



Relevamiento y catalogación del patrimonio construido del ferrocarril

Rosario - Puerto Belgrano

TRAMO ROSARIO - SAN GREGORIO

Relevamiento y catalogación del patrimonio construido del ferrocarril

Rosario - Puerto Belgrano

TRAMO ROSARIO - SAN GREGORIO



FACULTAD DE ARQUITECTURA, PLANEAMIENTO y DISEÑO
UNIVERSIDAD NACIONAL DE ROSARIO



UNR Universidad
Nacional de Rosario

Relevamiento y catalogación del patrimonio construido del ferrocarril

Rosario - Puerto Belgrano

Rubén Benedetti

María Paula Lapissonde

Mariela Borromeo

Laura Biazoni Rolla

Ariel Ibarra

Gabriel Fraire

Colaboradores:

Mariel Sandra Moro

Lucas Sabre

Ariel Guisen

Benedetti, Rubén

Relevamiento y catalogación del patrimonio construido del ferrocarril Rosario-Puerto Belgrano / Rubén Benedetti. - 1a ed. -

Rosario : UNR Editora. Editorial de la Universidad Nacional de Rosario, 2019.

96 p. ; 30 x 21 cm.

ISBN 978-987-702-365-7

1. Arquitectura Ferroviaria . I. Título.

CDD 713

Fecha de catalogación: Mayo 2019

Foto de tapa: Estación FCRPB Arminda, 2019, Arq. Ariel Guisen

Arte de tapa: Arq. Ariel Guisen

Diseño y diagramación: Arq. Ariel Guisen

1ra edición: Octubre 2019

Hecho el depósito que marca la ley 11.723

No se permite la reproducción total o parcial, el almacenamiento, el alquiler, la transmisión o la transformación de este libro, en cualquier forma o por cualquier medio, sea electrónico o mecánico, mediante fotocopias, digitalización u otros medios sin el permiso previo y escrito de su editor. Su infracción esta penada por las leyes 11.723 y 25.446.

índice

I. Introducción	7
Redescubriendo al Ferrocarril Rosario-Puerto Belgrano	8
Indagación sobre la edilicia de uno de los ferrocarriles franceses en Argentina	17
II. La red	23
La red en el tramo santafesino	25
III. Relevamiento edilicio	33
IV. Detalles constructivos	77
La edilicia del Ferrocarril Rosario Puerto Belgrano	78
V. Bibliografía de referencia	91

I.

introducción

Redescubriendo al Ferrocarril Rosario-Puerto Belgrano

Arq. Rubén Benedetti

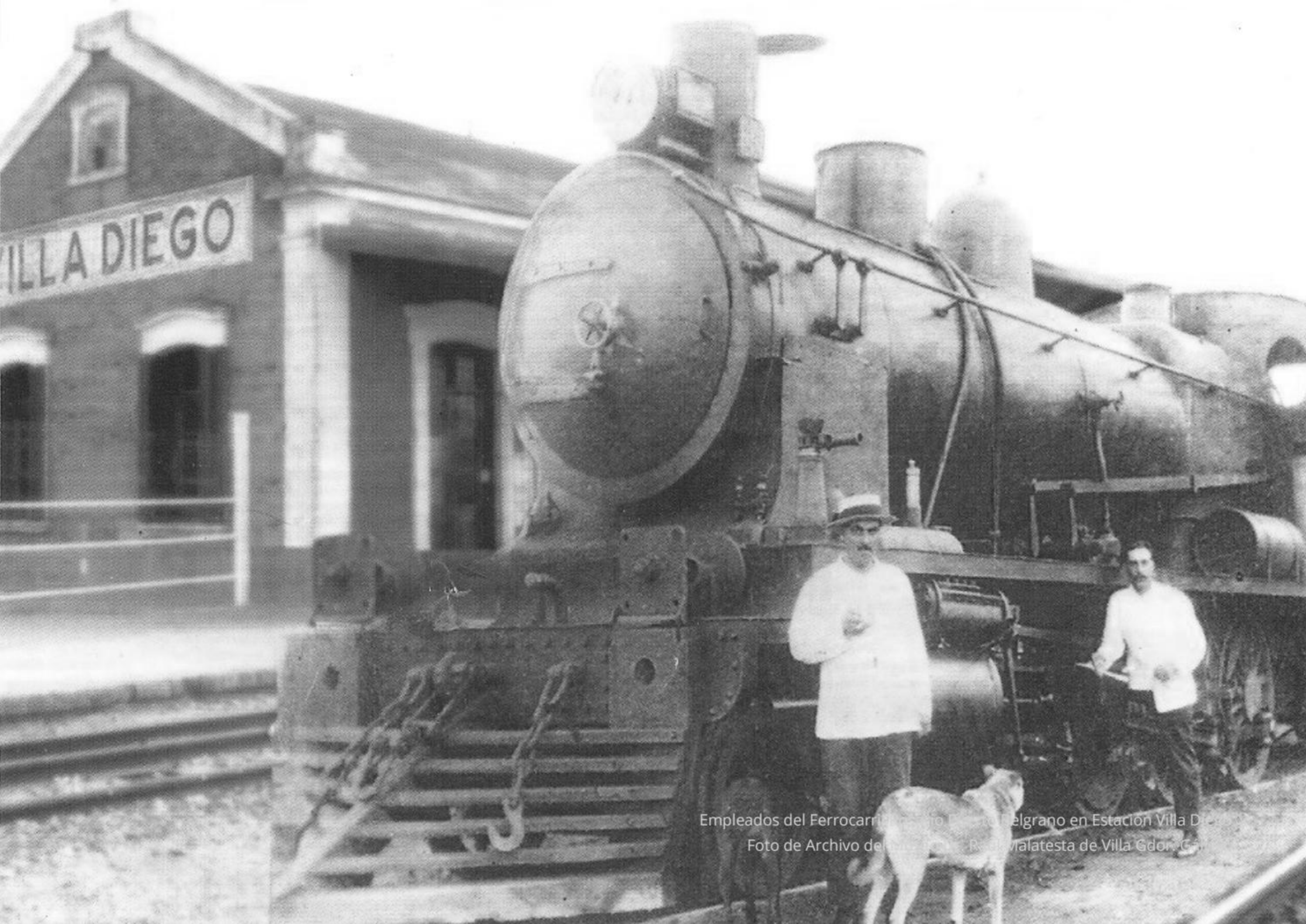
La historia de los ferrocarriles en la Argentina está dominada, hasta el proceso de nacionalización ocurrido entre 1946 y 1948, por la presencia de las empresas británicas. A pesar de que el primer servicio ferroviario en el país fue establecido por iniciativa de empresarios locales, y contó con financiamiento del Estado bonaerense, el emprendimiento de la Sociedad Camino de Hierro del Ferrocarril Oeste, con apenas 10 km iniciales de extensión quedó opacado por la construcción de la línea de 400 km que vinculó al puerto de Rosario con la ciudad de Córdoba, ferrocarril que tuvo el rol pionero de abrir la pampa dando sustento al desarrollo de la colonización agrícola, la fundación de nuevas localidades y la motorización de una arrolladora transformación productiva. Esta línea, que demandó siete años de trabajos para completarse, fue impulsada por el empresario norteamericano William Wheelwright, quien estableció una empresa en Gran Bretaña para financiarlo, la

que luego se desdobló en una segunda dedicada a la administración de las tierras que el Ferrocarril Central Argentino obtuvo como *Land Grant* para su operación.

Cuatro décadas más tarde, luego de una explosiva expansión de tendidos y empresas ferroviarias ocurrida entre 1880 y 1890, y tras una sucesión de adquisiciones y fusiones, el FCCA se constituyó en la empresa dominante en la operación de la traza de trocha de 5'6", posición que llevó a que en Santa Fe específicamente, el FCCA cubriera prácticamente la totalidad del espacio agrícola provincial. Al finalizar la primera década del siglo XX, el Ferro Carril Central Córdoba logró a través de la unificación de concesiones, constituirse en el principal operador en trocha métrica del país vinculando al noroeste argentino con el puerto de Buenos Aires, atravesando a su vez el productivo corazón agrícola de Santa Fe y Córdo-

ba. Para entonces, empresas británicas también operaban el Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico, el Ferro Carril Oeste -vendido por el estado en 1887- y el ferrocarril del Sur.

Con el auge del nacionalismo, a partir de la década del 1930 la relación del capital británico con los transportes ferroviarios devino en un tema central. La posición dominante de las empresas inglesas constituyó el foco de la obra de Raúl Scalabrini Ortiz, quien con una intención más política que histórica construyó en su Historia de los Ferrocarriles Argentinos (1940), una suerte de memorial de agravios con el que el autor propugnó la nacionalización ferroviaria. Desde entonces, como señalara Wright (1974) "capital privado, capital extranjero, y capital británico devienen sinónimos al hablar de los ferrocarriles argentinos".



VILLA DIEGO

Empleados del Ferrocarril del Oeste en Estación Villa Diego.
Foto de Archivo del Museo de la Historia de Villa Gedón, C.A.

Esta centralidad de las empresas inglesas, dejó relegados en el relato histórico a otros actores del desarrollo ferroviario argentino, que entre 1880 y 1890 y en la primera década del siglo XX expandieron de manera asombrosa el transporte por trenes en el país. Particularmente oscurece el rol de las empresas francesas, que en Santa Fe tuvieron un rol principal a partir que capitales galos arrendaron primero y adquirieron después el Ferro Carril Provincial de Santa Fe. A este emprendimiento se sumaron ya iniciado el siglo XX la Compañía General de la Provincia de Buenos Aires, y poco después el Ferro Carril Rosario Puerto Belgrano, empresas que junto a la operadora del puerto de Rosario significaron una avanzada de las inversiones francesas en infraestructura ferroviaria en el país.

Décadas más tarde, la épica con que se presentó la adquisición por el Estado nacional de los ferrocarriles ingleses en febrero de 1947 dejó oscurecido que tres meses antes, el gobierno francés había negociado en forma directa con el argentino la venta de los tres ferrocarriles de capitales franceses, fijando el precio global de ciento ochenta y dos millones de pesos moneda nacional, precio que incluía todos los activos físicos y bienes ferroviarios ¹. La segunda guerra mundial había golpeado duramente a las empresas galas que conformaron las compañías locales, la necesidad de emprender la reconstrucción de sus operaciones en su propio país diluyó cualquier proyecto de permanecer en suelo argentino.

Poco después de que el Estado asumiera la administración de las empresas nacionalizadas se planteó una primera "racionalización" invocando la necesidad de reducir costos operativos. Notablemente, los servicios de las empresas francesas parecen haber sido preferidos para cesar las operaciones, sus vías no sólo se desactivaron, sino que fueron prontamente desmanteladas. Sólo en Rosario es fácil comprobar el nuevo destino de esta infraestructura: la estación de pasajeros del FCPSF dejó de operar como tal y en 1949 se decidió su reconversión para operar como terminal de ómnibus. A la terminal del FCRPB le tocó una suerte menos glamorosa: desactivado el enlace entre Villa Diego, la estación Rosario y el puerto, se levantó este tramo y se cedió el predio para su empleo para levantar una ciudad universitaria

¹ La operación de compra fue comparativamente mucho menor a la adquisición de los FFCC ingleses, que en total significó dos mil cuatrocientos millones de pesos moneda nacional.



Estación Rosario del F.C.R.P.B
Carlos A. Fernández 1989



Estación Villa Diego F.C.R.P.B.
Foto de Archivo del Museo Dr. Raúl Malatesta de
Villa Gdor. Gálvez.

que demoró décadas en consolidarse. Décadas más tarde los edificios del ferrocarril sirvieron para alojar a algunas dependencias de la UNR. El edificio de la administración se convirtió en sede de la Escuela de Música, la estación de pasajeros fue adaptada para dar lugar a aulas de la facultad de ingeniería, lo mismo que los galpones de carga que se transformaron en espacios para laboratorios y talleres. Mientras la ciudad universitaria se demoraba en materializarse, incluso la extensión hacia el sur del andén principal fue reutilizada, con sus laterales techados la antigua cubierta ferroviaria -diseñada para proteger del agua y del sol la espera de los pasajeros- se transformó en el techo de más espacios de aulas que alojaron a los cursos de ingeniería por décadas. De su pasado ferroviario, queda sólo el apelativo. Mientras por su pasada lejanía respecto al centro de la ciudad el predio se conoce como "la Siberia", este edificio

adaptado, continúa siendo para sus usuarios simplemente "el andén".

Las escasas cuatro décadas en que el Ferro Carril Rosario Puerto Belgrano operó como tal, han sido tan gravosos para conservar sus trazas como los setenta y dos años que nos separan de la nacionalización. A partir de la incorporación a los Ferrocarriles del Estado primero, con su temprano desmembramiento en diferentes líneas de lo que fue Ferrocarriles Argentinos, prácticamente se ha perdido toda documentación sobre la empresa, y en particular sobre su edificación.

Actualmente, mientras el entorno del actual Centro Universitario Rosario es objeto de una intervención urbana de gran escala, sobrevive hasta nuestros días el tanque de agua que alimentaba a las locomotoras en la cabecera, pero a pocos metros se pierde literalmente en el barro la vin-

culación subterránea que unía a la administración con el andén, un vínculo destinado a desembarcar disimuladamente la recaudación de la empresa. Es prácticamente desconocido que debajo de la antigua administración existe una bóveda con una gruesa puerta blindada que en algún momento fue abierta empleando explosivos. Hoy, una simple tapa de madera impide que estos espacios sean visitados, y no parece haber interés en reutilizarlos o preservarlos.

Donde la continuidad de la operación de tramos de la red ha asegurado la sobrevivencia de los rieles, los años transcurridos y el cambio de empresas operadoras han desdibujado a la compañía original en ese registro tan lábil que es la memoria. Para muchos, las estaciones -aun cuando sean actualmente empleadas por un operador privado- son simplemente del Ferrocarril Mitre. La asociación fácil entre su antigüedad y la preeminencia

del FCCA en la región hace que para los vecinos se trate, eventualmente, de estaciones inglesas.

La desactivación de estaciones no fue siempre amable como en el caso de Rosario, donde al menos los edificios consiguieron una nueva vida. Próxima a la estación Villa Diego, existió a unos centenares de metros de esta un galpón de locomotoras con una mesa giratoria. Es sabido que la evolución al diésel hizo innecesario estos espacios para el mantenimiento de las máquinas de vapor que requerían una minuciosa y frecuente limpieza y engrase, pero esto no explica que esta magnífica construcción semicircular haya sido demolida². A poca distancia de donde ésta estaba, un club mantiene el recuerdo de aquel tiempo, en un nombre

que suena críptico a los miembros actuales: Club Atlético Talleres Rosario Puerto Belgrano.

En el tramo estudiado, muchas estaciones han corrido otra triste suerte. Construidas en momento en que la expansión de nuevos pueblos se aplacaba, quedaron aisladas de los centros urbanos próximos. Al cesar la operación de pasajeros, estas estaciones dejaron de funcionar como puntos de atracción poblacional. Desmanteladas o derruidas, constituyen un mudo testimonio de la decadencia del transporte ferroviario del país, que como estas ruinas evidencian no se remonta a unas pocas décadas atrás.

El presente trabajo, realizado en el marco de un proyecto de investigación radicado en la Fa-

cultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño se propuso rastrear las trazas de aquel ferrocarril, recuperar en lo posible las características de su edificación y aportar, aunque sea en forma mínima a que esta no se disuelva en el abandono, y con ella se pierda la huella de un emprendimiento ferroviario que propuso, sin mayor éxito comercial, una herramienta para el desarrollo de la región.

² Recientes ejemplos de reciclado muestran las posibilidades de reuso de construcciones de esta tipología. Tal el caso del edificio Corona del Tornavías, de la UNSAM (Proyecto Arqs. Pieroni y de la Fuente; 2006) o el complejo "La Redonda" en Santa Fe (Proyecto DIPAI, MOPyV; 2009)

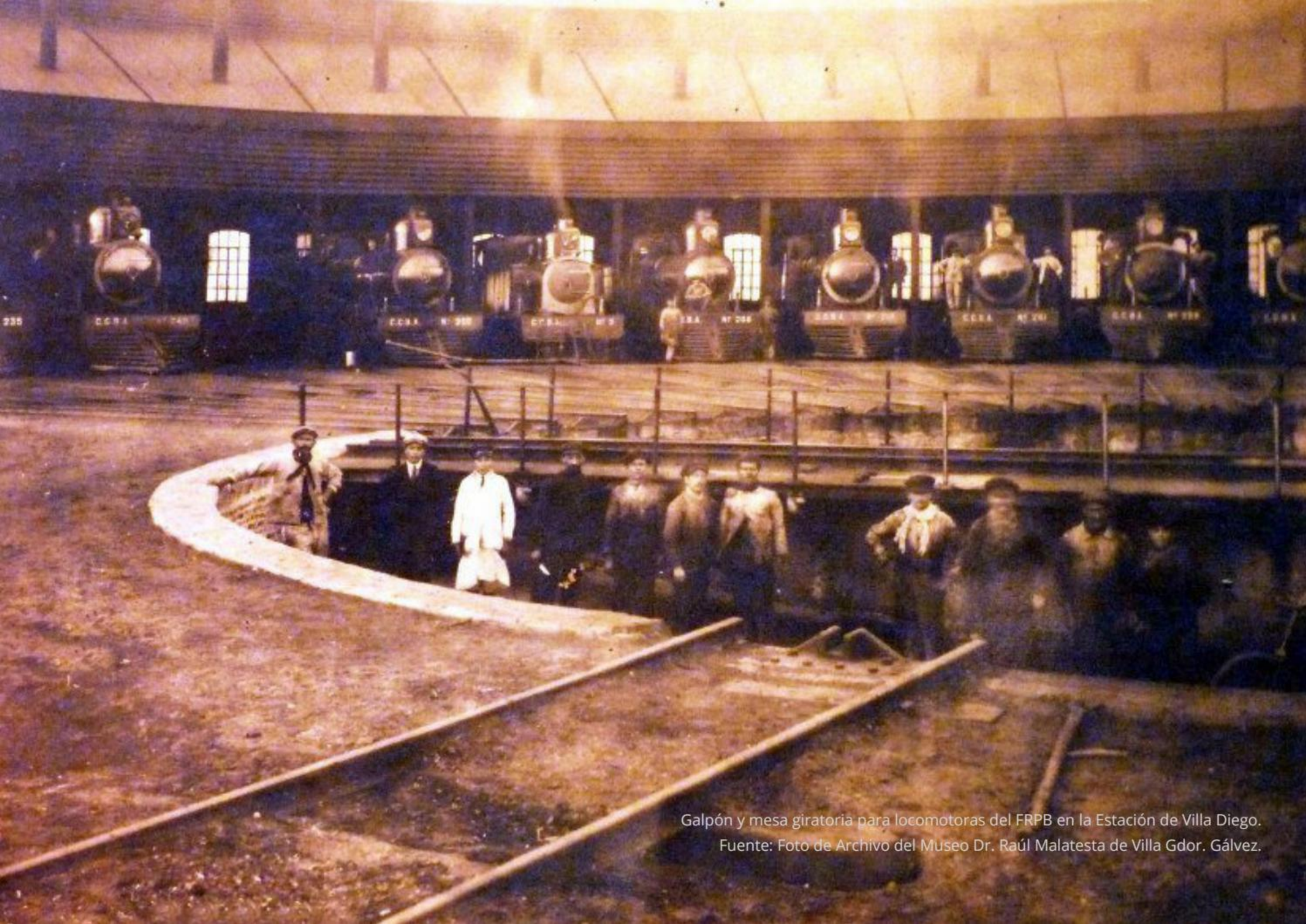
Bibliografía

López, Mario Justo; Wadell, Jorge y Martínez Juan Pablo (2016). *Historia del Ferrocarril en la Argentina*. Carapachay: Lenguajeclaro Editora

Regalsky, Andrés (1991). *Capital extranjero y desarrollo ferroviario en la Argentina: Las inversiones francesas, 1900-1914*. Buenos Aires: Instituto Torcuato Di Tella

Scalabrini Ortiz, Raúl (1940) *Historia de los ferrocarriles argentinos*. Buenos Aires. Editorial Reconquista

Wright, Winthrop. (1974). *British owned railways in Argentina. Their effect on economic nationalism (1854-1948)*. Austin: University of Texas Press.



Galpón y mesa giratoria para locomotoras del FRPB en la Estación de Villa Diego.
Fuente: Foto de Archivo del Museo Dr. Raúl Malatesta de Villa Gdor. Gálvez.



Estación Rosario del F.C.R.P.B en Riobamba esquina Berutti. Año 1949
Colección C.E.U.R / A.R.A.R.

Indagación sobre la edilicia de uno de los ferrocarriles franceses en Argentina

Arq. Rubén Benedetti, Arq. María Paula Lapissonde, Arq. Mariela Borromeo

La provincia de Santa Fe, en el contexto del explosivo crecimiento de la explotación agropecuaria ocurrido entre 1856 y 1914, que fuera caracterizado por Scobie como *Revolución en las Pampas*, fue escenario de un notable desarrollo de redes ferroviarias contabilizándose en este período la operación de dieciséis empresas diferentes¹, con un total de nueve operando para el fin del período, después del proceso de fusiones y adquisiciones que tuvo lugar luego de la crisis de 1890. La proliferación de tendidos y operadores ferroviarios significó que al iniciarse el siglo XX, uno de cada 4 kilómetros de vías tendidas en el país se encontrara en el espacio provincial².

En este proceso el territorio santafesino resultó, dentro del contexto nacional, el espacio donde la actividad ferroviaria tuvo el mayor protagonismo de empresas de capitales franceses, participación que se inició con la concesión en 1888 del Ferrocarril a las Colonias, fundado como empresa del estado provincial, a la metalúrgica francesa Fives-Lille que luego optó por la adquisición del mismo estableciendo la Compañía Francesa de ferrocarriles de Santa Fe que rebautizó a la empresa como Ferro Carril Provincial de Santa Fe.

El FCPSF, que se había iniciado como un sistema regional que servía al núcleo de la colonización

agrícola de los actuales departamentos Las Colonias y Castellanos, vinculándolo con el puerto de Santa Fe, se extendió aceleradamente alcanzando Rosario al sur, avanzando luego sobre el noreste provincial para penetrar en el territorio chaqueño al compás del auge de la actividad forestal.

Luego del paréntesis en la expansión de los ferrocarriles ocasionado por la crisis del 90, y con la reinstauración de condiciones favorables para el desarrollo de nuevos emprendimientos, la concesión de nuevas rutas por el gobierno nacional dio lugar al establecimiento de dos nuevas empresas francesas. En 1904 inició las operaciones la Com-

¹ Estas fueron el Ferro Carril Central Argentino, el Ferro Carril Provincial a las Colonias luego Ferro Carril Provincial de Santa Fe, el Ferro Carril Oeste Santafesino, el Ferro carril Buenos Aires & Rosario, el Ferro carril Córdoba & Rosario, el Ferro Carril Gran sur de Santa fe & Córdoba, el Ferro Carril San Carlos a Tucumán, el Tranvía a Vapor de Rafaela, el Ferro Carril Buenos Aires al Pacífico, Ferro Carril Central Córdoba, Ferro Carril Rosario Puerto Belgrano, la Compañía General de Buenos Aires, el Ferro Carril Central Norte, el frustrado Ferrocarril Rosario-Mendoza y el Ferro Carril Central de Buenos Aires.

² Esta proporción se alcanza sin considerar las redes en trocha angosta tendidas en el chaco santafesino para facilitar la explotación maderera y taninera. Estos trazados, que alcanzaron unos 400 kilómetros, fueron ejecutados en el sistema Decauville que permitía su fácil reubicación fueron desmontados y reutilizados al cesar el boom de la explotación forestal.

pañía General de Ferrocarriles de la Provincia de Buenos Aires y poco después el Ferro Carril Rosario-Puerto Belgrano. Lo particularmente destacado de estas dos empresas, es que ambas iniciaron sus operaciones después de que, como resultado de la fusión del Ferro Carril Central Argentino y el de Buenos Aires y Rosario, el FCCA se constituyera en el operador dominante del transporte en la región, con una traza que cubría el foco de la producción agropecuaria pampeana, enlazándola tanto al puerto de Buenos Aires como a los de la costa del Paraná, lo que condicionó desde el inicio a que ambas compañías afrontaran el desafío de ganar mercado compitiendo contra la poderosa y afianzada empresa británica.

Es de destacar que de los ferrocarriles franceses, tanto el FCPSF como el FCRPB tuvieron sus sedes administrativas en la provincia, donde también instalaron buena parte de sus tareas de

mantenimiento con talleres específicos para reparación de locomotoras, vagones y coches.

La traza de un ferrocarril entre Rosario y Puerto Belgrano fue originalmente concesionada a Diego de Alvear, quien por entonces había adquirido importantes extensiones en el extremo sur de la provincia. En el marco de un creciente interés de los inversores franceses para involucrarse en el mercado de transportes local, a pesar de la fuerte presencia de las empresas británicas, la concesión fue transferida en 1906 por Alvear a la Compañía del Ferro Carril Rosario Puerto Belgrano (Compagnie de Chemin de Fer Rosario a Puerto Belgrano), vinculada al Banque de Paris et Pays Bas y -notablemente- a la propia Sociedad Puerto Rosario también de capitales franceses (Fernández, 1999).

En el contexto de un mercado que por entonces se caracterizaba por las disputas de tarifas en-

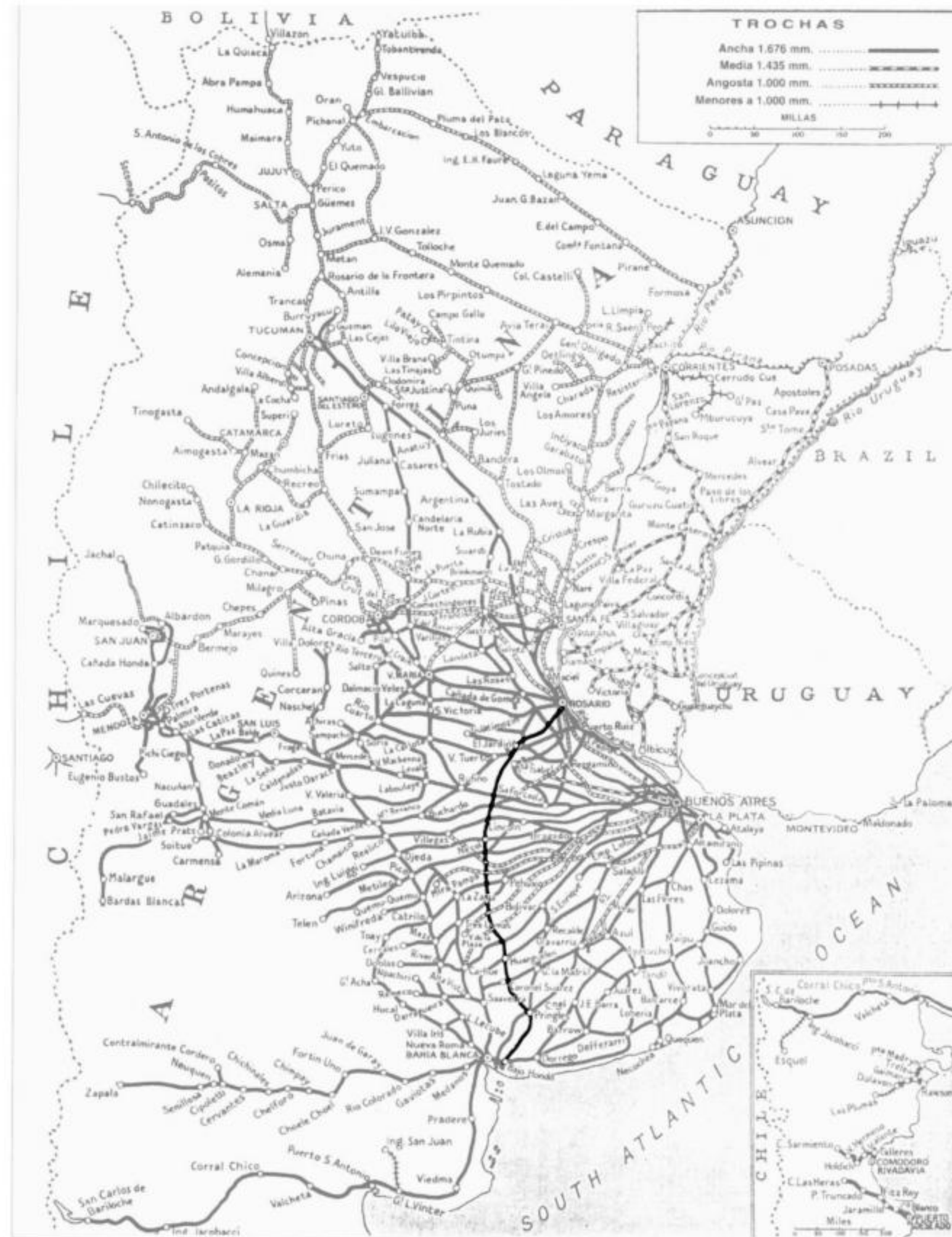
tre las numerosas empresas ferroviarias, la tardía instalación del FCRPB -cuando todavía estaban en proceso de consolidación centenares de nuevas colonias agrarias con la creación de un entramado de nuevas poblaciones estrechamente ligadas a la producción agrícola- dio lugar a la adopción de una estrategia diferenciadora respecto a la competencia. Así propuso una ruta que trazó un arco descendente desde el puerto rosarino tomando rumbo sudoeste hacia provincia de Buenos Aires, donde luego de alcanzar Timote se orientaba en forma prácticamente norte-sur hacia Coronel Suárez, para luego describir un arco inverso hacia Bahía Blanca.

El particular trazado, implicaba una arriesgada apuesta para competir con los ferrocarriles existentes, y a la vez, significaba en los hechos una notable diferencia a la caracterización radial con foco en los puertos, que se ha hecho a la infraes-

estructura ferroviaria del período (Gioria, 2012). La lógica de la ruta -además de enlazar un puerto con otro- implicaba que las distancias entre las localidades alcanzadas y el puerto más próximo fueran inferiores al recorrido que ofrecían las redes operadas por las empresas británicas.

La estrategia adoptada significó que la construcción del ferrocarril fuera particularmente costosa, ante la necesidad de franquear numerosos cursos de agua a lo largo de los 800 km de tendido, y a la vez, salvar las líneas ferroviarias existentes con las que inicialmente la empresa se negó a interoperar, por lo cual optó por construir puentes en lugar de cruces y empalmes.

Las obras civiles se iniciaron el mismo 1906, año en que la empresa francesa consiguió la transferencia de la concesión, y con la intención de ejecutarlas lo más rápido posible, los trabajos



Ferrocarril Rosario Puerto Belgrano. Tendido completo.

se comenzaron en forma simultánea en diez puntos de la traza, con provisión de materiales e insumos desde los muelles de Rosario y del entonces Puerto Militar (Puerto Belgrano), cerca del cual se estableció un obrador en el paraje Bajo Hondo. El 19 de diciembre de 1910 la línea se libró en forma condicional para pasajeros y carga, en tanto la habilitación de servicio de definitivo se alcanzó en 1912.

