

Estudios del IMAE N° 2

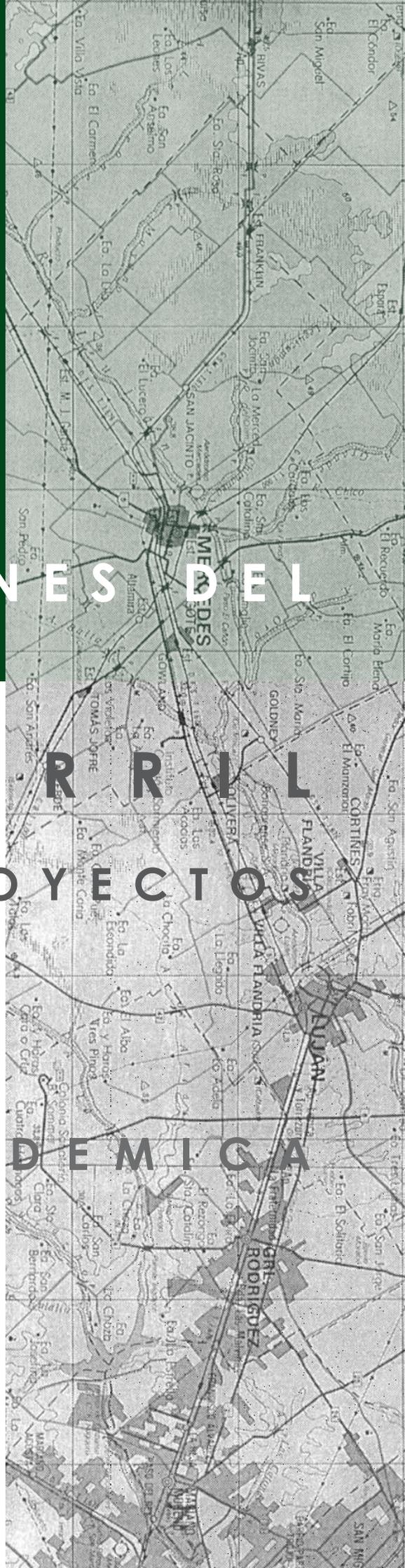
URBANIZACIONES DEL

FERROCARRIL

HISTORIA Y PROYECTOS

JORNADA ACADÉMICA

USAL  
UNIVERSIDAD DEL SALVADOR  
Vicerrectorado de Investigación y Desarrollo  
Instituto de Medio Ambiente y Ecología  
2000



**Organizan**

Vicerrectorado de Investigación y Desarrollo  
Instituto de Medio Ambiente y Ecología - IMAE

Dra. Genoveva de Mahieu

**Jornada académica**

Campus Nuestra Señora del Pilar - 29 de junio de 1998

**Coordinadores**

Arq. Pablo Tomás Beñía

Arq. Graciela Brandariz

Arq. Eduardo Maestripieri

**Compiladoras**

Arq. Alejandra Ríos

Arq. Adriana ten Hoeve

ISBN 950-592-099-7

# UNIVERSIDAD DEL SALVADOR

## AUTORIDADES

<b>Rector</b>	Dr. Juan A. Tobías
<b>Vicerrector Académico</b>	Lic. Javier Alonso Hidalgo
<b>Vicerrector Económico</b>	Dr. Enrique A. Betta
<b>Vicerrector de Formación</b>	a/c del Sr. Rector
<b>Vicerrector de Investigación y Desarrollo</b>	Dr. Fernando Lucero Schmidt
<b>Secretario General</b>	Dr. Pablo Varela
<b>Director Departamento de Ingreso</b>	Esc. Julio Lucero Schmidt
<b>Administrador General</b>	Sr. Eduardo R. Blanco
<b>Decano Facultad de Ciencias de la Administración</b>	Ing. Aquilino López Díez
<b>Decano Facultad de Ciencias Económicas</b>	Dr. Sergio García
<b>Decana Facultad de Ciencias de la Educación y de la Comunicación Social</b>	Prof. María Mercedes Terrén
<b>Decano Facultad de Ciencias Jurídicas</b>	Dr. Práxedes M. Sagasta
<b>Decano Facultad de Ciencias Sociales</b>	Lic. Eduardo Suárez
<b>Decano Facultad de Ciencia y Tecnología</b>	Ing. Miguel Guerrero
<b>Decano Facultad de Historia y Letras</b>	Esc. Juan C. Lucero Schmidt
<b>Decano Facultad de Medicina</b>	Dr. Adolfo Lizárraga
<b>Decano Facultad de Psicología y Psicopedagogía</b>	Lic. Bernardo Béguet
<b>Directora Escuela de Artes del Teatro</b>	Prof. Alice Darramón de Beitía
<b>Directora Escuela de Estudios Orientales</b>	Prof. Luisa Rosell
<b>Director Carrera de Agronomía</b>	Ing. Gustavo Otamendi
<b>Director Carrera de Veterinaria</b>	Dr. Leopoldo Estol



# Urbanizaciones del Ferrocarril

## Historia y Proyectos



# Indice

- 9 Presentación**  
*Fernando Lucero Schmidt*
- 11 Urbanizaciones del Ferrocarril**  
*Pablo T. Beitía*
- 13 Consideraciones Preliminares**  
*Eduardo Maestripieri*
- 15 La arquitectura de los ferrocarriles en la Argentina.**  
*Jorge D. Tartarini*
- 25 Anotaciones sobre la historia del Museo Nacional y Centro de Estudios Históricos Ferroviarios.**  
*Jorge Ochoa de Eguileor*
- 35 El desarrollo ferroviario en la cuenca del río Luján. Aspectos históricos y legales.**  
*Jorge E. Waddell*
- 39 La urbanización del ferrocarril en la cuenca del río Luján.**  
Relevamiento de espacios ferroviarios.  
*Adriana ten Hoeve*
- 45 Proyecto de Remodelación y Puesta en Valor de las Estaciones Ferroviarias de la Red de Metropolitano.**  
*Yanina Pedrini, Jorge Sabato*
- 51 Urbanizaciones del Ferrocarril. Situación actual y posibilidades futuras.**  
*Carlos E. Ortiz de Zárate*



## Presentación

Esta nueva publicación del Vicerrectorado de Investigación y Desarrollo de la Universidad del Salvador se propone hacer conocer alguna de las actividades académicas que en el área de Urbanismo se vienen desarrollando en el ámbito del Instituto de Ecología y Medio Ambiente.

En los últimos años el ambiente o lo ambiental alcanzó una gran difusión y presencia en las agendas institucionales, en las escuelas, en las empresas y en los medios, postergando o abarcando otras cuestiones en apariencia de menor alcance como el urbanismo o el territorio. ¿Son semejantes territorio y ambiente? ¿En qué difieren? La preocupación por comprender las importantes transformaciones arquitectónicas, urbanas y ambientales que se están desarrollando en el arco noroeste de la región metropolitana y que comprometen al Partido de Pilar, –en el que se encuentra nuestro Campus Universitario–, orientó hace algunos años a un equipo de investigadores del IMAE dirigidos por el Arq. Pablo Beitía a centrar sus investigaciones en comprender las lógicas de ocupación y transformación urbana de pueblos y ciudades de la cuenca del río Luján<sup>1</sup>. El propósito fue plantear un enfoque territorial dentro de una cuestión tan amplia como la ambiental. De este abordaje han surgido algunos de los encuentros como las Jornadas Académicas “Costaneras. Lugares y Proyectos” y “Urbanizaciones del Ferrocarril” que permitieron acercar el mundo académico a otros ámbitos institucionales, empresariales y sociales.

Esta publicación con un criterio amplio reúne algunos de los trabajos presentados con motivo de aquellas reuniones académicas y pone una vez más a disposición de investigadores y público en general un material de estudio que permitirá intercambiar conocimientos y experiencias de un territorio en permanente crecimiento y transformación.

Dr. Fernando Lucero Schmidt

<sup>1</sup> Cuenca del Río Luján. Pilar como modelo de ciudad pampeana. P. Beitía, *et al*, IMAE, USal, 1999.



## Urbanizaciones del ferrocarril

Arq. Pablo Tomás Beitía \*

Con esta introducción deseamos poner en foco la importancia de la red ferroviaria y sus instalaciones, a la luz de una renovada vigencia ante lo que aparece, hoy, como un necesario cambio de fase en las modalidades residenciales y la distribución de usos y actividades en -y entre- las áreas urbanizadas de la cuenca del Río Luján. Tiene mucho interés reconocer el sistema de relaciones entre centros poblados -nuevos e históricos- y su interdependencia orgánica con la metrópoli. Donde la competencia entre el urbanismo del automóvil y el desarrollo del sistema ferroviario caracteriza fuertemente a la configuración urbanística de la región.

En dos décadas y con un ritmo de crecimiento sostenido, la dinámica de la actividad edificadora, fomentada por el predominio de la renta comercial y financiera sobre el producto de los sectores primarios en la periferia rural, marcó el fin de la etapa agrícola en la vida económica y social de los núcleos poblacionales históricos de la zona. Pero, a la vez, no lo hizo por completo en aspectos culturales, ambientales y paisajísticos. Esto se relaciona con el paradigma de "la vuelta al campo" y su sucedáneo: "la huida de la ciudad", sustentado por sectores de clase media y alta, originarios del conglomerado urbano y, en gran número, ubicados en la franja de edades comprendida entre la emancipación económica y la primera paternidad. La expectativa de acceso a nuevos espacios con equilibrio ambiental y condiciones de seguridad y servicios acordes al estilo de vida de la ciudad dio lugar, así, a una ecuación especulativa nueva en gestión de la propiedad del suelo y desarrollo comercial de las infraestructuras, apoyada en experiencias empresariales e inmobiliarias de larga data en Buenos Aires.

Tales "desarrollos" -en plural resulta, aquí, muy diferente a *desarrollo*, en sentido urbanístico pleno- en sus etapas iniciales basaron sus estándares en la "casa de fin de semana"; la segunda vivienda, sobre suelo propio, para la expansión familiar en tiempo libre, en que la configuración canónica de la unidad residencial coloca sobre el mismo plano de importancia el Jardín, la casa y el automóvil. Aquí las agregaciones o desagregaciones de cada uno de esos componentes pueden ser múltiples, pero siempre dentro de los límites que impone la vocación antiurbana de la parcelaria *Country*. Con su implantación y sus trazados orientados más por las utilidades del sector privado que por las siempre demoradas políticas públicas en gestión y planeamiento estratégico del territorio. En ese contexto el vehículo familiar, componente primario del modelo, resuelve la accesibilidad de los nuevos pobladores a predios distanciados de las plantas urbanas preexistentes -por su condición originaria de tierra rural- constituyéndose, al mismo tiempo, en herramienta de selección socioeconómica y engranaje de las estrategias empresarias de planificación de los emprendimientos: la clientela deseada se caracteriza, entre otras disponibilidades, por la *movilidad propia*.

Así, para asegurar el éxito comercial se hace necesario proveer y gestionar redes de vialidad que aseguren el disfrute de las facilita-

des del loteo y garanticen la afluencia de servicios de mantenimiento, abastecimiento, seguridad, etc. Los resultados de este auge poblador, altamente selectivo, exponen sobre el cambio de siglo los resultados de un crecimiento desbalanceado: fuerte en radicación de sectores medios y altos y lento e ineficaz en servicios públicos de movilidad y transporte.

Nuestra aproximación al sistema ferroviario tiene, ante lo dicho, el doble objetivo de profundizar en el rol que le cabe en el presente económico y social de la cuenca del Río Luján y, a la vez, reconocer los elementos de valor histórico, cultural y patrimonial que lo distinguen. Allí la presencia del ferrocarril es masiva y llena de matices: en edificaciones admirables, en material rodante, equipamiento e instalaciones de decisiva importancia para la integración social, y en pueblos enteros debidos a la historia de sus trazados. Donde se manifiesta su vigencia como promotor del desarrollo y la consolidación urbanística de la Región.

\* Prof. Arq. Pablo Tomás Beitía  
Investigador del Instituto de Medio Ambiente y Ecología de la Universidad del Salvador.  
Profesor Titular de la EAT de la Universidad del Salvador.  
Director Académico del Curso de Posgrado ACT en la FAU-UNNE.  
Miembro de la Fundación Pan Klub. Miembro Adherente del Centro de Documentación de Arquitectura Latinoamericana (CEDODAL).  
Miembro de la Comisión Directiva de la SCA.  
Miembro del Colegio de Jurados de la Sociedad Central de Arquitectos.

## Consideraciones preliminares

Arq. Eduardo Maestriperi \*

El significativo rol económico, social y espacial que han tenido los ferrocarriles en la historia de la Provincia de Buenos Aires, su incidencia en la formación, evolución y consolidación de muchos de sus pueblos y ciudades, hacen del mismo un objeto de estudio imprescindible para la comprensión de los fenómenos urbanos que se desarrollaron en su territorio. En la investigación que estamos desarrollando y que se circunscribe al área conformada por la cuenca del río Luján y el actual corredor fluvial -industrial del río Paraná, la presencia del ferrocarril ha determinado y condicionado gran parte de los pueblos y ciudades que han surgido en ese particular y especial fragmento territorial. Sin embargo resulta complejo poder formular a priori algunas hipótesis en torno a la *"urbanización del ferrocarril en la cuenca del río Luján"* por existir diversas interpretaciones referidas a la incidencia de los distintos actores sociales y económicos en la evolución de la región bonaerense en general.

Eduardo Saguier<sup>1</sup> señala estas diferencias historiográficas: "Mientras García Belsunse (1988), Garavaglia (1987), Gelman (1989), y Halperín Dongui (1992) sostiene que en la campaña de Buenos Aires la agricultura fue más relevante que la ganadería, Guío (1987), Amaral y Guío (1990) y Gresores y Martínez Dougnac (1992) sostienen lo contrario. En nuestra investigación estas diferencias son significativas en cuanto a poder interpretar los diferentes procesos de urbanización y nos resulta necesario que sean reorientadas algunas de nuestras expectativas. Por ejemplo ¿Qué repercusiones espaciales tuvieron los sucesivos fraccionamientos de la tierra rural?, ¿Qué relación existe entre la movilidad de las mercancías, como el transporte del ganado en pie o el transporte de granos y la utilización del ferrocarril como forma de ocupación del territorio con la fundación de colonias agrícolas servidas y abastecidas por el mismo ferrocarril?, ¿Son los grandes terratenientes ó los pequeños propietarios los que ceden sus tierras para el paso del ferrocarril?, ¿Qué tierra pública estaba disponible cuando comenzaron a fundarse algunos de los nuevos pueblos que ocuparon la cuenca?, ¿Son los propietarios de la tierra los que piden un parador, una estación ó la fundación de un pueblo? A todas estas preguntas se suman las realidades del presente que están modificando sustancialmente la percepción de la cuenca.

La estancia y la chacra, característicos del espacio colonial, sufrieron un proceso de transformación en torno a la cuenca del río Luján que en forma sorprendente continúa hasta nuestros días. En la reconstrucción de la historia dominial, que propone Saguier, correspondiente a catorce pagos ó partidos del Buenos Aires del siglo XVIII, demuestra que el pago de Monte Grande ó San Isidro, un partido compuesto totalmente por chacras, es la región en la que los predios cambiaron de mano más veces y que esa relación disminuye progresivamente hacia los pagos de Las Conchas (un distrito reservado legalmente para chacras), Luján, Giles y Areco, un partido reservado totalmente para estancias y afirma: "La perpetuidad y consolidación dominial subsistentes en el interior del espacio colonial y

<sup>1</sup> Saguier, Eduardo. "Mercado inmobiliario y estructura social en el Río de la Plata en el siglo XVIII". CEAL, BS. AS., 1993.

en algunos predios rurales del litoral Rioplatense, había fortalecido el poder económico y social de algunas familias terratenientes rurales, la rotación y la fragmentación hereditaria de la propiedad rural bonaerense, había vulnerado la hegemonía y la estabilidad de los sectores terratenientes más tradicionales". La inercia espacial de la cuenca permite asistir hoy a transformaciones iniciadas dos siglos atrás. El encuentro del área metropolitana con su borde periurbano está produciendo la urbanización de las últimas tierras rurales disponibles. El "ensanche suburbano", los clubes de campo y los "barrios cerrados" se disputan tierras atravesadas y abastecidas por un ferrocarril concebido y dimensionado para abastecer pueblos, ciudades y comarcas del siglo XIX. Movilidad social y fraccionamiento de la tierra rural, dos datos de la realidad que prefiguraron con casi dos siglos de anticipación el comportamiento actual de la cuenca.

