

EL FERROCARRIL EN JUNÍN (PROVINCIA DE BUENOS AIRES). UNA LECTURA HISTÓRICA A PARTIR DE PLANOS ARQUITECTÓNICOS E INGENIERILES

Montecelli Federico, Carrizo Silvina, Yuln Melina

Universidad Nacional del Noroeste de la Provincia de Buenos Aires (UNNOBA)
Roque Sáenz Peña 456 (6000) Junín, Buenos Aires
www.unnoba.edu.ar

Palabras clave: ferrocarril, arquitectura, ingeniería, Junín

RESUMEN

La llegada del ferrocarril a Junín, en la década de 1880, resultó determinante para su crecimiento y desarrollo y para su posicionamiento en la región del noroeste de la provincia de Buenos Aires. La identidad de la ciudad y sus habitantes quedaría ligada íntimamente a la actividad ferroviaria a partir de la instalación de los Talleres de la compañía BAP.

Este trabajo se basa en el relevamiento de planos técnicos pertenecientes a los Talleres ferroviarios de Junín. La selección del material analizado permitió enfocar la investigación hacia el estado de situación edilicia del ferrocarril en Junín desde 1884 hasta 1950. Para el análisis de un corpus documental que no ha sido explorado previamente, la arquitectura y la ingeniería se vuelven herramientas fundamentales en el estudio de las construcciones e instalaciones del complejo de los Talleres. Esto permitió hacer una lectura histórica del desarrollo de la ciudad, tanto desde la historia ferroviaria como desde la historia urbana.

El trabajo se enmarca en un proyecto de investigación financiado por la Universidad Nacional del Noroeste de la provincia de Buenos Aires (UNNOBA), que continúa una línea de investigación abocada a relevar y estudiar el patrimonio arquitectónico e ingenieril del Noroeste bonaerense y así contribuir a ponerlo en valor y favorecer su preservación.

INTRODUCCIÓN

Desde la segunda mitad del siglo XIX y a lo largo de la primera mitad del siglo XX, se construyeron e instalaron una serie de edificios y equipamientos que servían al transporte ferroviario, en expansión en Argentina. Este sistema fue clave en la organización territorial del país, contribuyendo a la formación de asentamientos poblacionales, su crecimiento y articulación. La localidad de Junín, ubicada en el Noroeste de la Provincia de Buenos Aires, se benefició de la dinámica impulsada por el transporte y la actividad ferroviaria y se convirtió en un nodo estratégico en la red nacional, por la puesta en funcionamiento de uno de los cinco mayores talleres ferroviarios del país.

A pesar de la importancia socioeconómica del ferrocarril para el país y sus territorios, las redes ferroviarias han sido poco mantenidas y sus servicios reducidos progresivamente, hasta la privatización, cuando el sistema fue en buena medida desmantelado. En la actualidad los servicios no son adecuados, ni suficientes, ni seguros. Frente a la situación crítica en 2008 se sancionó la Ley 26.352 que tiene por objeto el reordenamiento de la actividad ferroviaria, ubicando como pieza clave de toda la acción, de los nuevos criterios de gestión y de rentabilidad, la consideración del usuario, creando para ello las sociedades

Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado y Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado.

En la Universidad Nacional del Noroeste de la Provincia de Buenos Aires (UNNOBA), desde su creación se considera fundamental estudiar la historia y el potencial de la red ferroviaria como elemento clave en el desarrollo territorial, por la importancia para las poblaciones vinculadas a él y para el sustento de las actividades económicas del país (Pompei 2011; Petraglia, 2012; Sagastume, 2013). La infraestructura edilicia de la UNNOBA, en Junín, ha ocupado y reutilizado los principales edificios ferroviarios de la ciudad, para lo cual ha realizado convenios con el Gobierno Nacional -propietario de estos bienes- y con la Municipalidad. En este marco, desde 2007 se ha buscado avanzar en reflexiones y generación de conocimientos ligados a este tema estratégico.