La operación del FCRPB no logró buenos resultados, en parte porque atravesaba zonas agrícolas aún en desarrollo, comparativamente menos productivas que las que se cultivaban desde décadas previas, y en parte por la propia estrategia fijada por la empresa que optó por negarse a empalmar con las redes inglesas, impidiéndole consolidar cargas desde otras localidades ajenas al propio tendido.

En 1922, en busca de operar también con el nuevo puerto de Bahía Blanca, se inauguró un nuevo ramal hasta esta ciudad, que constituyó la última expansión significativa de la línea ³. La crisis de 1929 castigó aún más la rentabilidad de la empresa, por la caída del valor de las exportaciones locales, la fuerte afectación del tráfico por la recesión, y las medidas de control cambiario impuestas por el gobierno nacional. En la década siguiente, la creciente competencia del transporte por ruta también afectó la operación de la compañía que perdió cargas a manos del camión en los trayectos de distancias cortas (López, Waddell y Martínez, 2016).

Afectadas en mayor o menor medida por el cambio de las condiciones del mercado, por la des-

carnada competencia, y por las condiciones que resultaron de la Segunda Guerra Mundial para las empresas inversoras, todos los ferrocarriles franceses fueron objeto de compra en bloque por el Estado Nacional en 1946, una operación que tuvo lugar poco antes de la nacionalización de las empresas británicas, y que fue el resultado de una negociación realizada entre el Estado argentino y el francés.

Luego de la adquisición, el tendido del FCRPB fue absorbido por Ferrocarriles del Estado que redefinió los servicios a su cargo cancelando ramales y rutas. Para el caso, la traza del Rosario Puerto Belgrano, fue dividida asignando gran parte al Ferrocarril Mitre, en tanto otro sector se asignó al Ferrocarril Roca. En algunos tramos sus vías fueron objeto de

³ La extensión al puerto Bahía Blanca se justificó porque en 1911 la Nación expropió los muelles comerciales de Puerto Belgrano integrándolos a la base naval, que empleó al FCRPB como sostén logístico.

un temprano desmantelamiento, tal como el ramal a Bahía Blanca que fue levantado en 1948.

Sometidos a la nueva administración estatal y a la fusión operativa emergente de la nacionalización, ha quedado poco registro de las características propias de las obras y edificios que caracterizaron a las empresas ferroviarias francesas, y en particular no se ha indagado sobre las características de la infraestructura edilicia que estas construyeron durante la primera década del siglo XX. El presente trabajo refleja un intento de rescatar las características específicas de esta empresa ferroviaria, los elementos diferenciadores de la arquitectura ferroviaria de compañía francesa, al tiempo que propone construir un catálogo de los edificios sobrevivientes del FCRPB en el tramo en que esta empresa atravesaba el espacio santafesino, esto es entre la ciudad de Rosario y la localidad de San Gregorio.

II.

la red

La red en el tramo santafesino

Arq. Rubén Benedetti, Arq. María Paula Lapissonde, Arq. Mariela Borromeo

El punto inicial del FCRPB se ubica dentro del actual predio del Centro Universitario de Rosario (CUR). A escasos metros de su estación terminal, en forma contigua a los andenes de pasajeros y carga que constituían la cabecera de la red, la empresa emplazó su sede administrativa ⁴.

Relativamente próximo a este “kilómetro cero” -poco más de 5000m- se ubica la *Estación Villa Diego* ⁵, donde además de una estación de pasajeros se ubican amplias instalaciones de talleres, en las que originalmente originalmente se realizaba el mantenimiento del parque rodante de la empresa, instalaciones que luego de ser operadas por Ferrocarriles Argentinos, después de la privatización de los años noventa, fue compartida por operadoras privadas de servicios ferroviarios. Actualmente, aunque el

tendido ferroviario funciona exclusivamente como playa de maniobras y cargas, mantiene un taller de locomotoras.

Debe señalarse que, desde la Estación Rosario, el FCRPB operó también un ramal al puerto, que permitía acceder a los muelles operados por la Sociedad Puerto Rosario. Esta infraestructura de vías, como la que correspondía a la cabecera, fue tempranamente desmantelada luego de la cesión de los terrenos de la terminal del ferrocarril que el Estado Nacional entregó a la Universidad apenas seis años después de la adquisición de la empresa.

A partir de Villa Diego, que como se ha expresado se mantiene operativa, se inicia una sucesión de estaciones en las que se evidencia el criterio de mo-

dularidad edilicia que caracteriza a las construcciones del FCRPB, ya que los elementos componentes de estas son idénticos a la terminal ubicada en el actual CUR, pero con un número menor de módulos, en función de la jerarquía de la estación.

Continuando el trazado, en el km 19.690 del tendido se ubica la *Estación Los Muchachos*. Lamentablemente y aunque se encuentra entre una zona de quintas próxima a la ruta A012 que sirve de segundo anillo de circunvalación a la ciudad de Rosario, no existe manera de acceder a la estación, salvo circulando por las vías que hoy opera el Nuevo Central Argentino. El edificio se encuentra parcialmente demolido sobreviviendo parte de la fachada hacia el andén y de los servicios contiguos, habiendo sido arrasados todos los elementos de cubierta.

⁴ Actualmente, Escuela de Música de la Facultad de Humanidades y Artes de la UNR.

⁵ Originalmente denominada estación Triage, por corresponder al sitio de clasificación de vagones, luego denominada Coronel Aguirre, y finalmente Villa Diego para diferenciarla de la estación contigua del FCCA. Se ubica en el Km. 5.600 del tendido.

En el km. 27.100, próxima a la localidad de Piñero se encuentra la *Estación Erasto*. A pesar de encontrarse usurpado, el edificio se mantiene en relativas buenas condiciones, con sus tres módulos intactos como así también el núcleo de servicios contiguo, y el conjunto de baños exento, que se ubica cruzando la vía (operada por NCA). Próxima a la estación se mantiene una instalación de molino y tanque que probablemente corresponda al equipamiento original del FCRPB.

Prácticamente en idénticas condiciones se encuentra la *Estación Benard* (km 38.300). Sin embargo, en forma paralela a la estación, se mantiene en este caso, un conjunto de galpones que no ha sido posible vincular a la edilicia de la empresa, aunque la observación de algunos elementos constructivos permite suponer que son anteriores a la nacionalización.



Ferrocarril Rosario Puerto Belgrano. Tendido tramo provincia de Santa Fe

Debe tenerse en consideración, que en la época en que la empresa inició sus operaciones el cereal producido en la región se transportaba embolsado, y si bien hasta el momento de su carga buena cantidad se apilaba embolsado, los galpones ferroviarios fueron una importante infraestructura para el acopio de cargas previo a la generalización de la operación con graneles.

En el Km 51.100 se encuentra la Estación *Armindá*, sobre idéntico modelo que las anteriores. En este caso, el edificio de baños se encuentra deteriorado, y existe un galpón contiguo que hasta el momento no se ha podido asociar al FCRPB, siendo posiblemente una construcción posterior al mismo.

En el km 60.430 se encuentra la Estación *Muguetá*. A diferencia de los casos anteriores, en esta funciona una suerte de sala de exposiciones, el centro Arline Benedetti de la comuna de Villa Mugueta. A

pesar de que el edificio en sí se encuentra en muy buenas condiciones, el alero característico de doble pendiente se observa deteriorado, probablemente como resultado de un descarrilamiento parcial. Baños y servicios se mantienen, como así también un galpón contiguo.

En el km 74.200 del antiguo FCRPB se encuentra la Estación *Bigand*, que en este caso se ubica en el centro del pueblo homónimo, donde se ha convertido en centro cultural. También se trata de una estación de tres módulos, y lamentablemente a pesar de su buen estado de conservación ha perdido buena parte del alero del andén.

En el km 89.900 se ubica la Estación *Bombal*, que tal como el caso anterior se encuentra en el centro del pueblo homónimo, donde ha sido reutilizada por una ONG y para servicios comunales, y donde a pesar de su buen estado general, es de lamentar

que en las tareas de conservación se ha alterado la imagen del edificio pintando la característica obra de ladrillo visto.

En *Miguel Torres* (Km 105,400) se ubica otra estación del FCRPB, de idénticas características y dimensiones a las anteriores, que conserva íntegros todos sus elementos edilicios originales, y que cuenta con un conjunto de tanque de agua similar al de Erasto. Próximo a la estación se localiza un conjunto de galpones que hasta el momento tampoco se han podido datar.

En el km 121.000 y obrando como centro del pueblo homónimo, se encuentra la Estación *Chovet*. En este caso, si bien no se ha podido verificar el empleo por organismos comunales, a pesar de no existir servicios de pasajeros se observa que el edificio se encuentra en relativo buen estado, por lo

que se presume que mantiene algún uso por parte del operador actual de la traza ferroviaria.

En el km 134.00 se encuentra, en muy malas condiciones, la que fuera la *Estación El Jardín*. Prácticamente desmantelada en forma completa, no conserva cubierta ni aleros, solo algunos elementos reticulados de la estructura de éste. Paradójicamente, esta estación que se ubica aislada, a unos 7 km de la localidad de Elortondo, consta de cinco módulos, lo que indica que la empresa previó una mayor importancia relativa para esta estación en la operación del servicio ⁶.

Enfrentando los restos de la construcción se mantiene un par de galpones (no datados) que son operados por una cooperativa agrícola local. Luego

de esta, en el km 147.500 se encuentra la *Estación Chapuy*, que operó recientemente como oficina de una de las operadoras ferroviarias. Los tres módulos, los servicios contiguos y los baños se mantienen relativamente en buenas condiciones. Existe el tanque de agua de abastecimiento a locomotoras, que se presume corresponde al FCRPB.

En el km 160.850 se encuentra la *Estación Runciman* en muy buen estado de conservación; a pesar de que no se ha podido verificar el uso actual, se presume que corresponde al despacho de una empresa agrícola que opera los galpones contiguos. Particularmente en buen estado se mantiene el alero de tres módulos que cubre el andén.

La *Estación María Teresa* (km 175.500) también de tres módulos, se ubica en el centro del pueblo del mismo nombre. Es reutilizada como museo y aulas, lo mismo que los galpones contiguos, los que tienen uso para actividades culturales. En forma contigua a la estación se mantiene el tanque de alimentación de locomotoras, aunque el molino original está desmantelado.

En el Km. 197.800 se encuentra la *Estación Christophersen*, que a pesar de hallarse dentro de la población homónima no presenta el mismo estado de conservación que otros casos similares, apreciándose marcado deterioro.

Finalmente, en el Km. 213,750 se encuentra la última de las estaciones del FCRPB en territorio

⁶ La localidad de Elortondo fue fundada en 1888, sobre estación del Ferro Carril del Gran Sur de Santa Fe y Córdoba. En 1875 se había establecido una colonia agrícola, en terrenos de los sucesores de Thomas Armstrong.

santafesino, *San Gregorio*. Resulta evidente que ésta tenía un especial interés en la operación del ferrocarril por cuanto cuenta con 9 módulos, lo que la iguala a la estación de Villa Diego. Además de las habituales construcciones anexas, presenta una mesa giratoria para locomotoras, dos tanques de agua gemelos y un galpón para locomotoras. En este caso, el estado del edificio es regular, destacándose una vivienda anexa de características análogas a la estación. A pesar de estos indicios, no se ha podido reconstruir que interés u operación particular se realizaba en esta localidad, aunque se supone por la magnitud del edificio de la estación y de sus edificios contiguos, que San Gregorio tenía un uso específico como punta de servicios.

Esta revisión de la obra construida de este ferrocarril permite observar las características diferenciadoras de una infraestructura edilicia ferroviaria materializada en la primera década del siglo

XX, medio siglo después de la puesta en servicio del primer servicio ferroviario en la Argentina, en la que se observan indicios de una modularidad y racionalización que caracteriza, y que hasta ahora no parece haber sido observada, y que da pautas de la aplicación de conceptos innovadores cuando transcurrían los primeros años del siglo.



Estación Arminda. Septiembre 2019
Foto: Ariel Guisen

Bibliografía

Gioria, B. (2012) *Los ferrocarriles, agentes organizadores del territorio santafesino*. Geousal Año VII N° 13. Buenos Aires: Universidad del Salvador. Recuperado de http://geousal.usal.edu.ar/archivos/geousal/docs/tercero_los_ferrocarriles_agentes_organizadores_del_territorio_santafesino.pdf

Ensinck, O. (1979) *Historia de la inmigración y la colonización en la provincia de Santa Fe*. Buenos Aires: Fecic

Fernandez, M. (1999). *Las inversiones francesas en la Argentina 1880-1920*. Buenos Aires: Biblos.

Ferrer, A. y Fernandez Priotti, A. (2001). *Ferrocarriles en Rosario*. Rosario: Asociación rosarina de amigos del riel.

Gallo, E. (1984). *La Pampa gringa*. Buenos Aires: Sudamericana.

Lopez, J.M. (2016) *Historia del ferrocarril en la Argentina*. Carapachay: Lenguajeclaro

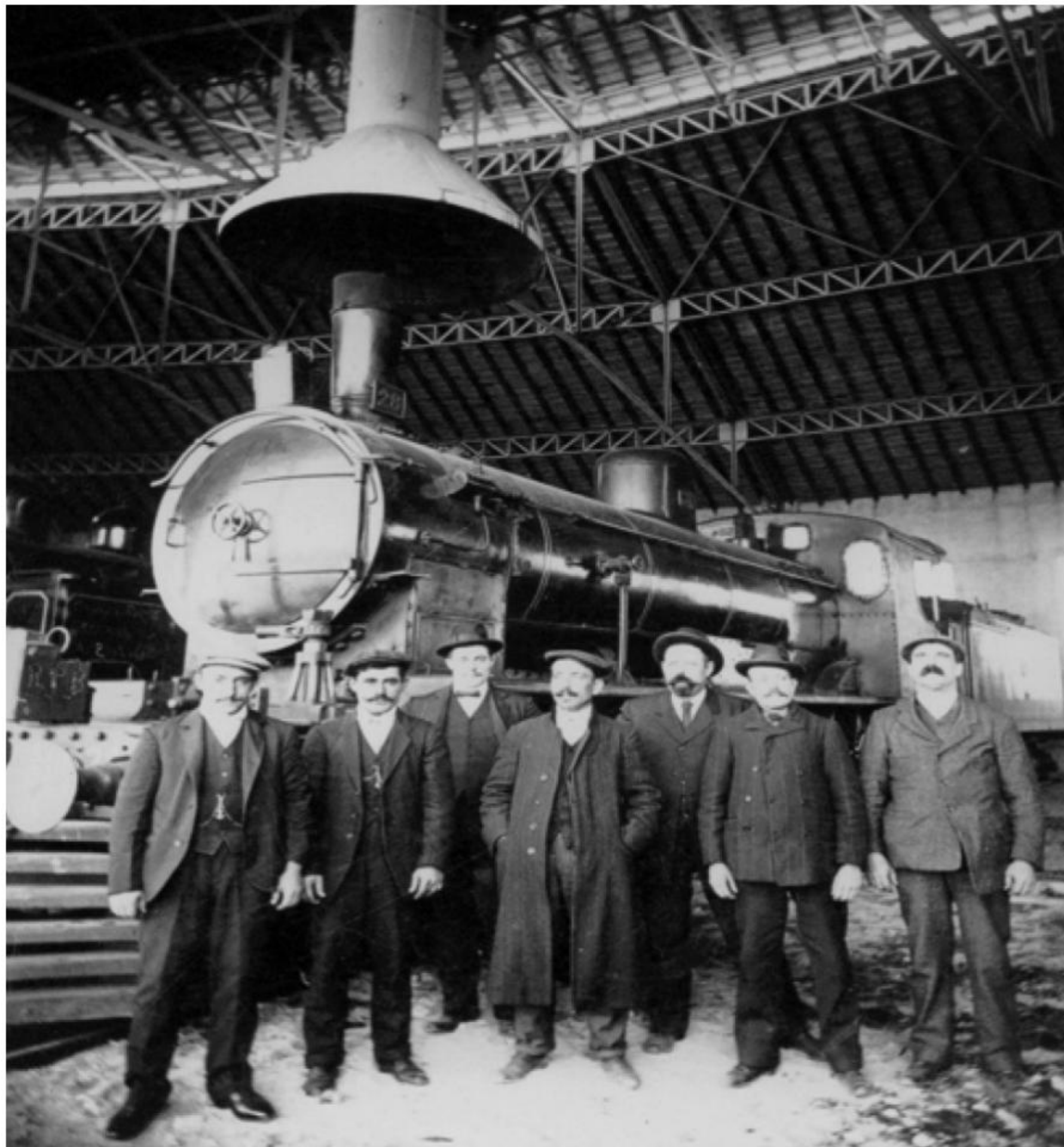
Regalsky, A. (1991). *Capital extranjero y desarrollo ferroviario en la Argentina. Las inversiones francesas 1900-1914*. Buenos Aires: Instituto Torcuato Di Tella

Roccatagliatta, J. (1987). *Los ferrocarriles en Argentina: un enfoque geográfico*. Buenos Aires: Eudeba.

Scobie, J.

Tartarini, J.D. (2001). *Arquitectura ferroviaria*. Buenos Aires: Ediciones Colihue.

Tartarini, J.D. (2004). *Arquitectura ferroviaria remedio para melancólicos*. Summa + Historia. (p. 96-99). Buenos Aires: Donn.



Personal del ramal en el galpón de máquinas
Archivo Histórico Municipal de Punta Alta
Año 1910



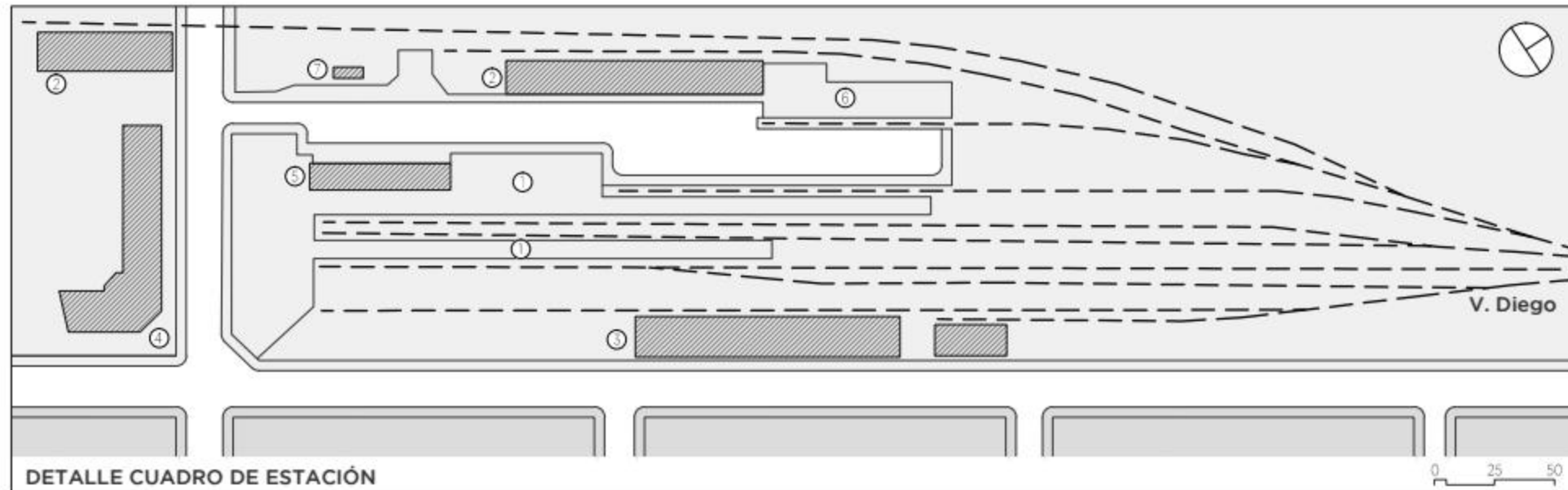
relevamiento edilicio



RELEVAMIENTO Y CATALOGACIÓN DEL PATRIMONIO CONSTRUIDO DEL FCRPB

01. ESTACIÓN ROSARIO

Obra:	Estacion "Rosario" FCRPB	
Localidad:	Ciudad de Rosario - Dpto. Rosario - Pcia. Santa Fe	32°58'01"S 60°37'26"O
Año:	1910	
Uso actual:	Dependencias Universidad Nacional de Rosario	



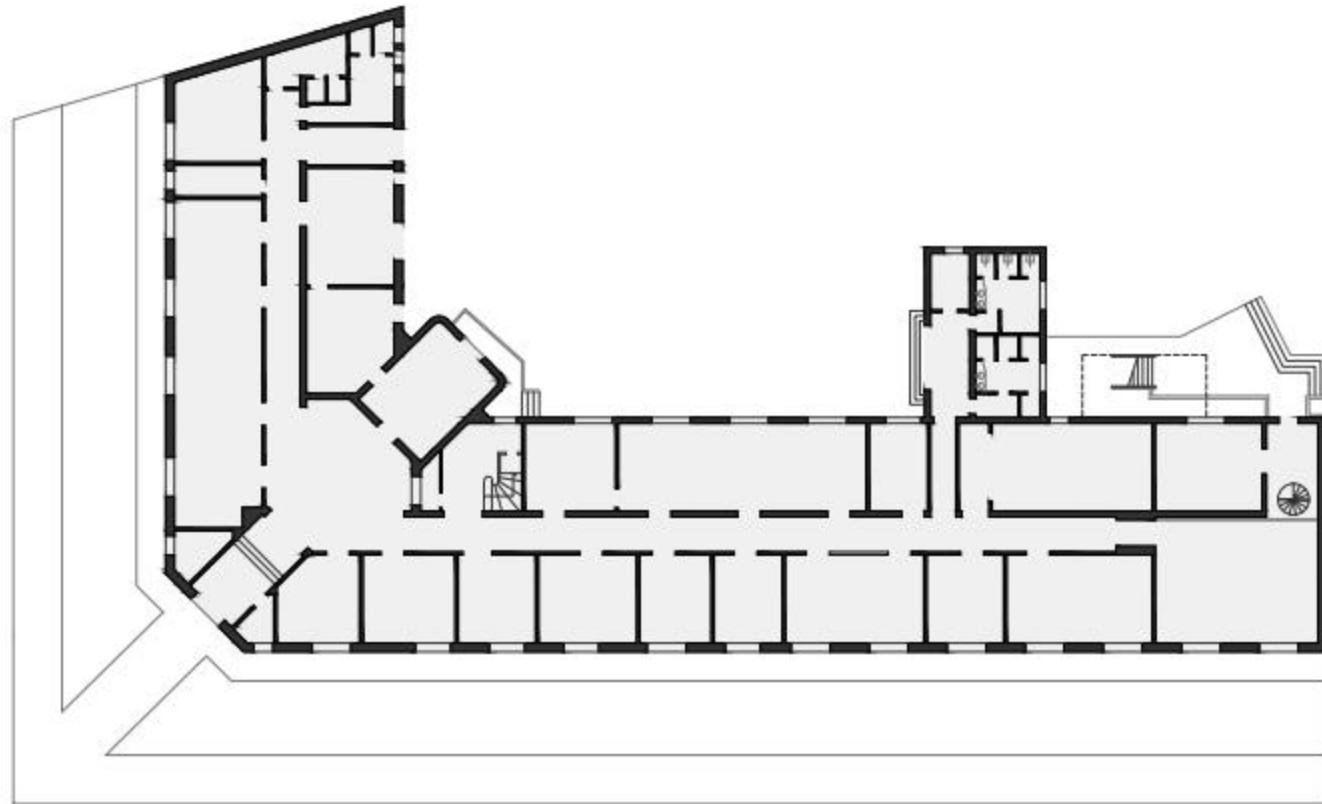
REFERENCIAS

 EDIFICIOS ORIGINALES

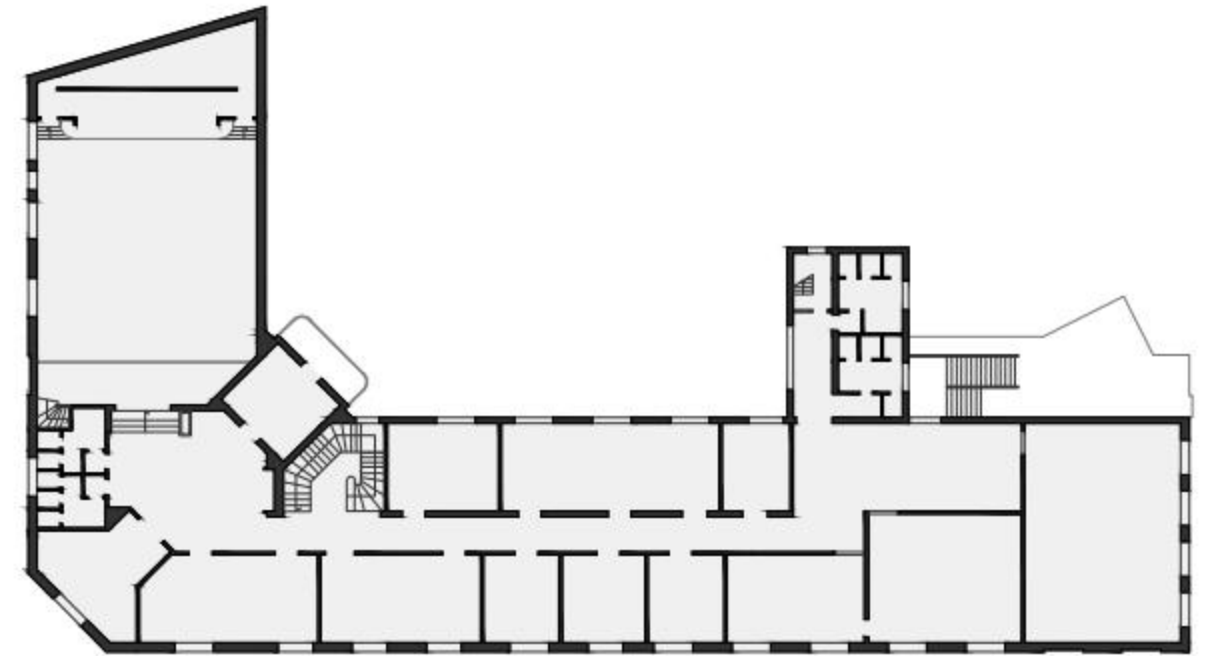
1. Anden
2. Galpón de carga
3. Galpón de cereales
4. Edificio administrativo
5. Edificio pasajeros
6. Planchada
7. Báscula