Al comenzar la segunda mitad del siglo XIX sólo la tercera parte de la superficie actual de la provincia de Buenos Aires había sido incorporada a la vida civilizada. La extensión promedio de la zona aprovechable dentro de lo que se denominaba "línea de frontera" era de unos 250 Km. Partiendo de la ciudad de Buenos Aires. La colonización del ferrocarril había dado sus frutos en otras provincias vecinas como Santa Fé en las que el estímulo oficial había convenido con el Ferrocarril Central Argentino entregarle una legua cuadrada del terreno a cada lado de la vía desde la ciudad de Rosario hasta Córdoba. Se trataba de una colonización oficial de tierras públicas, pero indirecta, por medio de empresas ferroviarias que actuaban como intermediarias en la tarea de poblar y crear al mismo tiempo centros de explotación agrícola. Sarmiento había elaborado un proyecto análogo de creación de colonias agrícolas a lo largo del ferrocarril del Oeste en el territorio bonaerense, que de haberse llevado a algunos de los hechos antes mencionados parte del modelo deseado o conciente durante el proceso de urbanización pampeano. El valioso patrimonio ferroviario que cobija la cuenca, junto a trazas urbanas que fueron atravesadas por el ferrocarril o creadas ex novo por la aparición del mismo, constituyen en este fin de siglo una realidad histórica que debe coexistir con los nuevos ensanches urbanos, con diferentes concepciones del espacio público y con las nuevas modalidades en las formas de habitar urbano y suburbano. El grado de complejidad que puede adquirir la presencia del ferrocarril en relación a todas estas nuevas manifestaciones urbanas hace necesario un abordaje desde lo transdisciplinario, para lo cual este encuentro convoca a historiadores, especialistas del tema patrimonial, expertos en derecho urbanístico, legislación y normativas vinculadas a los procesos de concesión del patrimonio ferroviario y hacedores de proyectos concretos con el objeto de intercambiar conocimientos y experiencias.

\* Prof. Arq. Eduardo Maestriperi

Investigador del Instituto de Medio Ambiente y Ecología de la Universidad del Salvador.

Profesor Asociado en la EAT de la Universidad del Salvador.

Profesor Adjunto Regular en la FADU-UBA.

Co-Director del Curso de Posgrado ACT en la FAU UNNE.

Miembro Adherente del Centro de Documentación de Arquitectura Latinoamericana (CEDODAL).

Miembro del International Forum Man & Architecture (IFMA), Amsterdam.

## La arquitectura de los ferrocarriles en la Argentina

Arq. Jorge D. Tartarini \*

### Llega el ferrocarril

A diferencia de lo sucedido en Europa, donde el ferrocarril -en líneas generales- consolidó una estructura vial vigente desde la época de los romanos, en nuestro continente este transporte cambió de raíz la red utilizada desde la colonia, dividió los territorios en regiones ricas y pobres en función de su mayor o menor capacidad de integración al sistema, agudizó desequilibrios territoriales, pero también permitió salvar distancias y barreras geográficas comunicando regiones antes aisladas, y produciendo un importante proceso de fundación de nuevos pueblos.

La urbanización de la locomotora, como se dió en llamar este movimiento poblador de fin de siglo y principios del actual, tuvo sobre algunos países del continente un efecto casi comparable al generado por la conquista siglos atrás. Y, como sucedió entonces, cosechó aspectos positivos y negativos. A la vez que integró nuevos territorios, provocó el decrecimiento o desaparición de otros con economías que conocieron sus mejores épocas durante el período hispano y prehispánico. La lógica urbanizadora operó, en este sentido, en forma crudamente selectiva.

En este contexto, el ferrocarril no fue un elemento aislado en este desparejo proceso de cosmopolitización operado en el continente entre 1880 y 1930; a pesar de que en algunos países los cambios se prolongaron hasta la segunda posguerra, y en otros se iniciaron bastante antes a 1880. Se trazaron avenidas, boulevares, diagonales, parques y paseos, y todo el bagaje que la urbanística neoconservadora desplegó con similares recetas en ciudades como Nueva Delhi, Camberra, Buenos Aires, Río de Janeiro y otras no menos dispares, geográfica y demográficamente; aunque cercanas en su función dentro de la nueva división internacional entre países industrializados y países proveedores de materias primas. Sin embargo, no era sólo el ferrocarril el que demandaba estas transformaciones. Era más bien el credo en el progreso indefinido, la fe en el porvenir y una nueva idea de nación -europea a ultranza- que las elites latinoamericanas impulsaban, lo que generó este proceso modernizador.<sup>1</sup>

En Latinoamérica, el primer país que tuvo ferrocarriles fue Cuba. Una nación que durante el decenio 1830-40 conoció los índices más altos de crecimiento económico con cafetales e ingenios en plena expansión, y que construirá el primer ramal ferroviario, uniendo el trayecto La Habana - Bejucal. De esta manera, Cuba en 1837 -el mismo año de rompimiento con la metrópoli- se convierte en el primer país latinoamericano con un "camino de hierro", y ocupa el sexto lugar luego de Inglaterra, Estados Unidos, Francia, Bélgica y Alemania.<sup>2</sup>

Como se ve, florecimiento económico y ferrocarriles fueron inseparables aliados. Es que lo primero era prácticamente imposible si no



1



2



3

1 - Logotipo del primer ferrocarril latinoamericano, 1837.

2 - Publicidad del primer ferrocarril argentino, 1857.

3 - La primera terminal del ferrocarril del oeste, 1857-1972.

<sup>1</sup> Uno de los urbanistas franceses contratados, Joseph A. Bouvard, proyectó en 1907 sobre Buenos Aires un plano de 32 diagonales, de las cuales hoy pueden verse solamente dos, una de ellas aún sin terminar. También visitó Río de Janeiro. Ver: Jorge D. Tartarini. *La polémica Bouvard - Jaeschke*. En revista "Documentos de Arquitectura Nacional y Americana", Buenos Aires, 1991, Nro. 30.

<sup>2</sup> Ver: AAVV. *El camino de hierro de La Habana a Güines. Primer ferrocarril de Iberoamérica*. Madrid. Fundación de los Ferrocarriles Españoles. 1987. 153 pags.

se asociaba a la trilogía típica del momento: *máquina, velocidad y vapor*. ¿Qué decir entonces de las extensas llanuras de la pampa Argentina? ¿Cómo incorporar esas planicies de condiciones ecológicas excepcionales para las actividades agropecuarias, sin pensar en el ferrocarril? Poco menos que imposible. Algunos datos son elocuentes: en 1888, a 31 años de instalado el primer ferrocarril argentino, la superficie cultivada no llegaba a dos millones y medio de hectáreas; mientras que en 1914, en pleno apogeo del sistema, se superaban los 14 millones. También la relación de crecimiento de la riqueza entre el interior del país y la capital - puerto de Buenos Aires varía drásticamente: mientras que en 1857 -cuando se inaugura la primera línea- eran casi iguales (U\$S 183 millones el primero, y U\$S 185 millones el segundo), en 1887 los efectos de la concentración en las terminales del sistema inclinan la balanza a su favor, con U\$S 1.135, contra sólo U\$S 740 millones del interior. Son notorios además los cambios producidos en la población urbana y rural: si en 1869 había un 28% de población urbana y un 72% de población rural, la relación se revertirá en 1914, cuando los porcentajes lleguen a 53 y 47% respectivamente.

Pero hablar del ferrocarril es hablar de nuevas tipologías, sin precedentes en nuestro continente, aunque de probado uso en los países de origen. Es, en suma, analizar un movimiento constructor que se convertirá en uno de los repertorios arquitectónicos, gráficos y ornamentales más integrados y sistematizados de la historia.

### Arquitectura ferroviaria.

#### Trasplante y modernidad tecnológica

El trasplante del sistema ferroviario desde la Europa industrial hacia América se operó en forma directa y comprendió un proceso de transculturación tecnológica y estilística que se extendió a todos los elementos componentes: proyectos, estructuras, materiales, equipamiento, infraestructura complementaria, edificios de montaje en seco (estaciones, viviendas, cabinas de señales, etc.), reglamentos, personal técnico, profesionales, mano de obra, e infinidad de accesorios, que reflejaron la producción del diseño industrial alcanzado por Gran Bretaña, (principal inversor en las áreas de infraestructura portuaria, de transportes y comunicaciones), entre 1825 y 1860. Le siguieron en importancia Francia y Bélgica, países que tuvieron predominio en el proceso de transferencia tecnológica hacia Brasil, hacia algunas naciones andinas, y hacia la mayor parte de los países de América Central.

La arquitectura ferroviaria pasa entonces a América como un trasplante directo y asimétrico, como un sistema de elementos componentes ya experimentados en las naciones industrializadas. Pero obviamente la escala del territorio, las condiciones del clima, la topografía y, en mucha menor medida, los aspectos demográficos, forzaron ciertas adaptaciones tecnológicas y, hasta estéticas. Pero estas "concesiones" a lo local no eran lo corriente ni mucho menos. La gran mayoría venían ya incluidas desde origen. Si examinamos los catálogos de las compañías proveedoras veremos similares particularidades para países africanos, asiáticos y otros clientes ubica-



1



2



4

1 - Transporte de la era preferroviaria: los sistemas de mensajerías.

2 - Primera Estación Constitución del Ferrocarril Sud, 1865.

3 - Primera Estación Ensenada del Ferrocarril Buenos Aires a la Ensenada, 1872.

4 - Primera Estación Lomas de Zamora del Ferrocarril Sud.

dos en climas tropicales, que contaban con escasos recursos locales de apoyo. En estos casos, el montaje y armado de los modelos debía ser simple, rápido y hasta contemplaba acondicionamientos térmicos que atenuaran los rigores del clima.<sup>3</sup> Los contrastes con el entorno se agudizaban cuando se producían equívocos en los envíos, y aparecían curiosidades como techos en forma de pagoda china en plena pampa bonaerense, ante la mirada atónita de criollos y europeos recién afincados.

Pero la universalización del gusto por la tecnología y sus significados, y por el eclecticismo historicista utilizado como ropaje estilístico en edificios y obras de ingeniería, hacía del contraste una regla. Terminales con empinadas mansardas esperando nieves imposibles se dispersaron por todo el continente, al margen de climas y contenidos demográficos específicos. Esto último era sólo una abstracción, y no formaba parte en la ecuación forma-función de aquel momento. Un principio que no era sólo patrimonio de esta arquitectura sino de la difundida por la Ecole des Beaux Arts en todo el mundo.

Especialmente para los países del Cono Sur, de la misma forma en que se definían en esa capital los estudios de inversiones y rentabilidad, los tendidos de líneas, las tarifas, y demás aspectos técnico legales, también en ella las compañías diseñaban y determinaban qué tipos de elementos se destinaban a la construcción de estaciones, talleres, depósitos y equipamiento en general. A esto debe sumarse la provisión de profesionales, técnicos y operarios. A menor capacidad de adaptación y aporte propio -técnico y de mano de obra- mayor era el volumen y contundencia de la transferencia, que no dejaba librado al azar ningún elemento integrado al sistema.

Un ejemplo elocuente lo encontramos en las estaciones intermedias. Cuando no eran de elementos prefabricados de chapa o madera, las construcciones de mampostería respondían a tipologías establecidas por las empresas ferroviarias. En el caso de las compañías inglesas, los diseños arquitectónicos y las propuestas ingenieriles se emparentaron directamente con la denominada *tradición funcional*, a través del uso de materiales y formas que encontraron coherente correspondencia con todos los elementos que componían el equipamiento de la construcción. Sus paramentos de ladrillo visto, con juntas esgrafiadas, techos inclinados de pizarras o tejas de Marsella, chimeneas facetadas y verjas de hierro fundido, otorgaron a las estaciones de pueblos y ciudades un inconfundible aire británico.

Como afirmamos en trabajos anteriores, se trata de una asignatura pendiente en la bibliografía local que sólo el esfuerzo mancomunado de investigadores y especialistas de distintos países del continente puede saldar.<sup>4</sup> El presente trabajo bosqueja una periodización posible de esta arquitectura, deteniéndose en la evolución de uno de los tipos más paradigmáticos del sistema: *la estación terminal*; un edificio donde se trataron de conjugar, con suerte diversa, el lenguaje tipológico de la arquitectura utilitaria con los modelos de composición prestigiados en los países europeos. De esta manera, se encontraron reunidos en una única resultante arquitectónica los dos aspectos claves de la sociedad victoriana, marcadamente



1 - Segunda Estación Banfield del Ferrocarril del Sud.  
2 - Segunda Estación Temperley del Ferrocarril del Sud.  
3 - Estación Ramos Mejía del Ferrocarril Oeste.

<sup>3</sup> Ver: Geraldo Gomes da Silva. *Arquitetura do ferro no Brasil*. Sao Paulo. Nobel. 1988. 288 pags.

- Bernard Pirson. "El sistema Danly en América Latina y en la evolución de la arquitectura prefabricada". En: AAVV. *Arquitetura do ferro. Memória e Questionamento*. Belén. Universidad Federal de Pará. 1993.

<sup>4</sup> Jorge D. Tartarini. "Las estaciones de ferrocarril en América". En: AAVV. *Arquitetura do ferro. Memória e Questionamento*. Belén. Universidad Federal de Pará. 1993. p. 58.

innovadora en lo tecnológico y constructivo, con su idea de progreso material y científico cimentado en lo racional y mecánico; y, por otro lado, su fuga o evasión al pasado en lo social y arquitectónico. Por ello, a menudo en las terminales se recurrió a la intervención conjunta de arquitectos e ingenieros: el primero para resolver con el ropaje estilístico adecuado el edificio de administración y pasajeros, y el ingeniero para diseñar las naves de los andenes y todo lo referido a las posibilidades ofrecidas por los nuevos materiales: hierro y vidrio.<sup>5</sup>

En la Argentina, se pueden establecer tres momentos en la evolución de la arquitectura ferroviaria:<sup>6</sup>

- 1857 - 1880. Etapa ingenua  
Cuando se construyen las primeras terminales
- 1881 - 1914. Las grandes terminales  
Auge del expansionismo ferroviario, surgen las expresiones de mayor envergadura
- 1915 - 1945. Apogeo y crisis  
Monumentalismo. Obras aisladas. Introducción de nuevas tecnologías.

### 1857 - 1880. La estación terminal. Qué estación...?

Como ya señalamos, la envergadura del trasplante variaba de acuerdo a las características del enclave elegido y el nivel de desarrollo compatible con las nuevas exigencias técnicas. En este período se construyen las primeras terminales; edificios austeros que en su mayoría adaptaron su lenguaje expresivo a los lineamientos vigentes en cada lugar y, principalmente, a sus limitaciones tecnológicas. Además del citado pragmatismo, la arquitectura traduce la incertidumbre de los inversores ante un fenómeno que, aunque rentable en los cálculos, debía ganar la confianza de la gente y competir con éxito los rudimentarios medios de transporte existentes, esto es, las carretas y servicios de mensajerías.<sup>7</sup>

Los primeros edificios de pasajeros en poco se diferenciaban de la arquitectura doméstica, con sus formas clasicistas o neorrenacentistas, y jugaron un papel secundario frente a la locomotora y las estructuras de hierro que cubrían los andenes convertidas en novedad y la atracción principal. En este momento fundacional, la mayoría de los edificios de pasajeros fueron construcciones prefabricadas importadas, de montaje en seco, tanto en chapa como en madera.

En Argentina, la inauguración del ferrocarril en 1857 no mereció mejor propuesta edilicia, pues el tren que partió de la *Estación Parque* lo hizo desde una modesta casilla de madera con galería lateral, casi una anécdota para los miles de porteños que aclamaron el recorrido de 10 km de la primer locomotora. Para la construcción de la línea, se contrataron en Gran Bretaña profesionales, capataces y 160 obreros, además de adquirir el material rodante, las maquina-



1 - Terminal Once de Setiembre del Ferrocarril del Oeste.  
2 - Galpones y depósitos de la Estación Once de Setiembre del Ferrocarril del Oeste.  
3 - La expansión urbana apoyada en la acción de tranvías y ferrocarriles.

<sup>5</sup> Caroll L. V. Meeks. *The railway station an architectural history*. Londres, 1957.

<sup>6</sup> El tema es desarrollado con mayor amplitud en: Jorge D. Tartarini. *La estación terminal, edificio símbolo del siglo XIX*. En revista "SUMMA". Colección Temática. Buenos Aires. I/1985.