Este artículo presenta un análisis del patrimonio ferroviario de Junín, a mediados del siglo XX, en el que se dará un panorama del complejo edilicio que servía de apoyo a las actividades ferroviarias desde 1884 a 1950. El trabajo se enmarca en el proyecto de investigación "Patrimonio y territorio en el noroeste de la provincia de Buenos Aires: un siglo de transformaciones arquitectónicas e ingenieriles (1850-1950)", dirigido por el ingeniero Luis Lima. Este proyecto, financiado por la UNNOBA, continúa una línea de investigación iniciada en 2009 con el fin de relevar y estudiar el patrimonio arquitectónico del Noroeste de la Provincia de Buenos Aires, escasamente conocido, y así contribuir a ponerlo en valor y favorecer su preservación. En particular se presentan resultados y avances del trabajo realizado en el marco de una beca CIN, iniciada en septiembre del año 2014.

Metodológicamente, tras una etapa de análisis documental en la que se trató bibliografía sobre los ferrocarriles -libros, revistas y manuscritos- disponibles en el Archivo Histórico de Junín, se pasó a una etapa de análisis cartográfico, en la que se procedió a trabajar sobre los planos de ferrocarriles conservados en el Archivo. Así se han identificado, contabilizado e inventariado 123 planos. Dejando de lado 8 que eran copias fieles de otros, se trabajó sobre 115 con información original. Los mismos han sido ordenados, fotografiados y clasificados. Para su clasificación se pensó la siguiente tipificación de planos: diagramas de red (3); perfiles longitudinales (21); de ubicación (7); de locales (23); de instalaciones de agua (4); estructurales (38) y mecánicos (19).

De los planos relevados y tipificados, se han analizado alrededor de 60. Se ha buscado en cada uno la información considerada relevante para los objetivos del proyecto y se ha volcado la misma en tablas que sistematizan la información referente a cuestiones históricas, geográficas, políticas y tecnológicas. Para el análisis se ha recopilado información complementaria, que facilite su comprensión y contextualización, la que también fue incorporada a las tablas. Lo mismo requirió no sólo consultar material bibliográfico disponible en el Archivo, biblioteca de la Universidad o sitios web, sino que también demandó interrogar a antiguos trabajadores del ferrocarril. En el transcurso del trabajo, se han localizado otros 200 planos del ferrocarril, en su mayoría de la misma época. Los mismos forman parte de un archivo privado pero podrían resultar accesibles para su estudio.

Este trabajo se estructura en dos partes. La primera da cuenta del proceso de instalación del ferrocarril en Junín. La segunda analiza el despliegue espacial de las actividades ferroviarias en esa ciudad.

PARTE 1: EL FERROCARRIL EN JUNÍN

El proceso de integración de Argentina a los mercados internacionales fue apuntalado por el Estado con la ampliación de las redes de transporte que comunicaron las regiones productoras del interior con los puertos. La expansión del ferrocarril cobró impulso en la segunda mitad del siglo XIX, cuando se firmaron contratos con diferentes compañías

europeas que extendieron las líneas hacia distintas direcciones en el país. Hacia 1880 se habían construido en Argentina más de 2500 km de vías [1]. Concomitantemente, la llegada masiva de inmigrantes contribuyó al desarrollo de los pueblos del interior entre 1880 y 1910, periodo en el cual se duplica holgadamente la población.

