

LA ARQUITECTURA DE LA COMPAÑÍA GENERAL DE FERROCARRILES DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES.

Arqs. Bertone Natalia L. - Salomone Talía S.

LEMIT (Laboratorio de Entrenamiento Multidisciplinario para la Investigación Tecnológica) - CIC.
52 e/121 y 122, 1900 La Plata- patrimonio@lemit.gov.ar.

Palabras clave: arquitectura ferroviaria, Compañía General de Ferrocarriles, estación, tipología, conjunto de estación.

RESUMEN

A partir de 1860, la versatilidad de la producción agro-granadera y el creciente comercio exterior evidenció la capacidad de las empresas ferroviarias para resolver con eficiencia una problemática de infraestructura, arquitectura y equipamiento en zonas despobladas de la Provincia de Buenos Aires.

Desde el principio del siglo XX y hasta la década del '40, las empresas ferroviarias de origen franco-belga reciben la concesión para la construcción de redes férreas que vincularían el interior de la Provincia de Buenos Aires con los principales puertos de La Plata, Buenos Aires y Rosario.

En aquellos años, la arquitectura francesa, se vio influida por la academia *École des Beaux-Arts*. Se hizo visible en las construcciones de las estaciones de pasajeros, presentando una tipología estandarizada que se materializó en un lenguaje ecléctico.

El trabajo de investigación refiere al estudio de una tipología de estación característica de la Compañía General de Ferrocarriles de la Provincia de Buenos Aires; enfocándonos en la intensa carga simbólica que forma parte de la identidad colectiva y cultural de los habitantes de la región de La Plata, para quienes aquella es un hito representativo de un periodo histórico anhelado.

INTRODUCCIÓN

A mediados del siglo XIX, la llegada del ferrocarril permitió comunicar Buenos Aires con el interior del país y los principales puertos, reemplazando los sistemas de tracción a sangre por medios mecánicos de mayor alcance, rapidez y confiabilidad. Se expandieron las fronteras, se incrementaron la actividad industrial, la producción agrícola (trigo, lino, cereales) y la ganadera (carnes y lana), y su vinculación con el puerto acrecentó las exportaciones. Estas condiciones le valieron el nombre de "GRANERO DEL MUNDO." ⁽²⁾

El gobierno promocionó e incentivó las inversiones de capitales privados ofreciendo respaldo impositivo y de ganancias. Casi un siglo después, la red alcanzó los 44.000 km, distribuyéndose sobre el territorio en forma radial, desde el centro del puerto de la Ciudad de Buenos Aires hacia la región pampeana.

El ferrocarril -con su impronta de arquitectura industrial, sus trazados, su infraestructura y tecnologías- irrumpió y modificó el paisaje rural promoviendo el crecimiento de nuevos poblados. Este crecimiento, acotado al área de influencia de las estaciones, se iba desarrollando con centros de alojamientos, recreación y despensas, lo que enriqueció el entorno y alteró las costumbres de la época.⁽³⁾

Hacia finales del siglo XIX las compañías de capitales ingleses poseían el monopolio del servicio de trenes y estaban habilitadas para fijar los aranceles. Esta condición motivó la imposición de tarifas elevadas que encarecían los viajes de corta distancia y favorecían los de larga distancia.

En el año 1897, fue sancionada la “Ley sobre ferrocarriles agrícolas y económicos”, nro. 2139. Su objetivo era permitir la competencia con las empresas monopólicas mediante la construcción de líneas férreas que explotaran los ferrocarriles agrícolas y conectaran el interior de la Provincia fijando tarifas económicas. Entonces surgen las líneas de la “Compañía General de Ferrocarriles de Buenos Aires”, de origen franco-belga, con una arquitectura alternativa circunscrita al sector rural de la pampa húmeda y con miras de conexión a las ciudades portuarias más importantes del país.⁽⁴⁾

En 1904 la compañía inauguró el ramal que conecta González Catán – Puerto La Plata, de aproximadamente 95.3 km. de largo, y que recorría los partidos de La Matanza, Pte. Perón, Echeverría y La Plata. La concesión se otorgó con el propósito de conectar los tres puertos más importantes de la época: La Plata, Buenos Aires y Rosario, mejorando así la producción inter-portuaria y favoreciendo el comercio entre las regiones agrícola-ganaderas.