<sup>7</sup> William Rögin. *Historia del Ferrocarril Sud*. Buenos Aires. 1937.

rias, herramientas y útiles de trabajo.<sup>8</sup> La que puede considerarse primer terminal fue el edificio que se levantó casi de inmediato, en lugar de aquella casilla, en la manzana que hoy ocupa el Teatro Colón. La *Estación Parque del Ferrocarril del Oeste* (demolido) tenía una planta en "U", con hall de llegada al frente y dos alas, una correspondiente al andén de partida, con boleterías, sala de espera, confitería, etc.; y otra a la derecha perteneciente al andén de llegada, con oficinas administrativas y de despacho de encomiendas. Aunque en su interior como adelanto técnico tuviese una sucesión de cabriadas metálicas cubriendo la zona de los andenes; en su exterior adoptaba las formas del neorrenacimiento italiano, en boga entonces en Buenos Aires.<sup>9</sup>

Uno de los ejemplos de mayor envergadura en estaciones terminales totalmente prefabricadas en chapa, madera, hierro y vidrio, lo encontramos en la *Estación Central del Ferrocarril de La Boca a Ensenada*, adquirida en Londres por Guillermo Wheelwright, y vecina a la sede del Gobierno en Buenos Aires, al edificio de la aduana y al viejo muelle de pasajeros, sobre el Río de la Plata. Tipológicamente respondía a las terminales laterales, ubicadas con su lado mayor en forma paralela a las vías, de composición simétrica y lenguaje afrancesado, con mansardas gemelas laterales y torre alta con reloj sobre su segundo piso. Una marquesina de hierro y vidrio jerarquizaba el acceso central, y una galería perimetral del mismo material, en voladizo sin apoyos, rodeaba el perímetro edilicio. La terminal, que hacia 1872 era utilizada por varias compañías ferroviarias inglesas, se incendió totalmente en 1897, y en ella todas las comodidades eran por duplicado -como aconsejaban los tratadistas franceses y la experiencia inglesa- de tal forma que: "*Ni para tomar un whisky tenían que mezclarse los pasajeros de un lado con los del otro extremo, pues había dos confiterías, dos salas de señoras, y así todo en el mismo orden*".<sup>10</sup>

### 1881 - 1914. Las nuevas puertas de las ciudades

Aunque faltaban algunos años para que el desembarco ferroviario alcanzara similar intensidad en todos los países del continente, ya en 1890 Argentina y Brasil y contaban cada uno con 9.483, 9.500 km de rieles respectivamente, cifra que en el total de países sudamericanos alcanzaba los 25.000 km. Los dos decenios que van de 1890 a 1910 serán los de mayor crecimiento en Sudamérica, y la red pasará de 25.000 a casi 74.000 km.<sup>11</sup>

En la Argentina los grandes monopolios ferroviarios de las compañías inglesas, una vez divididos los territorios y las ganancias, produjeron fuertes inversiones en obras de ampliación y ensanche de las terminales originales, anticuadas e insuficientes para los nuevos movimientos de pasajeros y cargas. Y así surgen edificios emblemáticos de ese nuevo medio de transporte que acortaba tiempos y distancias, no tanto por su arquitectura a la francesa y de marcado eclecticismo, sino por los significados y el impacto de la tecnología del hierro y el material rodante.

Donde dos décadas atrás se ubicaban los denominados "huecos"



1 - Estación Central del Ferrocarril Buenos Aires a Ensenada. Una construcción importada de Gran Bretaña, totalmente prefabricada y ubicada a pocos metros de la Casa de Gobierno y la actual Plaza de Mayo; un incendio la destruyó en 1897 (Foto Museo Nacional Ferroviario).

2 - Un denominador común en los primeros edificios de pasajeros: construcciones de montaje en seco, con elementos seriados importados. Estación Once de Septiembre del F.C.O., c. 1870. (Foto Museo Nacional Ferroviario).

<sup>8</sup> Emilio Schickendantz - Emilio Reuelto. *Los Ferrocarriles en la Argentina, 1857 - 1910*. Buenos Aires. Fundación Museo Ferroviario. 1994. 235 pags. y apéndice de fotografías.

<sup>9</sup> Jorge D. Tartarini. *Llega el ferrocarril*. En revista "SUMMA". Buenos Aires. Enero/Febrero de 1989. Nro. 257/58.

<sup>10</sup> W. Rögind. Op. cit. Pag. 55.

<sup>11</sup> Pedro J. Cristiá - Vicente F. Ottado. *Planificación ferroviaria Sudamericana*. Rosario. Editorial Rosario. 1946.

o mercados a los que llegaban carretas con cueros y lanas desde el campo, ahora se levantaban grandes espacios verdes parquizados y terminales asiduamente concurridas, convertidos unos y otros en escenarios urbanos ideales de llegada o partida, o simplemente encontrarse para el "five o'clock tea".

Un ejemplo claro de esta evolución edilicia es la *Estación Constitución del Ferrocarril Sud*, ubicada en el extremo sur de Buenos Aires, frente al Mercado de Constitución, había sido levantada en 1864 e inaugurada al año siguiente. Poco puede decirse de su aspecto exterior, compuesto por un volumen bajo, compacto, enfrentando la culminación de las vías, y entradas laterales. Como era común, por detrás del edificio de pasajeros estaban las dos plataformas de arribo y partida, cubiertas por arcos de hierro empotrados en muros laterales. Hacia 1880, este pequeño edificio era obsoleto, y la compañía encargó en Londres un nuevo proyecto (1883) al estudio de los arquitectos *Parr & Strong & Parr*. Los profesionales, a partir de la demolición del edificio anterior y la adquisición de 37.000 m<sup>2</sup> adicionales, diseñaron una terminal en estilo renacimiento francés, posiblemente inspirada en el *castillo de Maisons Lafitte*, con el que guardaba notable semejanza. A excepción del reloj superior flanqueado por un grupo escultórico alegórico, no aparecen en el exterior elementos que permitan presumir que detrás de este "castillo francés" se escondía una estación de ferrocarril. Es evidente que en el lenguaje estilístico se omitió cualquier asociación con las soluciones tecnológicas de hierro y vidrio de los andenes posteriores, en este caso no pensadas para ser vistas y exaltadas, como en otras terminales del continente. La tipología de esta terminal, inaugurada en 1885, junto con sus nuevos depósitos y plataformas, adoptó la forma de "L".

Pero la capacidad de cambio de estos edificios no corría paralela a las demandas que exigía el crecimiento continuo del sistema, y así es como en 1899 la "L" se convirtió en "U" por el agregado de nuevas plataformas y dependencias de cargas, a la vez que se ensanchó el edificio de pasajeros, con nuevas mansardas e incorporación de más ornamentación afrancesada, característica de la arquitectura de fin de siglo local.

A medida que nos adentramos en el nuevo siglo, aparecen algunas terminales con estilos antiacadémicos, aunque siempre atenuados por los significados de su destino de uso, como la *Estación La Plata del Ferrocarril Sud* (1906), proyectada por los Arquitectos *Paul Bell Chambers* y *Louis Newbery Thomas* de esta misma empresa.

En realidad, el denominador común de este período, fue el eclecticismo. La danza de estilos iniciada a fin de siglo se prolongará hasta varias décadas de iniciado el actual, modificando no sólo la apariencia de las terminales, sino la de los edificios menores del sistema, esto es, estaciones intermedias de distintas categorías, y edificios anexos. La desnudez ornamental original, irá perdiendo terreno ante los estilos afrancesados de los distintos Luises y de las corrientes pintoresquistas.



1 - Segundo edificio Estación Constitución proyectado en Londres por el estudio Parr & Strong & Parr, a semejanza del castillo de Maisons Lafitte, c. 1890, (Foto Museo Nacional Ferroviario).

2 - Interior del segundo edificio de la Estación Constitución del Ferrocarril Sud. (Foto Museo Nacional Ferroviario).

3 - Estación Terminal Retiro del Ferrocarril Central Argentino poco antes de su inauguración, cuando se estaban realizando los acabados y revestimientos del frente principal. Una de las últimas expresiones del eclecticismo monumental, inaugurada en 1917 (Foto Museo Nacional Ferroviario).

### 1915 - 1943. Apogeo y crisis. Los elefantes blancos.

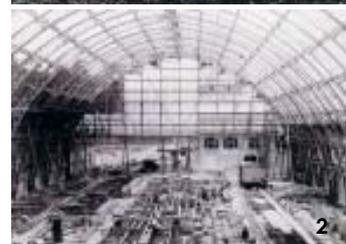
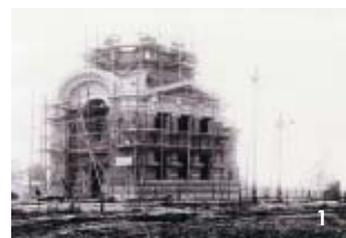
Los efectos de la primer guerra mundial, los procesos sociales y políticos vividos en los países latinoamericanos, los cambios en la economía mundial, y el progresivo auge de los nuevos medios de transporte, afectaron el crecimiento sostenido que había tenido el ferrocarril desde fin de siglo.

En los años '20 ensanches y modificaciones de las grandes terminales serán terreno propicio para introducir nuevas tecnologías y materiales. Un ejemplo del monumentalismo vigente en esta década encontramos la ampliación de la *Estación Constitución (1922)* del Ferrocarril Sud, ahora en manos de los arquitectos *Louis N. Thomas* y *Paul Bell Chambers*. En realidad, la ampliación es el término derivada de la concreción parcial del proyecto original que planeaba demoler el edificio anterior, aquel "castillo francés" ampliado a fin de siglo. Lo destacable es el gran hall construido por detrás del edificio existente -a demoler luego- de 123 mts. de largo y 47 de ancho, cubierto por una gran bóveda de arcos de acero unidos por losas de cemento armado, y un cielorraso artesonado construido con yeso fibroso. El ambiente, al igual que la Terminal de Retiro, recordaba a los espacios termales de la antigüedad clásica. El monumentalismo de los espacios logrados a expensas de los nuevos materiales era similar al utilizado en otras estaciones de Estados Unidos, y estaba más cerca de la arquitectura imperial de décadas posteriores que del "tratamiento liberal del renacimiento clásico adaptado a la construcción moderna" señalado por sus autores.

A medida que avanza este período, antes que detenernos en las terminales, tal vez debamos hacer mención a la diversidad estilística que irán adquiriendo otros elementos del sistema, como las estaciones intermedias, barrios de viviendas, etc. A la vez que se proyectan edificios en estilos antiacadémicos, las corrientes pintoresquistas incrementarán su desarrollo, especialmente en las localidades veraniegas y suburbanas, y el auge de los movimientos americanistas trasladará a la arquitectura ferroviaria sus variantes dentro de la corriente neocolonial. Estas y otras alternativas, en su conjunto, no pasaban de variantes epidérmicas. Por detrás, es decir las soluciones tecnológicas, y la variantes tipológicas, se mantenían casi constantes y, en el caso de las grandes terminales, evidenciaban el fin de una era, la del expansionismo ferroviario.

### Arquitectura ferroviaria. Un patrimonio en peligro.

En Latinoamérica, durante muchos años la historia de la crítica del arte y del gusto soslayaron los valores contenidos en la arquitectura de los ferrocarriles, en relación a la importancia otorgada a la arquitectura monumental de los períodos tradicionales. Por fortuna, en las últimas décadas estudiosos y profesionales en general cayeron en la cuenta que tan expresivas y representativas del mundo moderno son las estaciones, los mercados, los puentes e infinidad de obras vinculadas al fenómeno industrial, como las catedrales, ayuntamientos, fortificaciones y demás edificios lo son del pasado colonial americano. Hoy las estaciones -no exentas de las fobias



1 - Estación La Plata del Ferrocarril Sud durante su construcción. Inaugurada en 1906. Eclecticismo con elementos antiacadémicos, Secesión y Art Nouveau. (Foto Museo Nacional Ferroviario).

2 - Estación La Plata del Ferrocarril Sud. Construcción de la nave sobre los andenes, con la habitual disposición de los arcos metálicos articulados.

destructivas recurrentes que sufre nuestro patrimonio- reciben igual trato que los monumentos "consagrados" por la historia, y de hecho en algunos países han sido declaradas como tales.

Aunque ha cambiado nuestra actitud respecto a este pasado cercano, es mucho lo que falta por andar, y así hay que hacerlo entender a los responsables políticos y técnicos del mantenimiento de estos viejos edificios que miran con temor las mutaciones urbanas surgidas día a día a su alrededor. Pero el grado de riesgo que afecta a la arquitectura ferroviaria no se debe sólo a los procesos de obsolescencia física y funcional, sino -además- a la desaparición del sistema -y con él su coherencia, sistematización y riqueza tipológica- que hizo posible su construcción. Esto ha sucedido tanto por desafectación de ramales, como por la progresiva sustitución del tren por otros sistemas de transporte.

La debilidad con que actúan los organismos de control sobre las concesiones en el proceso de privatización del servicio ferroviario; la carencia crónica de recursos para asumir su conservación por parte de los entes responsables; el afán desmedido de lucro al planificar el aprovechamiento de los grandes terrenos ferroviarios con usos totalmente descontextualizados; su carácter de verdaderas "islas" desintegradas de los planes urbanos de la ciudad; forman parte de los peligros que a diario afectan al patrimonio de los ferrocarriles en nuestro país.

La instancia previa a cualquier acción de protección es el conocimiento y valoración, y los instrumentos indispensables para ello son los trabajos de relevamiento, inventario y catalogación; junto con la promoción y difusión del patrimonio industrial a través de publicaciones, y eventos en todos los niveles posibles. Salvar los baches de conocimiento sobre el fenómeno a nivel continental, o bien regional por países o conjunto de ellos, es hoy primordial. Y con ello no se desconocen los importantes avances que investigadores han realizado en sus respectivos países, por el contrario, la conformación de una red que permita integrar y confrontar estas experiencias en la actual circunstancia es de vital importancia.

En general, además de su valor testimonial, por la notable calidad de factura de sus elementos constructivos, por la flexibilidad distributiva que ofrecen sus espacios para nuevos usos, y por la calidad de los espacios urbanos en donde se emplazan, los edificios ferroviarios en muchos casos pueden satisfacer necesidades en materia de educación, cultura, salud, esparcimiento y vivienda que afectan a pueblos y ciudades. En ocasiones, conforman espacios urbanos con identidad definida e incorporados a la memoria colectiva de la población residente en cada lugar. Su valoración, no es un mero ejercicio nostálgico. La excesiva nostalgia es la anemia de la memoria y todo patrimonio si pretende conservar su condición de tal debe mantenerse vivo e incorporado a las necesidades del presente.

Se abren de esta manera distintas alternativas para la rehabilitación física del stock edilicio ferroviario. Ramales desactivados como transporte de pasajeros, han sido revitalizados a través de usos turísticos, tanto para el mercado interno como externo (*Tren de la Costa*



1 - Estación Anchorena del Tren de la Costa, emprendimiento comercial que permitió recuperar un ramal desafectado para uso predominantemente recreativo-turístico (Foto J. D. Tartarini).

2 - Detalle de crestería. Estación Santos Lugares (Foto J. D. Tartarini).

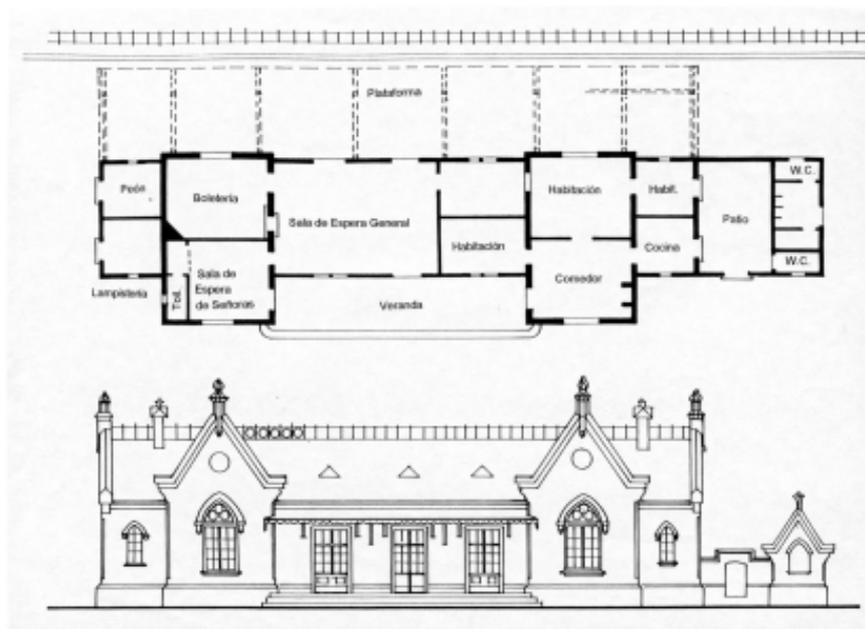
3 - Refugio Estación Villa del Parque (Foto J. D. Tartarini).

Buenos Aires; en la Patagonia, "el tren a vapor más austral", el *Tren de las Nubes* en el norte del país, etc.), y estaciones y talleres, hoy albergan centros de exposiciones (San Miguel de Tucumán), un Museo de la Industria (Córdoba); y en las estaciones más pequeñas la transferencia a municipios y provincias ha permitido instalar guarderías, unidades sanitarias, centros para la tercera edad, etc.

Tanto por su capacidad de adaptación para diversidad de usos, como por sus valores arquitectónicos y testimoniales, esta arquitectura es una pieza importante dentro del patrimonio arquitectónico heredado. Su importancia será, como la de tantas otras, clave a la hora de armar el rompecabezas. Un ejercicio en el cual, la omisión o el olvido de cada parte, puede conducir a lecturas parciales y equívocos que, a esta altura, la conservación del patrimonio industrial argentino no se puede permitir.



1 - Detalle de puente metálico. Estación Caballito.



Planta y vista de la Estación Coghlan (Dibujo Arq. Celina Noya).