DETALLE CUADRO DE ESTACIÓN

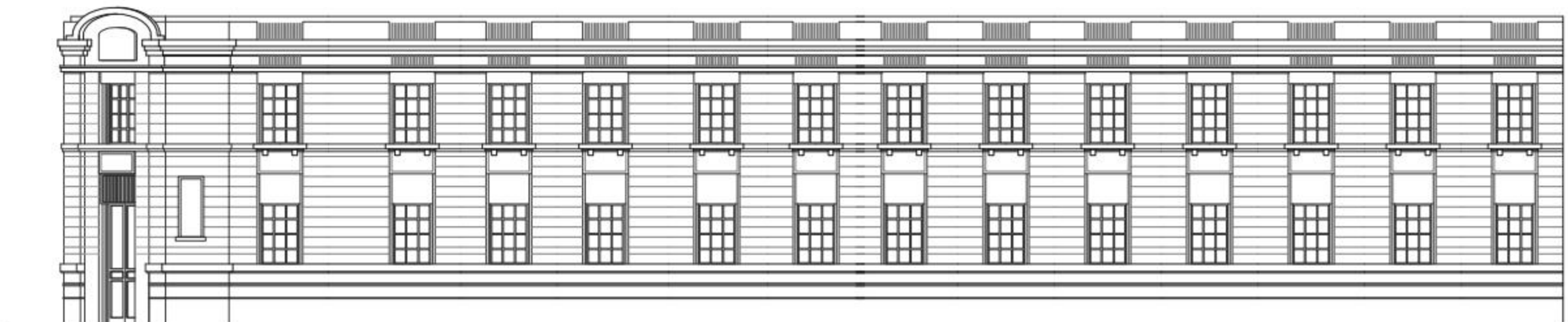




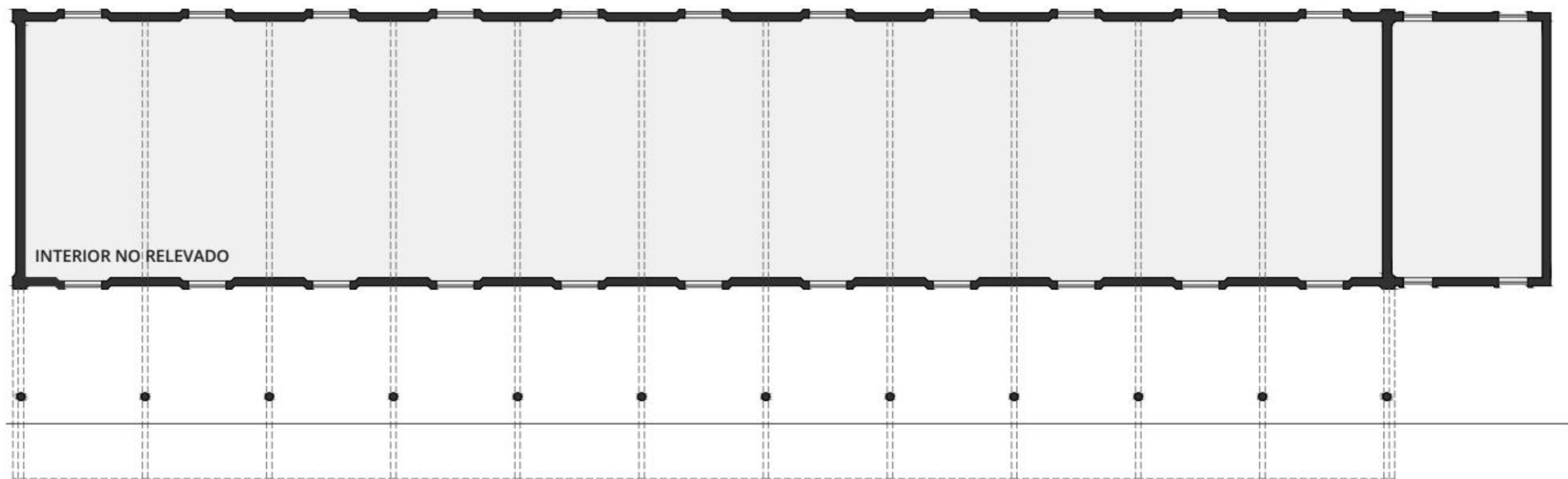
PLANTA BAJA
ESC. 1:500



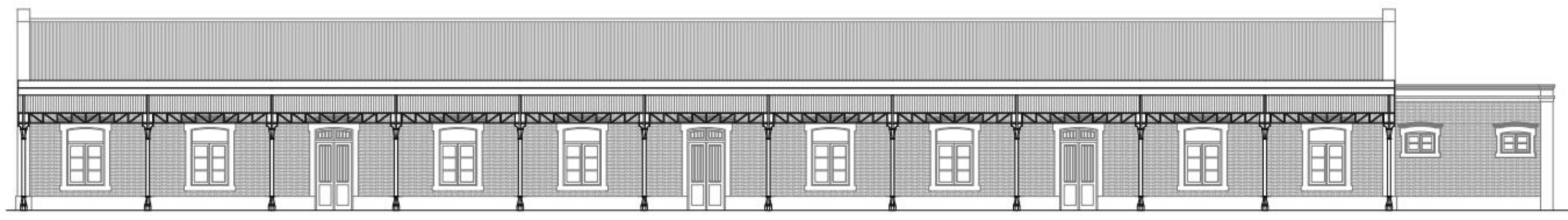
PLANTA ALTA
ESC. 1:500



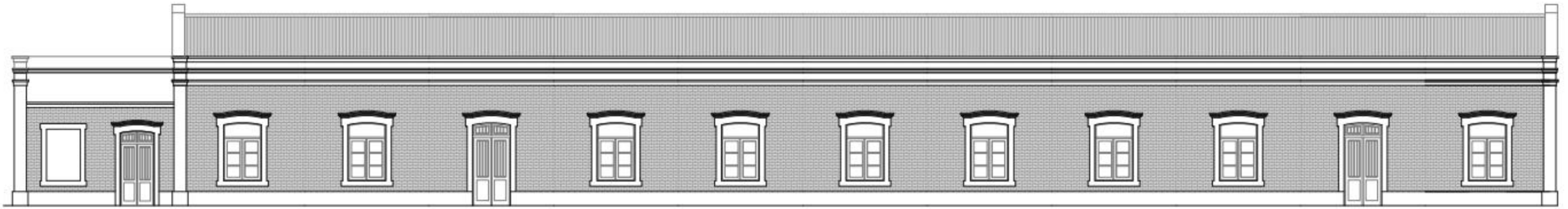
VISTA LATERAL



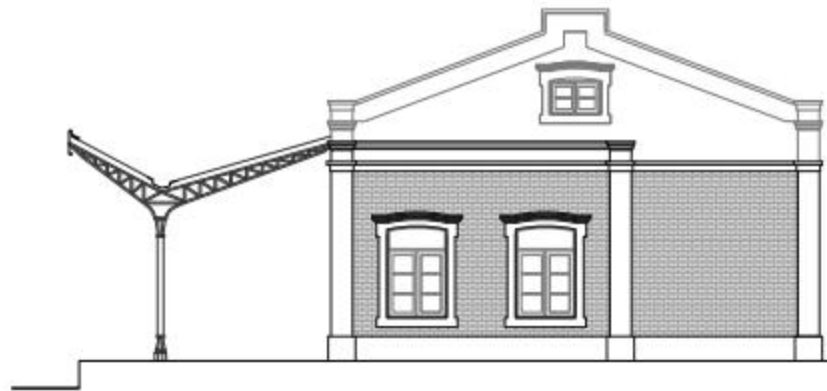
PLANTA BAJA
ESC. 1:200



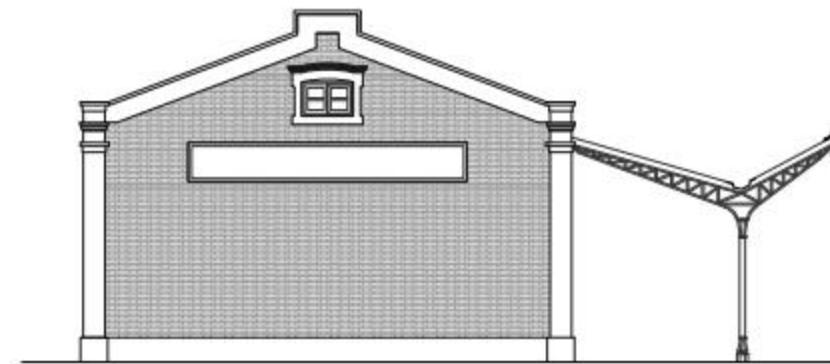
VISTA FRONTAL
ESC. 1:200



VISTA POSTERIOR
ESC. 1:200



VISTA LATERAL
ESC. 1:200

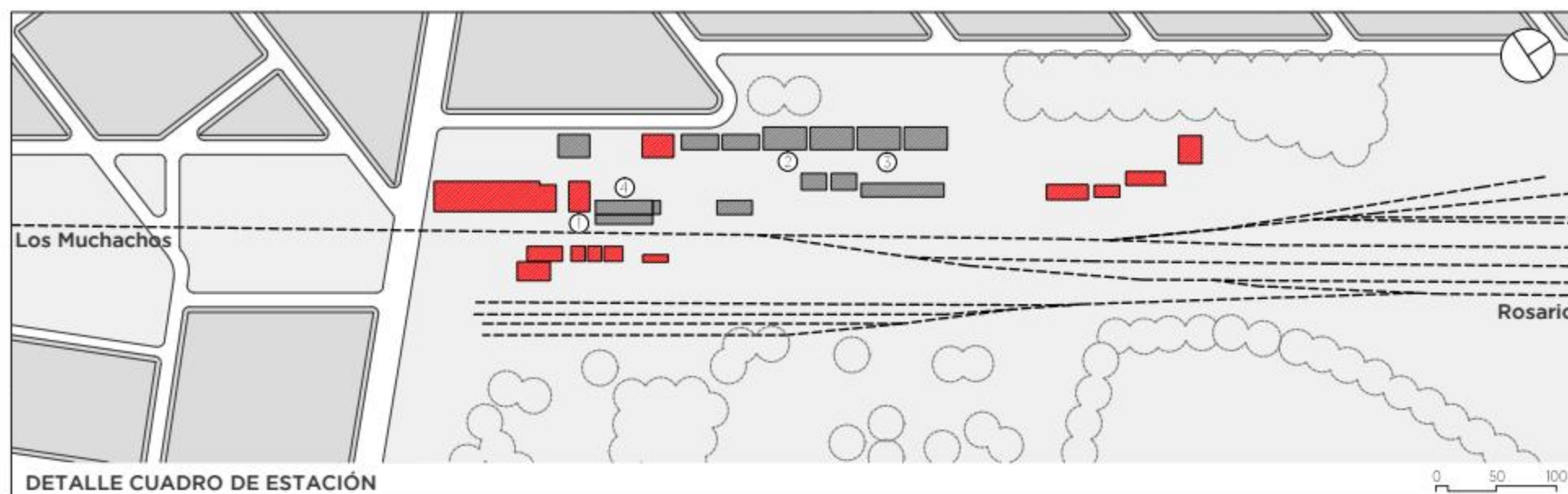


VISTA LATERAL
ESC. 1:200



RELEVAMIENTO Y CATALOGACIÓN DEL PATRIMONIO CONSTRUIDO DEL FCRPB 02. ESTACIÓN VILLA DIEGO

Obra:	Estacion "Villa Diego" FCRPB	
Localidad:	Ciudad de Villa Gdor. Galvez - Dpto. Rosario - Pcia. Santa Fe	33°01'23"S 60°37'31"O
Año:	1910	
Uso actual:	Oficinas administrativas FFCC	



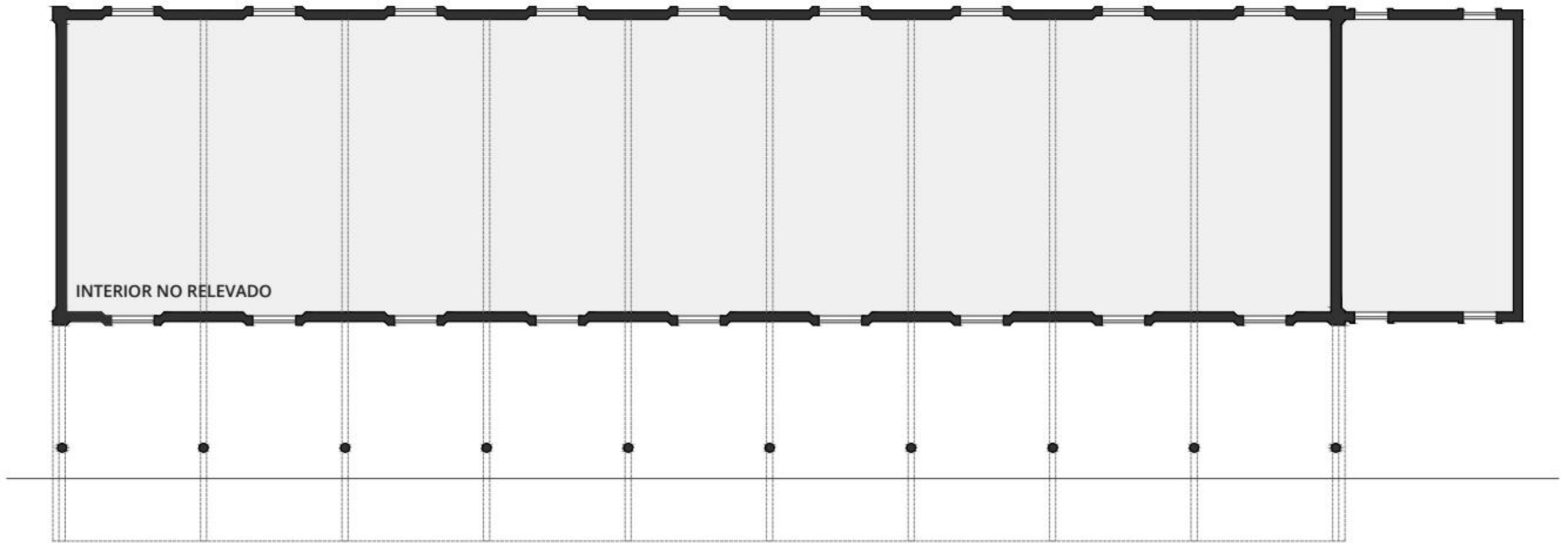
REFERENCIAS

 EDIFICIOS ORIGINALES

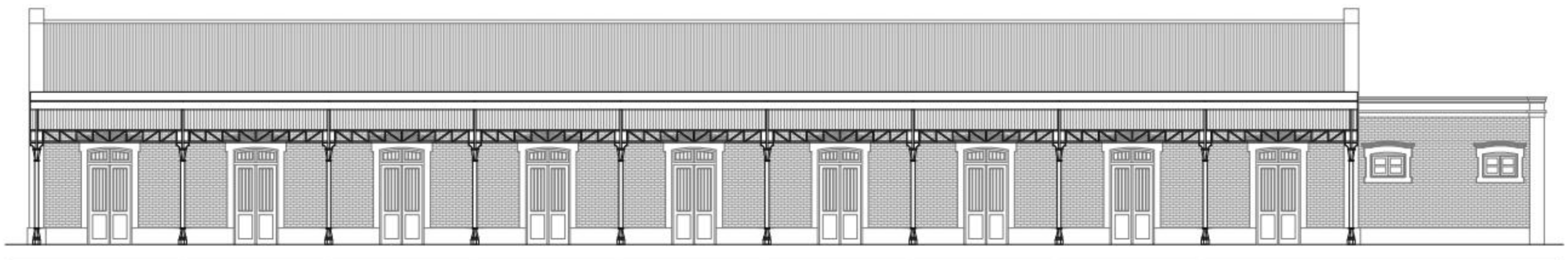
1. Anden
2. Galpón de carga
3. Galpón de cereales
4. Edificio estación
5. Bloque de sanitarios
6. Cabina cambio de vías

 EDIFICIOS POSTERIORES

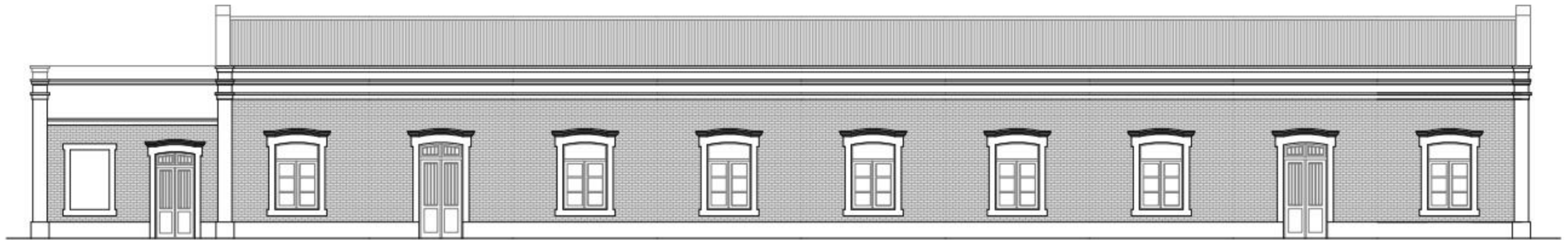




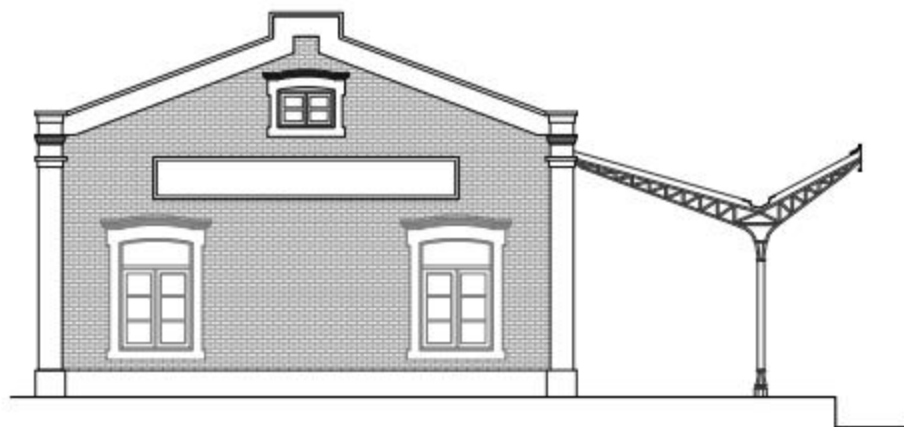
PLANTA BAJA
ESC. 1:200



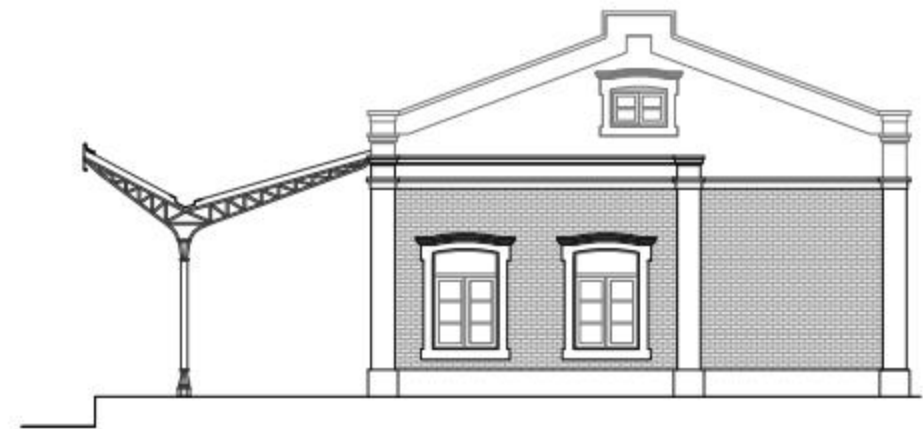
VISTA FRONTAL
ESC. 1:200



VISTA POSTERIOR
ESC. 1:200



VISTA LATERAL
ESC. 1:200

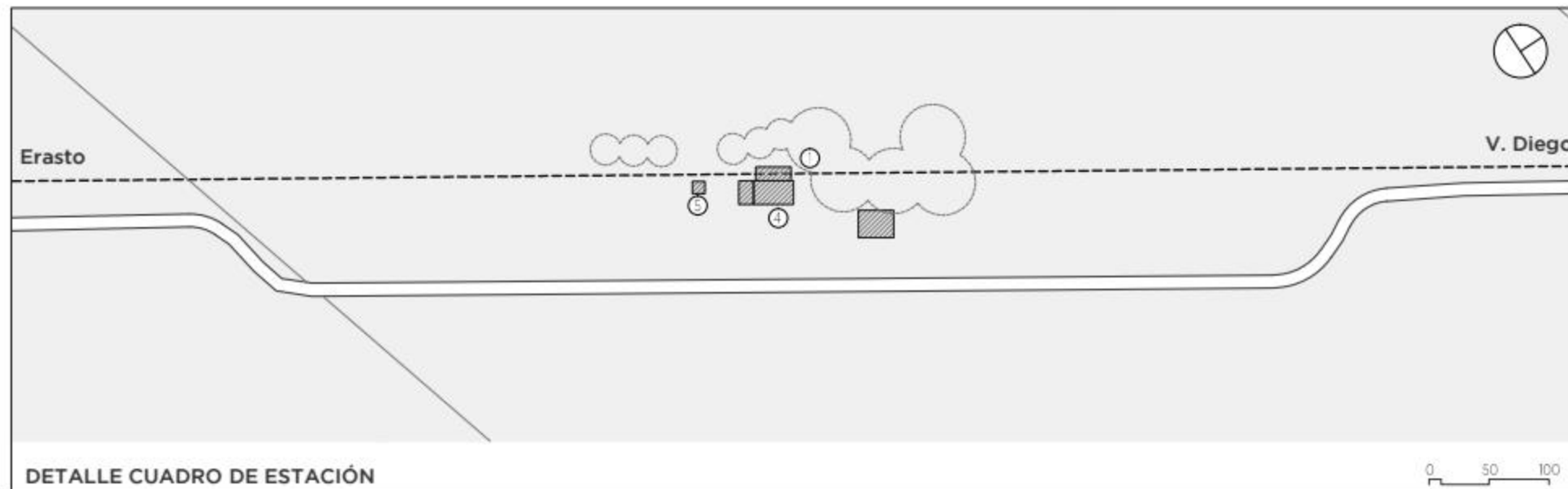


VISTA LATERAL
ESC. 1:200





RELEVAMIENTO Y CATALOGACION DEL PATRIMONIO CONSTRUIDO DEL FCRPB 03. ESTACIÓN LOS MUCHACHOS

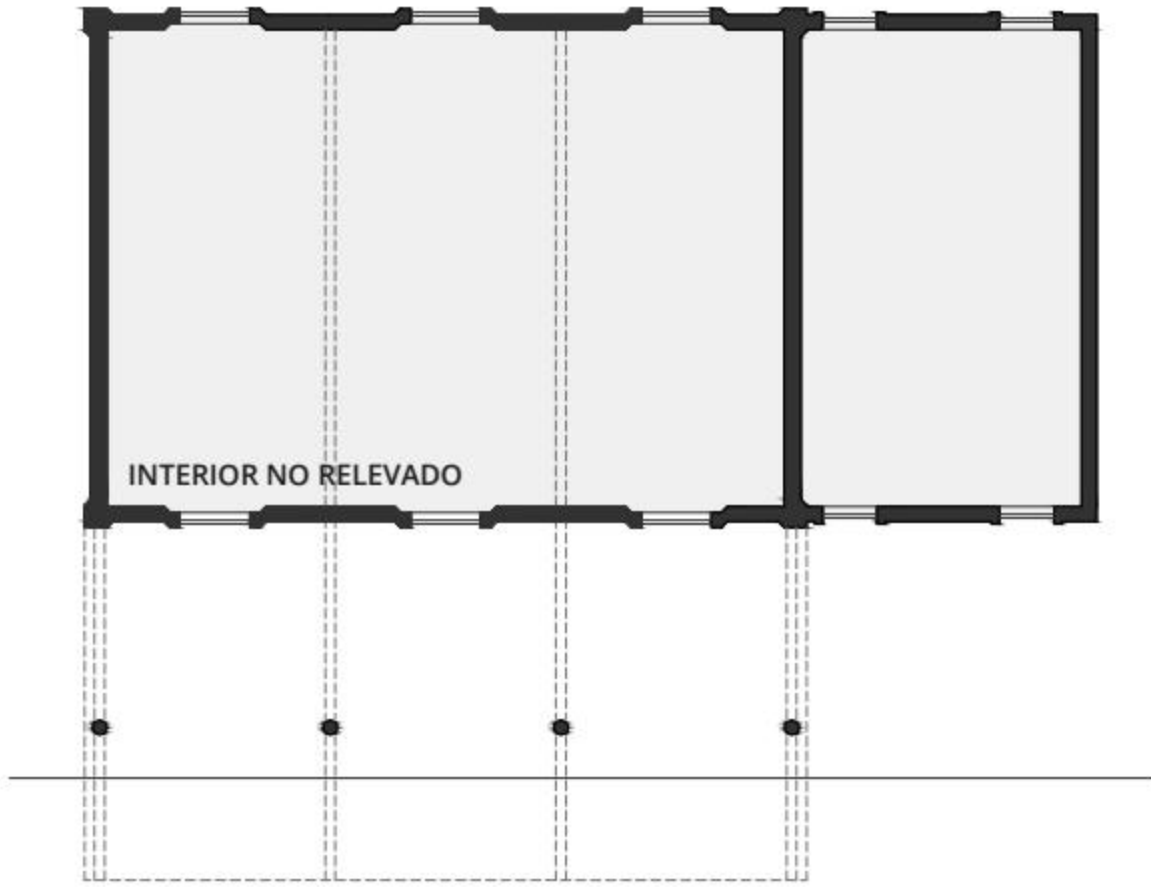
Obra:	Estacion "Los Muchachos" FCRPB	
Localidad:	Paraje Los Muchachos - Dpto. Rosario - Pcia. Santa Fe	33°04'51"S 60°44'33"O
Año:	1910	
Uso Actual:	Abandonada con alto nivel de deterioro	



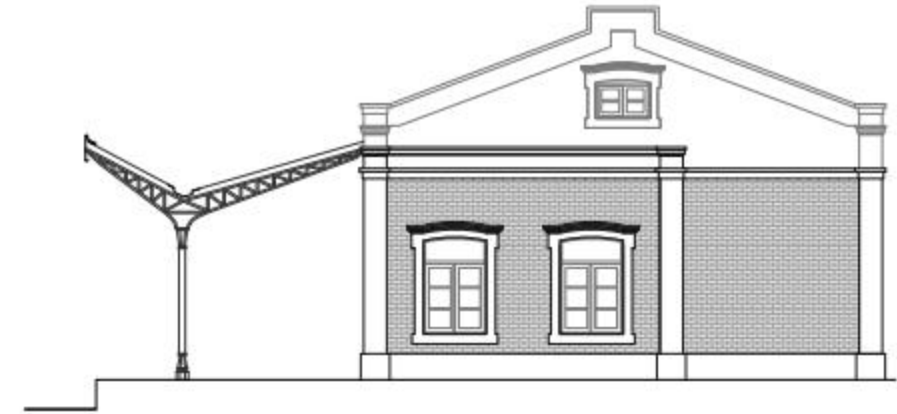
REFERENCIAS

-  EDIFICIOS ORIGINALES
- 1. Anden
- 2. Galpón de carga
- 3. Galpón de cereales
- 4. Edificio estación
- 5. Bloque de sanitarios
- 6. Cabina cambio de vías
-  EDIFICIOS POSTERIORES

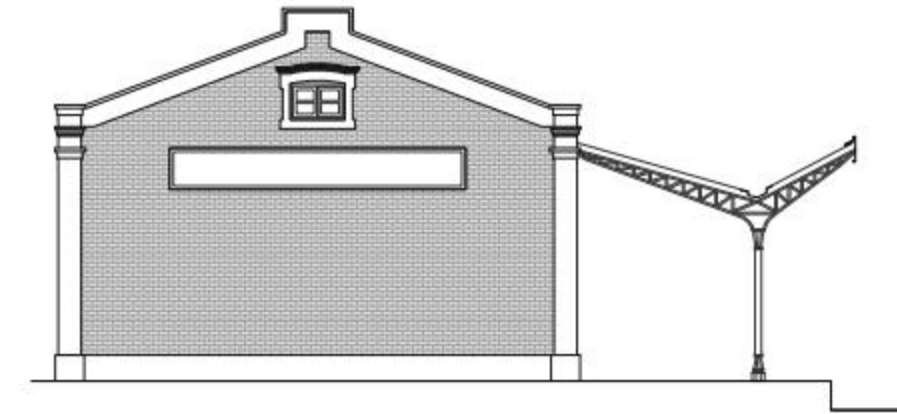




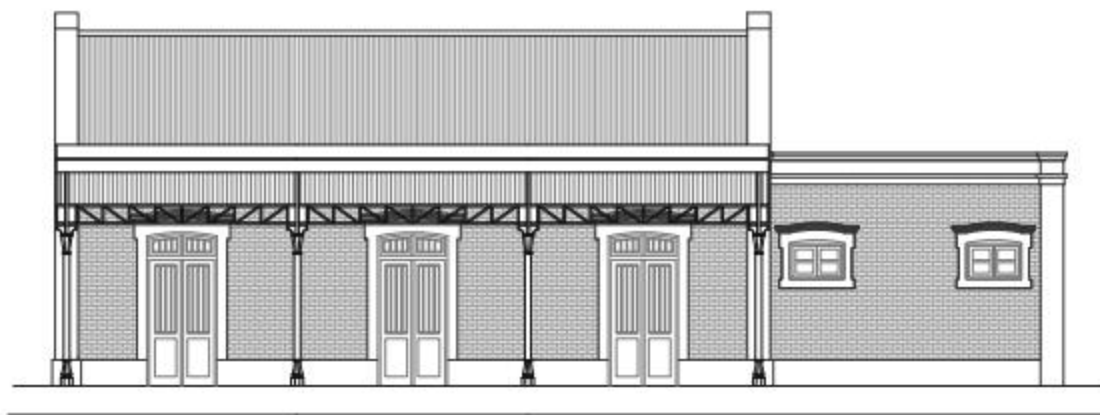
PLANTA BAJA
ESC. 1:200



VISTA LATERAL
ESC. 1:200



VISTA LATERAL
ESC. 1:200



VISTA FRONTAL
ESC. 1:200

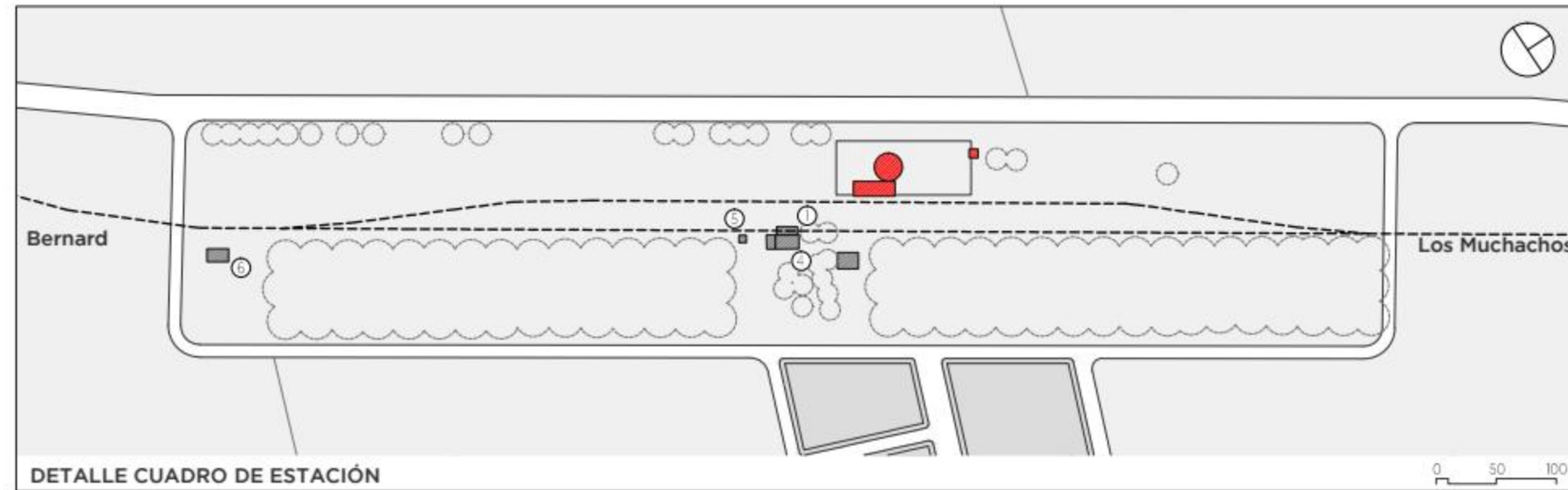


VISTA POSTERIOR
ESC. 1:200





RELEVAMIENTO Y CATALOGACIÓN DEL PATRIMONIO CONSTRUIDO DEL FCRPB 04. ESTACIÓN ERASTO

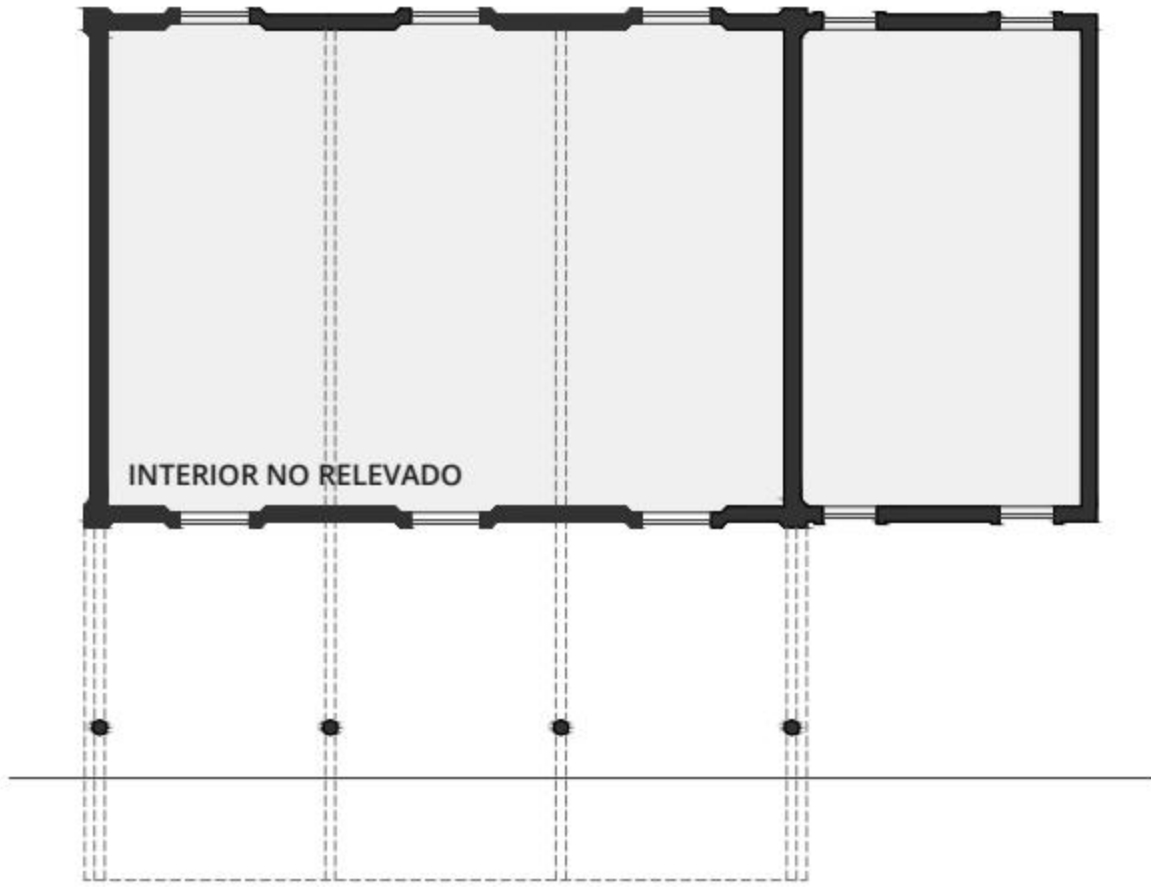
Obra:	Estacion "Erasto" FCRPB	
Localidad:	Comuna de Piñero - Dpto. Rosario - Pcia. Santa Fe	33°06'34"S 60°48'17"O
Año:	1911	
Uso Actual:	Ocupada por un taller de reparaciones	