El tren, como medio de transporte de pasajeros y carga, cobró un rol clave para la sociedad y la economía. Su llegada a distintos puntos de este vasto país, produjo cambios en la vida y en las perspectivas de las comunidades del interior. Las diferentes industrias vieron la posibilidad de ventas a lugares más lejanos, o de compra de materiales con mayor facilidad y menor costo, lo cual aceleró la dinámica productiva y comercial. A su vez, los cambios en el sector de transporte generaron transformaciones en los territorios, con un impacto particular en la dimensión arquitectónica e ingenieril. Esto se refleja en la proliferación de edificios e infraestructura que actualmente mantienen su función original o han sido reutilizados. Hacia 1929, la depresión económica que afectó la economía mundial, tuvo su repercusión en el sector ferroviario en Argentina, cuyos capitales eran mayormente extranjeros. Durante los años siguientes, las ganancias de las empresas declinaron paulatinamente -a la par de la inversión-, y en 1948, bajo el gobierno del presidente J. D. Perón, los ferrocarriles fueron estatizados. El Estado Nacional los conservó hasta 1993, cuando fueron privatizados por el gobierno del presidente C. S. Menem. En 2015, el gobierno de C. Kirchner ha vuelto a re-estatizarlos.

La ciudad de Junín, en el Noroeste de la Provincia de Buenos Aires, no fue ajena a los cambios en el desarrollo de las redes ferroviarias y los vaivenes de las dinámicas propias de los procesos de desarrollo vinculado a la extensión ferroviaria (Figura N° 1) y de declinación vinculado a una reducción de inversiones y actividad.

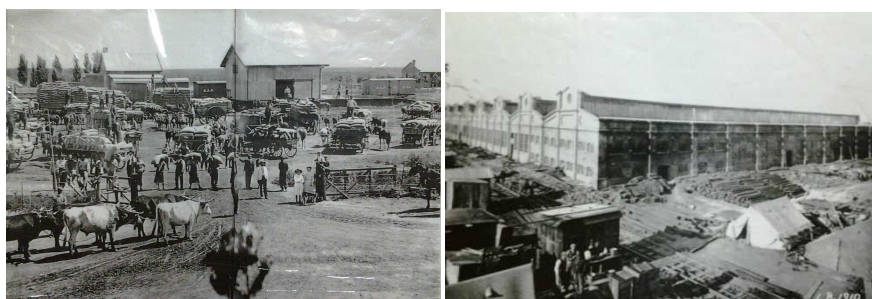


Figura 1. Transporte y carga de cereal en los galpones del Ferrocarril BAP (1904). Fuente: Archivo Histórico de Junín (AHJ).

Figura 2. Talleres en construcción (1910). Fuente: Archivo Histórico de Junín.

Junín se ubica relativamente próxima a los puertos de Buenos Aires y Rosario, y sobre las líneas de conexión del litoral con la cordillera, es decir, entre Buenos Aires y Mendoza. Esto permitió la extensión de distintas líneas de ferrocarril hacia finales del siglo XIX. En 1884 llegó a Junín el ferrocarril Buenos Aires al Pacífico (BAP) y en 1885, el Ferrocarril del Oeste, proveniente de un ramal que lo conectaba con Pergamino [2]. En 1886, se instaló un pequeño taller del BAP con 9 empleados que rápidamente pasan a ser 50. Los talleres instalados en Junín tuvieron la función de mantener y reparar los trenes que, en gran medida, transportaban materias primas. Junín era entonces un pueblo que contaba con unos mil quinientos habitantes y cuya población rural alcanzaba los tres mil habitantes [3]. En 1890 el Ferrocarril Central Argentino (FCA) adquirió de la Western Railway (ex Ferrocarril del Oeste) la línea Pergamino - Junín. El proceso de instalación y crecimiento ferroviario en Junín coincide con el período “británico” de la explotación (1884-1947) y con el apogeo del modelo agroexportador. El vínculo entre el ferrocarril y el desarrollo agroexportador de este período produjo un crecimiento exponencial de la población en los años subsiguientes, así

como la definición de su configuración urbana a partir de las vías que atravesaban la trama de la ciudad.