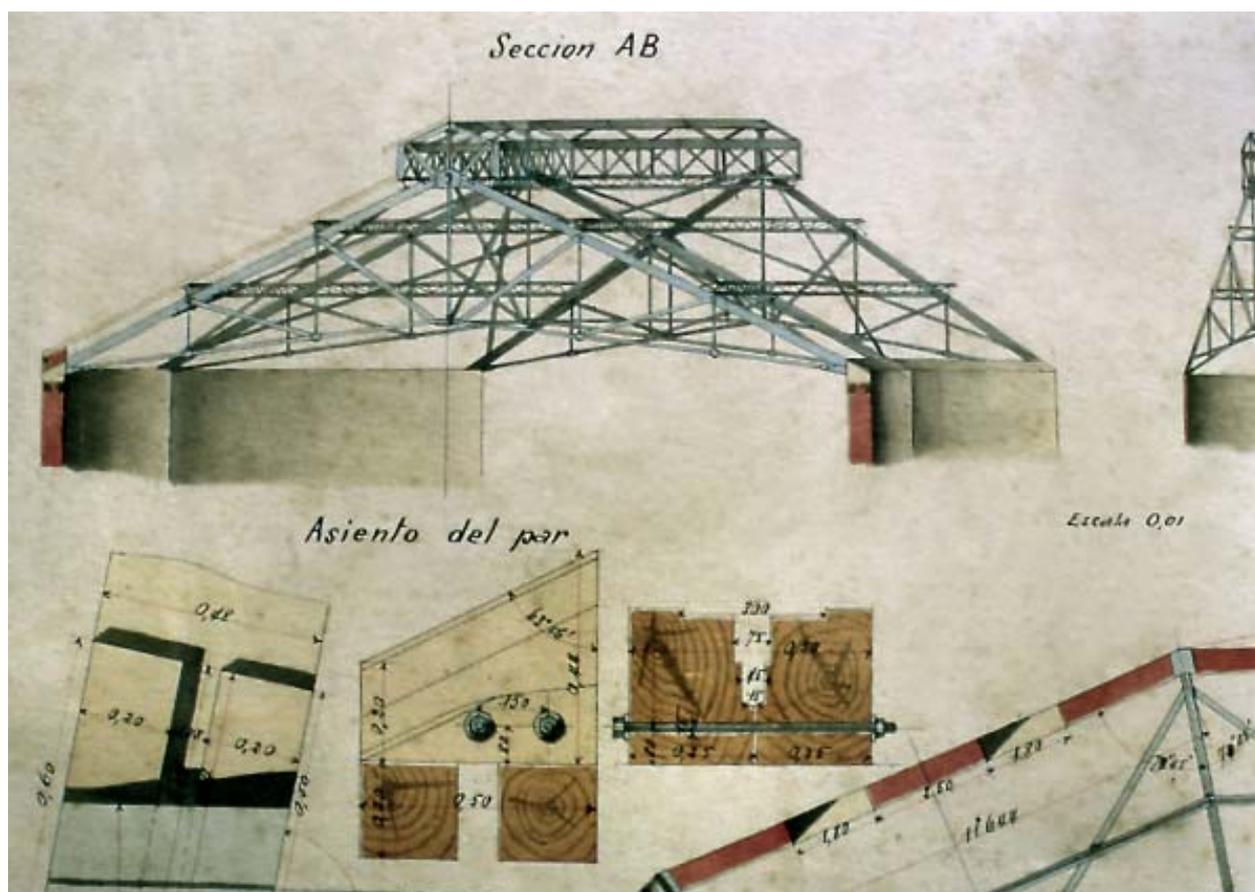
\* Jorge D. Tartarini  
Arquitecto.

Especialista en Preservación del Patrimonio Urbano Arquitectónico.  
Investigador del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET) en el tema *Patrimonio Industrial en la Argentina*.  
Asesor Consulto de la Comisión Nacional de Museos, Monumentos y Lugares Históricos.



## Anotaciones sobre la Historia del Museo Nacional y Centro de Estudios Históricos Ferroviarios

Prof. Jorge Ochoa de Eguileor \*



Esta historia comienza en el año 1853 cuando la Sociedad del Ferrocarril de Buenos Aires al Oeste solicita la concesión para la instalación de "un camino de primera clase por el cual las conducciones puedan efectuarse por locomotivas a vapor". Esta concesión fue acordada al siguiente año, 1854.

Algunos de los accionistas de la Sociedad parecían no estar del todo convencidos de las bondades de la tracción a vapor ya que, en 1855, solicitaron al gobierno del Estado de Buenos Aires, y éste lo concedió por ley, que se "exonerara a la Sociedad del Ferro Carril del compromiso de hacer la conducción de pasajeros, mercaderías y frutos, por locomotivas a vapor, sustituyéndose a éstas por la fuerza de caballos". Se adujo en el pedido que la Compañía no andaba bien de fondos, que no se tenía confianza en los resultados de las locomotivas a vapor y, en fin, hasta se dudaba que la obra se llevara a cabo en ninguna de las dos formas.

Apenas en 1856, El Nacional comentó que: ".....ha quedado resuelto el uso de la locomotiva a vapor, en vez de la tracción a sangre

1 - Estación Pergamino. Proyecto de techo metálico para un depósito circular de locomotoras. Plano general, secciones y detalles.

Fuente: Museo Nacional y Centro de Estudios Históricos Ferroviarios.

como se había iniciado por algunos miembros de la Comisión". Ese mismo día, 14 de enero, fue cuando se trasladaron, desde la Boca al 11 de Septiembre, los rieles para el trazado de la línea.

A principios de 1857, casi ocho meses antes de su inauguración, en Buenos Aires sólo se hablaba de la llegada del paquebote "Borland", que traía las dos locomotivas, coches de pasajeros y "wagones" de carga, que debían servir al ferrocarril y que, para su traslado a la Estación Central, que dio en llamarse "Del Parque", por el Parque de Artillería que se encontraba en su frente, se encargó a los señores Guerrero, Señorean y Tuzier, la tarea.

Un mundo de gente siguió, paso a paso, el camino de ese transporte que se llevó a cabo con carros especialmente diseñados, arrastrados cada uno de ellos por treinta caballos. Naturalmente el transporte de todo el material rodante se realizó en varios viajes.

Con las "locomotivas" que comprara en Londres Don Norberto de la Riestra, en nombre de la empresa concesionaria, llegó el ingeniero maquinista Don Juan Allan, especialista contratado por la Sociedad y que tendría a su cargo el armado, puesta a punto y conducción de las "locomotivas". En un viaje posterior llegó también un hermano de Allan, que lo acompañó en la tarea y que, en el viaje inaugural tuvo a su cargo la conducción de una de las "locomotivas" mellizas, las que fueron bautizadas con los nombres de "La Porteña", la número uno y, "La Argentina" la número dos.

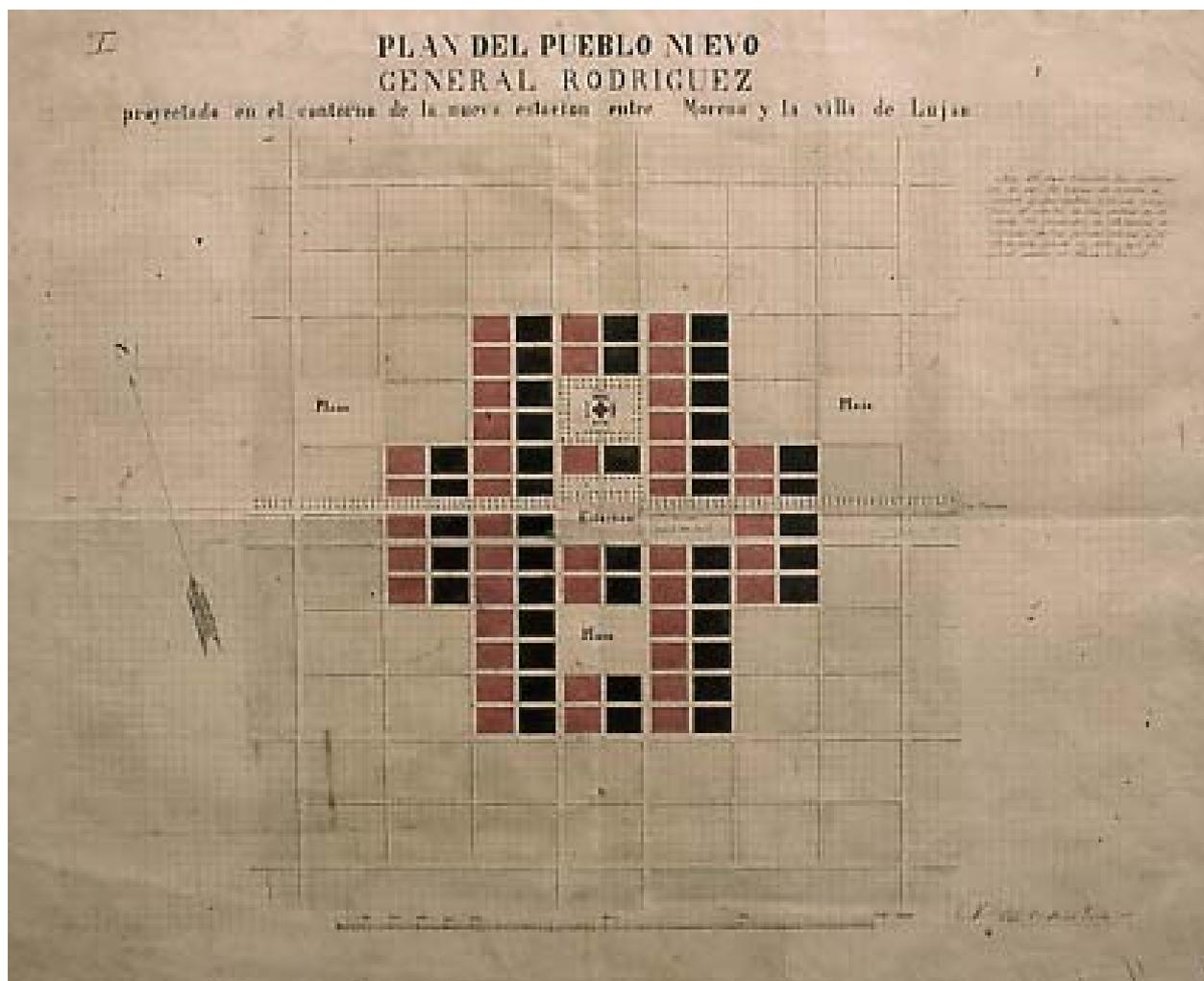
Pero en realidad, la verdadera historia comenzó el 29 de abril de aquél año 1857. Fue el día de la ceremonia inaugural, ya que el 30 se libró la línea al servicio público.

Allí en la Plaza del Parque, se encontraba todo el pueblo de Buenos Aires, encabezado por Su Señoría Ilustrísima el Obispo Diocesano Monseñor Mariano José de Escalada, el gobernador Alsina, al que acompañaban su antecesor el Dr. Pastor Servando Obligado, los ministros Don Dalmacio Vélez Sarsfield y Bartolomé Mitre, y el fogoso defensor del proyecto del ferrocarril desde las páginas de "El Nacional", Don Domingo Faustino Sarmiento, los miembros del directorio de la Compañía, y muchos otros invitados especiales y autoridades.

Con la pitada inicial y la campana de salida, a las que acompañaron todas las campanas de las iglesias de la ciudad, con profusión de fuegos artificiales, el país comenzaba a acortar distancias, a ampliar sus áreas de producción, a permitir su transporte hacia los puertos de exportación y, sobre todo, a hacer posible la intercomunicación entre puntos distantes, permitiendo el rápido poblamiento de un inmenso territorio, hasta el momento semi desierto.

La Argentina iba a cambiar de un minuto a otro, por algo tan sencillo como la velocidad. De los tres a cuatro kilómetros por hora de la carreta de bueyes, se pasaba abruptamente a los iniciales cuarenta kilómetros que, en poco tiempo más se ampliarían hasta sobrepasar los cien.

El tiempo fue pasando inexorablemente, y los hechos pasados se convirtieron en historia. Y mucha parte de esa historia se fue perdiendo, también inexorablemente.



Y así fueron pasando los años.

Hasta que, en el mes de noviembre, se realizó en Retiro la Gran Exposición Ferroviaria, que finalizó el 15 de diciembre con un éxito de público sorprendente.

Para la exposición del material rodante de las distintas trochas, se realizó un tendido de vías, al costado sud de los andenes de la estación Retiro del F.C.Gral. Bartolomé Mitre, tendido que aún perdura.

En aquella oportunidad se realizó el traslado, desde el Museo Histórico de Luján, de la locomotora "la Porteña", la que luego de finalizada la exposición fue devuelta a su lugar de origen. Locomotoras a vapor de distintos modelos y procedencia, formaciones presidenciales y coches especiales, fueron expuestos en aquella exposición, aún hoy recordada por el memorioso público que asistió a ella.

Para exponer objetos del quehacer ferroviario se utilizaron las instalaciones del gran galpón de material, ubicado en terrenos ferroviarios, en la intersección de la avenida del Libertador y la calle Suipacha, edificio que fuera declarado en el año 1997 como: "Bien de Interés Histórico Artístico" (BIHA), por la Comisión Nacional de Museos y de

1 - Plan del pueblo nuevo General Rodríguez.

Fuente: Museo Nacional y Centro de Estudios Históricos Ferroviarios.

### Monumentos y Lugares Históricos.

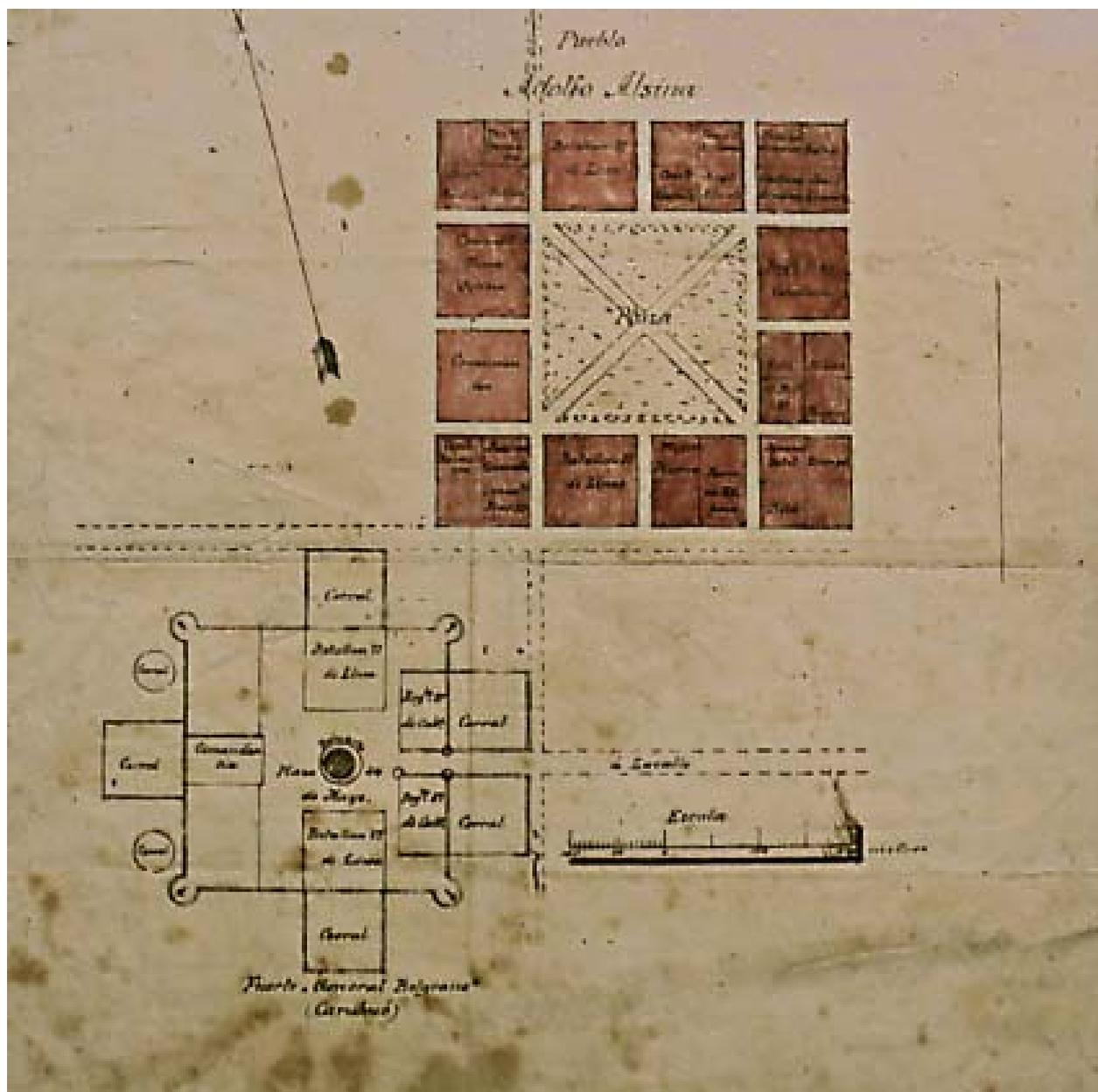
Con fecha 13 de enero de 1969, a poco de clausurarse la exposición, la Presidencia de Ferrocarriles Argentinos dictó la Resolución N° 2609/69, por la que se creaba una "Muestra Base" del futuro Museo Histórico Ferroviario aprovechando, dice, "el local reacondicionado recientemente que reúne las condiciones necesarias para tal fin y, por otra parte, ya se encuentran instalados en el mismo algunos elementos que resulta conveniente que integren dicha muestra por ser de valor histórico y estar fuera de servicio".