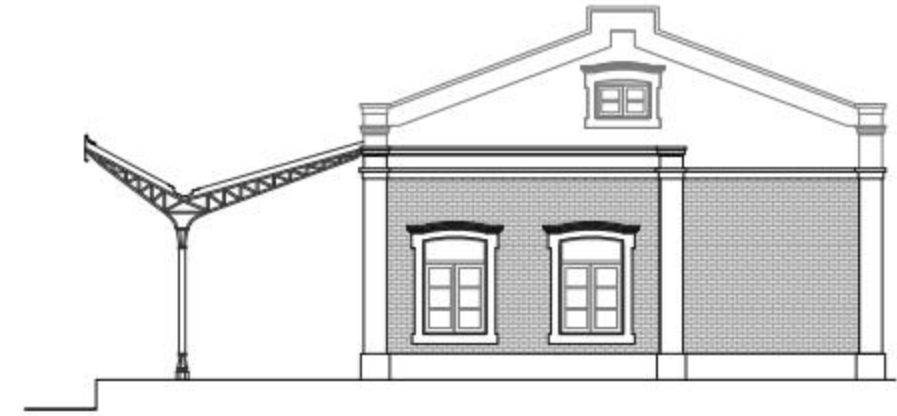
REFERENCIAS

-  EDIFICIOS ORIGINALES
1. Anden
 2. Galpón de carga
 3. Galpón de cereales
 4. Edificio estación
 5. Bloque de sanitarios
 6. Cabina cambio de vías
-  EDIFICIOS POSTERIORES

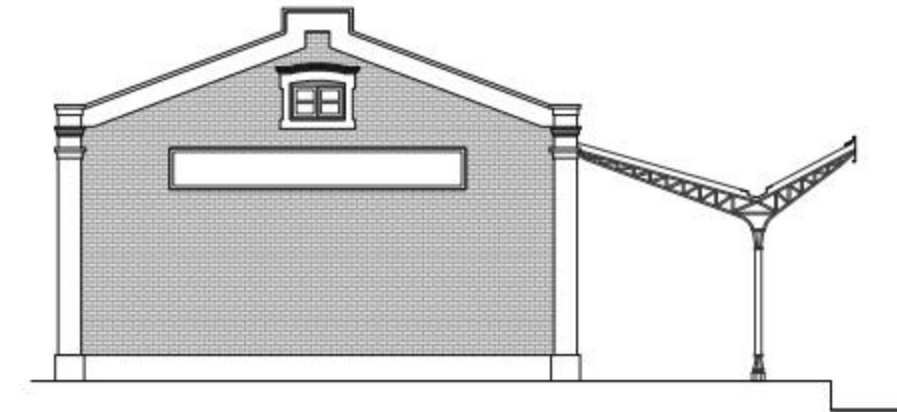




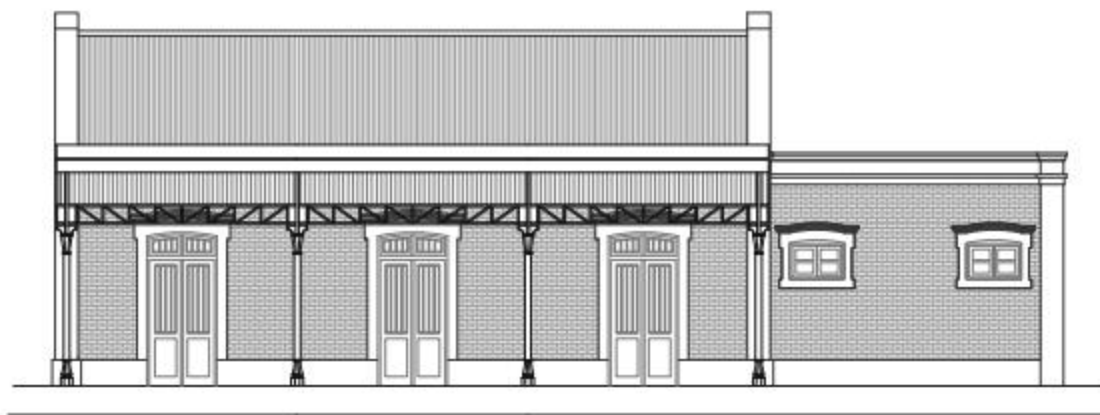
PLANTA BAJA
ESC. 1:200



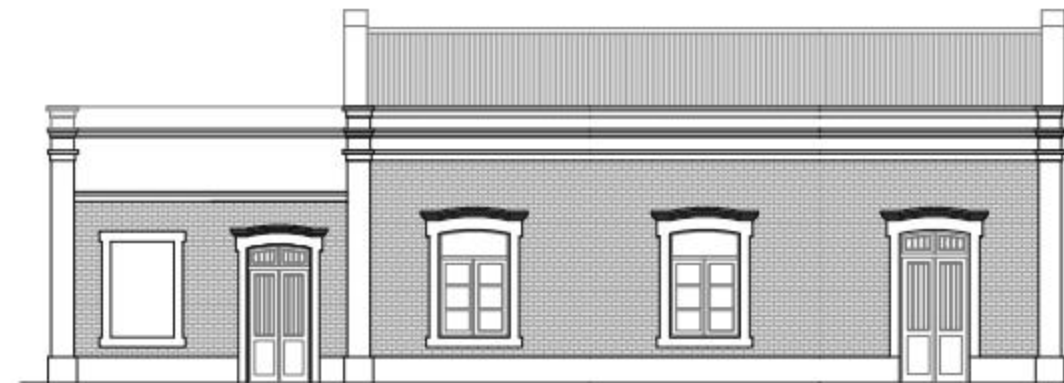
VISTA LATERAL
ESC. 1:200



VISTA LATERAL
ESC. 1:200



VISTA FRONTAL
ESC. 1:200



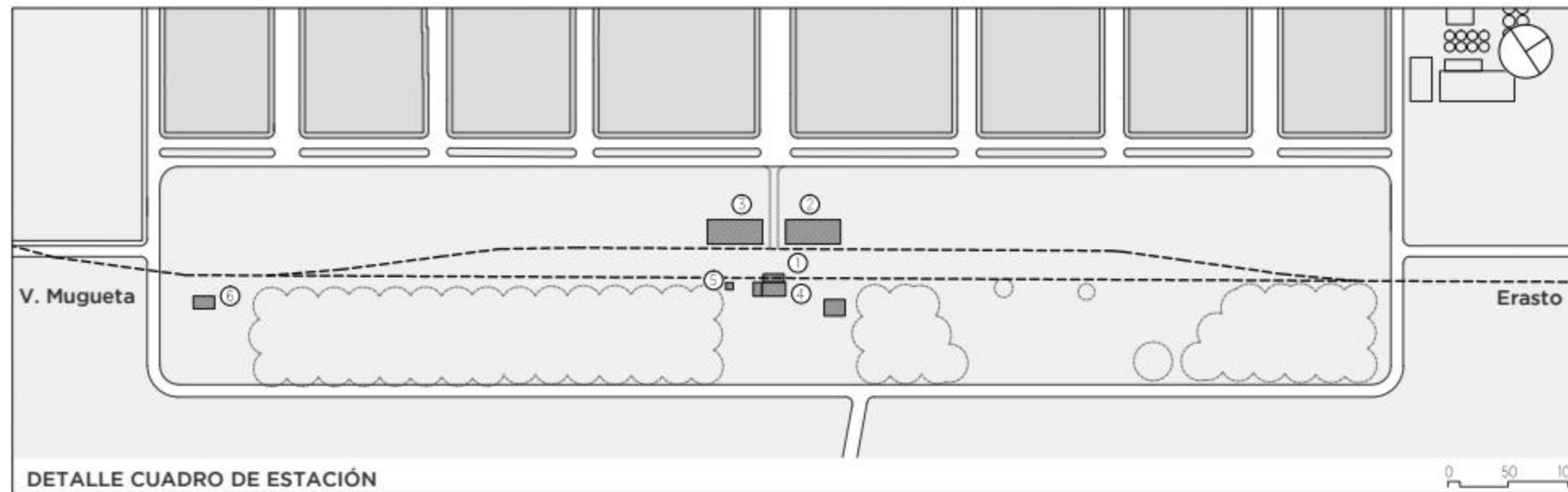
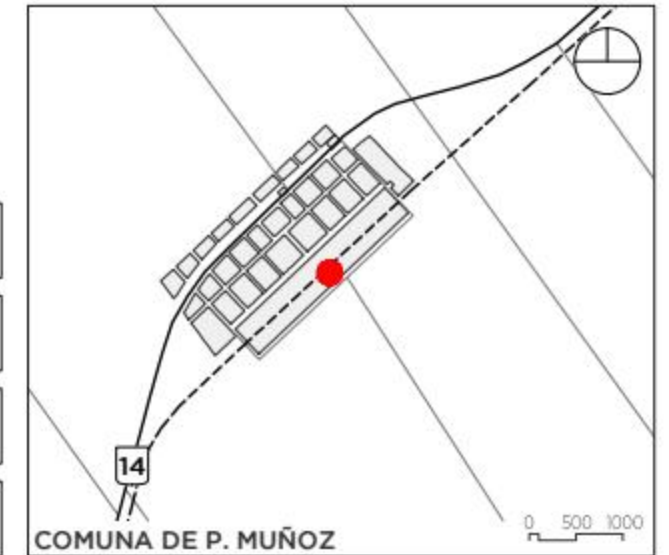
VISTA POSTERIOR
ESC. 1:200





RELEVAMIENTO Y CATALOGACIÓN DEL PATRIMONIO CONSTRUIDO DEL FCRPB

05. ESTACIÓN BERNARD

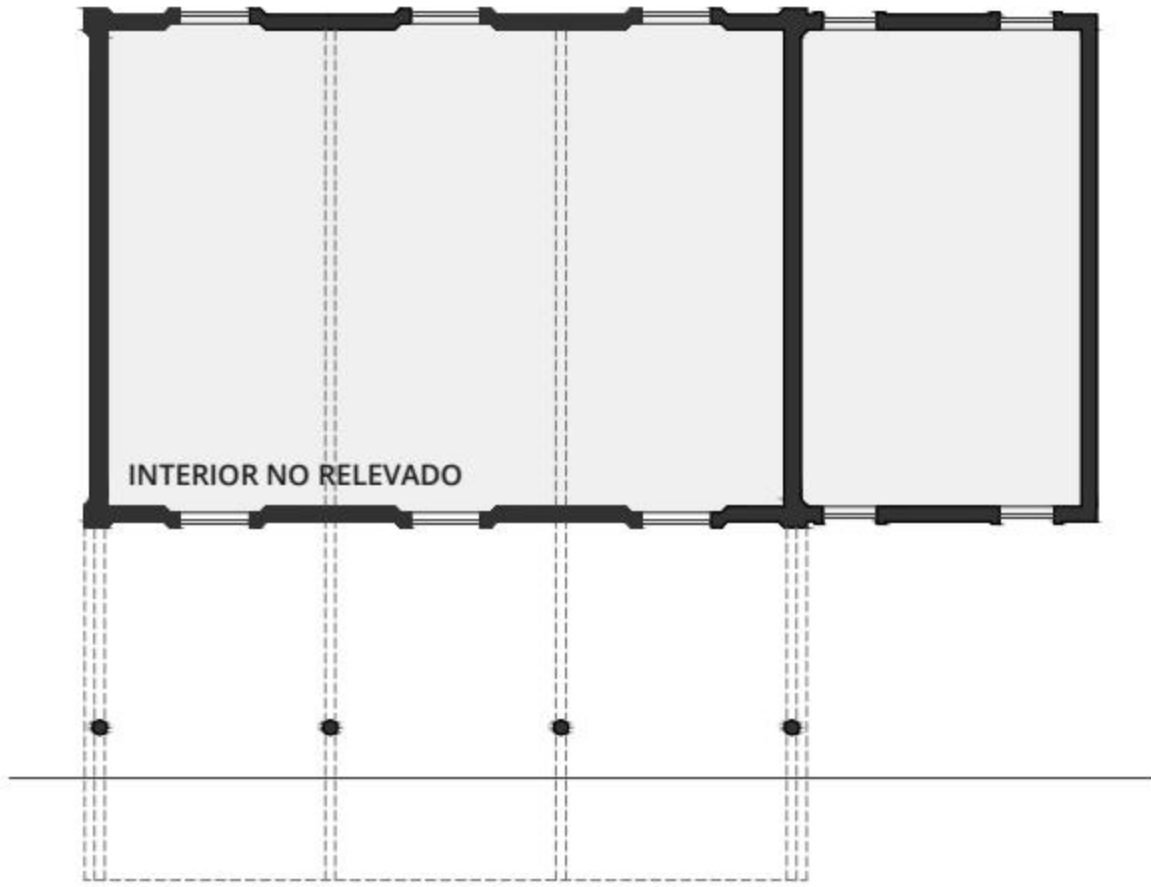
Obra:	Estación "Bernard" FCRPB	
Localidad:	Comuna de Pueblo Muñoz - Dpto. Rosario - Pcia. Sta Fe	33°10'26"S 60°53'45"O
Año:	1910	
Uso actual:	Ocupada por un particular	



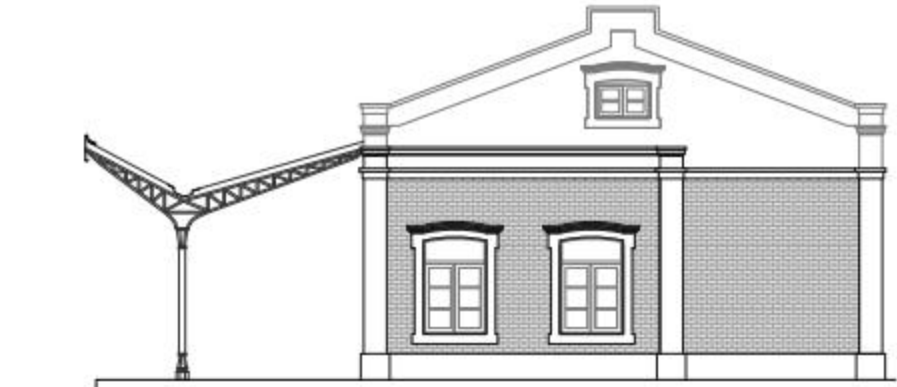
REFERENCIAS

-  EDIFICIOS ORIGINALES
- 1. Anden
- 2. Galpón de carga
- 3. Galpón de cereales
- 4. Edificio estación
- 5. Bloque de sanitarios
- 6. Cabina cambio de vías
-  EDIFICIOS POSTERIORES

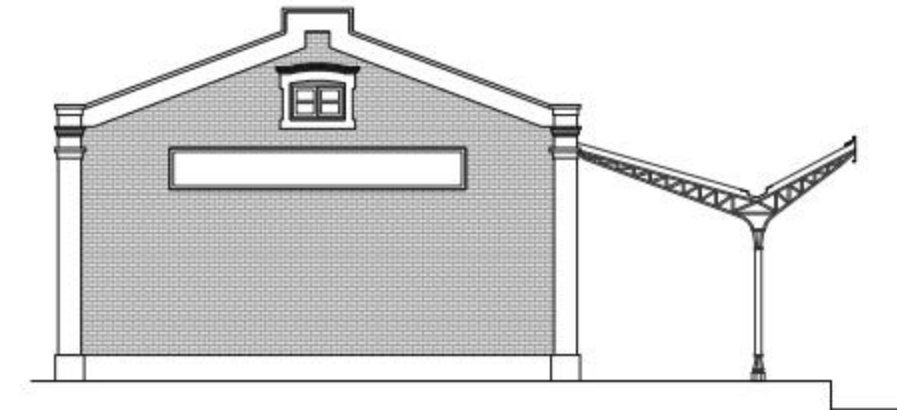




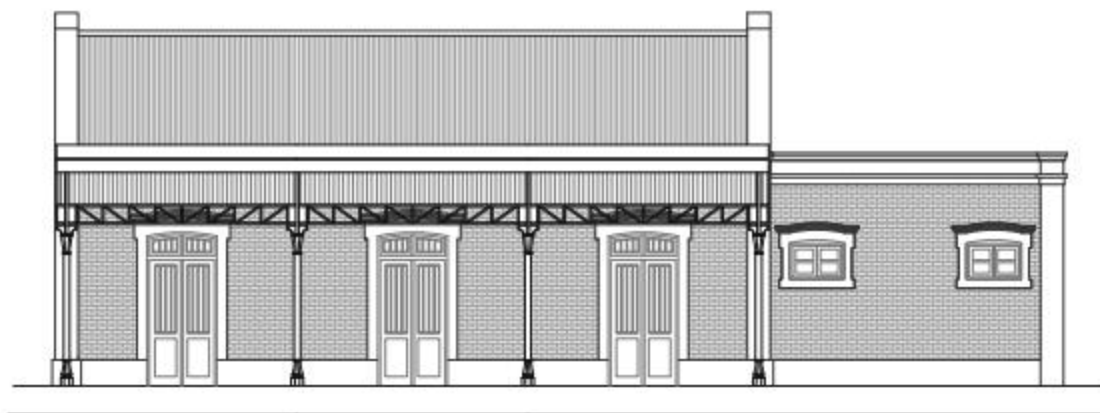
PLANTA BAJA
ESC. 1:200



VISTA LATERAL
ESC. 1:200



VISTA LATERAL
ESC. 1:200



VISTA FRONTAL
ESC. 1:200

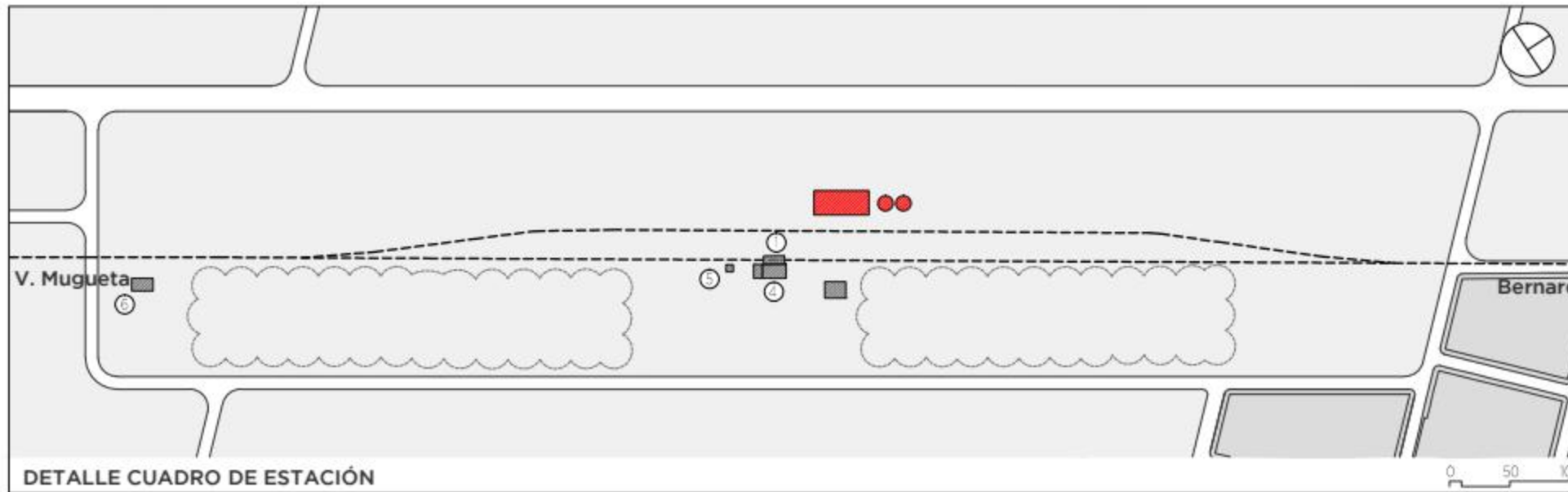


VISTA POSTERIOR
ESC. 1:200



RELEVAMIENTO Y CATALOGACIÓN DEL PATRIMONIO CONSTRUIDO DEL FCRPB 06. ESTACIÓN ARMINDA

Obra:	Estación Arminda FCRPB	
Localidad:	Comuna de Arminda - Dpto. Rosario - Pcia. Sta Fe	33°15'58"S 60°58'18"O
Año:	1910	
Uso Actual:	Ocupada	



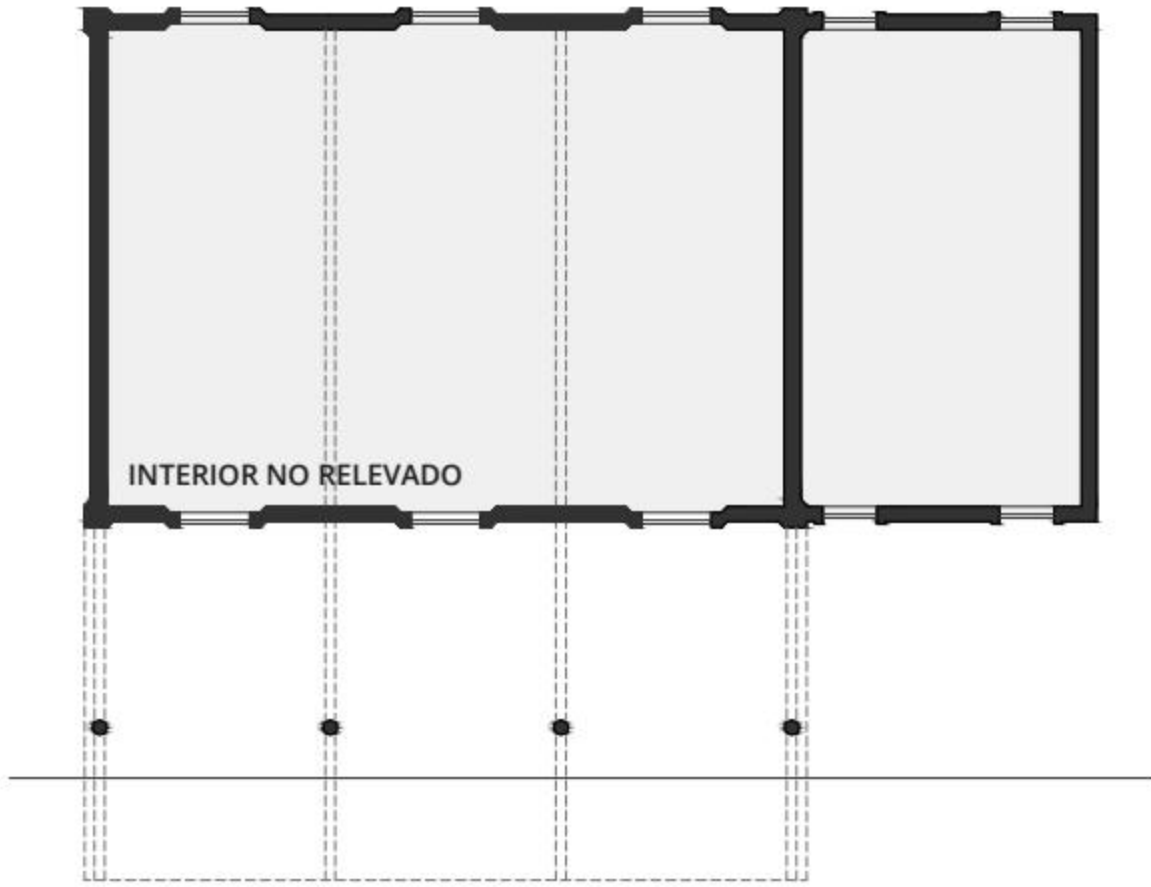
REFERENCIAS

 EDIFICIOS ORIGINALES

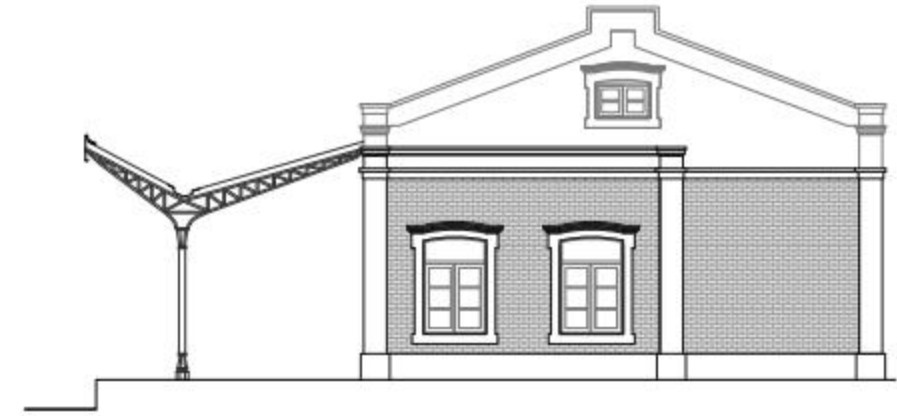
1. Andén
2. Galpón de carga
3. Galpón de cereales
4. Edificio estación
5. Bloque de sanitarios
6. Cabina cambio de vías

 EDIFICIOS POSTERIORES

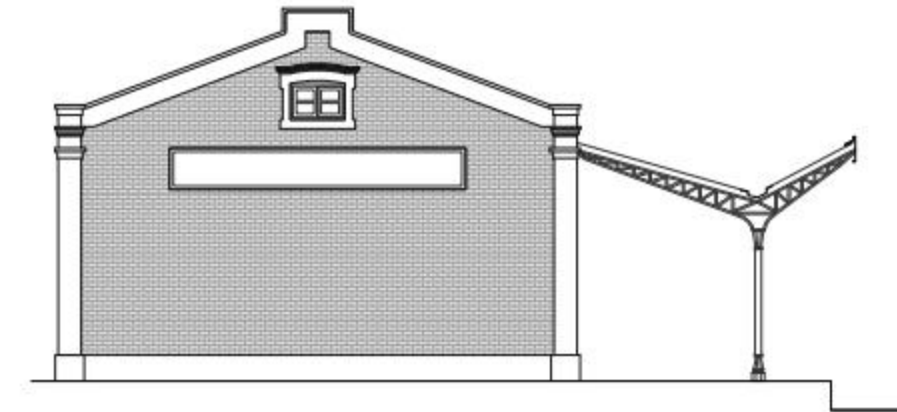




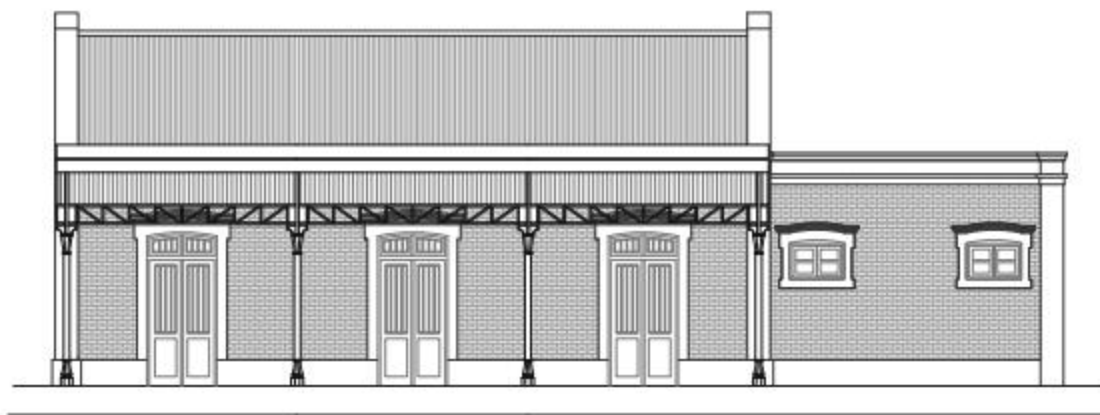
PLANTA BAJA
ESC. 1:200



VISTA LATERAL
ESC. 1:200



VISTA LATERAL
ESC. 1:200



VISTA FRONTAL
ESC. 1:200

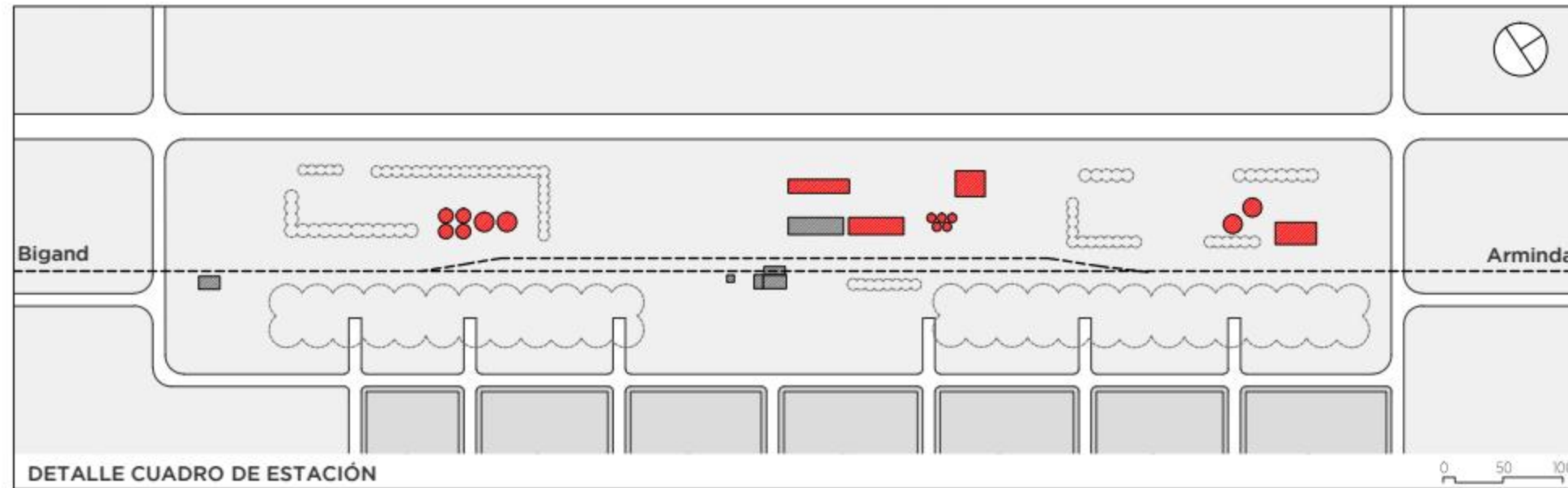
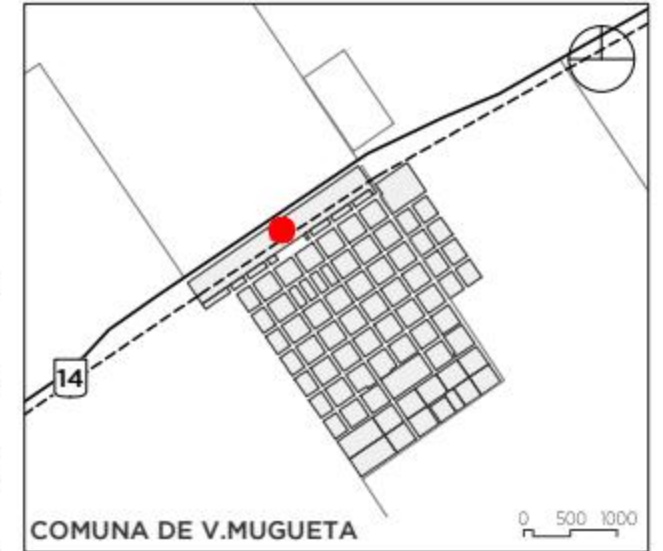