Entre 1890 y 1910 se construyeron edificios de envergadura, ligados a los talleres del ferrocarril BAP: en 1890 se construyeron los edificios de Jefatura, talleres y construcciones utilitarias (Figura N° 2); en 1900 se construyó la estación y una vivienda y se estima que en 1910, se construyó la vivienda del Ingeniero Jefe Mecánico -el chalet York- junto con la oficina del departamento de mecánica y un importante número de edificios subsidiarios [4]. Con estas obras y actividades, hacia principios de 1900, el cuarenta por ciento de la población de Junín dependía del trabajo ferroviario, que constituyó la principal fuente de empleo y de recursos económicos de la ciudad y de su zona de influencia. El número de empleados superaba los 1500 y la población de la ciudad había alcanzado los 23.000 habitantes, debido en gran parte al arribo de familias de los nuevos trabajadores de los talleres. Los mismos se fueron radicando en distintos barrios que se conformaron en torno a las vías del ferrocarril: las del FCA se ubicaban sobre la actual Av. San Martín y su estación se encontraba en el espacio que actualmente está ocupado por la terminal de ómnibus; mientras que, a unas tres cuadras hacia el Noroeste, se encontraban las vías del BAP con su propia estación. La ubicación de dichos ramales constituyeron una suerte de límite urbano que generó tres núcleos habitacionales independientes: 1) Pueblo Viejo en la parte fundacional; 2) Pueblo Nuevo entre las vías del FCA y las vías del BAP, un barrio donde se instalaban los habitantes ingleses que tenían a su cargo la organización y administración de los trenes; y 3) Tierra del Fuego –actual barrio Villa Belgrano- un barrio conformado por empleados no jerárquicos y operarios de los talleres, entre el corredor del BAP y el ejido de Junín [5].

En 1937 las vías urbanas del FCA fueron removidas para dar comienzo a la construcción de la avenida más importante de Junín [6]. La estación céntrica del FCA fue clausurada pero la línea siguió operando a través del BAP. Esta transformación repercutió en la ciudad y en su arquitectura, ya que, décadas después, en esos terrenos se construyeron el Colegio Nacional y la Escuela Normal [7]. En 1948 los ferrocarriles fueron nacionalizados y el ramal BAP de Junín pasó a formar parte del Ferrocarril Nacional General San Martín. Si bien una característica de la estatización del ferrocarril fue el incremento considerable del personal empleado, en Junín no se alcanzaron las cifras record registradas en 1926 (3.473 personas). En 1958 se alcanzó el segundo momento de mayor dotación de personal (3.276) pero a partir de allí el número fue declinando a la par de todo el sistema ferroviario.

A principios de la década de 1990, los ferrocarriles estatales fueron afectados por medio del proceso de privatizaciones y reestructuraciones de grandes empresas de servicios. Entonces, ante la posibilidad de perder sus fuentes de trabajo, un grupo de empleados de los Talleres Junín formaron allí una cooperativa de trabajo, que funciona hasta la actualidad. El complejo de los Talleres Junín ocupa aproximadamente 30 hectáreas, con una superficie construida de unos 100.000 m² [8]. Otra gran parte de los edificios también han sido reutilizados y hoy pertenecen a dependencias de la UNNOBA. Algunos de esos edificios fueron analizados a partir de los planos históricos relevados y esto permitió hacer la reconstrucción de un mapa de localización que será desarrollado en las páginas siguientes.

PARTE 2: LOS SITIOS FERROVIARIOS JUNINENSES

Este apartado da cuenta de la organización espacial de las actividades ferroviarias en Junín, en los años 1950, a partir de lo observado en los planos estudiados. Las mismas se desplegaron en 7 sitios cuya ubicación queda presentada en la Figura N 3:

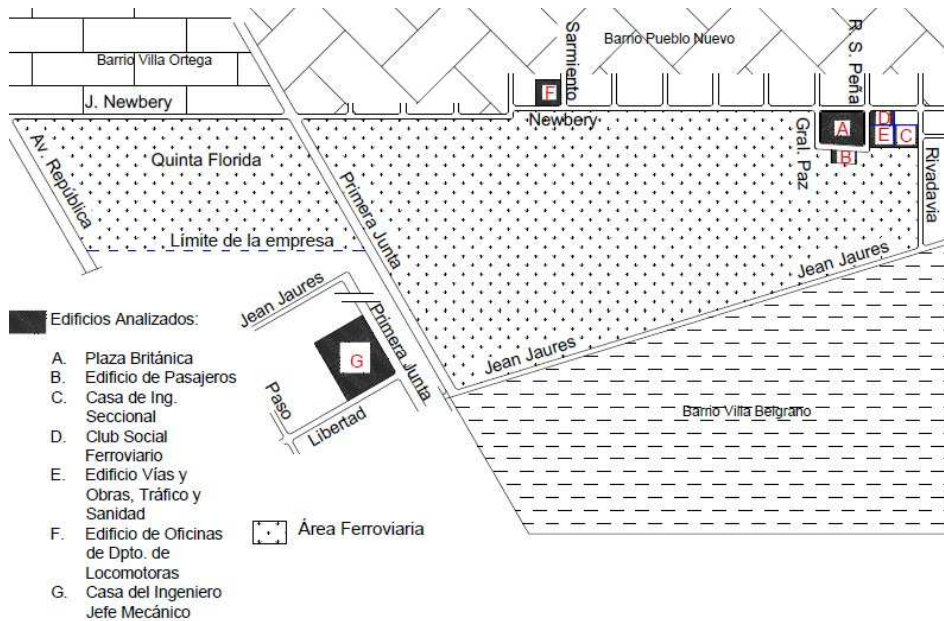


Figura 3: Diagrama de implantación. Reconstrucción propia.

Plaza Británica. Se ubica entre las calles Newbery, General Paz, Roque Sáenz Peña y Pasaje La Porteña (de tan solo 100 metros, sobre los que se extiende la estación. El pasaje tiene ese nombre como homenaje a la primera locomotora argentina). Es una parte muy importante del patrimonio ferroviario de la época, actuando como organizador de las actividades, ya que en torno a ella se ubican los edificios que más adelante se describen en los apartados con las siguientes letras: B) de Pasajeros; C). Casa del Ingeniero Seccional; D) Club Social Ferroviario y E) Edificio Vías y Obras, Tráfico, y Sanidad. A partir de la instauración el Club Social, se ubica sobre la plaza británica una de las canchas de tenis que eran utilizadas por los empleados ferroviarios. Más adelante, la cancha fue retirada (en el plano F-227 de 1931 ya no se encontraba allí). La plaza Británica puede observarse en los planos de ubicación F-191, F-227 (Serie 4/707 D) y S/N Serie 4/707 E.

Esta plaza se mantuvo sin cambios significativos por varias décadas, hasta que en 1984, en honor al primer centenario de la llegada del ferrocarril a Argentina, se reformó y cambió el nombre a “Plaza Ferrocarriles Argentinos”. En 2011 se realizó una modificación total de la plaza, y sobre la calle Sáenz Peña, dos arquitectos locales-Salvador Roselli y Julio César Lazcano-realizaron una obra escultórica, llamada “el origen”, con materiales íntegramente ferroviarios.



Figura 4. Estación de Pasajeros frente a la plaza Británica. Fuente: Plano DSC03954. AHJ

Figura 5. Vista del acceso a la Estación, frente a la Plaza Británica. Fuente: Ana Laura Pompei.

Figura 6. Vista de la Estación desde los andenes. Fuente: Ana Laura Pompei.

Edificio de Pasajeros (Edificio 1313). Se trata de la Estación del BAP, ubicada frente a la Plaza Británica. Se poseen dos **planos estructurales**: uno de 1895 –muy desgastado– en el que se observa el edificio en varias vistas (frente, parte trasera, costados, planta y cortes), y el otro de 1952, el cual muestra la fachada del lado sur del edificio. También puede verse la ubicación del edificio en el plano de ubicación S/N. Serie 4/707 E. En el plano más antiguo, se observa que la estación contaba con patio, cocina, comedor, escalera para piso superior y en el piso superior se encontraba el patio del Jefe, y una lamparería (lugar donde se almacenaban los elementos de repuesto para las luces del tren). En este edificio continúa funcionando la estación ferroviaria.