Con la crisis financiera de 1930 comienza un período de estancamiento en la producción agrícola y la consecuente disminución y regresión de la actividad ferroviaria. Treinta años después, con la incorporación del transporte automotor, las políticas estatales priorizaron la construcción de carreteras, minimizando sus intervenciones en las vías férreas. La progresiva falta de mantenimiento derivó en el abandono de tramos y, en los casos más extremos, su desmantelamiento.⁽⁵⁾



Figura 1: Plano de ramales de los ferrocarriles.
 Fuente: http://www.gsl.net/lu7eo/2009/Estación_Circunvalación/

CARACTERIZACIÓN DEL ESPACIO DEL CUADRO DE ESTACIÓN.

El ramal en estudio, de 95.3 km. de longitud, comenzaba su recorrido en la localidad González Catán y finalizaba en el Puerto de La Plata. Atravesaba 5 estaciones intermedias, ubicadas a distancias inferiores de 25 km, conformando puntos de paraje, que se implantaban en la inmensidad del territorio y eran esenciales para el recorrido.

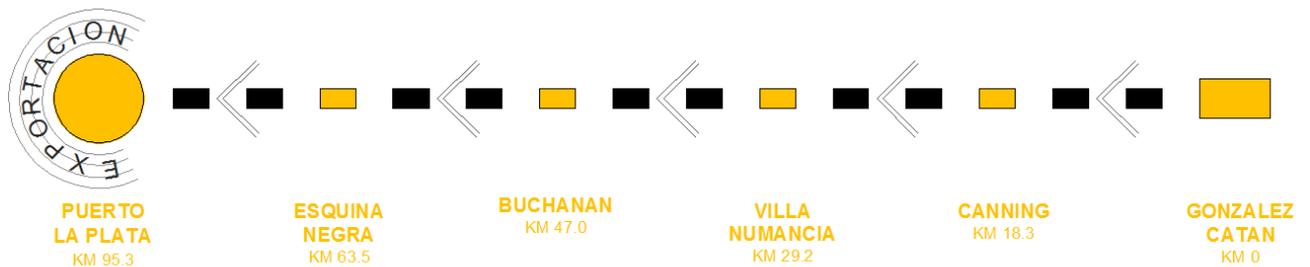


Figura 2: Recorrido del ramal González Catán-Puerto La Plata – Compañía General de FFCC de la Provincia de Buenos Aires. Fuente: elaboración propia.

El cuadro quedaba conformado por una serie de edificaciones aisladas como la estación propiamente dicha, talleres, galpones ferroviarios, depósitos de encomiendas y vivienda del personal.

Entre los elementos fundamentales para el funcionamiento, se encontraban los **tanques de agua**, que eran depósitos construidos con estructuras de hierro y elevadas sobre pilares de mampostería. Abastecían las dependencias de servicio del edificio como la cocina y los sanitarios y suministraban agua a las locomotoras a vapor.



*Figura 3: elementos componentes típicos de los cuadros de estación de la Compañía General de FFCC.
Fuente: elaboración propia.*

La compañía realizó diferentes intervenciones ingenieriles necesarias para el correcto desplazamiento del tren a lo largo de su recorrido. Entre ellas podemos citar los puentes de hierro, las plataformas giratorias y las vías auxiliares para la realización de maniobras.

EL EDIFICIO DE LA ESTACION.

De esta red férrea se analizaron las preexistencias arquitectónicas de las estaciones Esquina Negra y Buchanan, ubicadas ambas en la localidad de Etcheverry – Partido de La Plata.