VISTA POSTERIOR
ESC. 1:200



RELEVAMIENTO Y CATALOGACIÓN DEL PATRIMONIO CONSTRUIDO DEL FCRPB 07. ESTACIÓN VILLA MUGUETA

Obra:	Estacion V.Mugueta FCRPB	
Localidad:	Comuna de V. Mugueta - Dpto. San Lorenzo - Pcia. Santa Fe	33°18'35"S 61°03'28"O
Año:	1910	
Uso actual:	-	



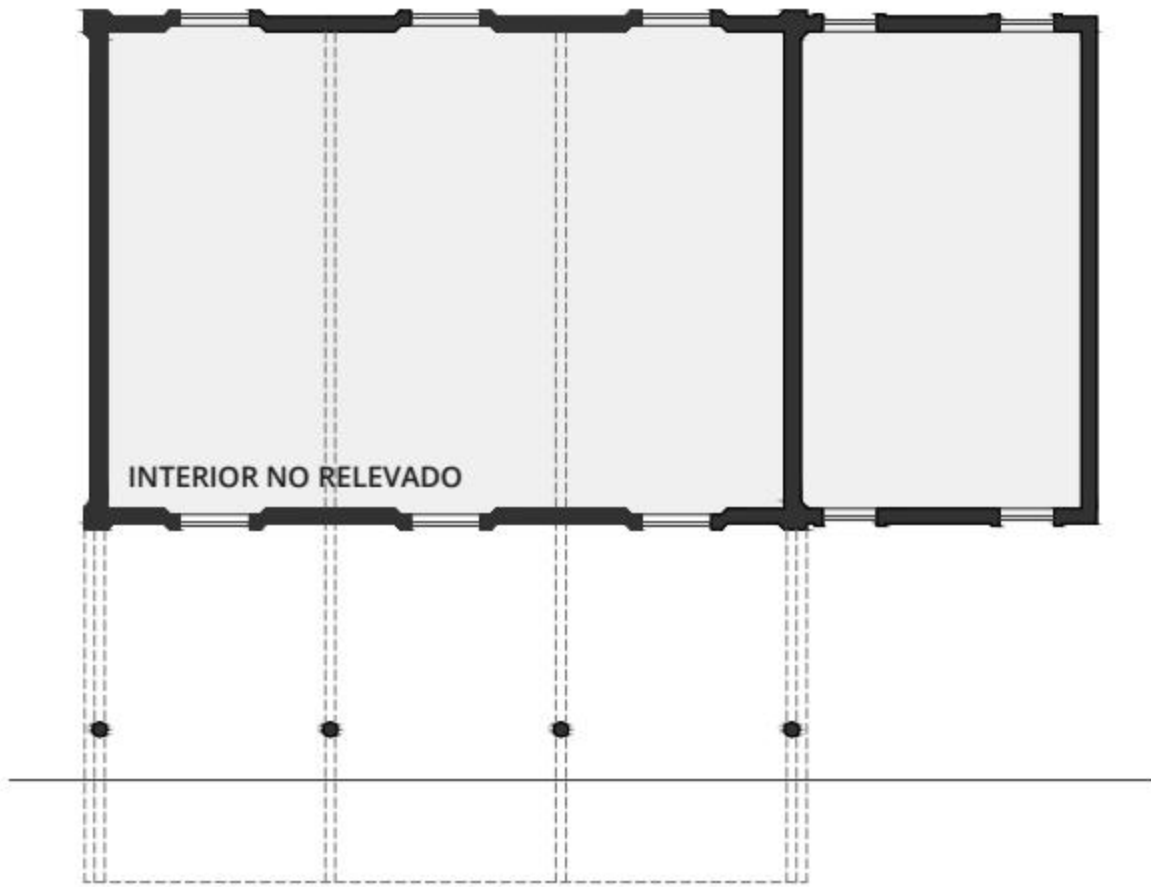
REFERENCIAS

 EDIFICIOS ORIGINALES

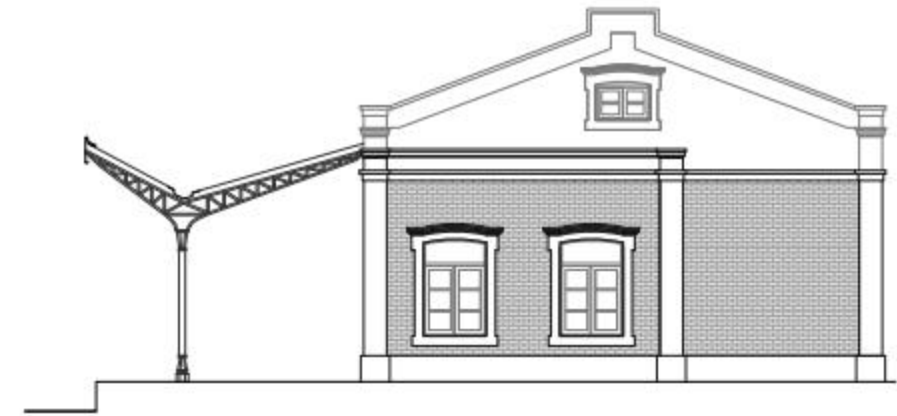
1. Anden
2. Galpón de carga
3. Galpón de cereales
4. Edificio estación
5. Bloque de sanitarios
6. Cabina cambio de vías

 EDIFICIOS POSTERIORES

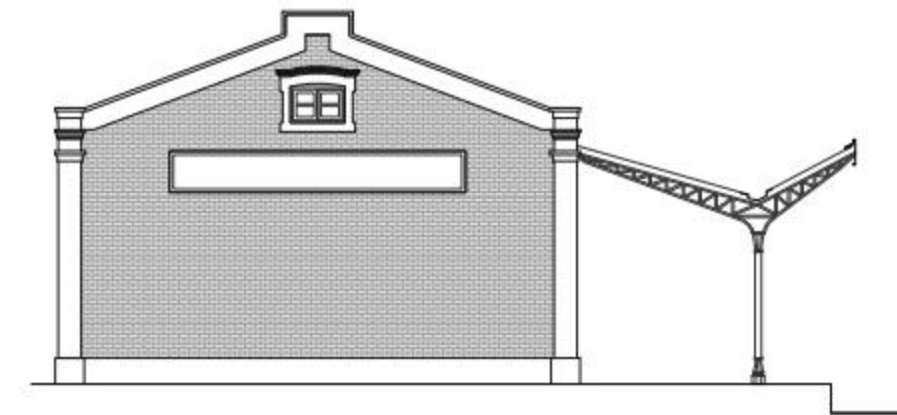




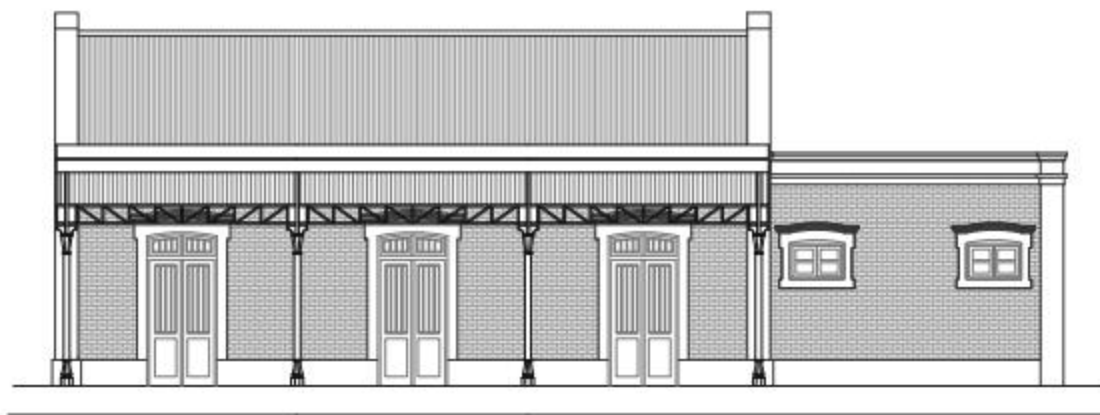
PLANTA BAJA
ESC. 1:200



VISTA LATERAL
ESC. 1:200



VISTA LATERAL
ESC. 1:200



VISTA FRONTAL
ESC. 1:200

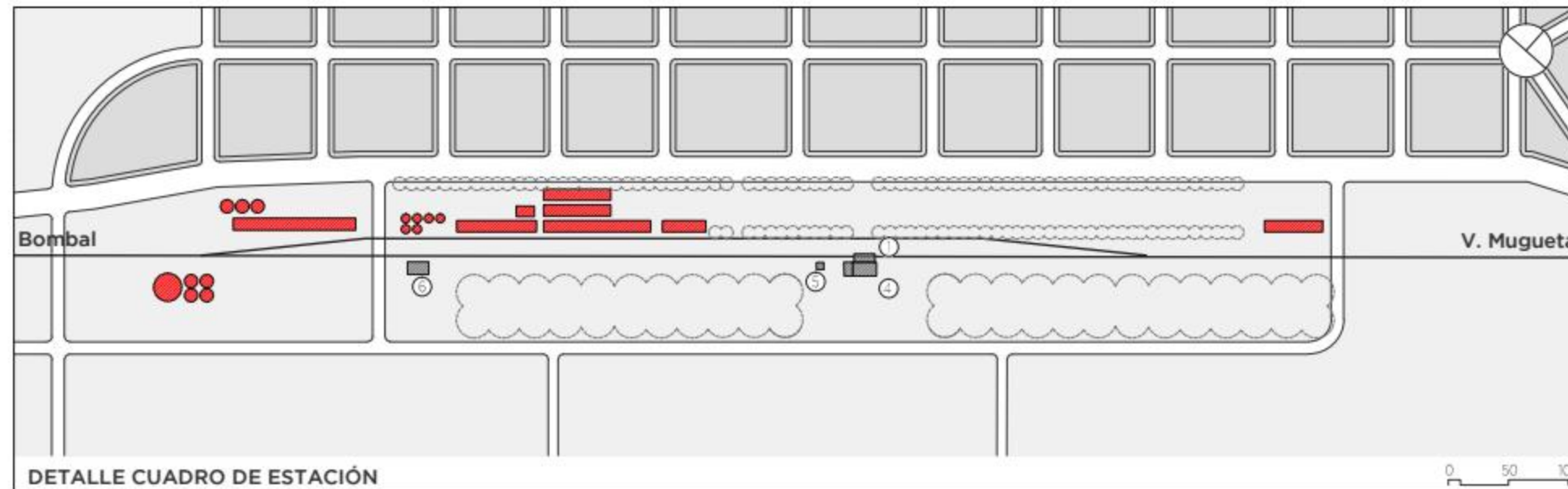
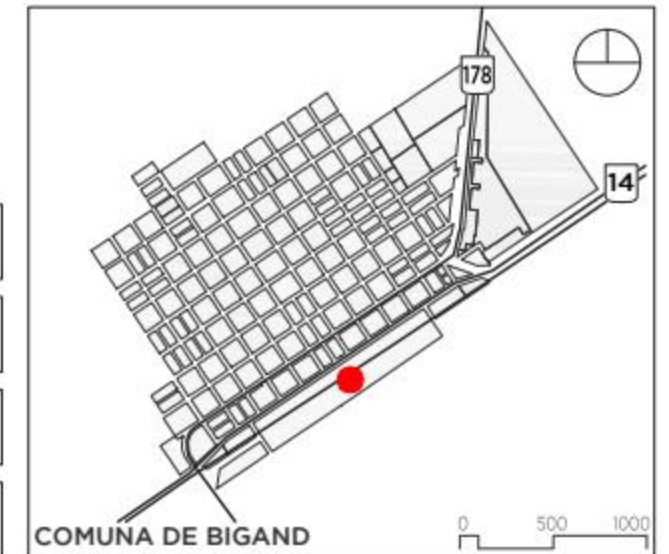


VISTA POSTERIOR
ESC. 1:200





RELEVAMIENTO Y CATALOGACIÓN DEL PATRIMONIO CONSTRUIDO DEL FCRPB 08. ESTACIÓN BIGAND

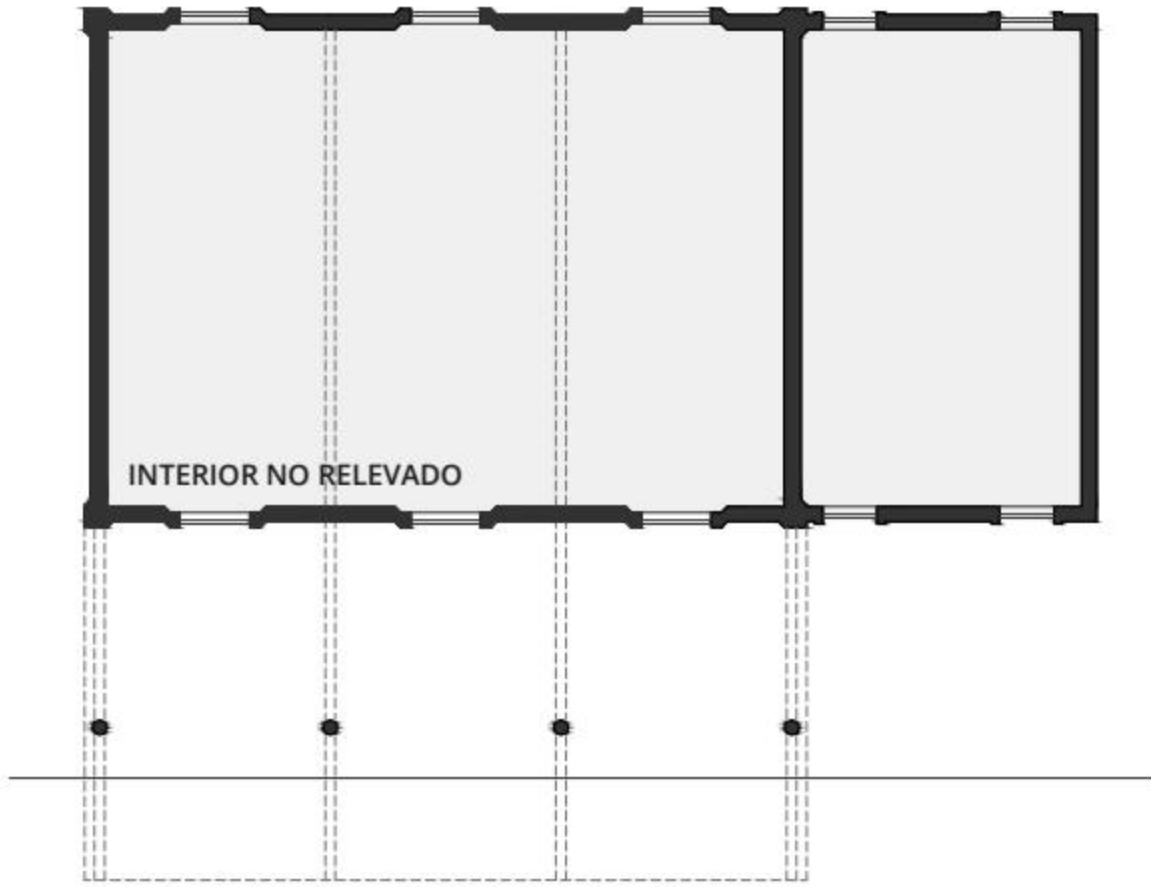
Obra:	Estación Bigand FCRPB	
Localidad:	Comuna de Bigand - Dpto. Caseros - Pcia. Santa Fe	33°22'40"S 61°10'54"O
Año:	1910	
Uso Actual:	Recuperado - Centro Cultural	



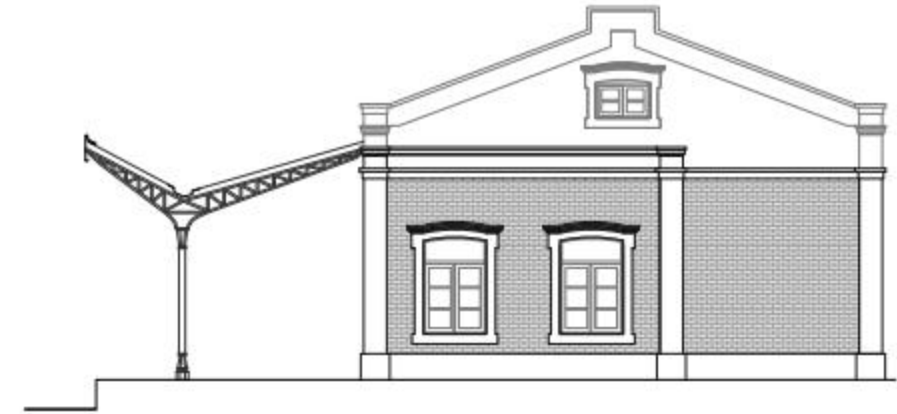
REFERENCIAS

-  EDIFICIOS ORIGINALES
- 1. Anden
- 2. Galpón de carga
- 3. Galpón de cereales
- 4. Edificio estación
- 5. Bloque de sanitarios
- 6. Cabina cambio de vías
-  EDIFICIOS POSTERIORES

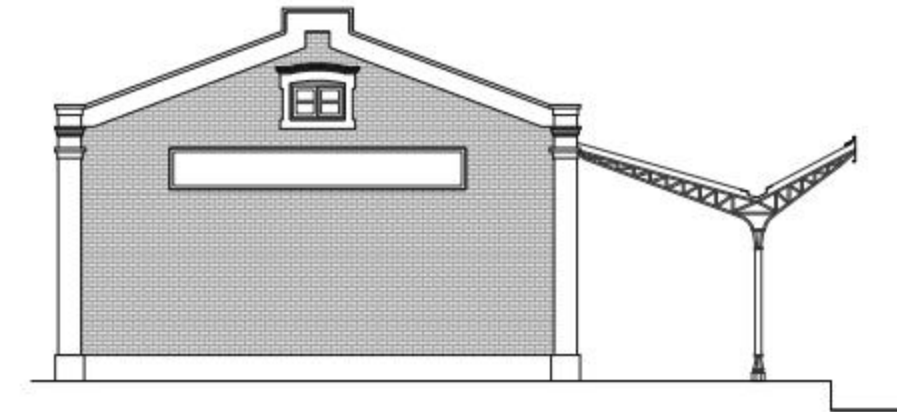




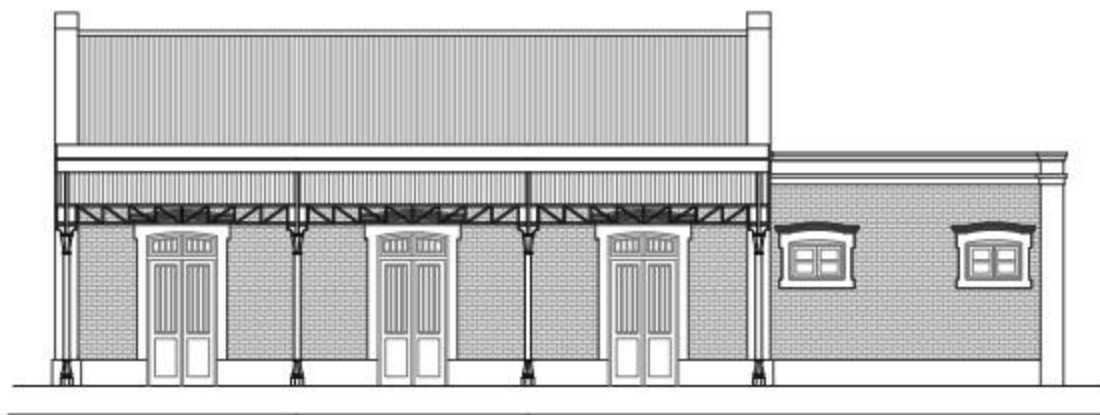
PLANTA BAJA
ESC. 1:200



VISTA LATERAL
ESC. 1:200



VISTA LATERAL
ESC. 1:200



VISTA FRONTAL
ESC. 1:200

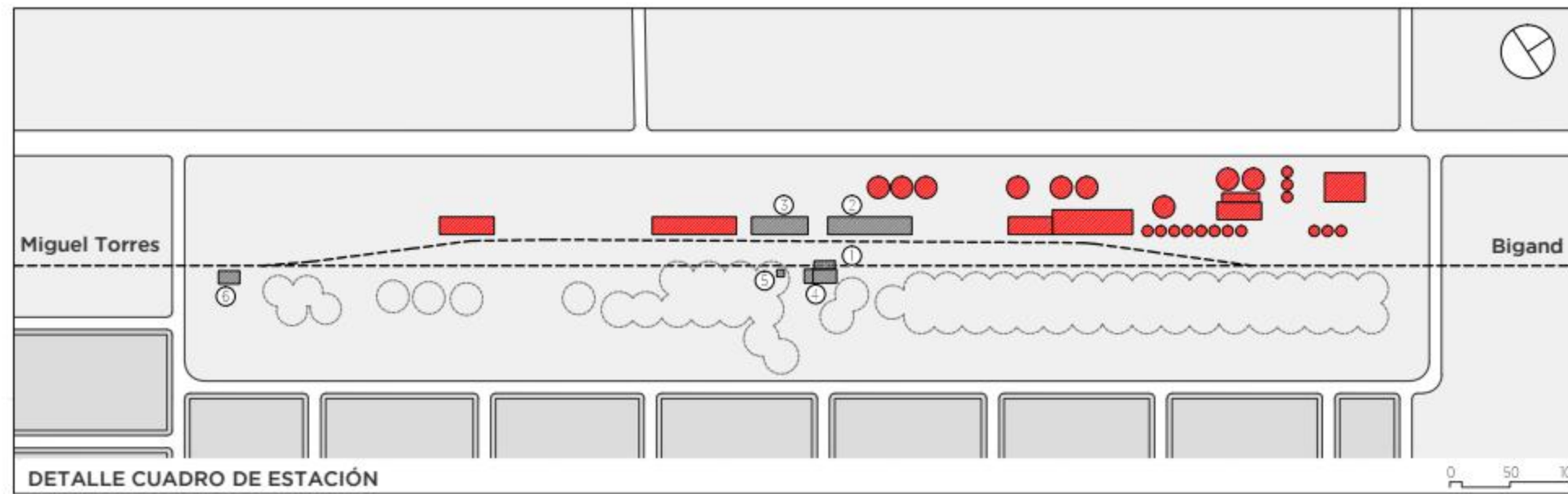


VISTA POSTERIOR
ESC. 1:200





RELEVAMIENTO Y CATALOGACIÓN DEL PATRIMONIO CONSTRUIDO DEL FCRPB 09. ESTACIÓN BOMBAL

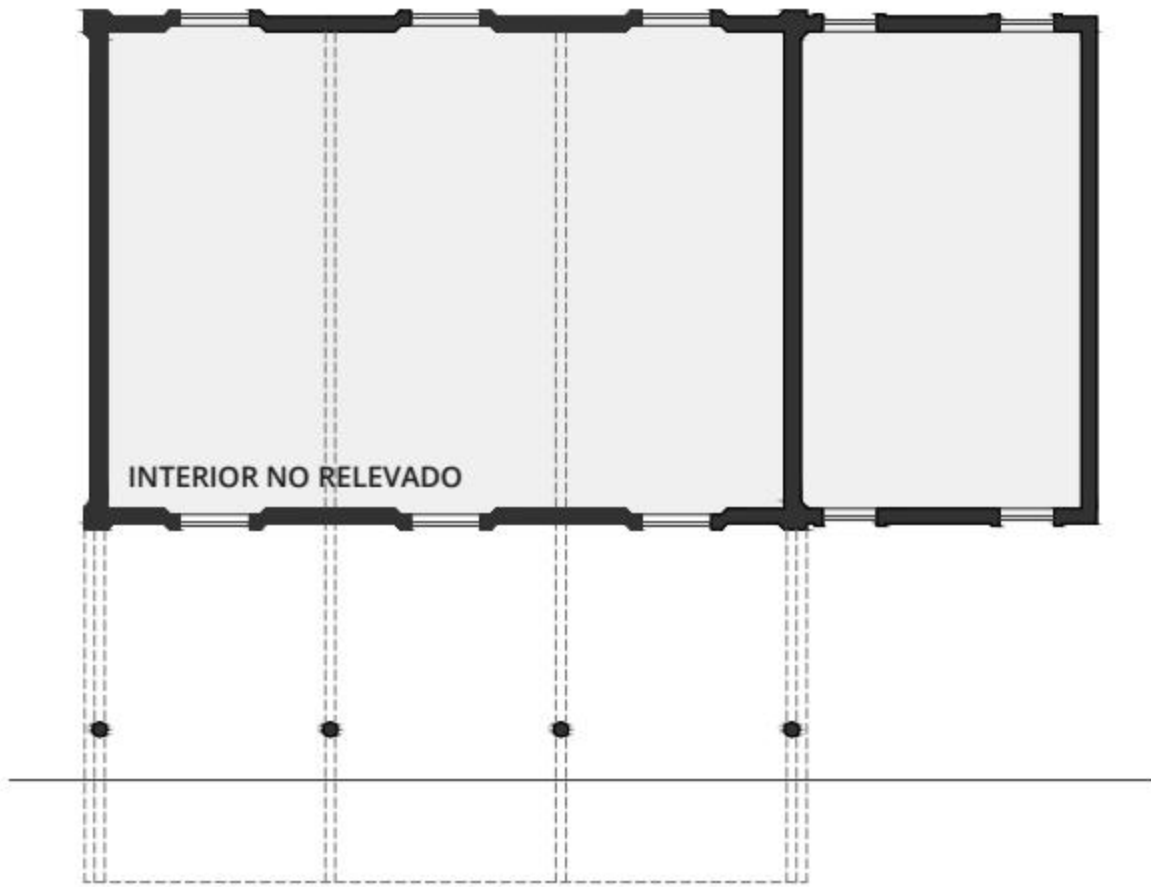
Obra:	Estación Bombal FCRPB	
Localidad:	Comuna de Bombal - Dpto. Constitución - Pcia. Santa Fe	33°27'15"S 61°19'16"O
Año:	1910	
Uso actual:		



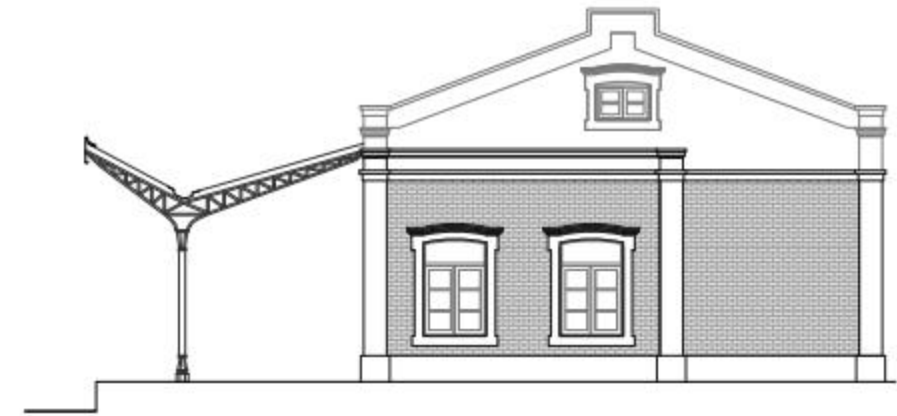
REFERENCIAS

-  EDIFICIOS ORIGINALES
1. Anden
 2. Galpón de carga
 3. Galpón de cereales
 4. Edificio estación
 5. Bloque de sanitarios
 6. Cabina cambio de vías
-  EDIFICIOS POSTERIORES