El artículo tercero de la Resolución decía textualmente: ".....los señores administradores de cada Ferrocarril, sobre la base del material que se exhibió en la Exposición, procederán a partir de la fecha de la presente Resolución, a entregar el material que a juicio de los mismos y del Administrador del Ferrocarril General Mitre debe pertenecer a la misma..." Esta resolución asignaba al administrador de Ferrocarril Mitre la responsabilidad de la organización, funcionamiento, conservación y custodia del material de la muestra.

Esta dependencia de la muestra en el Administrador del ferrocarril General Mitre, no dio los resultados que se esperaban. Uno de los motivos principales fueron los celos de las otras líneas, las que se convirtieron en remisos cumplidores de lo ordenado por la superioridad en la Resolución. La centralización en manos del administrador de una de las líneas no fue bien visto por las demás, aunque no ostensiblemente. Y así la Muestra continuó durante un tiempo sin que se produjera un visible aumento de su patrimonio.

Con respecto a lo que acabamos de decir, es de hacer notar aspectos que hacen a la parte íntima de la personalidad del agente ferroviario, en todos sus niveles. El ferroviario, en su gran mayoría, ama todo lo ferroviario, lo hace suyo, formando parte de su propia vida. Son elementos que lo acompañan a través de todos los años en que sirvió al ferrocarril. Más aún, en la mayor parte del interior del país, el ferroviario no solo trabaja en ámbitos ferroviarios sino que habita, o en la estación si es jefe de la misma, en la que tiene su vivienda, ó en los barrios pertenecientes al mismo ferrocarril que, en la mayor parte de los casos son hasta arquitectónicamente diferenciados del resto de la población de la que forman parte. En la comunidad ferroviaria puede decirse que se nace, se vive y se muere ferroviario. Inmersos en esta realidad hasta es lógico que se consideren como propias aquellas cosas, aquellos elementos que lo acompañaron en su quehacer diario y aún en su ámbito familiar. Cabe recordar, que formó parte de la tradición del hombre del riel que, al retirarse del trabajo activo, por jubilación, enfermedad ó fallecimiento, un funcionario, empleado u obrero ferroviario, poco menos que dejaba en herencia, a su esposa o a alguno de sus hijos la posibilidad, casi cierta, de su ingreso a la vida activa ferroviaria. Esto se cumplía casi inexorablemente. Así es como se fue formando la llamada "familia ferroviaria". El hombre nacía en un barrio y ambiente ferroviario, vivía como ferroviario y aún más, moría como tal, dejando su herencia ferroviaria como en un "continuo" a sus descendientes.

Debe recordarse, además que en los pueblos que nacían y crecían



a la vera de la estación ferroviaria, uno de los líderes formales, acompañando al delegado municipal ó intendente, al farmacéutico, al médico y al comisario, lo eran el Jefe de la Estación y/o el de los Talleres del Ferrocarril, en aquellas poblaciones en que gran parte de la población, directa ó indirectamente dependía de las actividades ferroviarias.

Tal fuerza tuvo la vida ferroviaria en su gente, que era también tradición el hacer resaltar la ascendencia ferroviaria como un timbre de honor. Y esta tradición le dio un carácter muy especial al hombre y a la mujer ferroviarios. Curiosamente este fuerte sentido de pertenencia jugó, en la mayoría de los casos, en contra de la concreción de un mejor desarrollo del patrimonio de lo que más tarde se convirtió en el

1 - Pueblo Adolfo Alsina «Fuerte General Belgrano» (Carhué).  
Fuente: Museo Nacional y Centro de Estudios Históricos Ferroviarios.

Museo Nacional Ferroviario.

No es raro encontrar en la casa de ex ferroviarios, una serie de objetos que pertenecieron a la estación, oficina ó taller en que, durante el tiempo en que trabajaron, habían formado parte de su pequeño mundo laboral. Estos objetos los habían acompañado durante toda la vida de labor diaria, a través de los años. Y consideraban justo que los siguieran acompañando en su retiro.

Nos ha tocado visitar casas de ferroviarios, a lo largo y lo ancho del país, convertidas en verdaderos mini museos, con objetos expuestos en la sala de recibo, guardados con respeto y amor como cosa propia, memoria de sus vidas de ferroviarios. Para ellos el hecho de poseerlos, de guardarlos y de exponerlos ante los visitantes es considerado un derecho adquirido.

Más de una vez realicé recorridos por el interior en busca de objetos ó de documentación de posible interés para el Museo. Las oficinas de algunos jefes eran, sin lugar a dudas, verdaderas muestras de elementos, de objetos, dignos de figurar en el Museo.

Con delicadeza le comentábamos a alguno de ellos lo importante que hubiera sido que algunas de esas piezas pudieran convertirse en patrimonio del Museo. Desde ese momento la conversación adquiría un tono de severa ausencia en la que el tema desaparecía por completo, sin posibilidades de retomarlo.

Era como haber entrado en un sector de la propiedad privada a la que no se permitía el acceso a extraños. No era raro entonces que, a la jubilación ó retiro de aquel jefe, buena parte de lo que existía en aquella oficina, fuera a enriquecer no al patrimonio del Museo, sino a la pequeña muestra que el mismo fuera coleccionando a través de su larga vida ferroviaria en sus diferentes destinos.

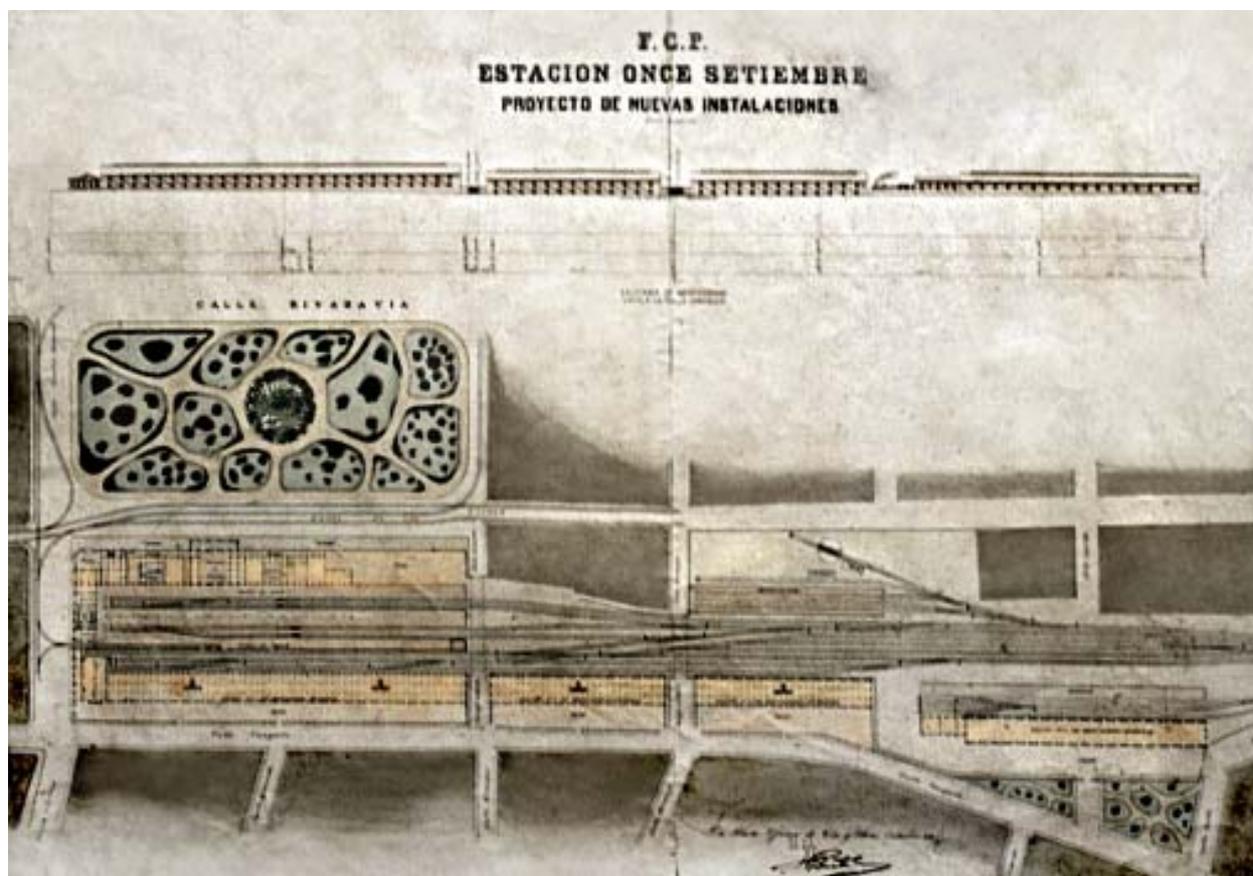
Si esto hubiera sido un caso aislado, la cosa no habría sido de tanta importancia, pero el hecho es que esto se repetía en el interior, en los pueblos y ciudades eminentemente ferroviarios, con inusitada frecuencia. A pesar de la existencia de Resoluciones de las autoridades ferroviarias que determinan que aquellos objetos, documentos o material fuera de uso, considerados de valor histórico, deben pasar por transferencia al patrimonio del Museo Nacional Ferroviario, aún hoy, conlleva grandes resistencias en casi todos los casos.

Hemos hecho esta disquisición para que comprendamos cuáles han sido algunas de las dificultades con las que se han encontrado, desde su creación, los distintos responsables de la conducción del Museo.

Volvamos ahora a las distintas disposiciones que condujeron para la creación del Museo Nacional Ferroviario.

A aquella Resolución del año 1969, creando la muestra base, le sigue otra del 25 de febrero de 1971 en la que decía que:

".... Visto la intención de realizar un museo ferroviario...". Y luego de una cantidad de considerandos, se resuelve designar a la Gerencia de Desarrollo de Personal para "...realizar los estudios previos y presentar un anteproyecto sobre el Museo Ferroviario...".



El artículo 2º de la resolución decía que: "...siendo necesario como paso previo recopilar y estudiar toda la información necesaria... , y siendo menester para ello la participación de especialistas en cada área de la Empresa, créase una Comisión para el estudio y elaboración del anteproyecto del Museo Ferroviario...".

Para formar esa Comisión se designaron 18 integrantes representando a las distintas Direcciones: de Explotación, Técnica, de Planeamiento, de Relaciones Industriales, Económico Financiera y al Departamento de Relaciones Públicas. Las directivas emanarían de la Gerencia de Desarrollo de Personal, habiéndose designado como Coordinador de la Comisión.

Ante la inoperancia de aquella amplia Comisión que sólo logró reunirse dos veces, el 12 de julio de aquel mismo año 1971, se produce otra Resolución la Nº 5946/71, por la que se creaba una Comisión "...para el estudio y elaboración del anteproyecto del Museo Ferroviario...". En vez de reducir el número de sus integrantes, la nueva Resolución los aumenta, pero esta vez dándole representación a las distintas gerencias de las regiones: central, noroeste, sudoeste, nordeste y de vivienda. Se agregaban también dos subcomisiones de Mecánica y Tráfico. Se crean dos niveles diferenciados, todo bajo la dependencia directa del Vicepresidente Ejecutivo de

1 - Estación Once Septiembre.  
Fuente: Museo Nacional y Centro de Estudios Históricos Ferroviarios.

la Empresa, el que estaba representado por un Delegado Ejecutivo, cargo que recayó en mi persona.

El resultado de esta nueva Comisión formada por 32 miembros, fue similar a la que había tenido la designada cuatro meses antes. Sólo se logró reunir en dos sesiones a la que concurrió un número mínimo de miembros, sin llegar a ninguna solución definitiva.

Ante la inoperancia de esta estructura, con fecha 19 de junio de 1972, fecha que debe darse como de creación del Museo y de la cual se han cumplido este año las bodas de plata, se da la Resolución N° 7.418/ 72, en la que se considera que: "...surge la necesidad de una pronta institucionalización del Museo Nacional Ferroviario, su implementación orgánico institucional, y de infraestructura, a los efectos de llevarlo, en el menor tiempo, a su pleno funcionamiento...".

Dice también en sus considerandos que "... el material censado hasta la fecha... alcanza un número considerable de piezas... que debe procederse a reacondicionar e incorporarse posteriormente al patrimonio del Museo...".

Por primera vez, desde el principio, se incluye en los considerandos de esta Resolución la necesidad de no olvidarse del estudio y e investigación que "...enriquezcan el conocimiento de la historia...". Se decide incluir además, entre el personal, a un equipo que se dedique a reunir, clasificar y ordenar el acervo documental y gráfico, fomentando dentro y fuera de la empresa las investigaciones del pasado ferroviario.

Apoyándonos en los considerandos de la resolución, solicitamos que la denominación del Museo fuese: "*Museo Nacional y Centro de Estudios Históricos Ferroviarios*", cosa que así se hizo.

La resolución consideró que se hacía necesaria la dependencia directa de los más altos niveles de la Empresa, para lo cual el Vicepresidente Ejecutivo designaba en su representación, como delegado Ejecutivo del Museo Nacional y Centro de Estudios Históricos Ferroviarios al Profesor Jorge Ochoa de Eguileor.

En los artículos siguientes se hacían depender del Delegado Ejecutivo a las personas que hasta ese momento se habían desempeñado en la Muestra Base.

También se designaba a cuatro agentes que se desempeñaban en distintas funciones en el organismo Central de la Empresa, especializados en la historia de los ferrocarriles en la Argentina. Se encargaba al Delegado Ejecutivo proponer, en forma inmediata dos agentes para desempeñarse "en comisión" en el Museo.

El Delegado Ejecutivo debía también elevar, dentro de los 45 días, el proyecto de institucionalización, su régimen orgánico, los requerimientos de infraestructura y el cálculo de gastos que demandaría llevar a cabo la misión encomendada.

El informe fue presentado mucho antes del término fijado, siendo aprobado por el Directorio en pleno.

Extractamos de una nota aparecida en la revista "Temas", año 2, N° 5, de mayo de 1996, parte de su contenido referido específicamente

al Museo Nacional y Centro de Estudios Históricos Ferroviarios.

El artículo habla de los bienes con valor histórico, testimonial y cultural de los "entes residuales" del Estado Nacional que constituyen un factor de preocupación para diversos sectores de la sociedad. Comenta el artículo que "...varias empresas estatales disponían de sus propias colecciones o museos que en algunos casos hoy son administrados por los nuevos titulares.

En otros casos la custodia y difusión de dicho patrimonio continúa a cargo de los entes residuales. Como un ejemplo de éstos últimos puede citarse a Ferrocarriles Argentinos...."

Luego de dar los antecedentes de su creación y de comentar el cumplimiento de sus funciones, entre las que incluye la de difusión, diciendo que anualmente recibe más de 12.000 visitantes, "...de los cuales más de 6.000 participan de visitas guiadas...", acompaña un listado, incompleto del patrimonio que posee el Museo. Hemos aprovechado este listado para completarlo con algunos otros datos que hemos elaborado personalmente, con el auxilio de la gerencia de Relaciones Públicas de la Empresa y del actual responsable del Museo, señor González.

El Museo cuenta inventariadas 2.152 piezas de las cuales más de un millar se encuentran en exhibición. Posee reservadas más de 120 unidades de material tractivo y remolcado, "... en gran parte piezas únicas en su tipo a nivel internacional, que hoy se hallan dispersas en galpones y talleres de las distintas empresas ferroviarias, por carecer de espacio adecuado para su exhibición conjunta...". 86 unidades reservadas se han dado, en custodia al Ferroclub, el que las mantiene en las mejores condiciones posibles, habiendo logrado poner en funcionamiento a muchas de las locomotoras que tiene asignadas, con el esfuerzo personal y desinteresado de sus miembros.

La biblioteca especializada cuenta con más de 6.400 títulos, cantidad que se ve aumentada permanentemente.

Su archivo de placas negativas de vidrio, la mayoría en el tamaño de 18x24 cm., alcanza casi las 4.000 unidades, hallándose para su ingreso inmediato unas 3.000 unidades que se encuentran actualmente en Taif Viejo y otras 3.000 en Santa Fé. Unas 500 unidades fueron tratadas para su limpieza y restauración por especialistas de la Fundación Antorchas. Cuenta con 186 álbumes fotográficos con un contenido de 12.200 fotografías, no solamente sobre temas específicos ferroviarios sino también con vistas de Buenos Aires del siglo XIX y de las primeras décadas del siglo XX. Esto se repite para algunas ciudades del interior.

En su depósito aún hay sin clasificar 45.000 expedientes en 900 cajas provenientes de la ex Dirección Gral. del Ferrocarriles del ex Ministerio de Obras Públicas de la Nación y recuperadas en la década del 70. También posee 800 cajas de documentación ferroviaria procedentes del interior de país y cuyo contenido se presume de real valor histórico.