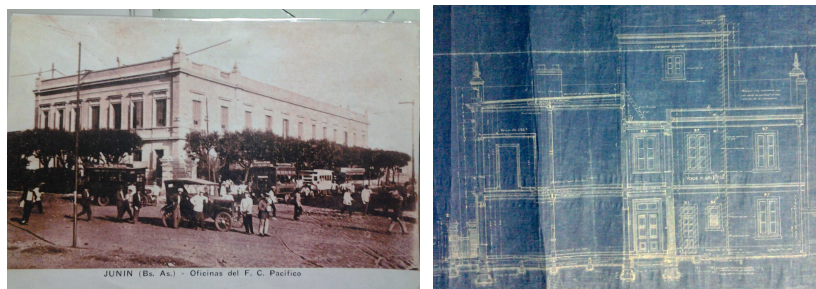
Casa del Ingeniero Seccional (Edificio 1322). También se ubica frente a la Plaza Británica, compartiendo la manzana con el Social Ferroviario y con edificio de Vías y Obras, Tráfico y Sanidad. De este edificio se posee un plano estructural de 1947, época en la que dicho edificio ya no era la casa del ingeniero Jefe de distrito (título que posee el edificio en el plano de ubicación Serie 4/707 E de alrededor de 1930). En el plano se puede ver que el edificio poseía oficinas varias (la del propio Jefe, oficinas técnicas de vías, archivos), y que el plano fue hecho como propuesta a modificaciones de dichas oficinas.

Club Social Ferroviario. Este edificio se ubica en la intersección de las calles Roque Sáenz Peña y Jorge Newbery. De este edificio se cuenta con el plano de Servicio de Agua (S/N. Dib. 2744 Ferrocarril Nacional General de San Martín / 1952) que muestra la instalación de agua existente, y también algunas modificaciones propuestas, en el edificio inventariado como 1384. En los planos se puede ver que contaba con habitaciones, baños, un bar, sala para caballeros y sala para damas, un salón, vestíbulos, sala de billares, biblioteca, e incluso un teatro. Este club –también conocido como club BAP o Club Inglés– fue fundado a partir de la llegada de los ingleses cuando se instaló el ferrocarril proveniente de aquel país, y reunía mayormente a funcionarios del ferrocarril, y a otras importantes personalidades. En sus lujosas instalaciones se recibió en 1925 la visita del Príncipe de Gales, quién en su viaje con destino en Chile, hizo escala en Junín. En su corta estadía, se realizó en dicho Club una recepción y un breve homenaje a los ingleses caídos en la Primera Guerra Mundial [9].

Este edificio fue refaccionado en la década de 1980, para ser utilizado en el año 1990 cuando se creara el Centro Universitario Regional Junín. En 2003 se organiza la UNNOBA y se instala allí el Rectorado, hasta su traslado al Chalet York, en 2014. En la actualidad funcionan aulas y actividades administrativas de la UNNOBA.

Edificio Vías y Obras, Tráfico, y Sanidad. Edificio 1314. Se encuentra junto al Club Inglés y a la Casa del Ingeniero Seccional (Edificio 1322). Se dispone de plano de Servicio de Agua (S/N. Dib. 2782. Ministerio de Transporte de la Nación. Ferrocarril Nacional General de San Martín / 1952), que detalla la extracción de un tanque existente para ser reemplazado por otro. También puede observarse su ubicación en el plano de ubicación S/N. Serie 4/707 E. En este edificio se ubicaba el despacho del Jefe Médico, oficinas de ayudantes, consultorios médicos y una sala de operación. También se encontraba la sección de Tráfico, por lo que había oficinas para esta, y la sección de Contaduría.