*Figura 4: Vista general de la estación Buchanan. Compañía General de FFCC. Prov. Bs As.
Fuente: elaboración propia.*

La estación del ferrocarril replicaba una tipología arquitectónica consolidada en sus aspectos funcionales. Albergaba pasajeros, oficinas de mensajerías, despacho de encomiendas y la vivienda del Jefe de estación.

Si observamos el diseño de las tipologías, podemos constatar las principales características del movimiento academicista francés: **la perfecta simetría** -caracterizada por una composición austera en la planta y en la fachada-; **la jerarquización de los espacios** manifestada formalmente a partir de un espacio central de mayor altura y espacios secundarios de menor altura-; la **presencia de un lenguaje historicista ecléctico** y la **precisión en el diseño y los detalles en las fachadas**.

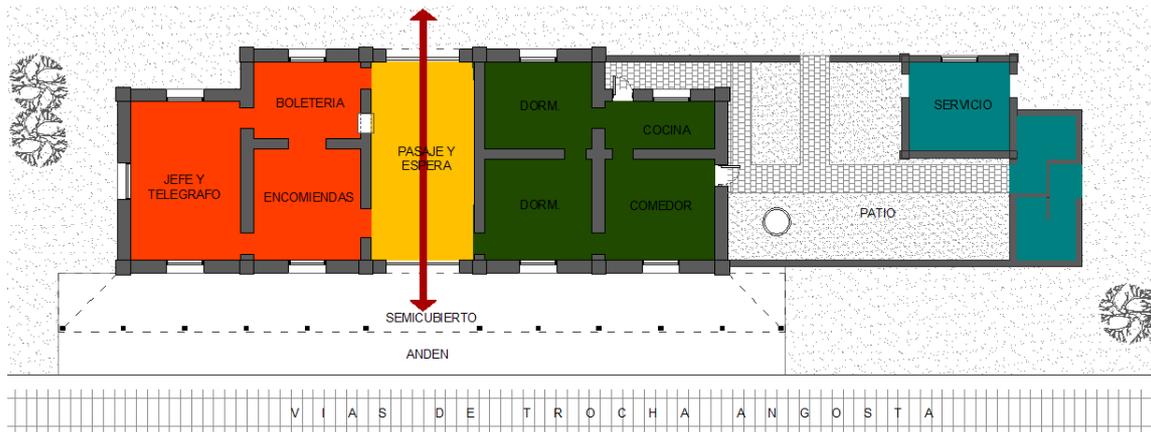


Figura 5: tipología de planta de las estaciones de pasajeros de la Compañía General de FFCC.
Fuente: Elaboración propia.