Un pequeño capítulo aparte merece la colección de planos. En su momento pasaron al patrimonio del Museo miles de planos, llama-

dos "fuera de uso" que, en su mayoría se encontraron como material de desecho los galpones de la zona de vías de playa de maniobras de Caballito. Todos estos planos pertenecían al ex Ferrocarril del Oeste, luego Sarmiento, 205 de ellos fueron seleccionados por su altísima calidad, tanto por su contenido como por su ejecución y fueron expuestos en el Palais de Glace en la exposición realizada en agosto de 1973.

Una pequeña muestra de 12 de aquellos planos se exhibirán mañana en los salones de la Sociedad Central de Arquitectos, en la última parte de este seminario.

Entre ellos se encuentra el primero, conocido por nosotros, en la historia del ferrocarril en Argentina, realizado entre los años 1853 o 54, bosquejo del primer proyecto de la línea del Ferro Carril al Oeste, en el que el trazado de la vía se desarrolla por la calle del Temple, hoy Viamonte, situándose en la intersección de las actuales avenidas Corrientes y Pueyrredón, la estación del Once de Septiembre, en vez de su posterior ubicación en la calle Piedad, hoy Bartolomé Mitre y Ecuador.

Hoy puede calcularse que el Museo posee más de 4.000 planos del siglo XIX ó de los primeros años del siglo XX. Recientemente se han recibido 1.500 planos que se encuentran en proceso de clasificación. Ante este monumental repositorio de elementos de la historia del ferrocarril, que es parte importante de la historia Argentina, sólo nos resta desear fervientemente que ellos se puedan conservar para el conocimiento de las generaciones futuras.

\* Jorge Ochoa de Eguileor  
Sociólogo. Historiador

Miembro fundador de la Sociedad Argentina de Sociología (S.A.S.), de la Asociación Latinoamericana de Sociología (A.L.A.S.), de la Asociación Latinoamericana de Sociología Rural (A.L.A.S.R.U.), de la International Rural Sociological Association (I.R.S.A.) y miembro del Institut International de Sociologie (I.I.S.)

Fundador y primer director del Museo Nacional y Centro de Estudios Históricos Ferroviarios.

Miembro fundador y secretario del Centro Internacional para la Conservación del Patrimonio (CICOP), Argentina.

Profesor titular de Sociología Rural y de Sociología Médica de las facultades de Ciencias Políticas y de Medicina de la Universidad del Salvador.

Profesor de Posgrado del Area de Sociología e Historia, Universidad de Las Palmas, Gran Canaria, España.

Profesor titular en el Programa Master en Conservación del Patrimonio del CICOP, Argentina.

Autor de diversas obras dedicadas a la sociología y al patrimonio.

## **El desarrollo ferroviario en la cuenca del río Luján.**

### **Aspectos históricos y legales**

*Dr. Jorge Eduardo Waddell \**

El desarrollo de los ferrocarriles en la Argentina es complejo, por varios motivos, en primer lugar hubo una multiplicidad de actores ya que hubo ferrocarriles construidos por particulares, como por el estado nacional y también por los estados provinciales, además esos ferrocarriles fueron concedidos por el gobierno nacional en unos casos y los gobiernos de las provincias en otros.

En cuanto a las líneas férreas situadas en la cuenca del río Luján, teniendo en cuenta que ésta comienza en la zona de Suipacha y termina en la zona de Escobar, son :

Ferrocarril del Oeste: acompaña paralelamente al río Luján durante un largo trecho. Este es el primer ferrocarril del país. Inaugurado en 1857, en 1864 llega a Luján, en 1865 llega a Mercedes, en 1866 a Chivilicoy y de allí se prolongó hacia el oeste hasta la zona de la Pampa. De ésta línea se desprende un ramal que fue comenzado a construir en 1878 que corta de sur a norte la cuenca del río Luján y es el ramal de Luján a Pergamino construido por este mismo ferrocarril Oeste, e inaugurado en 1880. El Ferrocarril del Oeste desde 1949 pasó a denominarse Ferrocarril Domingo Faustino Sarmiento.

En Mercedes hay otro ferrocarril hoy en día totalmente desactivado que también cruza la cuenca del río Luján de sur a norte que es el ferrocarril de la Compañía General de Buenos Aires, línea de trocha angosta inaugurado en 1908 que partía de Buenos Aires y llegaba a Rosario pasando por Salto, Mercedes y Pergamino. Tiene la característica de tener trocha angosta y desde 1949 integró la red del Ferrocarril General Belgrano.

El otro eje importante ferroviario en la cuenca del río Luján que también en un largo trecho acompaña al río en forma paralela es el del Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico, posteriormente conocido como Ferrocarril San Martín. El ferrocarril Buenos Aires al Pacífico tiene una historia un poco diferente a los demás porque arrancó en Mercedes, provincia de Buenos Aires hacia el oeste hasta llegar a San Luis y posteriormente a Mendoza.

Su primer tramo se inauguró en 1884 pero al poco tiempo con la intención de llegar a Bs.As se comenzó a construir desde Mercedes hacia la capital pasando por Pilar, sección que se inauguró en 1888, este es el principal eje ferroviario de la cuenca por parte del Estado de la tierra que ocupaban las vías y las instalaciones, y en esto tampoco hay una regla fija, cada ferrocarril se regía por un contrato ya sea con el gobierno provincial ó el gobierno nacional en donde estaban las pautas claras del tema de la tierra, en algunos casos era la misma empresa que debía adquirir la tierra, en otros casos el estado se obligaba a expropiarla a su costo, con lo cual no hay una regla similar para todas las concesiones respecto de la tierra que era ocupada por el espacio de la vía y las estaciones. En otros casos las tierras eran donadas por los propietarios particulares, era una costumbre muy común en el siglo pasado que donaran el terreno

para las estaciones y las mismas en general llevaban el nombre del donante, la provincia de Bs.As es un claro ejemplo de esto en donde prácticamente la mayoría de las estaciones llevan el nombre del que ocupaba esa zona.

El régimen de explotación privada de los ferrocarriles termina entre 1939 y 1949, en este plazo todos los ferrocarriles ya sean privados ó estatales, de la provincia ó de la nación, pasaron a jurisdicción del Estado Nacional.

A partir de este momento no hubo más ferrocarriles provinciales ni particulares con lo cual a partir de ese momento todos los terrenos ferroviarios del país pasaron a ser del dominio privado del Estado Nacional y esta situación se mantuvo por cerca de cincuenta años y se sigue manteniendo porque a partir de la ley de reforma del estado" del año 1989, se declaró a la empresa Ferrocarriles Argentinos, titular del dominio de todas las tierras del ferrocarril en todo el país, y la colocó dentro del grupo de "servicios públicos" ó "empresas del estado" privatizables ó que deberían ser privatizadas. En virtud de esto se llevó a cabo desde el año 91 hasta el año 95 la política de privatización del sistema ferroviario nacional que tiene algunas características no sencillas.

Por empezar todos los bienes muebles e inmuebles de Ferrocarriles Argentinos siguen siendo del Estado Nacional, en esto no hay ninguna modificación en cuanto no se vuelve al sistema anterior al año 48 en que la empresa particular era la titular del dominio de los bienes, sino que sigue siendo el estado y lo único que se entrega en concesión es el servicio público ó sea el estado le da estos elementos ya sea la infraestructura ó el material rodante a las empresas ferroviarias para que cumplan con la función del servicio público pero no tienen ninguna titularidad sobre los bienes.

La tarea de privatización de los ferrocarriles, fue compleja teniendo en cuenta que al momento de la decisión no había ejemplos en el mundo, y a partir de ese momento todos los países han venido a ver la experiencia argentina y en base a ello han llevado sus propios procesos.

Se dividió ferrocarriles argentinos en tres sectores:

Por un lado el servicio de cargas, que en su momento se creía que era un buen negocio luego se demostró que no es así pero hubo interesados y se privatizaron todas las redes del interior del país excepto la zona urbana de Bs. As. Los concesionarios de carga, no reciben ningún subsidio del estado nacional.

En el sector metropolitano la situación es más compleja porque se concesiona el servicio de pasajeros, que es deficitario y necesita subsidio del estado nacional. El servicio de larga distancia prácticamente ha desaparecido del país, porque el Estado nacional lo transfirió a las provincias y éstas ya sea por desinterés ó ya sea por la débil situación fiscal de cada provincia, no se han podido hacer cargo, excepto la provincia de Bs.As. que ha intentado mantener un servicio ferroviario con grandes dificultades y graves problemas que hace prever un futuro incierto.

Por parte del estado se ha creado un organismo que se llama Ente Nacional de Bienes Ferroviarios (ENABIEF), que es el titular de todos estos bienes y se encarga de la administración y la supervisión de la actividad ferroviaria en cuanto a los bienes ferroviarios que están en juego, sobre todo el interés de este ente han sido sobre todo los inmuebles, desarrollando una política de venta de tierras no necesarias a la explotación ferroviaria, pero que se hace sin tener en cuenta el ferrocarril como medio de transporte comprometiéndose su desarrollo futuro.

\* Jorge Eduardo Waddell

Abogado UBA.

Docente en la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales en Teoría del Estado e Historia de los Partidos Políticos. Se ha dedicado al estudio de la historia ferroviaria Argentina y su vinculación con el poder político.

Es miembro de la Fundación Museo Ferroviario y Director del Boletín de historia que la Fundación edita.

Colaborador del Museo Nacional Ferroviario en donde tiene a su cargo la clasificación y ordenamiento del archivo de la Dirección General de Ferrocarriles. Ha dictado distintas conferencias sobre la materia y escrito diversos artículos sobre historia ferroviaria en publicaciones especializadas argentinas y extranjeras.



## **La urbanización del ferrocarril en la cuenca del Río Luján.**

Relevamiento de espacios ferroviarios.

Arq. Adriana ten Hoeve \*



Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico - Río Luján - 1884

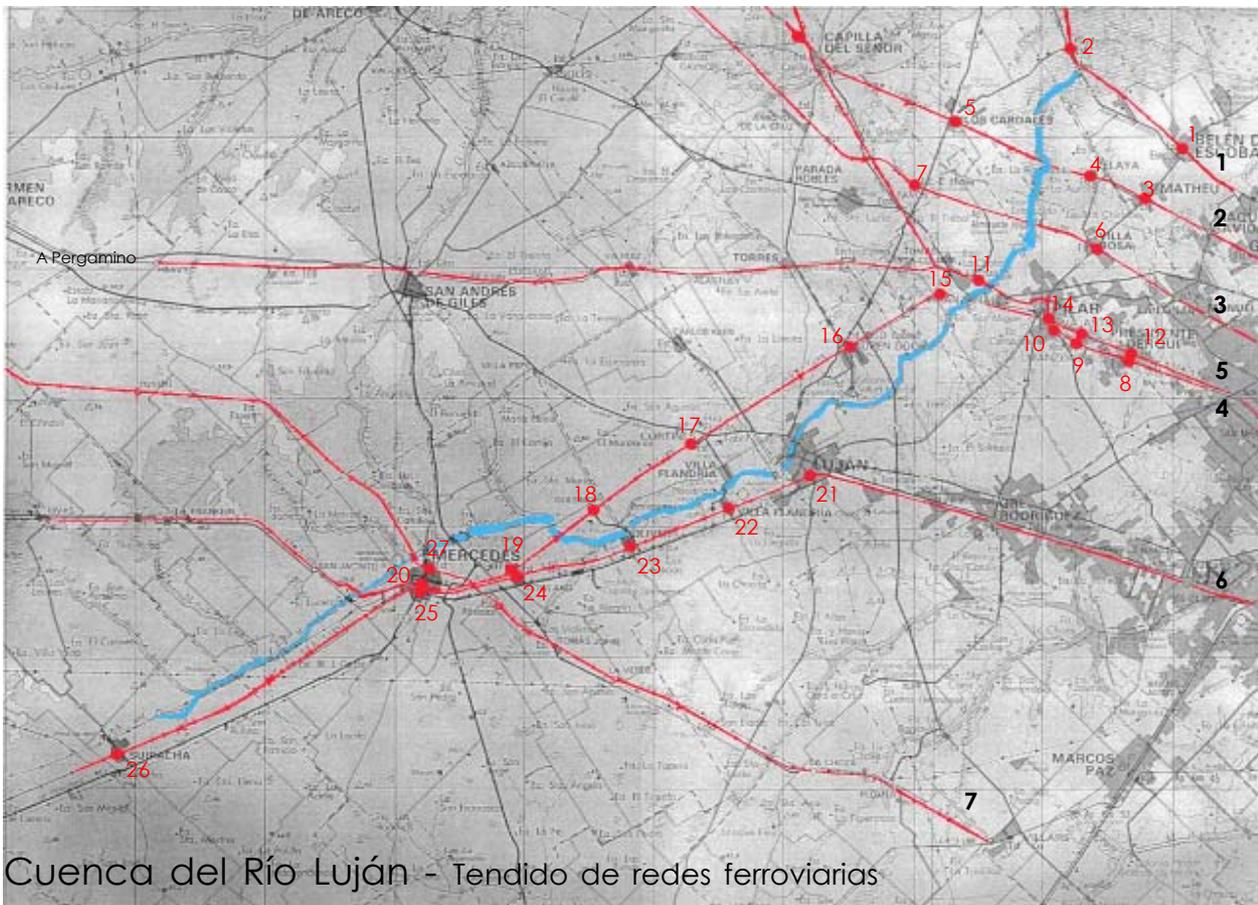
### *Consideraciones preliminares*

El significativo rol histórico del ferrocarril en la consolidación del territorio nacional, y su vigencia actual tanto para las grandes megalópolis como para las ciudades de escala intermedia, hacen necesario el estudio y comprensión del fenómeno ferroviario para poder abordar su preservación. Hoy hablamos de la preservación del medio ambiente, y en esta categoría cuentan las variables físicas y también las culturales, siendo el patrimonio ferroviario una expresión acabada de ambas. Los espacios ferroviarios conservan aún hoy un alto valor simbólico, en especial para las comunidades que generó, de este patrimonio aún existen intactos instalaciones y equipamientos, como los que se localizan en el área que abarca este relevamiento.

A lo largo de la cuenca del río Luján, estaciones, equipamiento, infraestructura e instalaciones varias ferroviarias, pertenecientes a los ferrocarriles: Mitre, Belgrano, Urquiza, San Martín y Sarmiento, se localizan desde su nacimiento en la ciudad de Suipacha - estación Suipacha - hasta su desembocadura en el Paraná de las Palmas - estación Río Luján.

Estos ramales en general atraviesan la cuenca, ó excepcionalmente la acompañan paralelamente, tal es el caso del ferrocarril Sarmiento, el más antiguo del área.

Los espacios ferroviarios se insertan en dos tipos de morfologías



Cuenca del Río Luján - Tendido de redes ferroviarias

urbanas diferenciadas:

los antiguos poblados fundados en la época hispánica, como Pilar, Luján y Mercedes en los que la traza del ferrocarril bordea a la trama urbana preexistente colonial, ó los modernos poblados generados a partir de la llegada del ferrocarril, en los que el mismo es determinante en el diseño de la estructura urbana, como Escobar, Matheu, Zelaya, Cardales, Manzanares, Derqui, Toro, Fátima, etc. Partiendo de una raíz histórica común, que evoluciona desde las concesiones de "suertes" realizadas por Garay cuando llega a la actual provincia de Buenos Aires, donde la actividad era esencialmente ganadera, comienza en el siglo XIX una segunda etapa de evolución del dominio, en la que *agricultura, inmigración y ferrocarril* pasan a ser las nuevas variables que determinan los modernos fraccionamientos de las tierras.

El grado de complejidad que puede adquirir la presencia del ferrocarril en relación a todas las nuevas manifestaciones urbanas, sumado a los diferentes estadios por los que ha pasado la política ferrocarrilera, desde la primera concesión autorizada por el poder ejecutivo al ferrocarril del Oeste en 1.854, pasando por las nacionalizaciones en la década del 40 y las concesiones en los 90, hacen necesario su abordaje desde lo multidisciplinario: historia, patrimonio, medio ambiente y legislación.

**1- Ferrocarril General Mitre:**

1- Belén de Escobar (1877), 2- Río Luján. (1877)

**2- Ferrocarril General Mitre:**

3- Matheu (1898), 4- Zelaya (1892), 5- Cardales (1892)

**3- Ferrocarril General Belgrano:**

6- Villa Rosa (1912), 7- Almirante Irizar.

**4- Ferrocarril General Urquiza:**

8- Toro, 9- Manzone (1914), 10- Pilar (1888), 11- Fátima.

**5- Ferrocarril General San Martín:**

12- Derqui (1888), 13- Villa Astolfi, 14- Pilar (1888), 15- Manzanares, 16- Cabred, 17-Cortines, 18- Goldney, 19- Agote, 20- Mercedes.

**6- Ferrocarril Domingo Faustino Sarmiento:**

21- Luján (1864), 22- Villa Flandria, 23- Olivera, 24- Gowland, 25- Mercedes (1865), 26- Suipacha. (1866)

**7- Ferrocarril General Belgrano:**

27- Mercedes.

## Relevamiento

### Ferrocarril General Mitre (ex Ferrocarril a Campana)

Estaciones: Belén de Escobar, Río Luján.