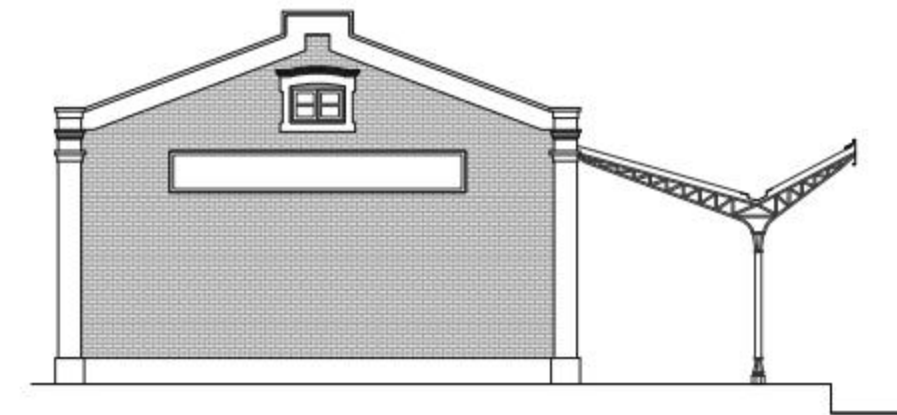




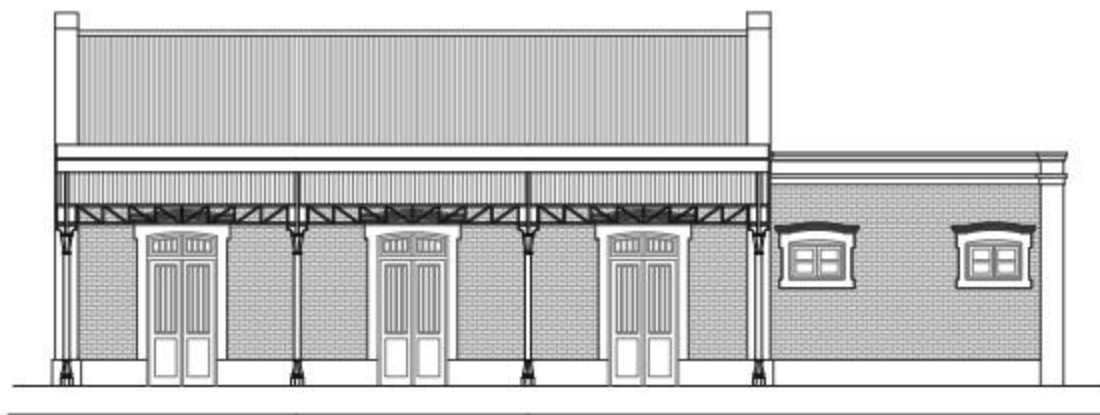
PLANTA BAJA
ESC. 1:200



VISTA LATERAL
ESC. 1:200



VISTA LATERAL
ESC. 1:200



VISTA FRONTAL
ESC. 1:200

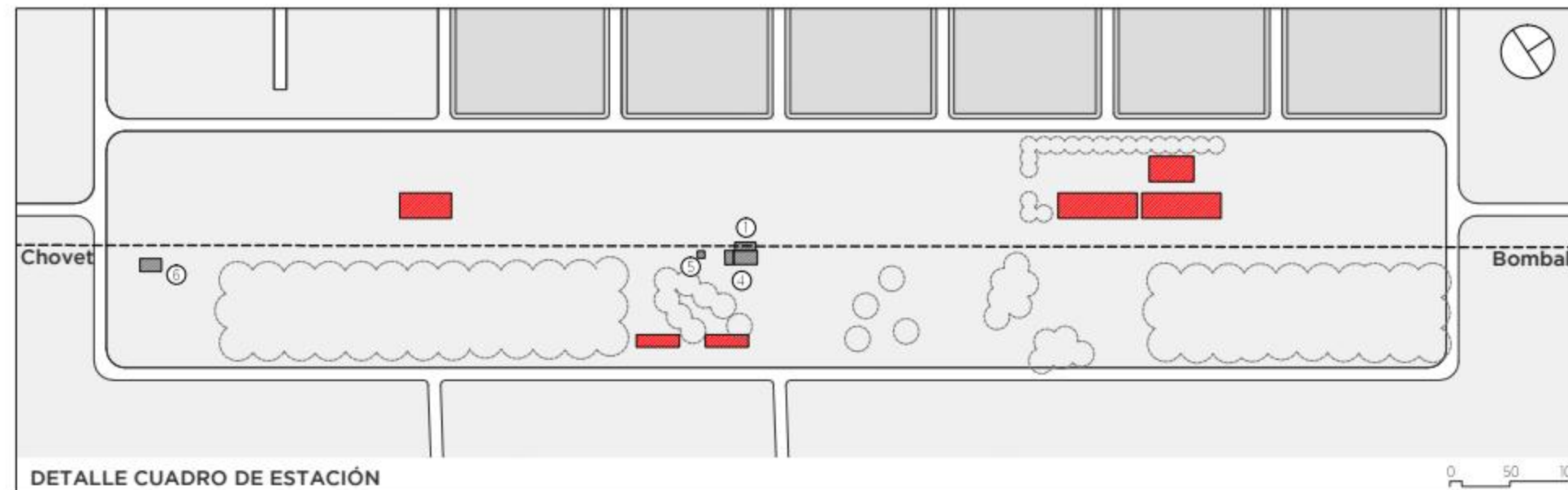


VISTA POSTERIOR
ESC. 1:200





RELEVAMIENTO Y CATALOGACIÓN DEL PATRIMONIO CONSTRUIDO DEL FCRPB 10. ESTACIÓN CORA - MIGUEL TORRES

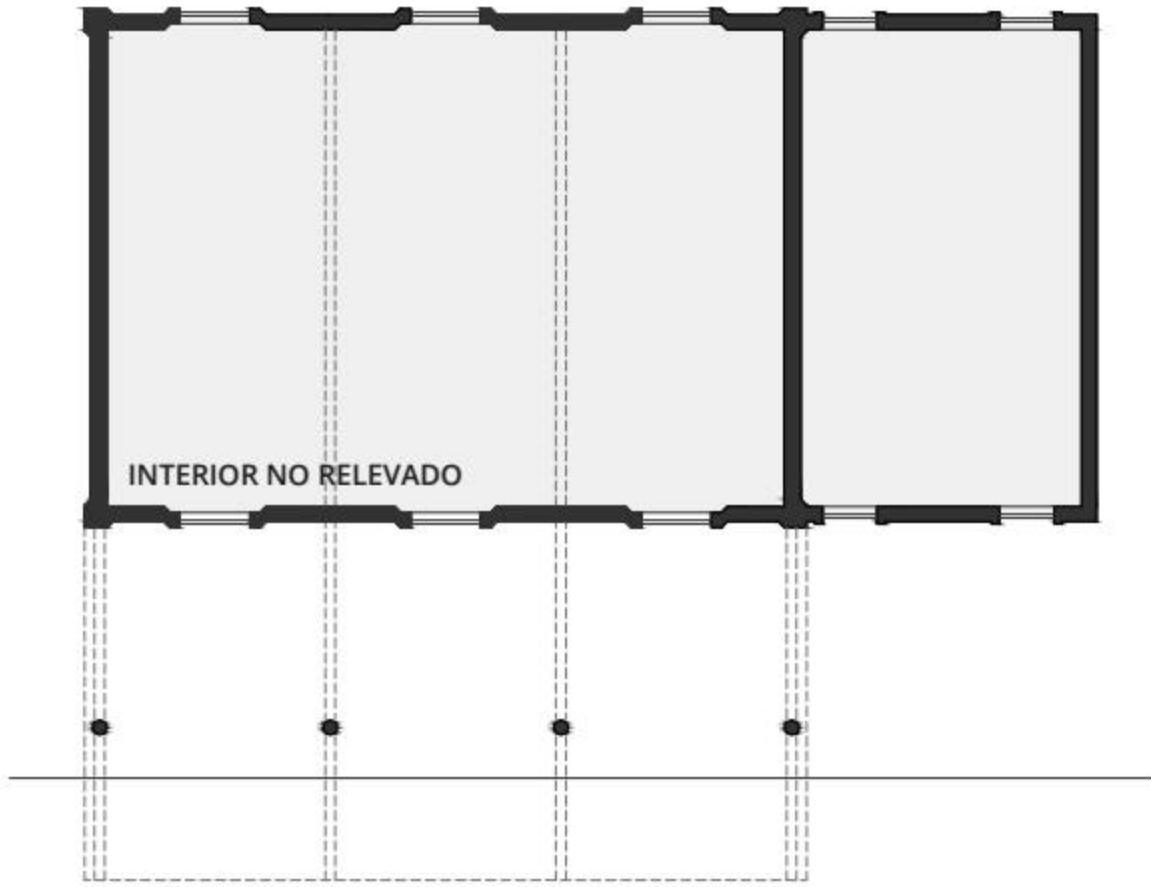
Obra:	Estación Cora - Miguel Torres FCRPB	
Localidad:	Comuna de Miguel Torres - Dpto. Gral. Lopez - Pcia. Santa Fe	33°31'43"S 61°27'44"O
Año:	1910	
Uso actual:	Ocupada	



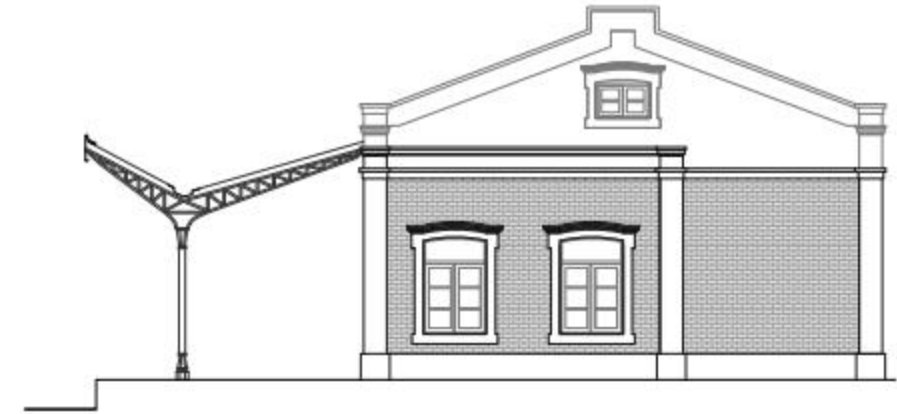
REFERENCIAS

-  EDIFICIOS ORIGINALES
- 1. Anden
- 2. Galpón de carga
- 3. Galpón de cereales
- 4. Edificio estación
- 5. Bloque de sanitarios
- 6. Cabina cambio de vías
-  EDIFICIOS POSTERIORES

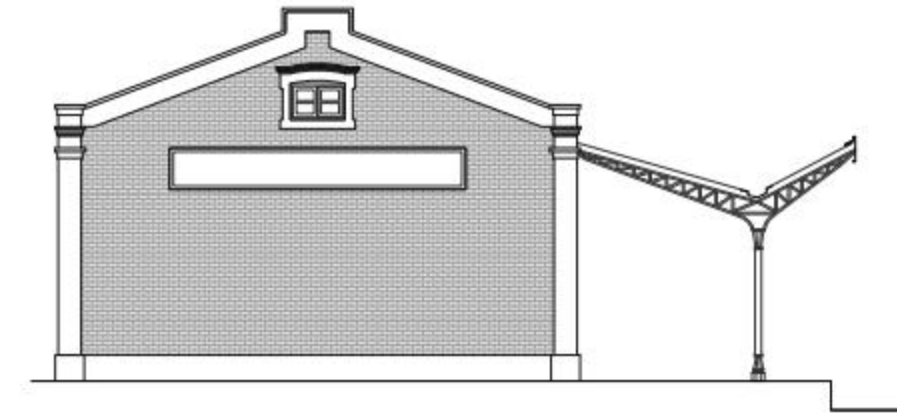




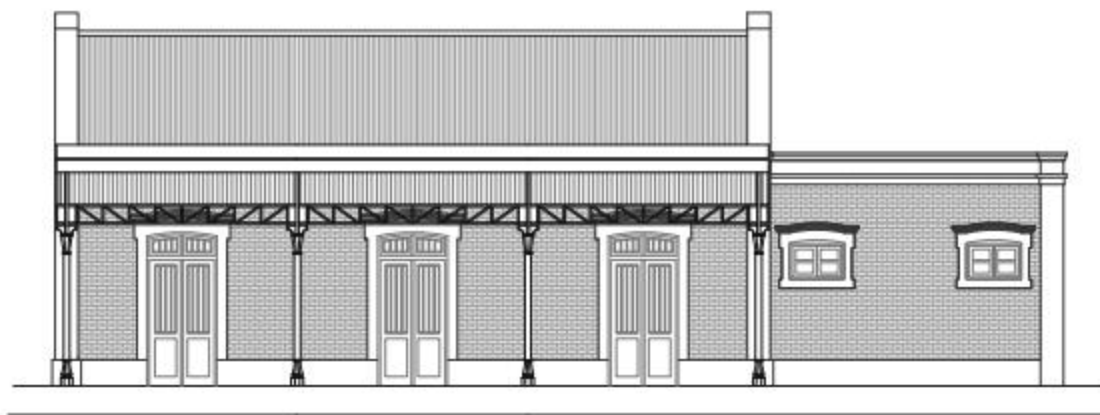
PLANTA BAJA
ESC. 1:200



VISTA LATERAL
ESC. 1:200



VISTA LATERAL
ESC. 1:200



VISTA FRONTAL
ESC. 1:200



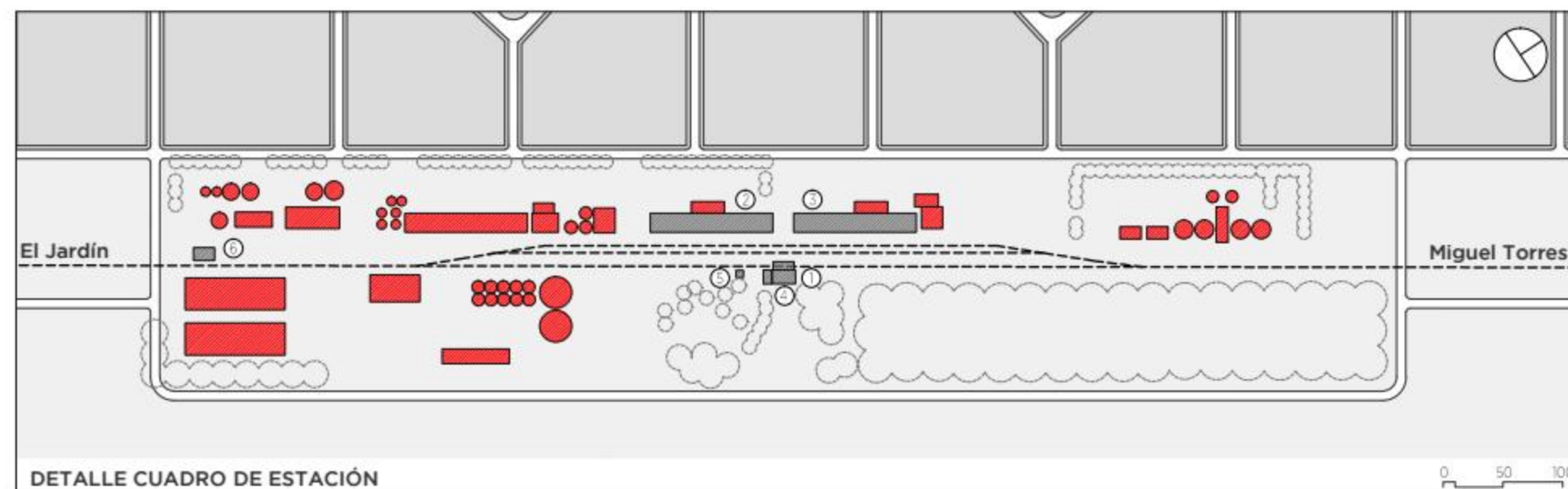
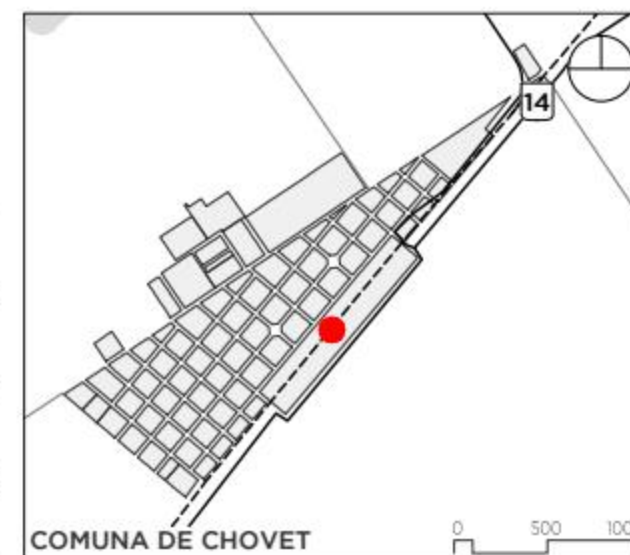
VISTA POSTERIOR
ESC. 1:200



RELEVAMIENTO Y CATALOGACIÓN DEL PATRIMONIO CONSTRUIDO DEL FCRPB

11. ESTACIÓN CHOVET

Obra:	Estacion Chovet FCRPB	
Localidad:	Comuna de Chovet - Dpto. Gral. Lopez - Pcia. Santa Fe	33°35'59"S 61°36'10"O
Año:	1920	
Uso actual:	Dependencias FFCC	



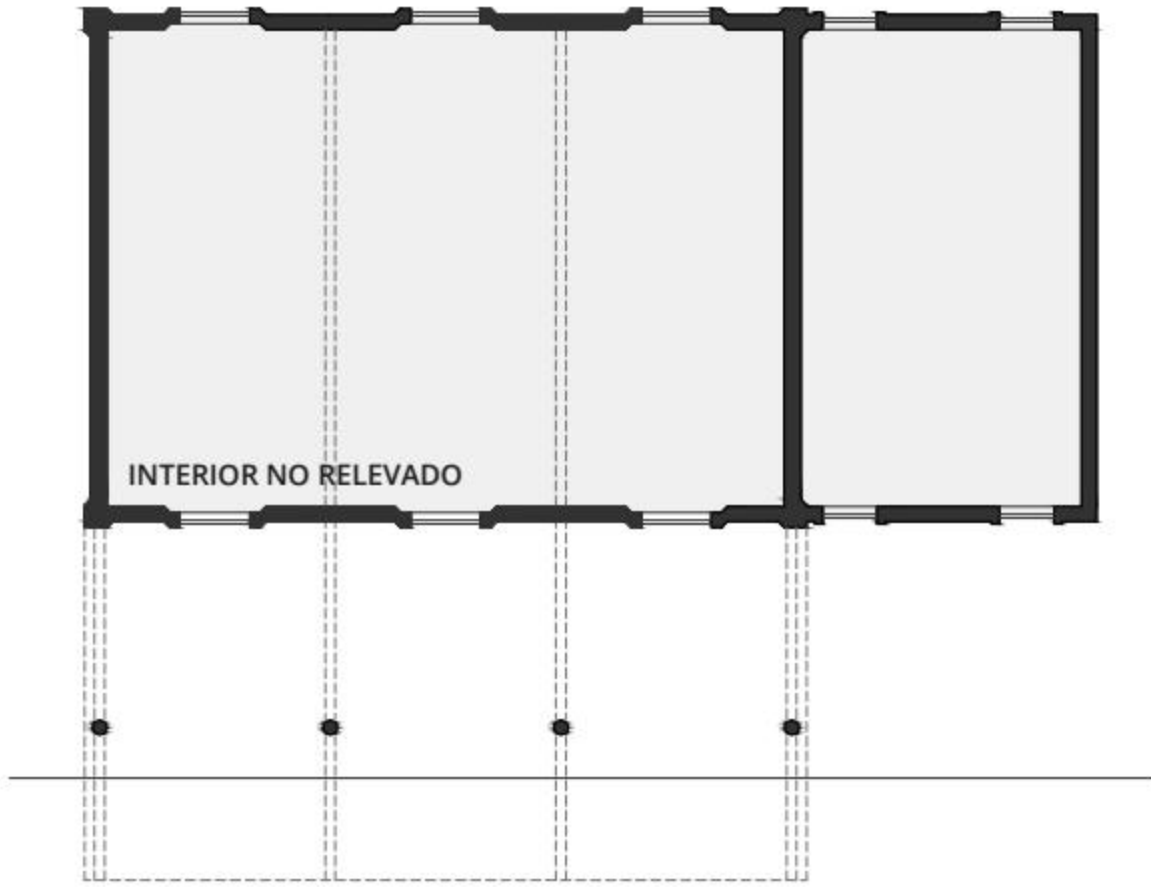
REFERENCIAS

 EDIFICIOS ORIGINALES

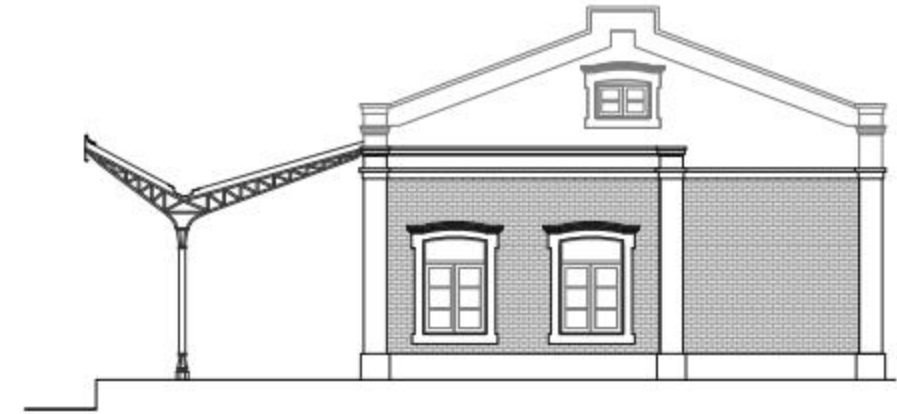
1. Anden
2. Galpón de carga
3. Galpón de cereales
4. Edificio estación
5. Bloque de sanitarios
6. Cabina cambio de vías

 EDIFICIOS POSTERIORES

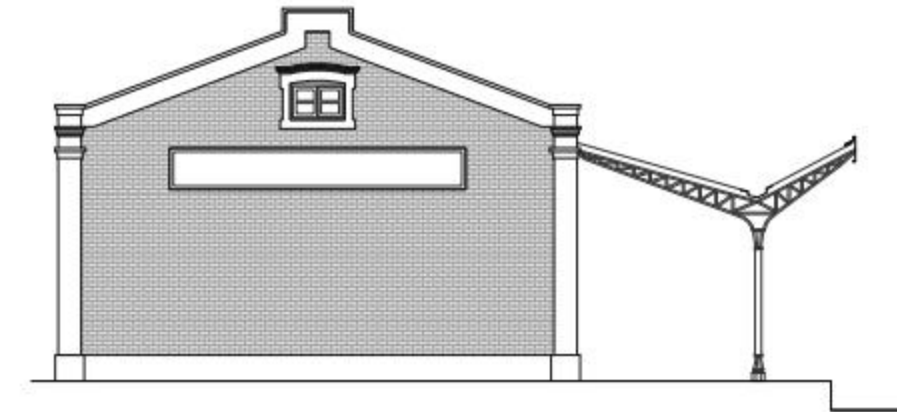




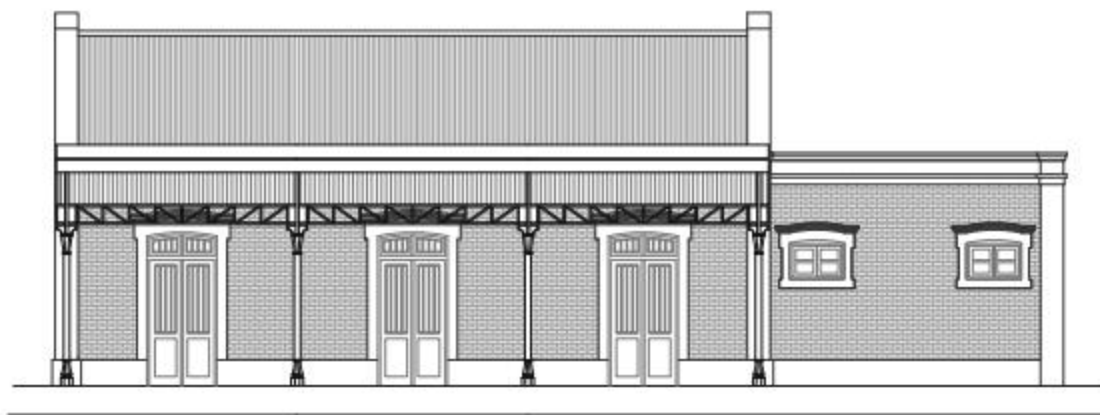
PLANTA BAJA
ESC. 1:200



VISTA LATERAL
ESC. 1:200



VISTA LATERAL
ESC. 1:200



VISTA FRONTAL
ESC. 1:200

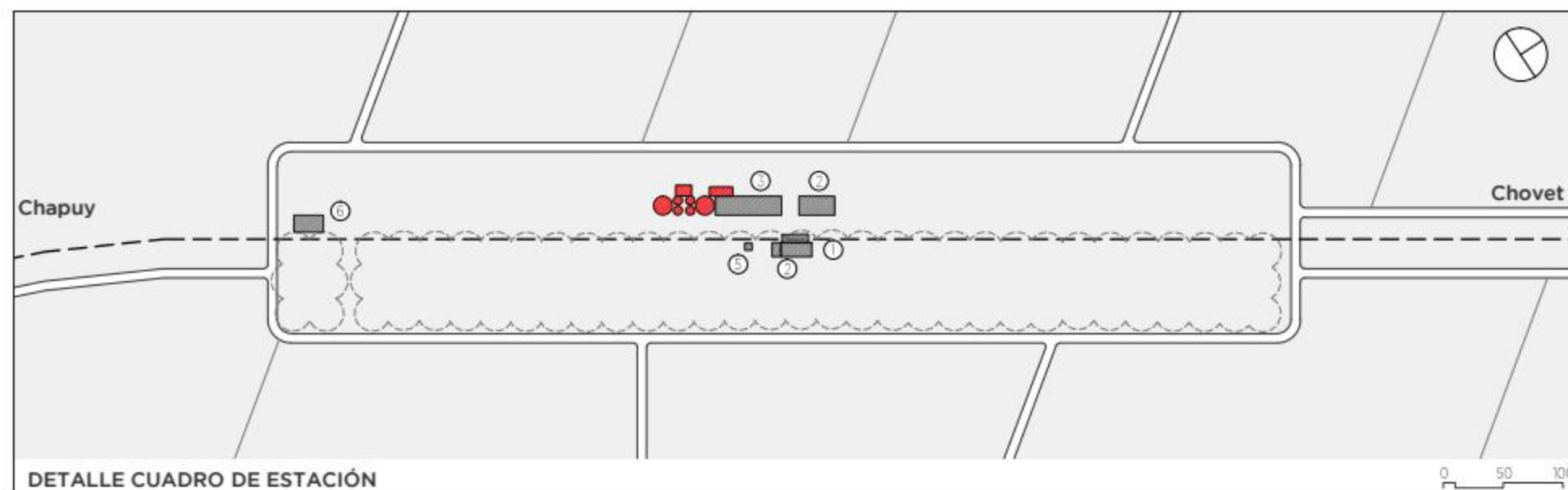


VISTA POSTERIOR
ESC. 1:200



RELEVAMIENTO Y CATALOGACIÓN DEL PATRIMONIO CONSTRUIDO DEL FCRPB 12. ESTACION "EL JARDÍN"

Obra:	Estacion El Jardín FCRPB	
Localidad:	Paraje El Jardín - Dpto. Gral. Lopez - Pcia. Santa Fe	33°41'35"S 61°41'16"O
Año:	1910	
Uso actual:	Abandonada con alto nivel de deterioro	