Edificio de las oficinas del Departamento de Locomotoras: situado en las calles Newbery y Sarmiento. De este edificio se dispone una serie de planos, que en su mayoría están catalogados con el número 732 y una letra (por ejemplo, 732^F). La mayoría de los planos correspondientes a esta serie, pertenece a la sección Estructural, pero también hay diagrama del servicio de agua (F-27. Año 1907), Modificación de los Servicios Cloacales (F-29. Año 1915), Archivo propuesto en la azotea (F-32. Año 1924) y Propuesta de ampliación de oficinas (F-34Bis. Año 1952) en el cual puede apreciarse en diferentes colores referenciados las modificaciones propuestas, siendo además un plano muy completo, ya que muestra la totalidad del edificio, tanto planta baja como alta.



Figuras 7 y 8: Exterior y Plano del Edificio de Oficinas en Newbery y Sarmiento. Fuente: Archivo Histórico de Junín.

Analizando los planos, se puede ver que en la planta baja funcionaba la contaduría y atención al público, y se encontraba, entre otras cosas, la casa del mayordomo, incluso con un gallinero (plano SN, Serie 4/707 D, de la sección Planos de Ubicación). Mientras que en la planta alta, se encontraba la oficina técnica con las divisiones de tracción, electricidad, división de coches motores y la oficina del Jefe de Tracción. En esta planta también estaba el cuarto de teléfono para llamadas a larga distancia. La cabina del teléfono para llamadas de corta distancia se encontraba en planta baja, bajo la escalera. En la planta superior, se encontraba además la sección de las copias heliográficas, sección donde se trataban los planos hechos en papel transparente, y a los que se les realizaba un tratamiento químico para que quedasen de color azul y aumenten así su resistencia al paso del tiempo.

Las fachadas del edificio se caracterizan por un estilo clasicista simplificado, que remeda al edificio de la Estación de pasajeros. Presenta un buñado apenas jerarquizado en las esquinas de la planta baja, una sucesión de ventanas -coronadas por guardapolvos rectos- y un cornisamiento austero. En la actualidad el edificio está dividido en 2 partes, siendo estas la Escuela de Tecnología de la UNNOBA y el Museo de Arte Contemporáneo Argentino (MACA).

Casa del Ingeniero Jefe Mecánico (Edificio 1384). Este edificio fue construido entre 1907 y 1910. Se dispone del plano de **Servicio de Agua de** la casa del Ingeniero **Jefe Mecánico (S/N. Dib. 2798. Ferrocarril Nacional General de San Martín / 1952)** que muestra las conexiones existentes y las propuestas de las cañerías tanto de agua fría como de agua caliente. Además, se puede observar un plano de implantación.

El edificio fue construido para ser ocupado por el entonces Jefe del Departamento de Mecánica, el ingeniero Francis Collin York, quien habría arribado al país en 1885, y vuelto a Inglaterra en 1916. El edificio heredó el estilo pintoresquista de la tradición británica, por lo cual se la conoce con el nombre popular de "chalet". Como todos los estilos arquitectónicos europeos de fines del siglo del siglo XIX que fueron replicados en la Argentina, su aplicación sufrió adaptaciones formales y materiales. Sus fachadas estucadas de cemento simulan los elementos decorativos de madera de la arquitectura pintoresquista; además presentan los desagües pluviales de fundición a la vista. Un dato que destaca Petraglia [10] es la orientación de los locales de la vivienda respecto del asoleamiento, ya que responden a una implantación propia del hemisferio norte, con lo cual se estima que los planos fueron proyectados en el Reino Unido. Luego de la estatización de 1947 el Chalet York pasó a manos del Estado, y posteriormente la Municipalidad de Junín lo donó a la Universidad, que trasladó el Rectorado a dicho edificio.