La construcción del ferrocarril a Campana, llamado Ferrocarril de la Costa, surge como necesidad de unir Bs.As con Campana dado que dicha conexión se realizaba por vía fluvial. Una compañía inglesa suscribió el contrato de construcción en el año 1874, iniciado a dos puntas, es decir desde Bs.As y desde Campana.

Dado que la zona presentaba características desfavorables, debido a la profusión de bañados, arroyos y ríos fue necesaria la construcción de numerosos terraplenes, puentes y viaductos para atravesar los ríos Las Conchas y Luján.

El 13 de enero de 1876 se produjo el viaje inaugural con destino a Campana que partió de la Estación Central. Es así como Campana se convirtió gracias al ferrocarril y al puerto de gran calado en un polo concentrador de la producción de los partidos de Exaltación de la Cruz, Zárate, San Andrés de Giles, Pilar, San Antonio de Areco y Baradero. Fue por lo tanto necesario levantar en los terrenos ferroviarios grandes depósitos para el almacenamiento de productos a transportar.

Las tierras de la cañada de Escobar ya eran atravesadas por el ferrocarril a Campana, cuando la propietaria de dichas tierras, Doña Eugenia Tapia de Cruz, realiza la subasta del loteo en 80 manzanas divididas en partes iguales por las vías del ferrocarril, teniendo como centro la estación.

Las estaciones de Belén de Escobar y Río Luján son inauguradas en el año 1877.

Ambas presentan la organización funcional y las características constructivas similares a las que se repiten en las estaciones intermedias: paramentos de mampostería revocada, carpinterías, cielorrasos y estructura de andenes de madera, cubiertas de tejas francesas. La estación de Escobar además cuenta con un galpón de almacenamiento y un conjunto de viviendas para operarios del ferrocarril.

### Ferrocarril General Mitre (ex Ferrocarril Central Argentino)

Estaciones: Matheu, Zelaya, Cardales.

Matheu(1898), Zelaya(1892) y Cardales(1892), poblados que nacen con el ferrocarril a fines de la década de 1890.

Los terrenos pasan al dominio del Ferrocarril Central Argentino, por medio de escritura de tierras, como es el caso de Matheu. Zelaya en cambio, lo fue por confiscación de herencia, ya que la ley 1.240 del año 1872 ..." *faculta a las empresas ferroviarias a pagar indemnización y expropiar terrenos hasta 9 ha, y para la vía permanente 50m. a cada lado de la vía*"

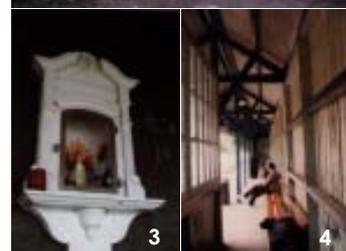
Esta tipología de urbanizaciones, generadas a partir de la llegada del ferrocarril, desarrollan un núcleo urbano de tipo extendido que acompaña al tendido ferroviario.

### Ferrocarril General Belgrano (ex Ferrocarril Central de Córdoba)

Estaciones: Villa Rosa, Almirante Irizar.



Ferrocarril General Mitre:  
1 - Estación Matheu.  
2 - Estación Zelaya.



Ferrocarril General Mitre:  
1 - Estación Belén de Escobar.  
2 - Estación Río Luján.  
3 - Estación Río Luján. Detalle de imagen en pared.  
4 - Estación Escobar. Detalle de parador.

### *Ferrocarril General Urquiza (ex Ferrocarril Mesopotámico)*

Estaciones : Toro, Manzone ,Pilar, Fátima.

La ciudad de Pilar cuenta con dos estaciones ferroviarias, el entrecruzamiento de la líneas del Ferrocarril Urquiza y del Ferrocarril San Martín, fue el determinante para la creación de la hora oficial argentina el 1° de noviembre de 1.894.

La Estación Pilar (1888), del Ferrocarril General Urquiza es la más antigua estación de la ciudad, actualmente clausurada al público es de características constructivas que se repiten a lo largo de las estaciones de la línea: muros de mampostería portante revocada, estructura de sostén de techos de madera y cubierta de chapa, cuerpo de servicios para baños y bebederos que se adosan al cuerpo central de la estación .

En el entonces partido de Pilar, al FC. a Campana, inaugurado en 1876, se le sumará el Tranway Rural del señor Federico Lacroze. En el año 1887 el Tranway que arrancaba de la estación Almagro del tranvía, pasa por Pilar, y llega a las localidades de Capilla del Señor, Giles, Areco, Salto y Rojas. De locomoción a caballo y de bajo costo completaba las líneas centrales del ferrocarril, haciendo llegar la producción rural a las estaciones ferroviarias.

Las primitivas estaciones tenían características de posta, puesto que servían para el recambio de caballos, sólo con posterioridad se construyeron los edificios ferroviarios que hoy vemos, y a cuyo alrededor se delineó, como en el caso de Fátima, la traza urbana y el loteo que dieron origen a esta pequeña población.

Fátima surgió como empalme, puesto que allí se bifurcaba el ramal a Giles, entonces en construcción; fue conocida alternativamente tanto por este nombre como por los de Empalme Lacroze o Empalme Tranvía Rural.

### *Ferrocarril General San Martín (ex Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico)*

Estaciones: Derqui, Villa Astolfi, Pilar, Manzanares, Goldney, Agote, Mercedes.

El ferrocarril Buenos Aires al Pacífico, fue una concesión nacional a empresarios británicos según ley del 5/11/1872, gozó de la garantía estatal y de los privilegios que eran habituales en aquella época (exención de impuestos, libre importación de materiales, etc). La línea conectaría la ciudad de Buenos Aires con San Juan pasando por Rojas, Junín, Mercedes, San Luis, La Paz y Mendoza. El último eslabón en construirse será la sección de Mercedes (Prov. de Buenos Aires) a Capital Federal, en la cual la estación de Pilar, habilitada el 25 de abril de 1888, y de casi 300 m2, se constituyó en la segunda en importancia luego de la terminal Palermo del mismo ramal. Respondiendo a la organización funcional de las estaciones tipo, aún conserva testimonios de la era a vapor, como lo son los tanques hidrantes marca "Glenfield".

Manzanares nace con la donación de tierras al ferrocarril en el año 1883. La producción de un molino harinero de la zona, el de "Bancalari" era transportado a la estación por un tren *decovil* a vapor. Cuando se cierra el molino comienza una etapa más fuerte tampera, donde toda la producción lechera de la zona se carga en la estación. El edificio de la estación se inaugura en el año 1888, y presenta un cuerpo anexo para sanitarios realizado en el año 1908.



Ferrocarril General Urquiza, ex Ferrocarril Mesopotámico:  
1 - Estación Toro.  
2 - Estación Pilar.  
3 - Estación Fátima.



Ferrocarril D. F. Sarmiento, ex Ferrocarril del Oeste:  
1 - Estación Luján.  
2 - Estación Mercedes.  
3 - Estación Suiyacha.

*Ferrocarril Sarmiento (ex ferrocarril del Oeste)*

Estaciones: Luján, Mercedes, Suipacha.

Estas 3 estaciones, con características edilicias que las hacen especialmente significativas en la cuenca del río Luján, se inscriben en la coyuntura histórica en que el Ferrocarril del Oeste, propiedad de un grupo de inversores bonaerenses desde 1854, pasa a ser propiedad del gobierno de la Provincia.

En el año 1860 el ramal llega de Ramos Mejía a Moreno, y siendo los aportes del gobierno a la sociedad cada vez más cuantiosos, éste decide tomar la línea a su cargo por ley de mayo de 1862. El decreto provincial del 26/12/1862, da al gobierno la posesión definitiva del ferrocarril, el artículo 14 hace hincapié en las nuevas estaciones:

*....."las estaciones y obras de arte reunirán las condiciones de solidez y comodidad necesarias, sin que en ellas ni en los carruajes de pasajeros sea permitido hacer ó emplear nada que sea de puro lujo"*

En el año 1864 se inaugura el acceso a Luján, en 1865 a Mercedes, y en 1866 llega el ferrocarril a Suipacha, siendo esta última una resultante de su proyección hacia Chivilcoy. En el año 1890 el ferrocarril del Oeste es vendido a una empresa inglesa. Fue con el ferrocarril que comenzaron las peregrinaciones en masa a Luján, y con la afluencia de viajeros la modesta aldea fue creciendo hasta convertirse en ciudad.

La estación de Luján, es de categoría "principal" dentro del ramal, tiene un galpón para cargas de gran superficie, la primitiva estación es inaugurada en 1885, actualmente fuera de servicio es sustituida a principios de siglo por la estación que funciona actualmente. El cuerpo central contaba con los locales básicos de toda estación (vestíbulo, boletería, encomiendas, telégrafo, oficina de jefe y salón), se le adosaba hacia un lado un cuerpo con confitería y sanitarios y hacia el otro vivienda del jefe de estación, ambos organizados alrededor de un patio central.

A semejanza de la estaciones de Mercedes y Suipacha, del mismo ramal, la arquitectura trasciende lo funcionalista para contar con una estilística asimilable a las construcciones de jerarquía de la época.

*Ferrocarril General Belgrano (ex ferrocarril de la Cía. General de Ferrocarril en la Provincia de Bs.As)*

Estación: Mercedes.

La ciudad de Mercedes posee además de la estación del ramal del Ferrocarril del Oeste, otras dos estaciones más, una pertenece al ramal de la línea del Ferrocarril San Martín, otra a la Compañía General de Ferrocarril en la Prov. de Buenos Aires (llamado ferrocarril francés), en la línea principal que une Buenos Aires con Rosario, cuyas obras comenzaron en el año 1906.

En esta línea se encontraban las dos únicas estaciones de 1° clase, que nunca terminaron de construirse: Buenos Aires y Rosario. El resto de las estaciones fueron realizadas según el "concepto integral" de tipologías con que se creó la red.

La estación de Mercedes responde a la tipología de 2° clase. Organizada en una sola planta, de techo plano, con terraza, resalta una elevación central en los frentes principales, con remates



Ferrocarril General Belgrano, ex Ferrocarril de la Compañía general de la Provincia de Buenos Aires:  
1 - Estación Mercedes.



Ferrocarril General San Martín:  
1 - Estación Pilar.  
2 - Estación Manzanares.  
3 - Estación Mercedes.  
4 - Estación Manzanares. Detalle de cabina.  
5 - Estación Pilar. Detalle de hidrantes.

ornamentales típicos de la arquitectura francesa. La marquesina de andenes es independiente del edificio, con cubierta de chapa acanalada y sostenida por columnas de herrería artística. Este tipología edilicia es característica en esta línea del ferrocarril.

### Conclusiones

Este primer relevamiento ferroviario en esta área particular de la provincia de Buenos Aires, sienta las bases para una historia aún no contada que es la evolución de los espacios ferroviarios en las ciudades pampeanas, cuyo estudio permitirá más allá de la comprensión del hecho urbano-arquitectónico ,establecer las vinculaciones y desvinculaciones entre estos poblados a partir de la llegada y extinción del ferrocarril.

Gran cantidad de estaciones, hoy fuera de servicio ,están a la espera de su reactivación y puesta en valor, para ello cuentan con una gran variedad de espacios aptos para las nuevas funciones que demande la comunidad que los alberga.

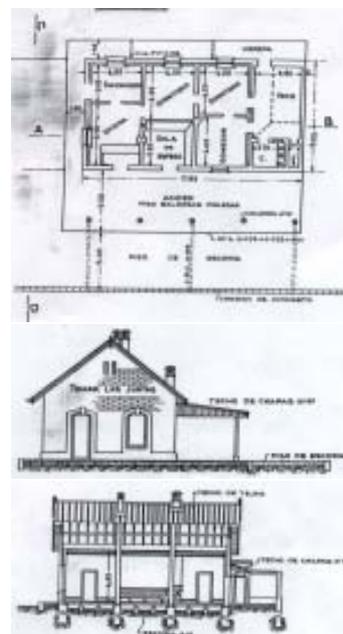
### Bibliografía

- Historia de los Ferrocarriles Argentinos, Raúl Scalabrini Ortiz
- Historia de la provincia de Buenos Aires y la formación de sus pueblos, R. Levene
- Historia de los ferrocarriles en la Prov. de Buenos Aires, Mario Justo López
- La ciudad pampeana , Patricio Randle
- Ferrocarriles Argentinos, Alejandro Bunge
- Buenos Aires and the Pacific Railway Company Limited, 1882-1933
- Reseña de los Ferrocarriles Argentinos, Francisco Banes
- Apuntes para la historia del partido y ciudad de Suipacha, Arístides M. Testa Díaz
- Revista, Todo es Historia, Boletines de historia ferroviaria

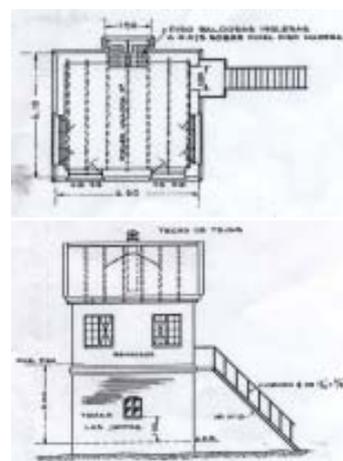
Fondos documentales de:

- Museo Nacional Ferroviario
- Fundación Museo Ferroviario
- Museo Histórico Sarmiento
- Archivo Histórico Ricardo Levene, La Plata

Relevamiento realizado en colaboración con los arquitectos: Alejandra Ríos, Ana Recabeitfa, Fabián Schultz y Ricardo Schultz.



1



2

Ferrocarril Oeste de Buenos Aires:  
1 - Prototipo edificio de pasajeros.  
2 - Cabina de señales  
Carpeta del Ferrocarril Oeste de Buenos Aires. Fuente: Museo Nacional Ferroviario.

\* Arquitecta Adriana ten Hoeve

Arquitecta UBA. Especializada en Conservación y Preservación del Patrimonio.  
Miembro de la Subcomisión de Patrimonio de la Sociedad Central de Arquitectos .  
Miembro del Centro Internacional para la Conservación del Patrimonio, Argentina.  
Integrante de la Dirección General de Patrimonio , Secretaría de Cultura, GCBA.  
Investigadora del Instituto de Medio Ambiente y Ecología de la Universidad del Salvador.

## “Proyecto de Remodelación y Puesta en Valor de las Estaciones Ferroviarias de la Red de Metropolitano”.

Arq. Yanina Pedrini \*, Arq. Jorge Sabato \*\*



### Introducción

DECSA, Desarrollos Comerciales S.A. conjuntamente con AISA, Emprendimientos y Desarrollos Urbanos, están desarrollando el Plan de Remodelación de estaciones de la Red Metropolitano, que opera desde Mayo de 1994.

Metropolitano es el concesionario de las ex-líneas San Martín, Belgrano Sur y General Roca cuya red tiene 122 estaciones, en un total de 400 Km. de vías y transporta 19.000.000 de pasajeros por mes.

Su principal actividad es el transporte de pasajeros, la red de vías comprende la Capital Federal y el 1º y 2º cordón del Área Metropolitana.

La Red Ferroviaria Concesionada abarca:

- Ex Línea San Martín: desde Estación Retiro hasta Pilar.
- Ex Línea Belgrano Sur: desde Estación Buenos Aires hasta G.Catán y Marinos del Belgrano.
- Ex Línea Gral. Roca: desde Estación Plaza Constitución hasta Cañuelas, A. Korn, Haedo y La Plata.

Dentro de las estaciones que posee Metropolitano, se ha desarrollado un Plan de Remodelación y Puesta en Valor de 40 estaciones, a desarrollar en 3 etapas de obra.

### Primera Etapa

Palermo/Villa del Parque, en Capital Federal

1 - Estación Banfield antes de la remodelación.  
2 - Estación Banfield después de la remodelación.  
3 - Estación Ezeiza, antes de la remodelación.  
4/5 - Estación Ezeiza, después de la remodelación.

Avellaneda/Lanús/Banfield/Lomas de Zamora/Temperley/Glew/Monte Grande/Ezeiza/Quilmes/La Plata/Laferrere, en Provincia de Buenos Aires. Estas estaciones ya se encuentran terminadas

### Segunda Etapa

Villa Devoto, en Capital Federal

El Palomar/Hurlingham/José C. Paz/Pte. Derqui/Sáenz/Gonzalez Catán/Claypole/Florencio Varela/Berazategui/Bernal/Burzaco, en Pcia. de Buenos Aires. Estas estaciones se encuentran en obra.

### Tercera Etapa

Chacarita, en Capital Federal

Pilar/Bella Vista/Caseros/Ezpeleta/Rafael Calzada/Adrogué/Villa Lugano/Villa Madero/Tapiales/Marinos de Fournier/Rafael Castillo/Independencia, en Pcia. de Buenos Aires. Estas estaciones se encuentran en etapa de proyecto.

Objetivos del Proyecto General.

El desarrollo de este emprendimiento tiende a satisfacer las perspectivas de crecimiento de Metropolitano mejorando el confort de los servicios que se brindan y potenciando la gestión urbana mediante la recuperación del patrimonio urbano.