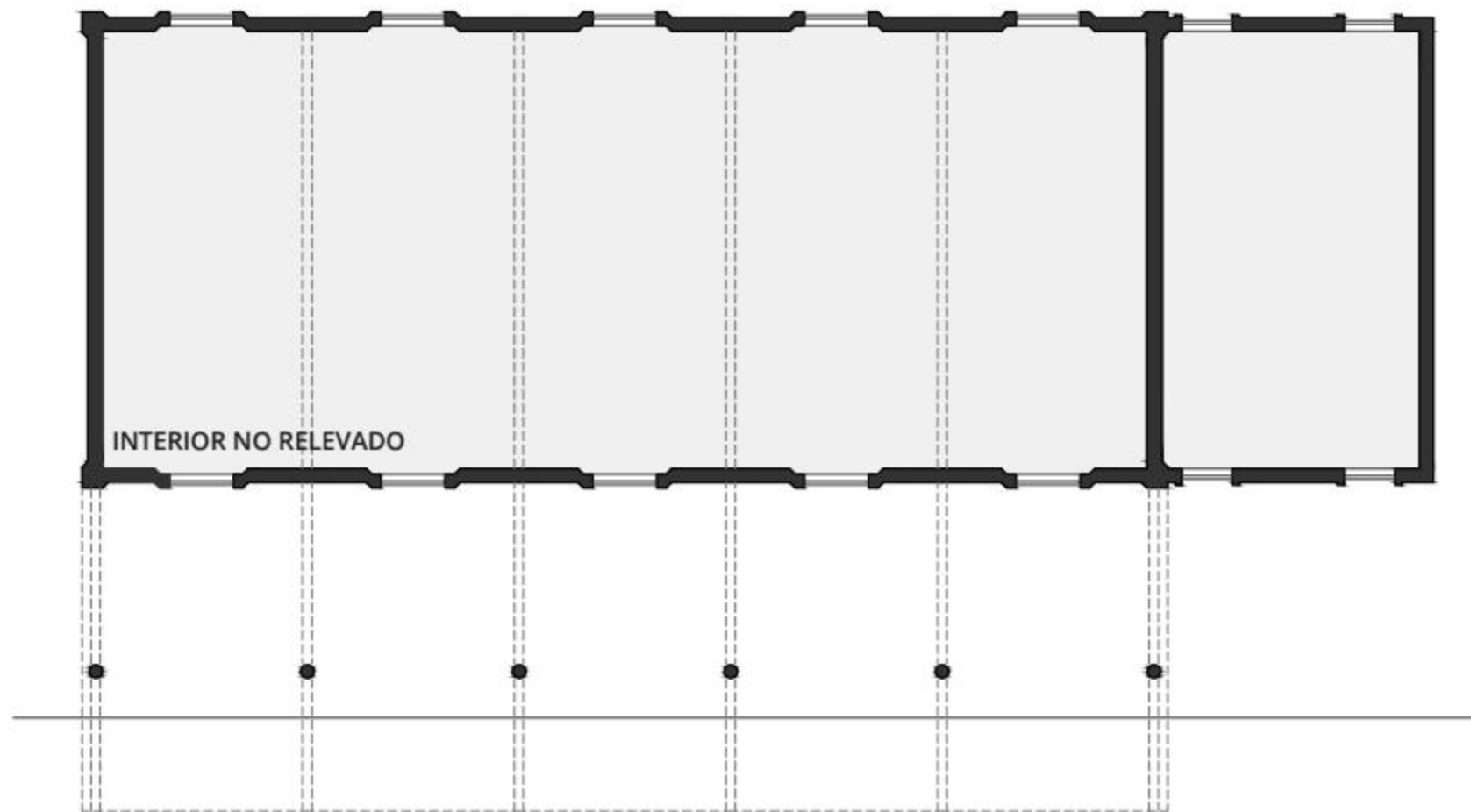
REFERENCIAS

 EDIFICIOS ORIGINALES

1. Anden
2. Galpón de carga
3. Galpón de cereales
4. Edificio estación
5. Bloque de sanitarios
6. Cabina cambio de vías

 EDIFICIOS POSTERIORES

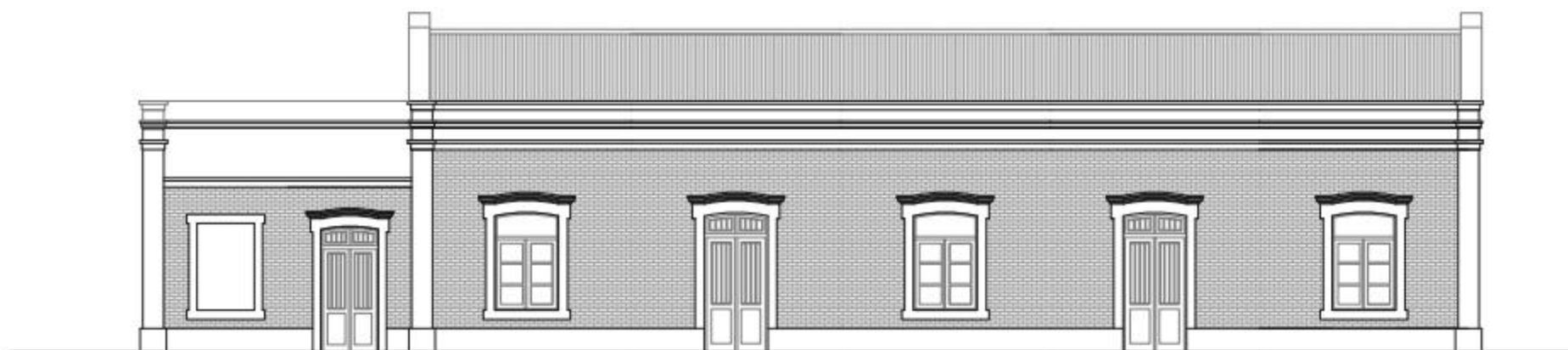




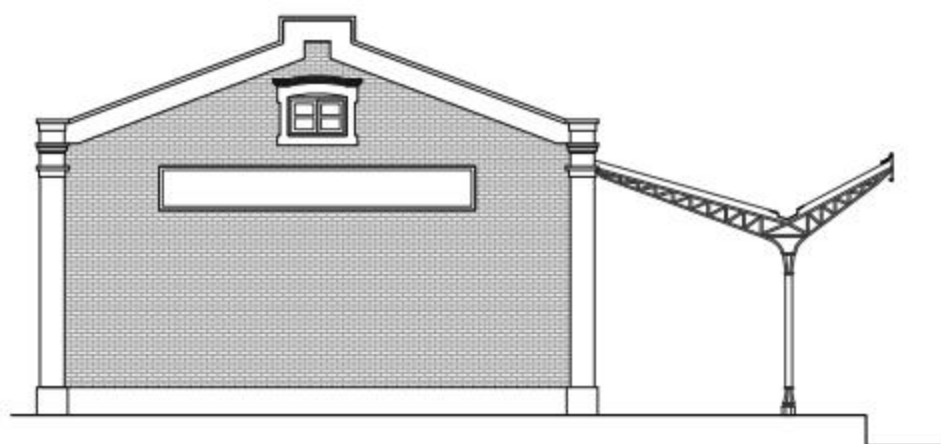
PLANTA BAJA
ESC. 1:200



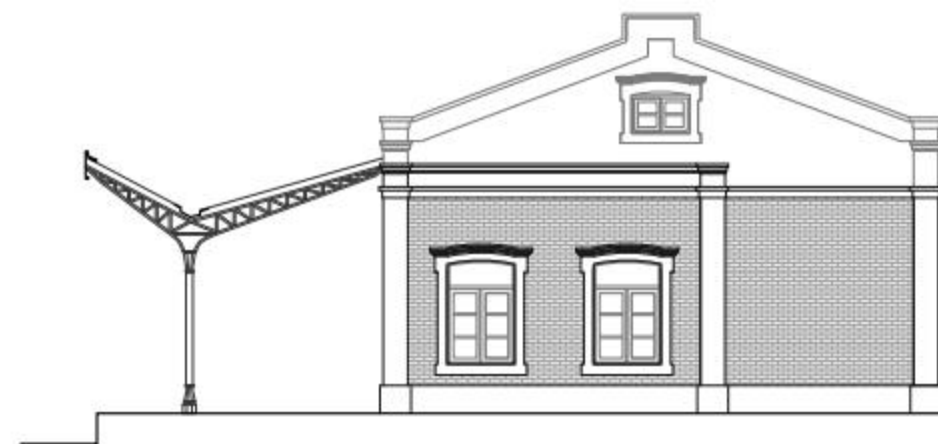
VISTA FRONTAL
ESC. 1:200



VISTA POSTERIOR
ESC. 1:200



VISTA LATERAL
ESC. 1:200

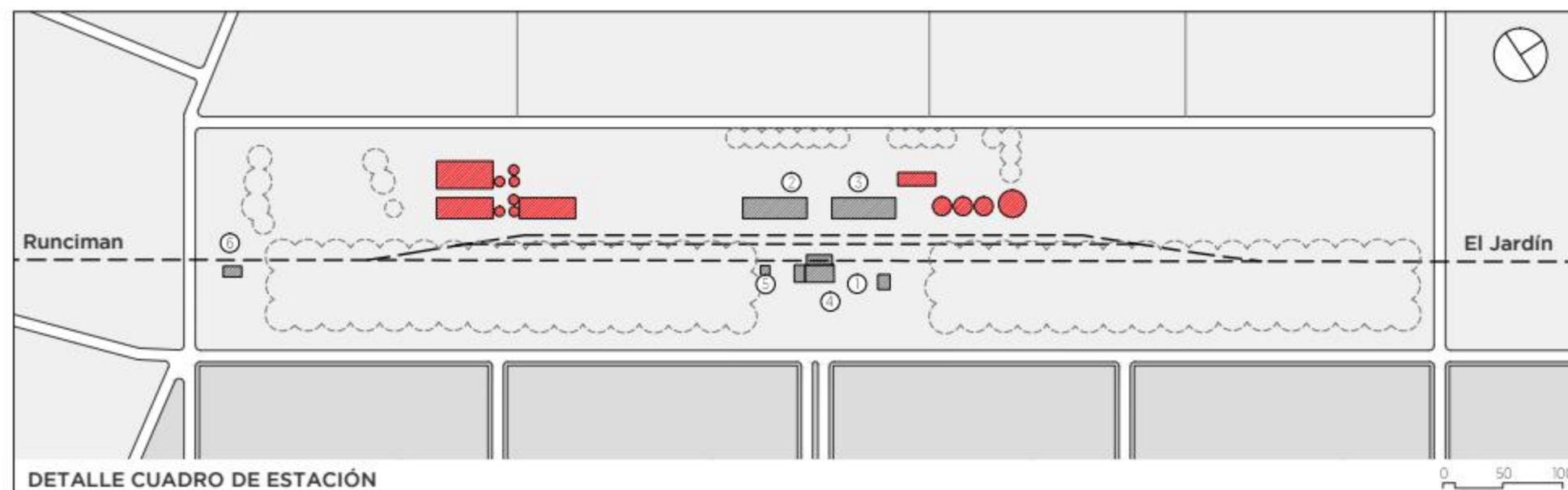


VISTA LATERAL
ESC. 1:200



RELEVAMIENTO Y CATALOGACIÓN DEL PATRIMONIO CONSTRUIDO DEL FCRPB 13. ESTACIÓN CHAPUY

Obra:	Estacion Chapuy FCRPB	
Localidad:	Comuna de Chapuy - Dpto. Gral. Lopez - Pcia. Santa Fe	33°47'54"S 61°44'51"O
Año:	1910	
Uso actual:	Ocupada	



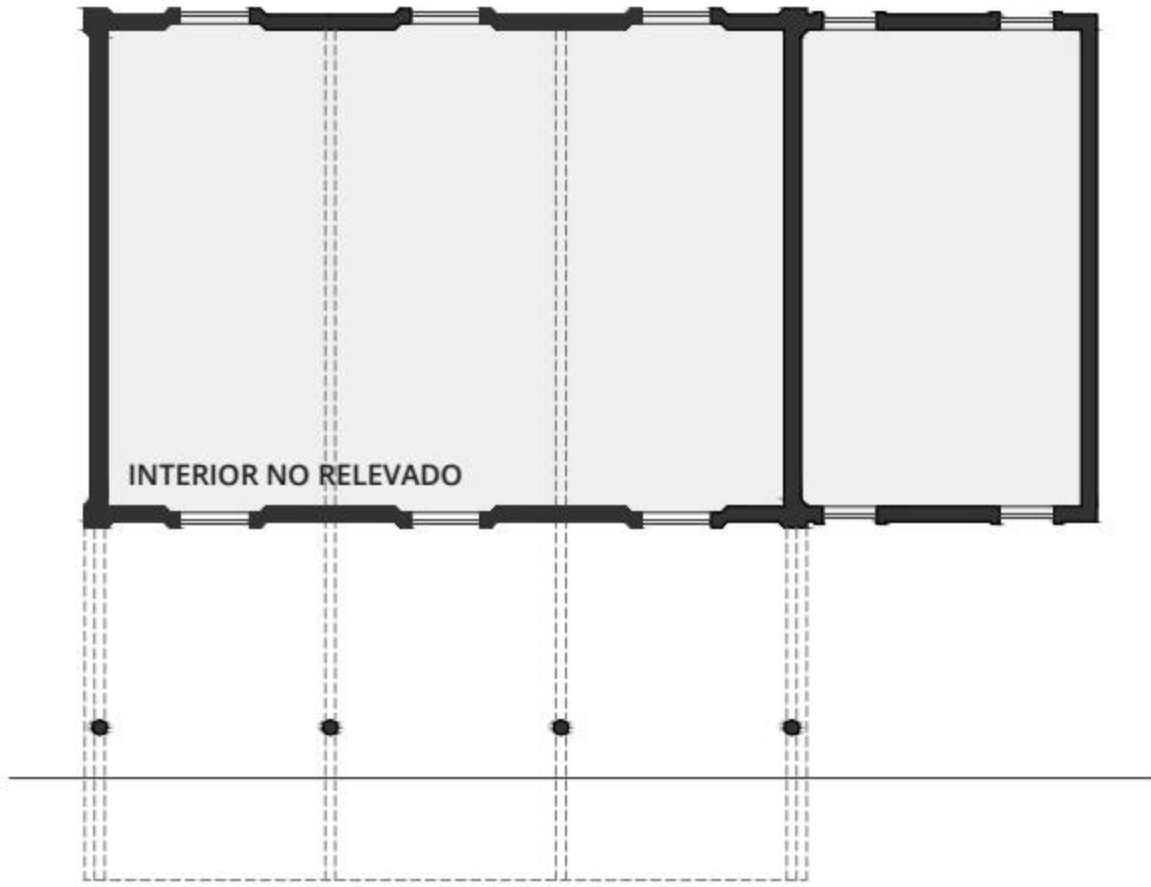
REFERENCIAS

 EDIFICIOS ORIGINALES

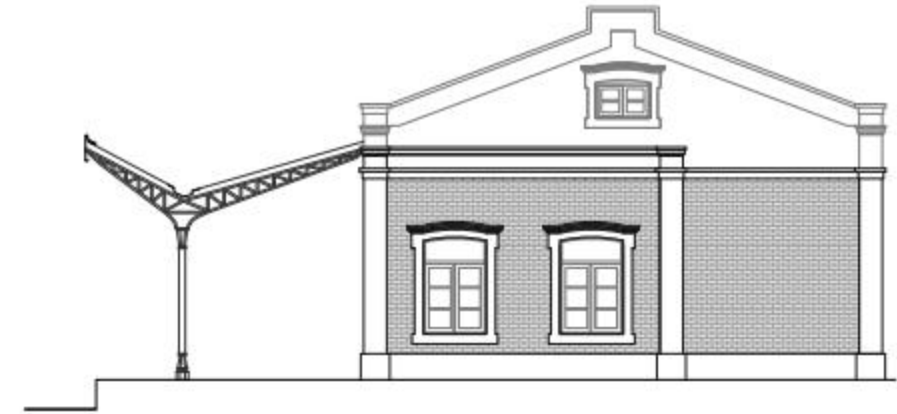
1. Anden
2. Galpón de carga
3. Galpón de cereales
4. Edificio estación
5. Bloque de sanitarios
6. Cabina cambio de vías

 EDIFICIOS POSTERIORES

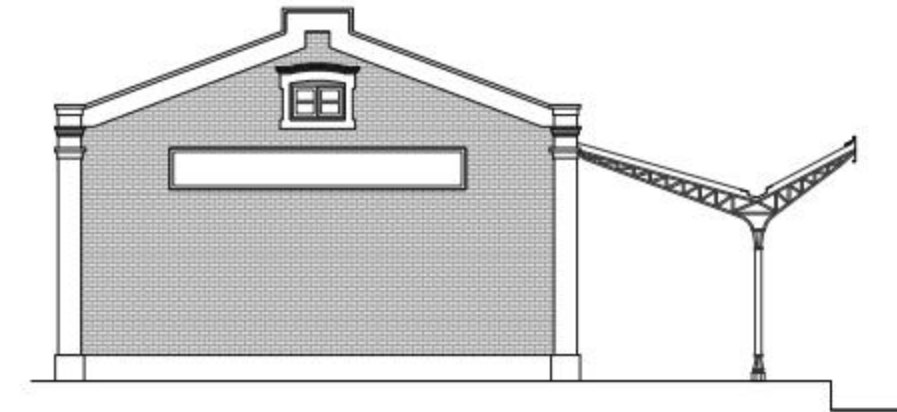




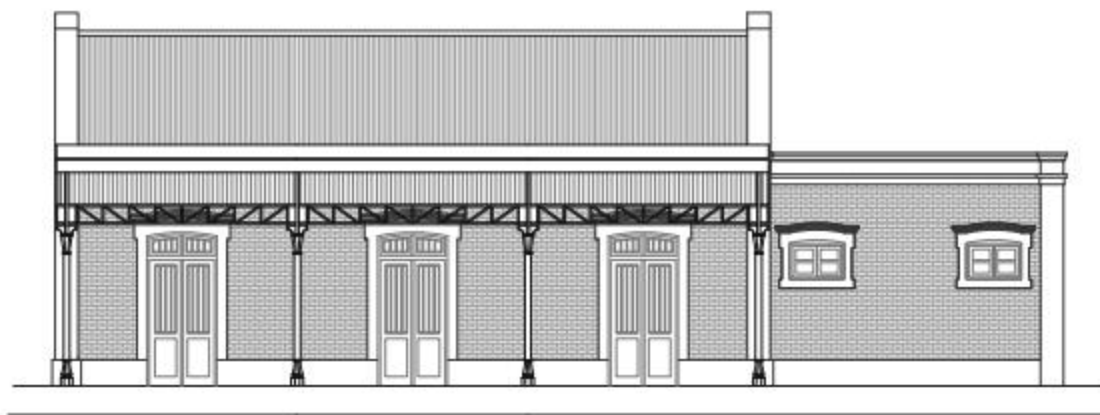
PLANTA BAJA
ESC. 1:200



VISTA LATERAL
ESC. 1:200



VISTA LATERAL
ESC. 1:200



VISTA FRONTAL
ESC. 1:200

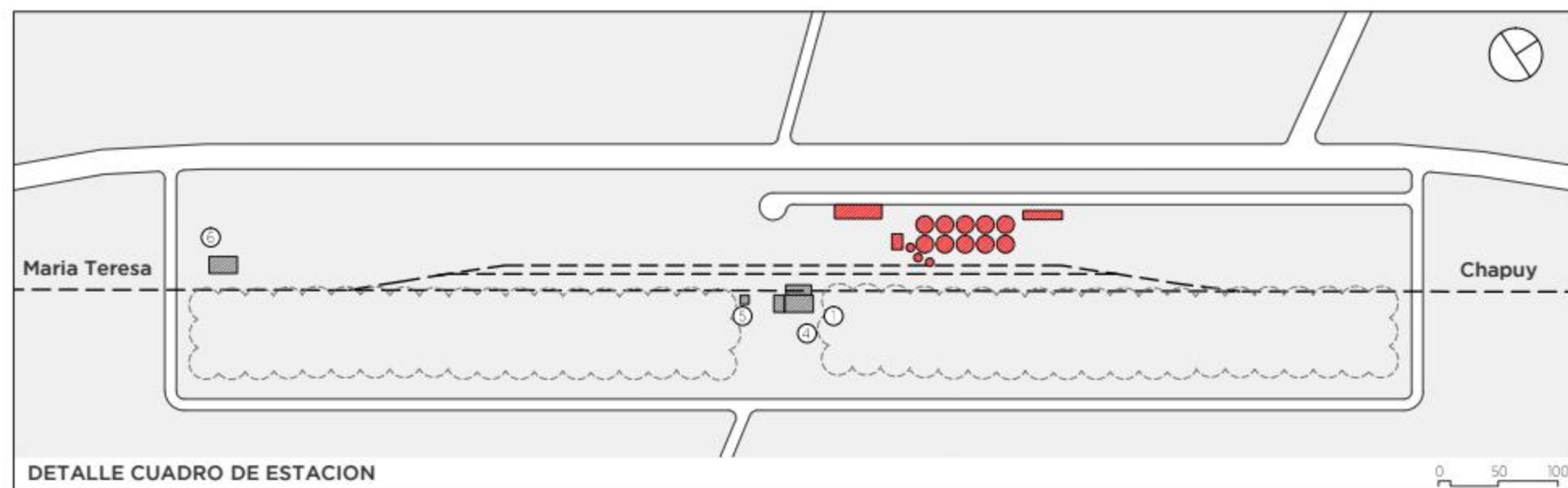
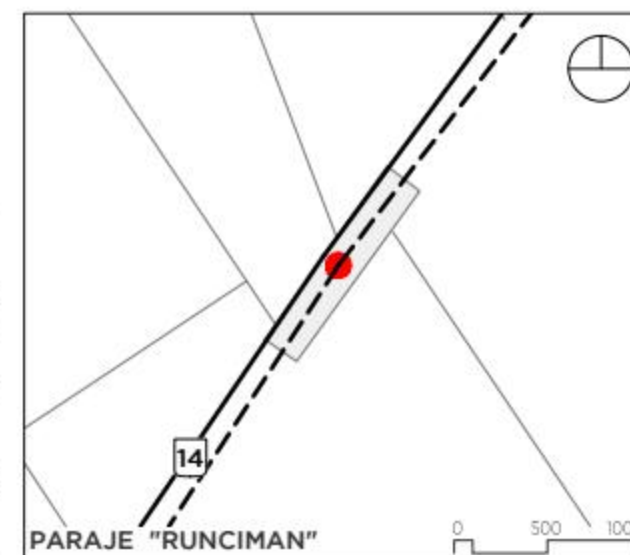


VISTA POSTERIOR
ESC. 1:200



RELEVAMIENTO Y CATALOGACIÓN DEL PATRIMONIO CONSTRUIDO DEL FCRPB 14. ESTACIÓN RUNCIMAN

Obra:	Estación Runciman FCRPB	
Localidad:	Paraje Runciman - Dpto. Gral. Lopez - Pcia. Santa Fe	33°53'54"S 61°49'40"O
Año:	1910	
Uso actual:	Abandonada. Buen estado de conservación.	



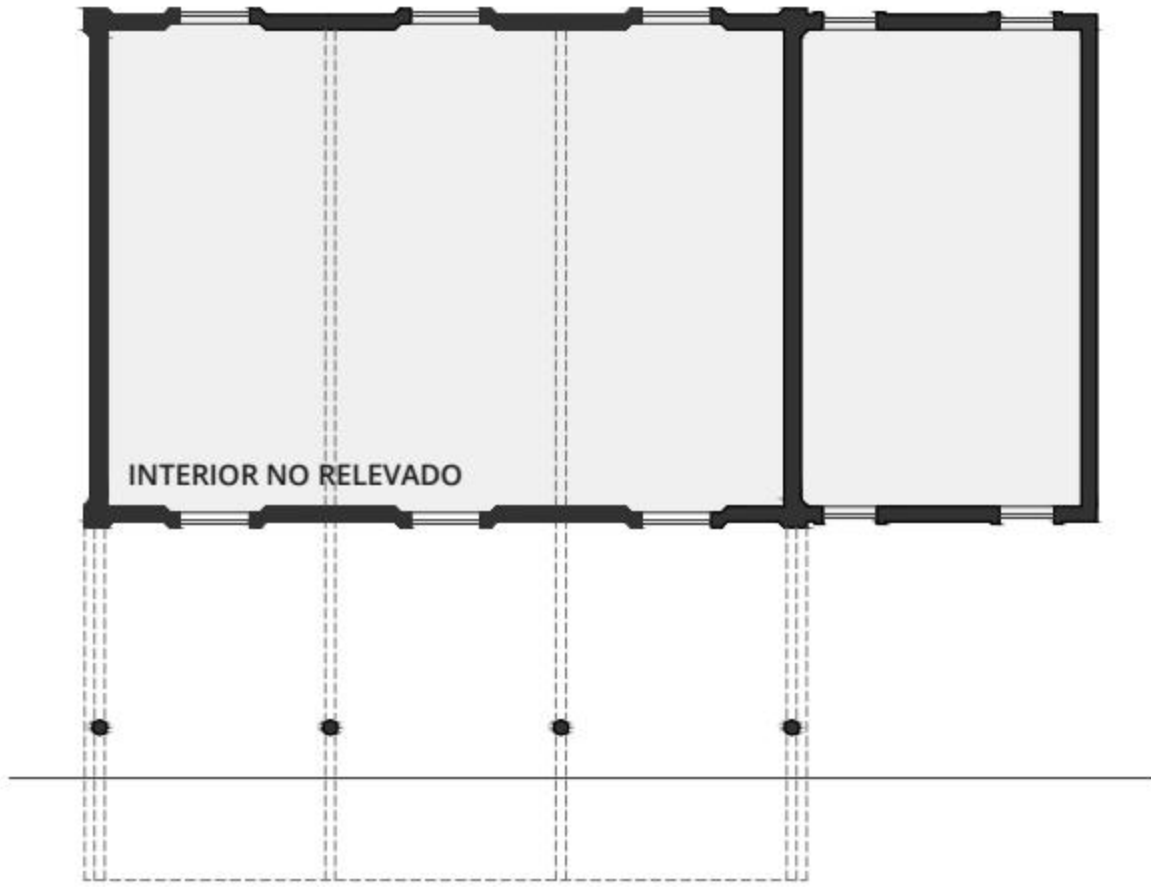
REFERENCIAS

 EDIFICIOS ORIGINALES

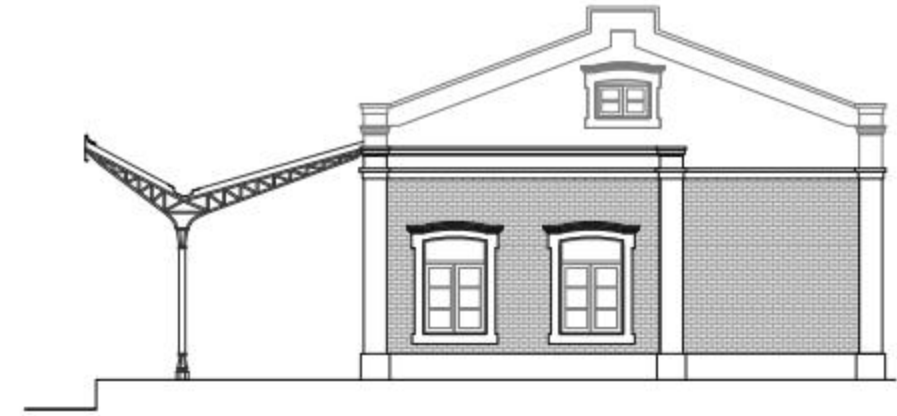
1. Anden
2. Galpón de carga
3. Galpón de cereales
4. Edificio estación
5. Bloque de sanitarios
6. Cabina cambio de vías

 EDIFICIOS POSTERIORES

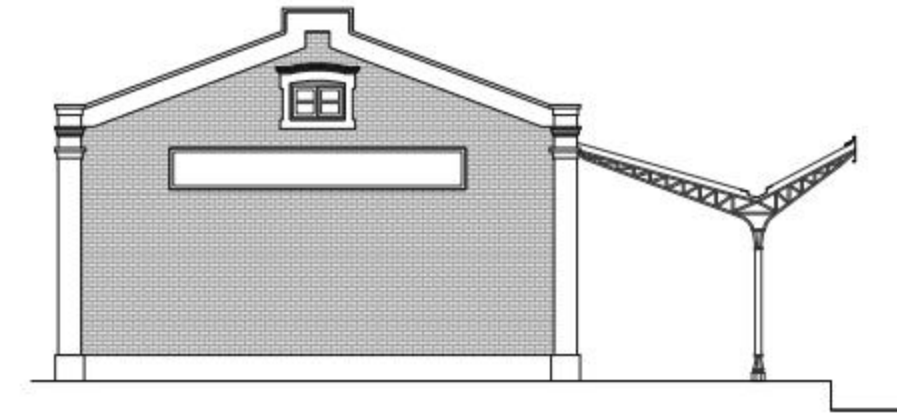




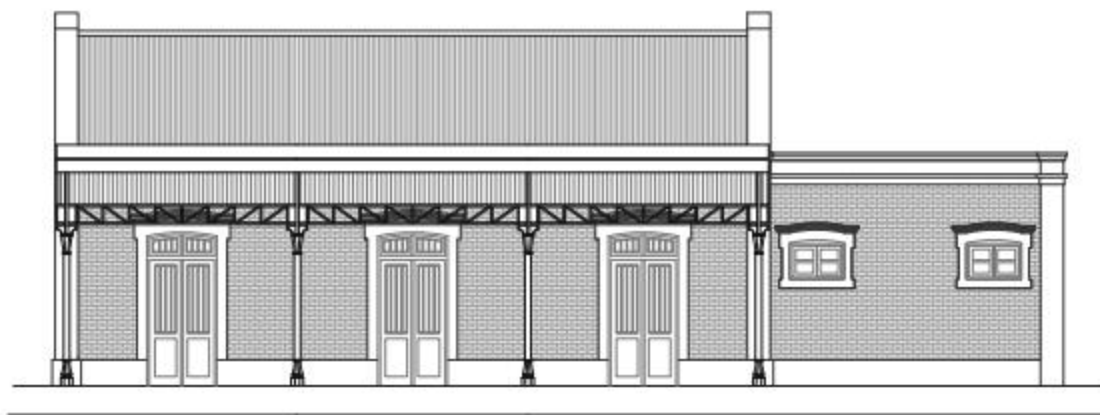
PLANTA BAJA
ESC. 1:200



VISTA LATERAL
ESC. 1:200



VISTA LATERAL
ESC. 1:200



VISTA FRONTAL
ESC. 1:200

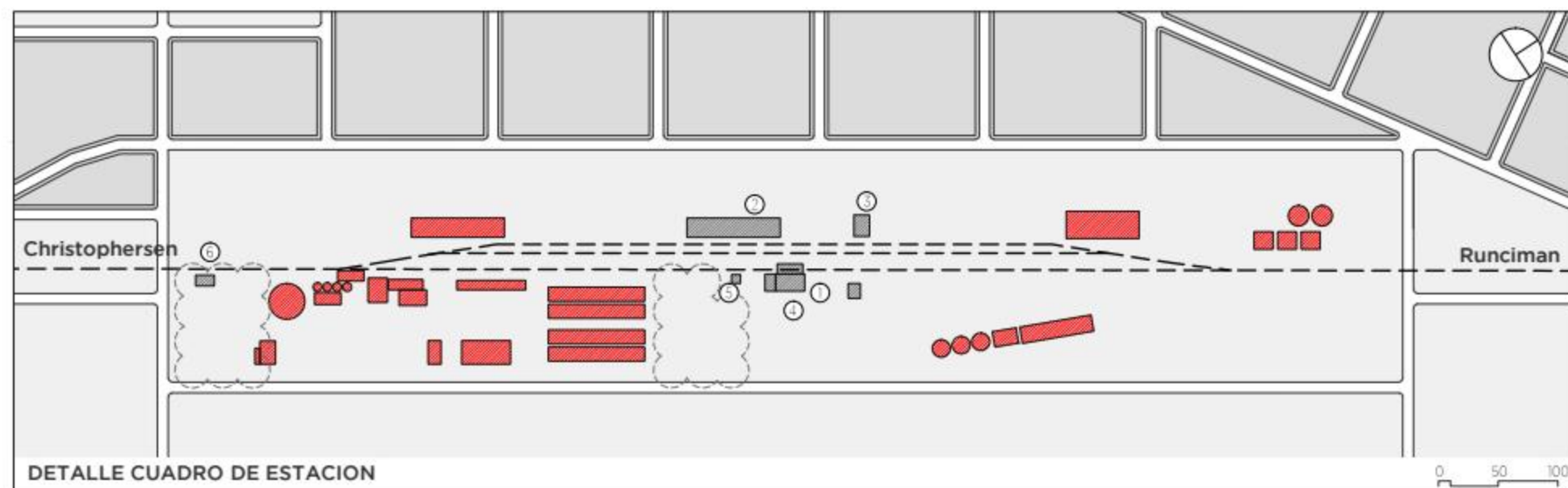


VISTA POSTERIOR
ESC. 1:200



RELEVAMIENTO Y CATALOGACIÓN DEL PATRIMONIO CONSTRUIDO DEL FCRPB 15. ESTACIÓN MARÍA TERESA

Obra:	Estación María Teresa FCRPB	
Localidad:	Comuna de María Teresa - Dpto. Gral. Lopez - Pcia. Santa Fe	34°00'38"S 61°54'37"O
Año:	1910	
Uso Actual:	Recuperado - Radio Comunal	