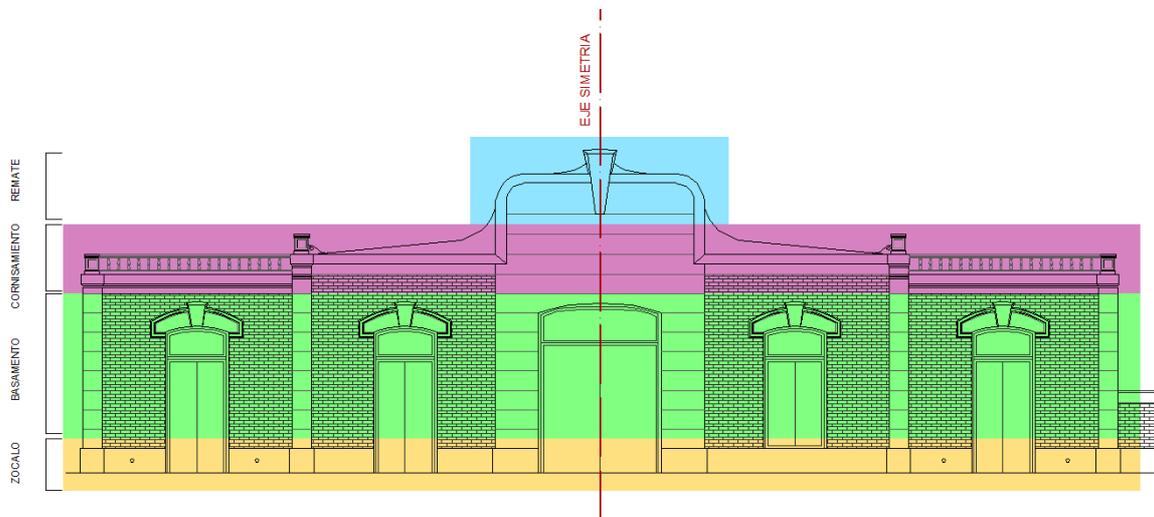


Figura 6: tipología de fachada de las estaciones de pasajeros de la Compañía General de FFCC.
Fuente: elaboración propia.

Las fachadas presentaban un esquema simple de zócalo, basamento, cornisas y un remate. Se completaba con pilas verticales, con aberturas rectangulares y arcos con lunetas.

El academicismo francés irrumpe con su estética incorporando en la fachada del edificio una marquesina – para el refugio de pasajeros - ligeramente inclinada, inspirada en el movimiento *art nouveau*. La estructura era de hierro forjado y se complementaba con ménsulas y columnas -decoradas con motivos florales- transformando la estructura en un

conjunto de elementos decorativos. Los componentes se encargaban a través de catálogo y eran traídos expresamente desde Europa.



Figura 7: marquesinas típicas en las estaciones del FFCC-CGBA.

Se advierte la presencia de elementos que integran el conjunto de la fachada, asociados a los carteles -nomencladores de las distintas salas de la estación-, el reloj – elemento indispensable que marcaba los horarios de salida y llegada de los trenes-, la campana –que anunciaba la llegada o salida de un próximo tren – y los bancos de espera.



Figuras 8, 9 y 10: carteles, reloj y banco originales de la estación Plomer. Provincia de Buenos Aires.
Fuente: Asociación Amigos del Ferrocarril.

Cabe desatacar que la Compañía requería una propuesta integrada en su composición – no solamente en su arquitectura sino también en el diseño gráfico, los símbolos, el equipamiento, etc.- de este modo los elementos encargados por catálogo debían traer inscriptos los logotipos de identificación.

i. Materialización:

La envolvente vertical del edificio se materializa a partir de una estructura portante de mampostería de ladrillos. En la cara exterior se combina el ladrillo visto con el revoque símil piedra. Este era utilizado como aislante y se aplicaba para resaltar el bloque central de acceso y detalles en los bordes de los vanos, las esquinas, los frontones, las balaustradas, las cornisas y los almohadillados. En el interior, en cambio, se recurría al revocado total del ladrillo.

La cubierta quedaba constituida por sistemas de losas abovedadas de hierro y ladrillo común. El interior de esta cubierta solía estar recubierto por un cielorraso decorado con flores y molduras.

Los pisos flotantes de madera de pino estaban apoyados sobre muros de mampostería, generando bajo la superficie un espacio estanco, que favorecía la ventilación cruzada. La presencia de rejillas de hierro forjadas, eran parte del sistema -ya que favorecían a dicha ventilación- y tenían una finalidad decorativa. En los servicios sanitarios había pisos de mosaicos.

Las carpinterías, de doble hoja esbeltas combinaban la madera, el hierro y el vidrio repartido. Las ventanas solían tener postigos ciegos fabricados en madera.

ii. Las patologías de los elementos componentes.

En las fachadas e interiores de los edificios inspeccionados, se han observado las siguientes patologías:

- **Crecimientos biológicos** como los líquenes afectó los muros y morteros, generando ácidos por su metabolismo y cambiando el sustrato superficial. Consecuentemente se provoca la lixiviación del material y la descomposición de la mampostería. Sobre los cielorrasos, la descomposición de la pintura provocó desprendimientos.
- **Humedad** capilar originada en los cimientos, provocada por la circulación del agua ascendente o descendente a través de la red interna de los poros, generó fisuras de pequeño y gran tamaño sobre las mamposterías. Asimismo originó la alteración y desprendimiento de revoques.
- **Corrosión de los elementos metálicos:** se ha visualizado en los refuerzos estructurales ejecutados en los perfiles doble T, en los dinteles de las aberturas, en los elementos ornamentales, etc.
- **Efectos del vandalismo,** que incluyen el saqueo de las carpinterías como las puertas, ventanas, postigos, pisos de madera, herrajes, equipamiento interior, etc.