Conclusiones

La llegada del ferrocarril a los diversos pueblos y ciudades del país modificó el desarrollo urbano y territorial propiciado por la etapa agro-exportadora que se inició a fines del siglo XIX. Con el consecuente aumento poblacional, se extendieron las plantas urbanas, superando los límites de los trazados fundacionales y facilitando el crecimiento sobre los ejidos. En Junín, la llegada de las distintas compañías ferroviarias resultó determinante para su crecimiento y desarrollo y para su posicionamiento en la región. La identidad de la ciudad está ligada íntimamente a la actividad ferroviaria y la instalación de los Talleres y los ramales redefinieron su configuración urbana. Crearon una serie de límites físicos en torno a los que se definieron núcleos habitacionales con características identitarias –también socioeconómicas- distintas. La producción arquitectónica local creció también ya que se construyeron nuevos edificios relacionados a la industria ferroviaria y otros ligados a ella. El origen inglés de la compañía ferroviaria se lee en la arquitectura del complejo de los talleres, que manifiesta el estilo industrial propio de los edificios utilitarios de finales del siglo XIX y en el carácter pintoresco de las viviendas de los jefes. Todo ello incidió en el aspecto urbano de la ciudad y se ha mantenido en el tiempo a partir de las acciones tendientes a su preservación y restauración.

El relevamiento de planos técnicos pertenecientes a los Talleres de Junín, permite hacer una lectura histórica de su desarrollo tanto desde la historia ferroviaria como desde la historia urbana. En el estudio de las construcciones e instalaciones del complejo de los talleres, la arquitectura y la ingeniería se vuelven herramientas fundamentales para el análisis de un corpus documental que no ha sido explorado/explotado previamente. El trabajo de selección del material analizado permitió enfocar la investigación hacia el estado de situación edilicia del FFCC en Junín hasta 1950, periodo que coincide con la etapa británica de la explotación. Actualmente la mayoría de los edificios analizados conforman un legado patrimonial, no sólo por su valor arquitectónico sino también por el componente simbólico y cultural para la ciudad. Así, el volumen y la variedad de la planimetría relevada, permitirán avanzar en otras líneas de indagación, de manera de contribuir al estudio del patrimonio en el Noroeste bonaerense.

Agradecimientos

Agradecemos la colaboración de la Lic. Ana Laura Pompei, la Prof. Ximena Maggi -del Archivo Histórico Municipal de Junín- y del Arq. Pedro Dillon.

Referencias

- [1] Ortiz, Ricardo M. (1955), "Historia económica de la Argentina 1850-1930", Raigal, Buenos Aires,.
- [2] Scalabrini Ortiz, Raúl (1995), Historia de los ferrocarriles argentinos, Editorial Plus Ultra, Buenos Aires.
- [3] Censo Nacional de 1895.
- [4] Franco, Laura y Dillon, Pedro. Proyecto Ferro-Urbánístico. Municipalidad de Junín, 1998.
- [5] Pompei, Ana Laura. Historia de los talleres Ferroviarios de Junín. Desde su creación a la conformación de la Cooperativa de Trabajo Talleres Junín (1886-1994). Tesis de Licenciatura en Historia, UNNOBA, 2011. Inédito.
- [6] Carrizo Silvina, Yuln Melina 2012 "Carlos María Della Paolera y una intervención urbana en Junín (1939)". Experiencias de urbanismo y planificación en la Argentina 1909-1955. 67-70p CEDODAL Buenos Aires.
- [7] Sagastume, Ana Leticia (2013), Imaginarios y memorias de ex-ferroviarios que trabajaron en Ferrocarriles Argentinos. Junín: 1948-1993, Tesis de maestría de la Universidad CAECE, dirigida por Alicia Entel (inédita).
- [8] Dillon, Pedro (2010) <http://programa-ferrourbano-junin.blogspot.com.ar/>
- [9] Revista Caras y Caretas, 1925.
- [10] Petraglia, Pablo Germán. El chalet de Mr. York. Junín: Universidad Nacional del Noroeste de la Provincia de Buenos Aires, 2012.