La idea generadora del Proyecto, pretende crear en las estaciones un "centro de servicios", con una estructura de locales complementarios a lo largo del sistema, abarcando no solo la refuncionalización y puesta en valor de los edificios de estaciones, sino también, los posibles centros de transferencia de autotransporte que sincronicen con la frecuencia del ferrocarril para optimizar el servicio que demanda el usuario.

Este proceso de reconversión llevó su tiempo, ya que primero era necesario poner en condiciones las vías, las locomotoras y el material rodante para que los trenes llegaran en tiempo a las estaciones y recién después se pensara en reciclarlas.

La planificación del desarrollo en las estaciones, produce un impacto en el tejido urbano que además de optimizar el servicio al usuario con la interconexión de los centros de transferencia, potencia el desarrollo de los entornos de las estaciones; esto hizo que fuera muy fuerte la necesidad de revertir el estado de deterioro que tenían las estaciones y su entorno inmediato desde el momento de la toma de posesión en 1994.

La primera parte de la remodelación de estaciones de la Red de Metropolitano, comprende 40 estaciones divididas en 3 etapas.

El costo estimado de inversión para la 1º etapa es de \$18.000.000 de pesos en obras; las superficies remodeladas y las superficies nuevas suman 64.500 m².



1 - Estación La Plata, antes de la remodelación.  
2/3- Estación La Plata, después de la remodelación.  
4 - Estación Temperley, antes de la remodelación.  
5 - Estación Temperley, después de la remodelación.  
6 - Estación Villa del Parque.

El Proyecto de Arquitectura.

### 1. Pautas generales del proyecto:

El proyecto de Remodelación parte de la imperiosa necesidad de revertir el estado de deterioro de las estaciones acentuado por graves problemas constructivos y de mantenimiento, como el colapso de las instalaciones y la polución de las construcciones clandestinas -que fueron levantadas sin lineamientos de diseño y adicionándose a los edificios originales sin ningún criterio- era parte del escenario encontrado. A esto se le suma la presencia de una muy baja oferta comercial que no ayudaba a desarrollar un entorno armónico.

El proyecto arquitectónico pretende, fundamentalmente, revalorizar el edificio original de cada estación, con la premisa de recuperar las formas edilicias originales con un criterio preservacionista, pero adecuándolas a las necesidades actuales.

Cuando se pensó en la reformulación funcional de los edificios, se priorizó la conservación de la estructura física y estética de los mismos, al tiempo que se puso énfasis en brindar a los usuarios las mayores virtudes posibles, ampliando los halles de acceso, remodelando los baños públicos, etc.

La jerarquización de la estación se centró en generar un "Centro de Servicios", que pueda abastecer tanto a los usuarios del ferrocarril como a los vecinos del entorno. De esta manera la Estación recupera su función histórica como centro, no solo de transferencia de transporte con un alto grado de conectividad, tanto local como regional, según cada caso, sino también como eje de servicios vitales para la población circundante.

En todo el desarrollo el objetivo principal de la "puesta en valor" de los edificios originales de las estaciones, caracterizados por la fuerte impronta de su arquitectura inglesa, fue siempre entendido como parte indisoluble de la memoria colectiva de la ciudad.

### 2. La Estación como Centro de Servicios:

- Recuperar el rol tradicional de la estación como centro de un entorno urbano determinado, transformándola en un centro de servicios tanto para el pasajero como para el vecino de la zona.
- "Tenant Mix" comercial orientado a transformar a la estación en un centro de servicios tanto para el pasajero como para la comunidad incorporando equipamiento comercial con servicios requeridos por los usuarios como, farmacias las 24hs, gastronomía, locutorios, bancos, kioscos, entre otros.

### 3. Arquitectura de la estación:

- Reforma integral de toda la estación incluyendo edificios, veredas, accesos, andenes, hall, sanitarios, áreas comerciales y áreas operativas propias del servicio ferroviario.
- Las áreas comerciales, tiene dos tipos de arquitectura, los *locales comerciales* y los *módulos comerciales*. En los *locales* el diseño interior queda librado a las necesidades de cada locatario,



1/3 - Estación Quilmes, antes de la remodelación.

2/4 - Estación Quilmes, después de la remodelación.

5 - Estación Quilmes, hall de acceso.

debiendo aceptar los términos generales de un reglamento general; su diseño y estética exterior hacia el andén y hacia la calle, forma parte del proyecto de diseño general de cada estación. Los *módulos comerciales* son elementos independientes de chapa doblada con un diseño que acompaña el proyecto de señalética y equipamiento de la red; en este caso los locatarios adaptan las necesidades del rubro a cada módulo comercial de diseño ya definido.

- Incorporación de nuevos usos con una propuesta arquitectónica contemporánea que conviva con el edificio original sin recurrir a imitaciones estilísticas. Desarrollo de nuevos materiales a través de un sistema de elementos metálicos de montaje en seco y cerramientos vidriados caracterizado por su velocidad de ejecución y su bajo mantenimiento posterior.
- Utilización de materiales, ideales para el alto tránsito permanente y que aseguren un bajo mantenimiento posterior.

#### 4. Centros de Transferencia de transporte:

- Dentro del entorno inmediato a la estación se desarrollaron nuevos centros de transferencia que integran y complementan distintos medios de transporte con el tren, como el colectivo y el automóvil, según las necesidades de cada estación.

#### 5. Equipamiento:

- Desarrollo de una nueva propuesta de señalética, iluminación y equipamiento urbano con el propósito de mejorar el flujo de público en las estaciones, las condiciones de seguridad y confort para el usuario y afianzar la imagen corporativa de la empresa.

#### 6. Señalética:

- Colocación de carteles de orientación y localización de todas las áreas privadas y públicas de la estación, pantallas de información general de la propia estación y de toda la red, planos de situación, carteleras publicitarias.

#### 7. Iluminación:

- Renovación de todos los artefactos, ampliación de la iluminación en toda el área de la estación; utilización de modernos artefactos, estudio de efectos lumínicos que resalten la arquitectura de los edificios.

#### 8. Equipamiento Urbano:

- Renovación de bancos de espera y cestos de residuos. Creación de un sistema de espera parado / sentado, bancos simples y bancos dobles con respaldo.

#### 9. Incorporación de elementos para discapacitados o personas de movilidad reducida:

- Adecuación de los accesos a edificios y andenes a los efectos de poder ser utilizados por personas con discapacidades físicas; instalación de sanitarios para discapacitados, de acuerdo a los decretos vigentes.



1 - Estación Monte Grande, antes de la remodelación.  
2 - Estación Monte Grande, después de la remodelación.  
3 - Estación Palermo.  
4 - Estación Lanús.  
5 - Estación Glew. Equipamiento y módulos comerciales.

### **10. Futura implementación del boleto magnético:**

- Remodelación de halles de accesos, adecuándolos a la futura implementación del sistema de boleto magnético y molinetes.

Superficie y organización de las circulaciones en función de la cantidad de pasajeros que ingresan y egresan de la estación y el tiempo que insume cada uno.

### **11. Utilización del Color:**

- Estudio detallado del uso del color, en la arquitectura, señalética y el equipamiento urbano apuntando a la obtención de una imagen final totalizadora.
- Estudio del uso del color revalorizando la arquitectura original de la estación y sus elementos más característicos, tomándose como referente las recientes intervenciones realizadas en las estaciones terminales londinenses -Liverpool Street Station y Victoria Station-, entendiendo que son ejemplos cabales de las intenciones pretendidas.
- El objetivo perseguido con el uso de distintos colores es el de destacar determinados elementos que por su grado de detalle se justifiquen y que en el caso de una pintura más homogénea se perderían. Así, por ejemplo se han destacado capiteles y basamentos de columnas de hierro fundido por el detallado nivel de elaboración de su diseño.
- Para los edificios se optó por un color neutro que actuando como telón de fondo permita destacar las piezas metálicas que constituyen los elementos que han caracterizado a la arquitectura ferroviaria inglesa. Para las cornisas, pilastras, y demás elementos de relieve de las fachadas se ha utilizado un sobretono del color base a los efectos de no perturbar el carácter unitario de las mismas.

\* Yanina Pedrini

Arquitecta. Universidad Nacional de La Plata. (1986-1992)  
Gerente de Arquitectura de DECSA, Grupo METROPOLITANO.  
Consultora asociada para desarrollar el Proyecto "Puesta en valor del Ramal Ferroviario La Trochita" de la ciudad de Esquel, Chubut. Contratado por la Gobernación de la Prov. de Chubut, dentro del programa de desarrollo del Banco Mundial para las Provincias Argentinas. 1995.

\*\* Jorge Sabato

Arquitecto, egresado de la Universidad de Buenos Aires, Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo.  
Se desempeñó como docente en la FADU entre los años 1984 y 1989.  
Ha participado en diversos Concursos Nacionales de Arquitectura, obteniendo primeros premios y distinciones.  
Ex Director de Diseño Urbano en la Subsecretaría de Urbanismo y Vivienda MOSP, Prov de Bs As. 1987/88  
Ex Director General de Arquitectura MCBA. 1989/92.  
Presidente del Instituto para la Urbe.  
Miembro del Directorio de Audeco Inversiones S.A. Desarrolladora de Emprendimientos Urbanos.  
Actualmente desempeña la Jefatura del Área de Desarrollo Urbano Sustentable, Consejo Provincial de Desarrollo Forestal y Urbano, Prov de Bs. As.



## **Urbanizaciones del Ferrocarril. Situación actual y posibilidades futuras.**

*Ing. Carlos E. Ortiz de Zarate \**

Los Ingenieros y Agrimensores del siglo anterior definieron niveles de los tendidos ferroviarios y los políticos aceptaron los mismos. Es así que se respetaron las estadísticas hídricas y meteorológicas. Hoy estamos en una evolución conceptual y las exigencias ambientales y de uso racional de la energía entran a gravitar en la resolución de situaciones de evolución urbanística para ofrecer transportes seguros, eficientes económicos y salubres.

La futura incidencia de la modernización ferroviaria puede ser:

**Metrovias-Urquiza:** Electrificado y de trocha media realiza el recorrido entre Chacarita y San Miguel (último tramo en forma paralela a ruta 8). La vía sigue para el empleo de carga y bordea el área Sur de Pilar. Convenios adecuados con TMS y transbordos pueden permitir que pasajeros de Pilar pueden tener la alternativa de alcanzar Retiro con TMS y con transbordo en Chacarita.

**Metropolitano-TMS:** Con su estudio de factibilidad renegocia la concesión para obtener mayores tiempos a fin de electrificar los servicios (mejora ambiental) y su consecuente mejora de los tiempos de viaje. Además prevén estaciones de transferencia y playas de estacionamiento que faciliten el uso racional de los transportes. Lo citado precedentemente constituye uno de los Ejes para la planificación de la urbanización de Pilar del nuevo siglo y su influencia a las áreas circundantes facilitando radicaciones.

**Trenes de Bs. As.-TBA:** Bordea la zona norte de la cuenca del río Luján -autopistas- ofreciendo para el futuro combinaciones de transporte a la zona norte como Rosario, San Nicolás, Santa Fe, Córdoba. Sobre uno de los ramales se encuentra la estación Zelaya que está al norte del proyecto de la mini ciudad cuyo extremo sur esta en el ramal de Ferrovías en la estación Villa Rosa. El desarrollo del río Luján regulariza la cuenca hídrica facilitando la creación de un área polideportiva y la comunicación acuática con el Delta.

**Ferrovias-FC Belgrano Norte:** La experiencia recogida con el desarrollo de políticas de seguridad, limpieza y mejoramiento de tiempos así como el control de evasión permitió que esta línea incrementa rápidamente el flujo de pasajeros. Con el mejoramiento del material de tracción y rodante, recuperado en talleres nacionales así como mejores estándar de mantenimiento permitió el mejor servicio, que ha sido reconocido por el Banco Mundial en las últimas jornadas de transporte (Junio de 1998) Conf. Ing. José Seacchi.

Así mismo sus estudios de mercado -demanda- y la creación de un modelo matemático facilitan bases para el proyecto de modernización que redundará en beneficios para el transporte de la población. De sus resultados surgirán las capacidades de avances y definiciones en áreas como:

- Electrificación total o parcial;

- Extensión a Pilar y parque industrial con modernización en Villa Rosa en forma tal de satisfacer el proyecto de urbanización de una mini ciudad;
- Estaciones de transferencia en Boulogne y Grand Bourg;
- Modernización de estaciones donde las autoridades comunales emiten una resolución que limita las áreas industriales del entorno, facilitan el crecimiento comercial y habitacional;
- Replanteo y modernización de Aristobulo de Valle transformándola en la mayor estación de transferencia;
- Establecer las bases para que a partir de A. del Valle corra una línea -tipo Metro- FC Este que con parada en ciudad universitaria y recorrido a través de Puerto Madero, la Boca y Avellaneda (Pcia. De Bs. As.). Será la comunicación periférica y de enlace entre la zona norte y sur de la Cap. Fed.

A modo de ejemplo de la interrelación entre Urbanismo y el Ferrocarril, recientemente surgió el proyecto de una mini ciudad de 5.000 viviendas para unos 25.000 habitantes que contará con toda la infraestructura para el desarrollo de vida de una comunidad. El borde sur de este emprendimiento esta en proximidades de la estación Villa Rosa (Ferroviás) originando conversaciones informales a fin de que el ferrocarril prevea una modernización puntual de servicios que satisfaga la demanda de la futura comunidad. Complementariamente también se analiza la posibilidad de satisfacer necesidades de la expansión de la ciudad del Pilar y del parque industrial correspondiente que opera con un movimiento diario de 8.000 personas en días laborales. Para estos casos y otros no mencionados se estudian las modificaciones o nuevas estaciones a implantar que siempre responderán a las particularidades de cada caso.

Las Líneas Férreas del Partido de Pilar se han generado en el Siglo Pasado y el fuerte Desarrollo Urbano corresponde a los fines de este Siglo.

Dentro de lo enunciado precedentemente surgen anomalías que impiden una buena coherencia Urbanística, máxime ante la falta de un actualizado Plan Regulador. En la actualidad se ha llamado a concurso (con financiamiento del Bco. Mundial) para el área Metropolitana, para precalificación de postulantes para el Estudio Integral de Transporte Urbano de Bs. As. Lo citado precedentemente conjuntamente con Leyes Nacionales y Provinciales constituyen un simple Marco de Referencia de los enfoques de este estudio.

Particularmente y referido a las Empresas Férreas sintéticamente se puede enunciar:

- Área Sur:

FC Metropolitano (TMS) pasajeros Pilar y con otra concesión cargas.

FC Metrovías (Urquiza) pasajeros hasta San Miguel. El ramal sigue con cargas cercano a Pilar;

- Área Norte :

FC Ferrovías (Belgrano Norte) pasajeros hasta V. Rosa. Cargas con otra concesión.

FC TBA pasajeros (periferia). Cargas con otra concesión.

Pilar, con uno de los mejores parques industriales y mayor radicación de countries y barrios cerrados debe ofrecer objetivos y legislación para su transformación en una de las mejores ciudad satélite de Bs. As.

Las Urbanizaciones de Pilar se han desarrollado antes de la Modernización ferroviaria y dentro de su rigidez.

Ahora frente al futuro se estima que los proyectos de urbanización contendrán el ingrediente Ferroviario que presumiblemente incluirá los replanteos de las vías de comunicación, legislación de Urbanización y el complejo sistema de servicios.

### Información general sobre las concesiones

Empresa Concesionaria	Línea a su cargo	Resolución de Adjudicación	Decreto aprobatorio del contrato	Toma de posesión
Trenes de Buenos Aires	Mitre Sarmiento	704/95	730/95	27 de mayo de 1995
Metrovías S.A.	Urquiza Subterráneos	1.386/93	2.608/93	1 de enero de 1994
Transportes Metropolitanos General Roca S.A.	Roca	1.559/94	2.333/94	1 de enero de 1995
Transportes Metropolitanos General San Martín S.A.	San Martín	354/94	479/94	1 de abril de 1994
Ferrovías S.A.C.	Belgrano Norte	173/94	430/94	1 de abril de 1994
Transportes Metropolitanos Belgrano Sur S.A.	Belgrano Sur	478/94	594/94	1 de mayo de 1994

\* Carlos E. Ortiz de Zárate

Ingeniero con cursos de sistemas, computación, logística y otros.

Evaluador de proyectos de inversión, participación en evaluación de accidente nuclear en Japón (Central Mihama 19).

Evaluación y diagnóstico de alto horno.

Asesoramiento técnico económico para minería y bases estadísticas para el modelo matemático del Ferrocarril Belgrano-Norte (Retiro-Pilar-detrás del parque industrial).

**Vicerrectorado de Investigación y Desarrollo**  
**Instituto de Medio Ambiente y Ecología**

Rodríguez Peña 770, 2° Piso C1020ADP  
Buenos Aires

Tel: (011) 4813-0631/1381 int. 2426

E-mail: [uds-inve@salvador.edu.ar](mailto:uds-inve@salvador.edu.ar)



**USAL**  
**UNIVERSIDAD**  
**DEL SALVADOR**