CONCLUSIONES

A pesar del deterioro edilicio, en gran parte como consecuencia del paso del tiempo, aún se mantienen las cualidades constructivas y formas originales de estas estaciones, denotando la calidad proyectual y material de la época. Una época que se refleja a partir de estas construcciones como un periodo de esplendor para el desarrollo local.

Actualmente el paisaje rural mantiene intactas sus condiciones originales, libres de otro tipo de construcciones que contaminen la visual general del conjunto de estación. Estas condiciones de contexto actual permiten dilucidar la situación de la época: un paisaje netamente rural enriquecido por un conjunto de edificios y elementos ferroviarios que aportaban dinamicidad y movimiento al territorio. Dos cualidades perdidas en el tiempo trayendo como consecuencia el estancamiento y abandono del sitio.

Existen asociaciones civiles y comunidades locales dedicadas a la recuperación y mantenimiento de este tipo de estaciones ferroviarias y sus respectivas trazas sobre el territorio. En algunos casos la recuperación se hace con el objetivo de mantener intactas las

características originales de estas estaciones y en otros la intervención tiene como finalidad la refuncionalización de las mismas según las necesidades locales.

En el caso de las estaciones pertenecientes al ramal en estudio si bien existe una intención de recuperación por parte de las comunidades locales, aun es carente la formalización de este proyecto.

El estudio histórico-arquitectónico realizado en este trabajo tiene como finalidad aportar en el sustento de las comunidades locales mediante una propuesta de intervención que integre diversas actividades -desde productivas hasta recreativas- a partir del aprovechamiento y reutilización del equipamiento ferroviario existente. Para ello no solo se prioriza la intervención y recuperación sobre el conjunto de estación sino también del paisaje natural y cultural involucrado.

La permanencia de las estaciones sumado al valor histórico-arquitectónico y emocional, este último por parte de quienes residen cerca y recuerdan -mediante anécdotas o viviendas- una época de esplendor anhelada, hacen de estos objetos hitos de los que no podemos olvidar.

REFERENCIAS

⁽¹⁾ Margarita Gutman, Jorge Enrique Hardoy (2007). Buenos Aires 1536-2006. Historia urbana del área metropolitana. Argentina: Ediciones Infinito.

⁽²⁾ Tartarini, Jorge D. (2011). Patrimonio ferroviario bonaerense. Pasajeros al tren. Argentina: Instituto Cultural de la Provincia de Buenos Aires – Dirección Provincial del Patrimonio Cultural.

⁽³⁾ LEMIT (2015). GUÍA DE BUENAS PRÁCTICAS para el cuidado de nuestro patrimonio edilicio. Argentina.

⁽⁴⁾ www.camarco.org.ar/-INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA 1810-2010

⁽⁵⁾ Isabel Raposo REESTRUCTURACIÓN FERROVIARIA EN ARGENTINA Y CAMBIOS EN EL TERRITORIO. UNA VERIFICACIÓN EN LA REGIÓN METROPOLITANA ROSARIO. Revista Transporte y Territorio N° 1, Universidad de Buenos Aires, 2009.

⁽⁶⁾ Tartarini Jorge D. La arquitectura ferroviaria en Latinoamérica: algunas aproximaciones. Página web: docutren Museo del Ferrocarril. Visitado en mayo de 2015.

- Tartarini Jorge D. Arquitectura ferroviaria. Buenos Aires, 2005. Editorial Colihue.

- Tartarini Jorge D. Patrimonio ferroviario bonaerense. Buenos Aires, 2009.