oriental en Yaguarón y La Paz, llegaba el primer tren a Maroñas a las 12 horas y el segundo una hora después.

Aclaremos que mientras estaban las carreras en su tiempo de preparar, largar, llegar festejar y preparar la segunda y así hasta el final, la locomotora no podía tocar el pito ni purgar el vapor porque asustaba a los protagonistas del espectáculo hípico.



Si bien el regreso estaba estipulado para treinta minutos después de terminada la última carrera, la Empresa prevenía al público, informándoles que el tren ordinario de regreso a Montevideo, que venía procedente de Pando, pasaba por Ituzaingó a las 2.42 pm.

De esa manera se trataba de alentar a los perdedores en las primeras carreras para que tomaran ese tren y no pensarán en hacer la coladera en el que salía después de la última.

Los trenes comenzaban su regreso al atardecer con un pasaje, menos locuaz y entusiasta, mucho más alicaído...

Eran aguardados por una verdadera bandada de niños que apostados junto al alambrado que bordeaba la vía gritaban a viva voz «PATOS – PATOS» esperando la reacción de los viajeros que para demostrar que no habían dejado todo su dinero en las ventanillas del Hipódromo les arrojaban algunas monedas.

De esta circunstancia le viene la denominación de «Tren de los Patos», porque traía de vuelta a todos aquellos que habían dejado hasta el último peso en las apuestas a los pingos, y volvían al centro completamente «patos» ...

Estos «Trenes de Carreras» funcionaron hasta el año 1907, en que fueron suspendidos al inaugurarse el tranvía eléctrico.

Sin embargo luego de pasada la novelería de este nuevo sistema de transporte el Jockey Club de Montevideo gestionó y obtuvo de la Empresa ferroviaria su reanudación garantizando 200 boletos por tren.

En marzo de 1928, ya avanzado el auge de la motorización, el pavimento liso y teniendo que circular lentamente porque en la calle La Paz era común que sufriese una detención completa como consecuencia de algún vehículo estacionado sobre los rieles, los servicios fueron clausurados definitivamente pues originaban más pérdidas que ganancias.

Martin Massa en una nota publicada en la década de 1970 en el diario “El Día” recordaba:

“Pese a ser el transporte más seguro, sin pinchaduras, ni desvíos, también vivió el Tren de los Patos, aventuras, anécdotas, vicisitudes...

Al fin de la «Internacional» de 1908, -que ganó Mentiroso a Black Prince-, por exceso de pasaje, ocurrió un gran desorden y se destrozaron varios vagones.

Otra vez, desengancharon la locomotora, y la gente amaneció en Maroñas.

Un pariente mío, también las pasó...

Le habían dado una «fija» en la primera y, para mayor seguridad, se fue al hipódromo en ferrocarril. A poco de cruzar la calle La Paz, el tren se detiene, frenando bruscamente: ¿qué pasa? ¡casi nada!

Durante la semana habían levantado un andamiaje y los palos salientes impedían el paso del convoy. Mientras los más jóvenes e impulsivos, pretenden que el tren «atropelle», el Guarda procura un serrucho y, ante la expectativa general, el improvisado carpintero troza los palos y en 15 minutos desaparece el obstáculo.

El ferrocarril continúa su viaje, entre vivas y aplausos, pero cuando llega al Hipódromo, ya se había corrido la primera, ganando la «fija» de mi primo...

Y así fue como el seguro «Tren de los Patos», le falló a un burrero.

Referencias: Revista Rojo y Blanco 2 diciembre de 1900

«APUNTES», de Alonso Caprario Bonavía

El «tren de los patos», un medio de transporte olvidado por Alejandro Michelena