REFERENCIAS

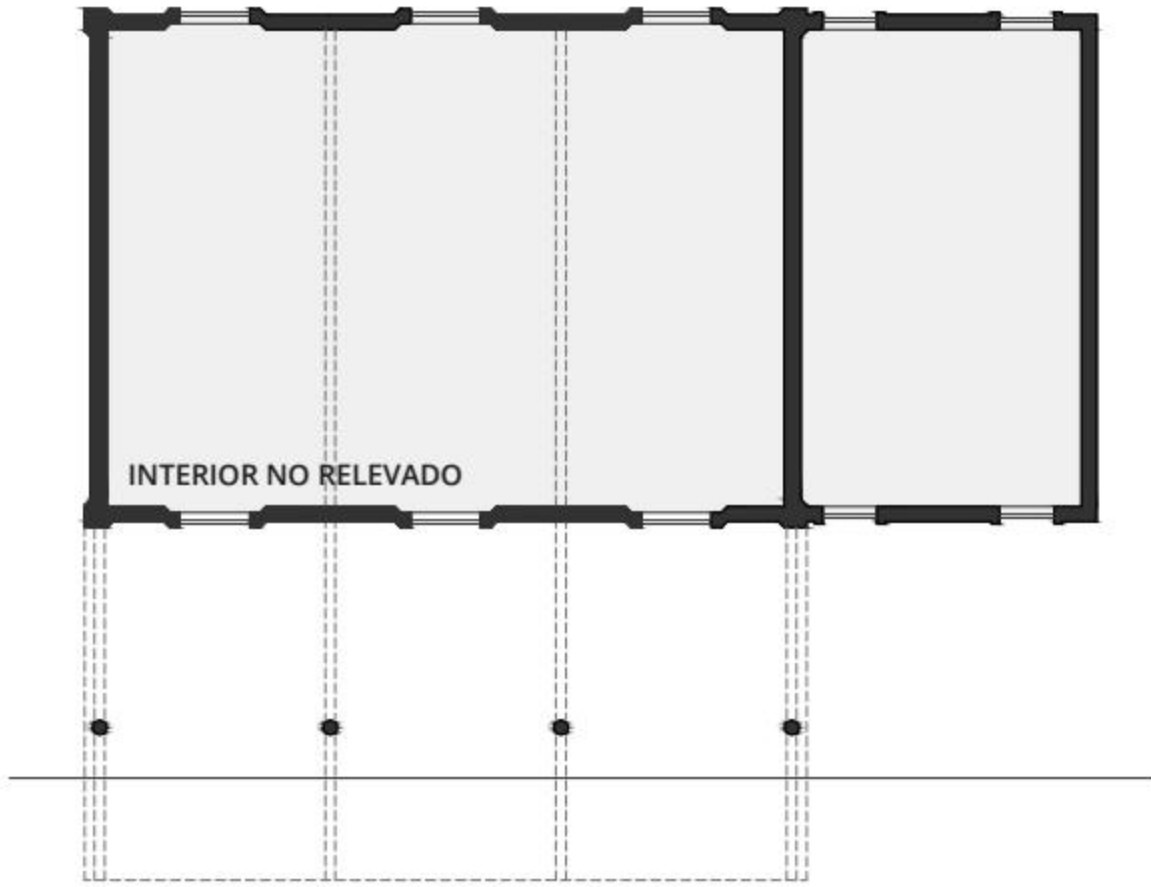
 EDIFICIOS ORIGINALES

1. Anden
2. Galpón de carga
3. Galpón de cereales
4. Edificio estación
5. Bloque de sanitarios
6. Cabina cambio de vías

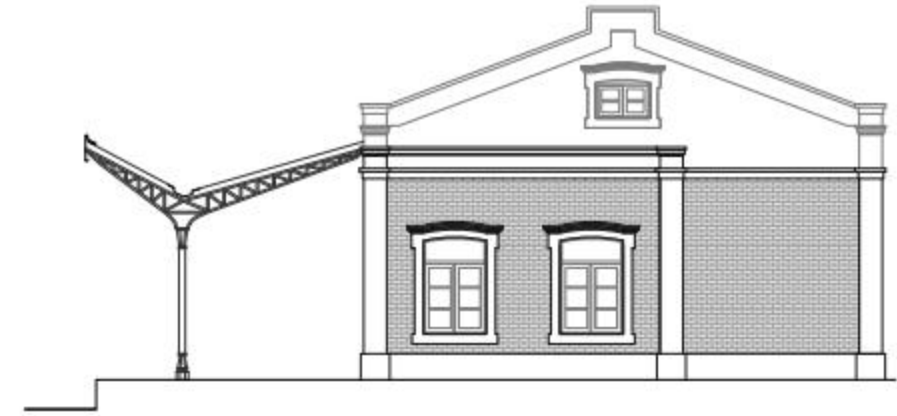
 EDIFICIOS POSTERIORES

DETALLE CUADRO DE ESTACION

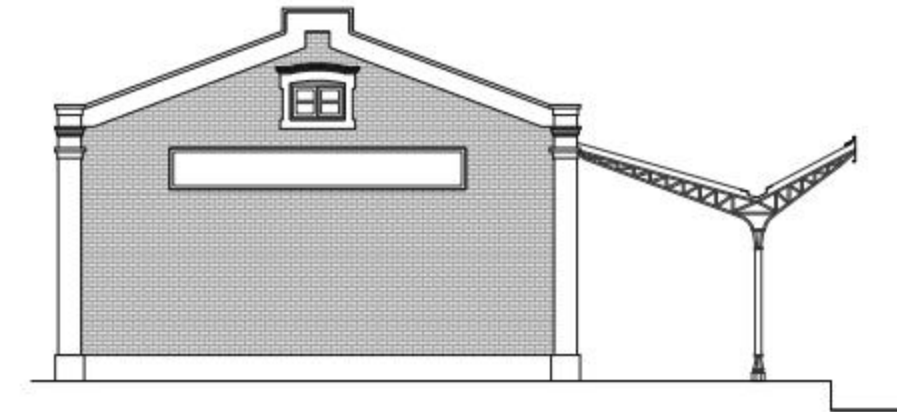




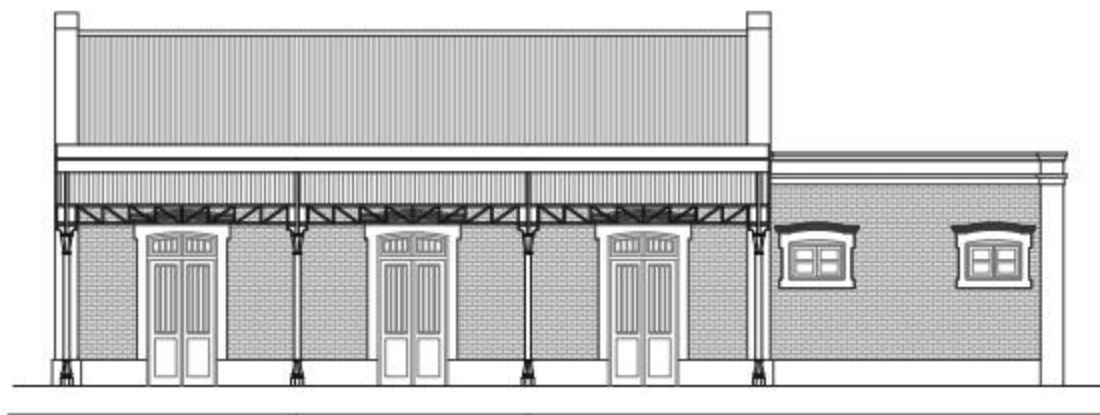
PLANTA BAJA
ESC. 1:200



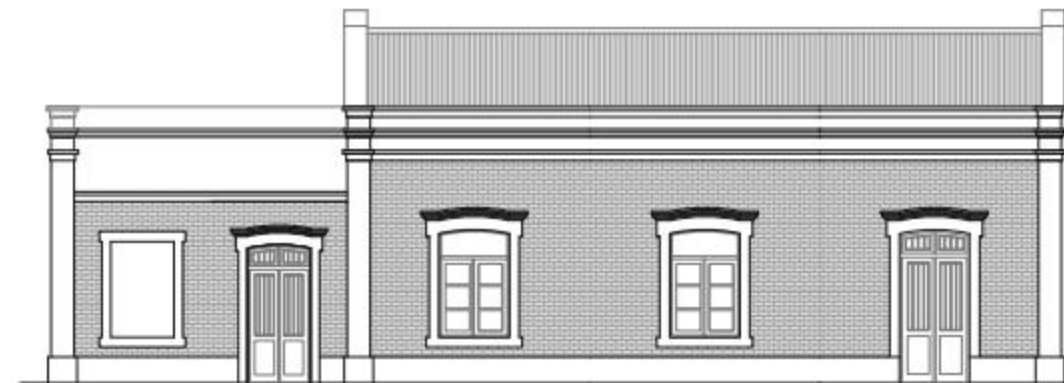
VISTA LATERAL
ESC. 1:200



VISTA LATERAL
ESC. 1:200



VISTA FRONTAL
ESC. 1:200

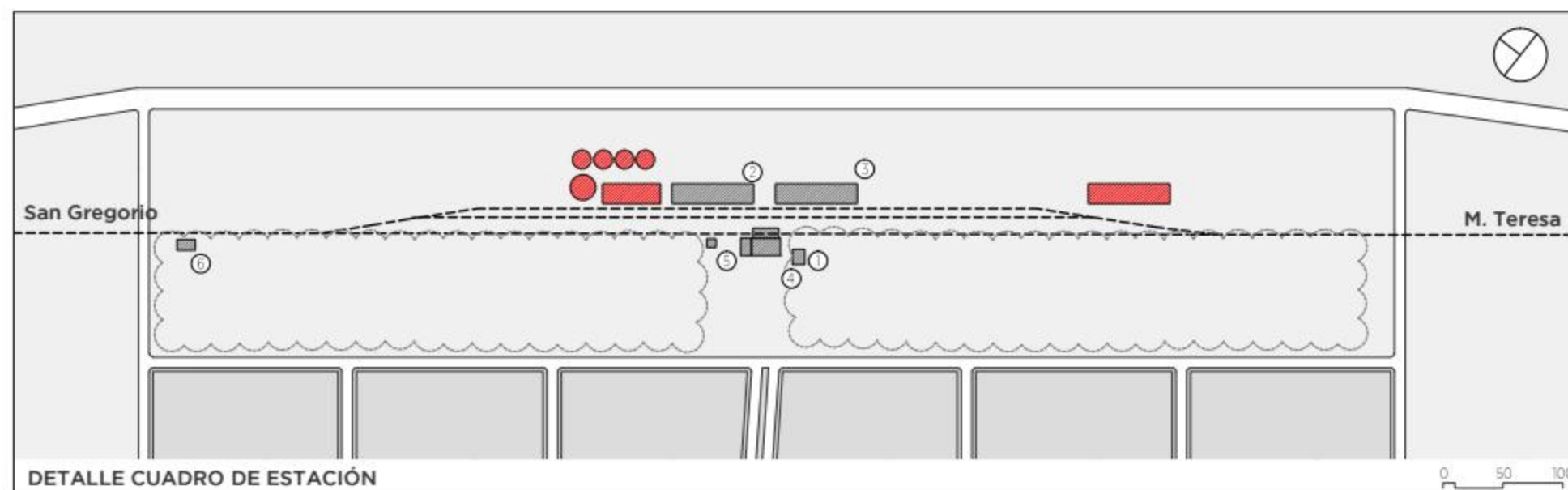
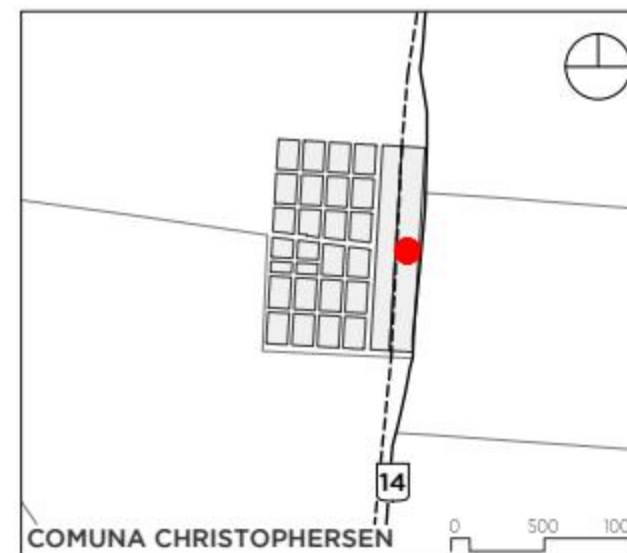


VISTA POSTERIOR
ESC. 1:200




RELEVAMIENTO Y CATALOGACIÓN DEL PATRIMONIO CONSTRUIDO DEL FCRPB 16. ESTACIÓN CHRISTOPHERSEN

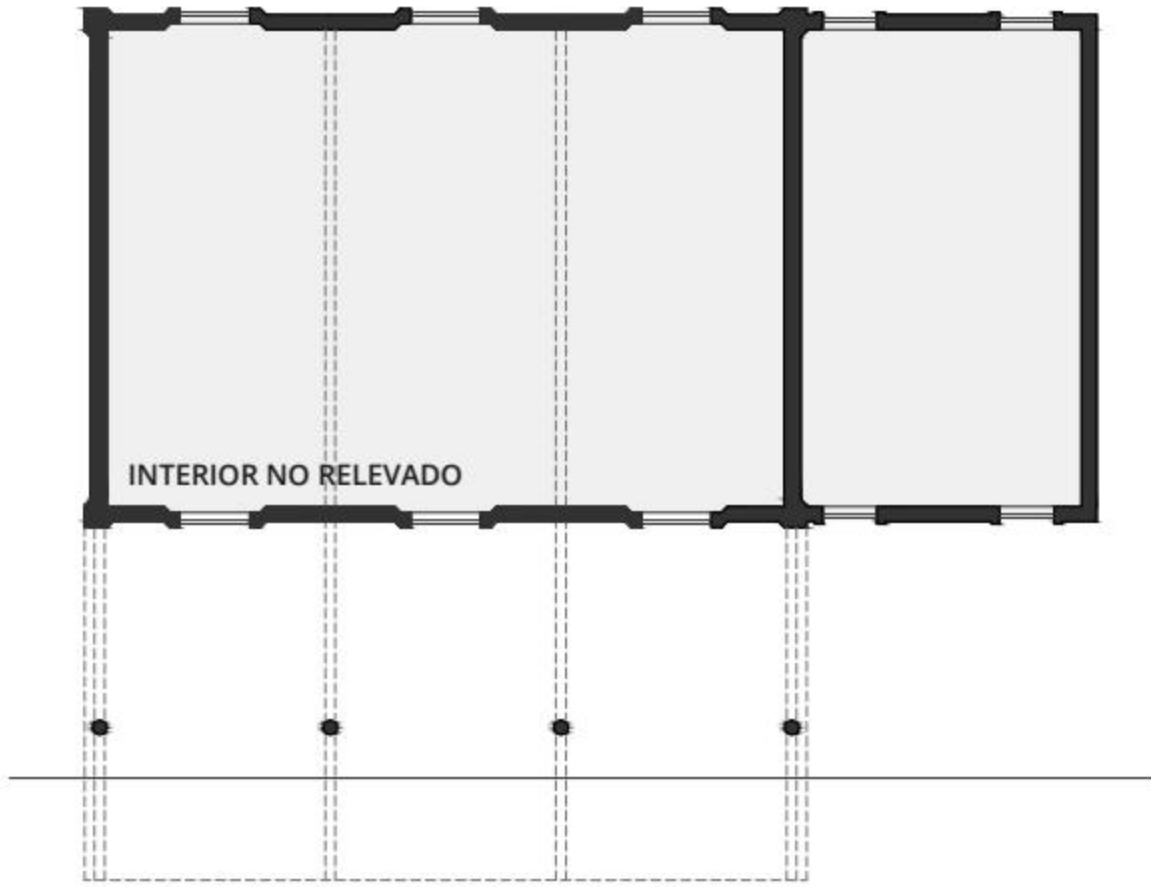
Obra:	Estación Christophersen FCRPB	
Localidad:	Comuna de Christophersen - Dpto. Gral. Lopez - Pcia. Santa Fe	34°10'59"S 62°01'17"O
Año:	1910	
Uso Actual:	Abandonada. Alto nivel de deterioro.	



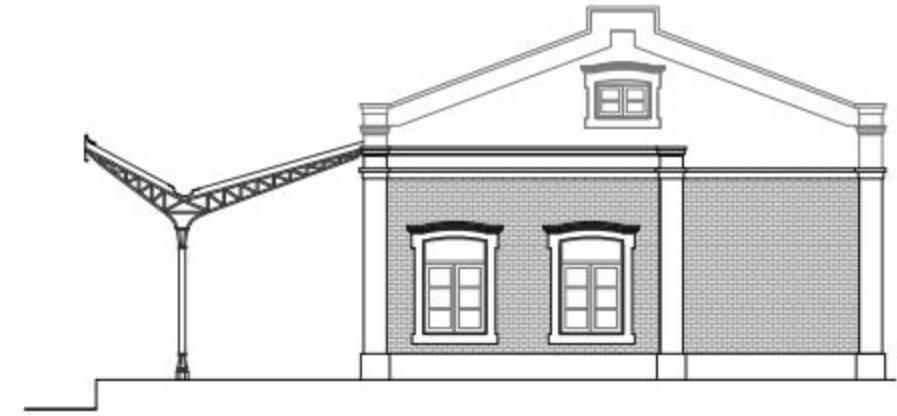
REFERENCIAS

-  EDIFICIOS ORIGINALES
- 1. Anden
- 2. Galpón de carga
- 3. Galpón de cereales
- 4. Edificio estación
- 5. Bloque de sanitarios
- 6. Cabina cambio de vías
-  EDIFICIOS POSTERIORES

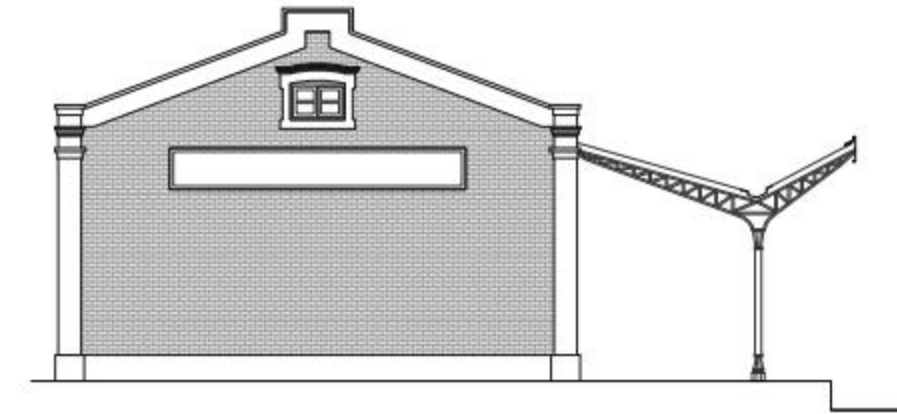




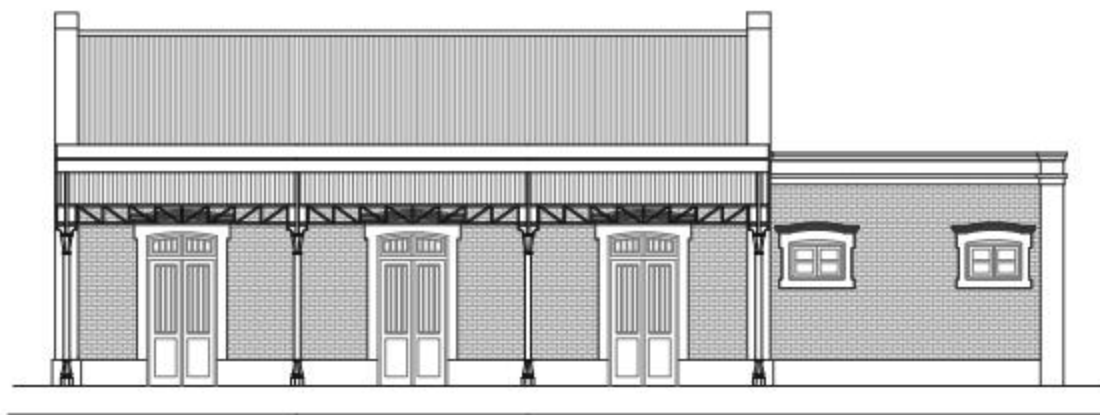
PLANTA BAJA
ESC. 1:200



VISTA LATERAL
ESC. 1:200



VISTA LATERAL
ESC. 1:200



VISTA FRONTAL
ESC. 1:200

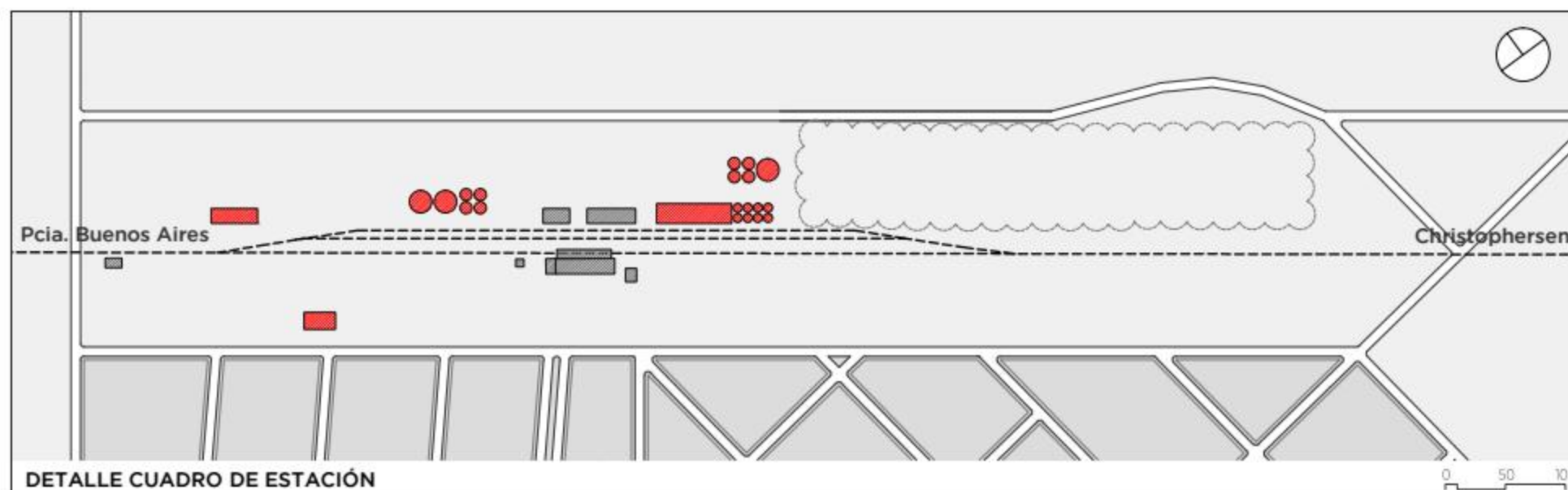


VISTA POSTERIOR
ESC. 1:200



RELEVAMIENTO Y CATALOGACIÓN DEL PATRIMONIO CONSTRUIDO DEL FCRPB 17. ESTACIÓN SAN GREGORIO

Obra:	Estación San Gregorio FCRPB	
Localidad:	Comuna de San Gregorio - Dpto. Gral. Lopez - Pcia. Santa Fe	34°19'29"S 62°02'57"O
Año:	1910	
Estado de conservación:	-	



REFERENCIAS

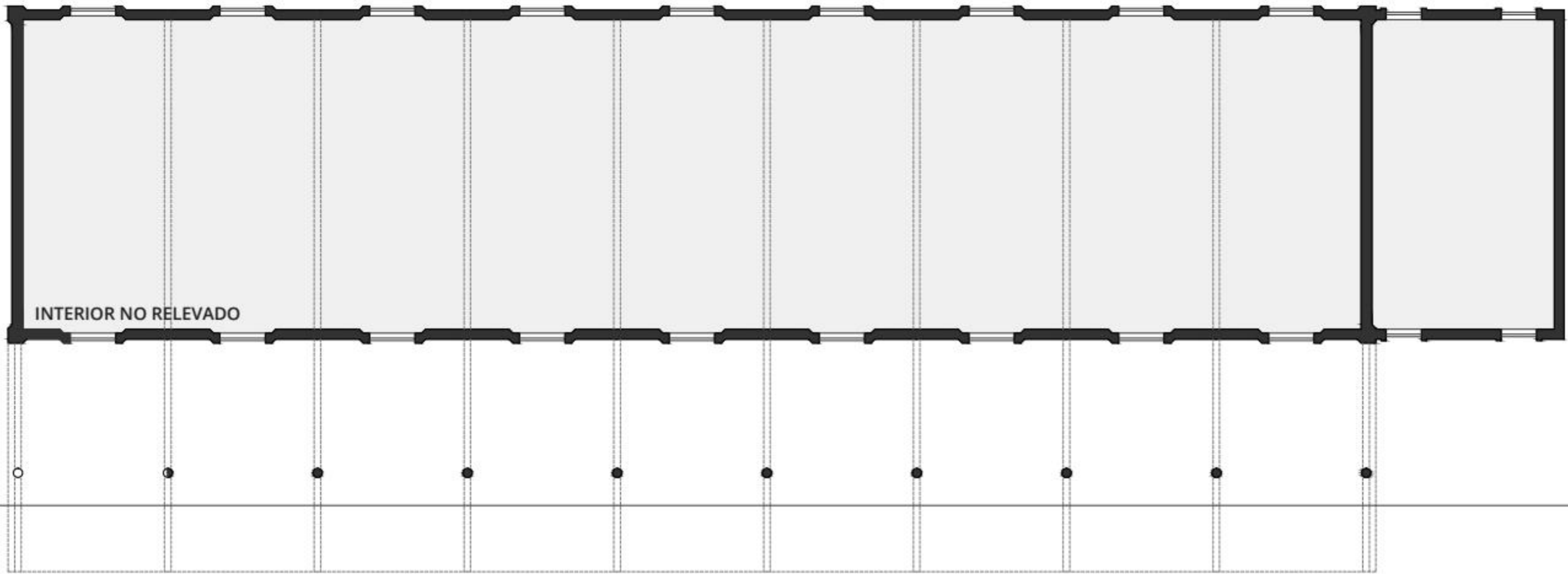
 EDIFICIOS ORIGINALES

1. Anden
2. Galpón de carga
3. Galpón de cereales
4. Edificio estación
5. Bloque de sanitarios
6. Cabina cambio de vías

 EDIFICIOS POSTERIORES

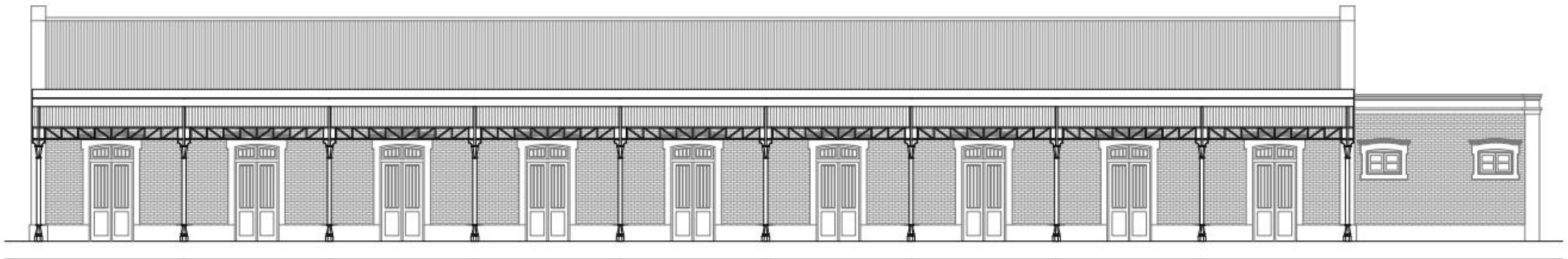
DETALLE CUADRO DE ESTACIÓN

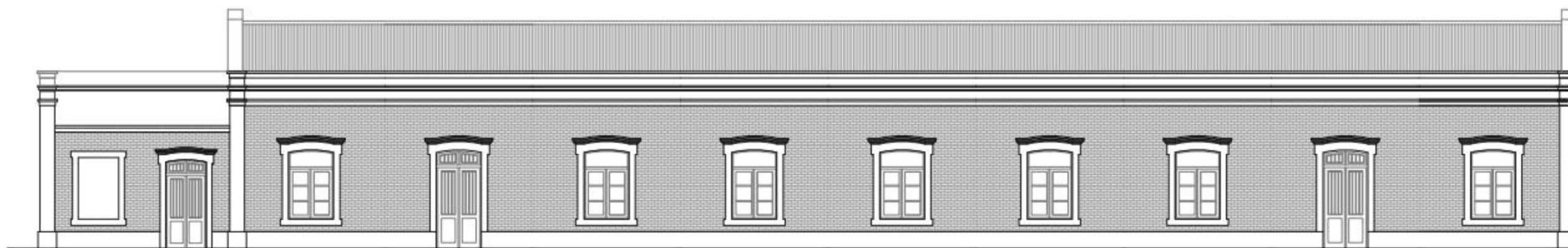




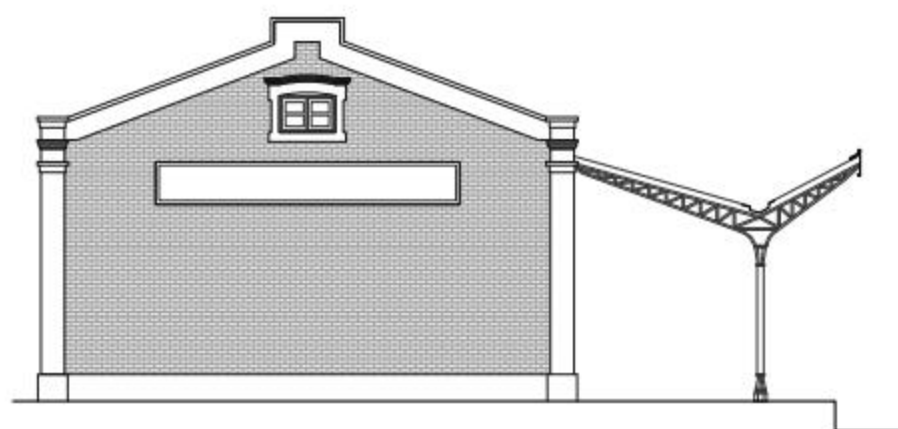
INTERIOR NO RELEVADO

PLANTA BAJA
ESC. 1:200

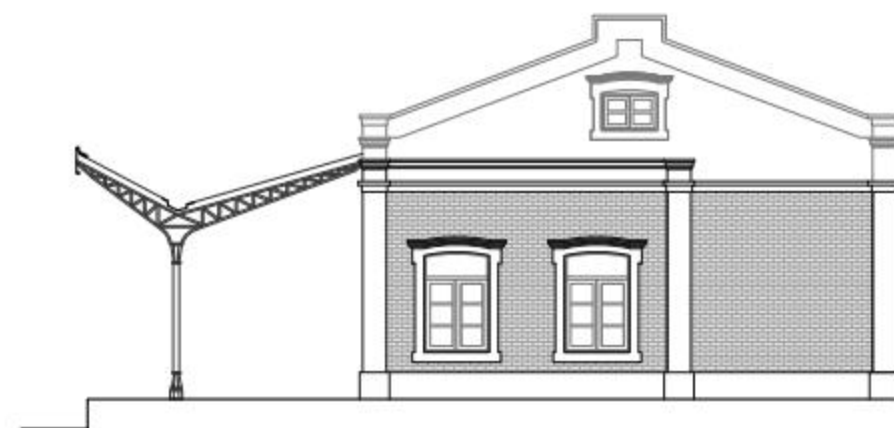




VISTA POSTERIOR
ESC. 1:200



VISTA LATERAL
ESC. 1:200



VISTA LATERAL
ESC. 1:200

IV.

detalles constructivos

La edificación del Ferrocarril Rosario Puerto Belgrano

Arq. Ma. Paula Lapissonde, Arq. Mariela Borromeo, Arq. Laura Biazoni Rolla

El trabajo realizado permite identificar y definir, a partir del tramo estudiado que atraviesa la provincia de Santa Fe, algunos criterios formales constantes que caracterizan la edificación del Ferrocarril Rosario Puerto Belgrano. En una primera aproximación, el reconocimiento inicial del stock construido permite establecer que más allá de la expresión eminentemente funcional de los edificios, éstos presentan un carácter y un arreglo general que los diferencia de la habitual "tradición funcional inglesa". Particularmente, los elementos que componen las austeras fachadas de la empresa francesa, remiten a la edificación de empresas ferroviarias privadas que ejecutaron sus tendidos en las últimas dos décadas del siglo XIX en la llamada "red secundaria" francesa.

En todos los casos mencionados, las estaciones presentan características que las hacen fácilmente identificables, replicando una tipología arquitectónica basada en criterios de racionalización, con la

intención de responder a las demandas de uso y funcionalidad requeridas. En la composición de las fachadas se repite generalmente un esquema de zócalo simple revocado a modo de basamento, que se completaba con pilastras verticales en los extremos y que junto con la línea de remate de cornisas enmarcan la totalidad de cada una de las fachadas. El uso del ladrillo visto de factura prolija, la cubierta metálica a dos aguas, las aberturas rectangulares de madera con postigones y los vistosos guardapolvos revocados -de notable filiación neocolonial- generan una imagen que otorga a esta arquitectura funcional una señal de identidad característica. El peculiar alero de doble pendiente que cubre el andén de las distintas estaciones, incorpora además una novedosa solución constructiva al servir de desagüe pluvial a través de las columnas con ménsulas de soporte, materializadas en fundición de hierro y carentes de cualquier elemento ornamental. En el del tramo estudiado se observa, en más de una estación, la presencia de in-

fraestructura adicional que corresponde a los talleres, al sector administrativo, baños, triaje de material rodante y mesa de giro de locomotoras, que presentan variaciones edilicias según requerimientos funcionales, en los que se reiteran elementos que aseguran una identidad de familia a las construcciones del FCRPB. Respecto a las mencionadas instalaciones anexas, se pudo comprobar a través de documentos, registros fotográficos y testimonios orales, en la *Estación de Villa Diego*, donde actualmente se encuentra la Plaza Madre, la existencia de una rotonda donde se localizaba un galpón en forma de herradura que tenía capacidad para alojar doce máquinas conjuntamente con la denominada mesa giratoria que servía para dar vuelta a las locomotoras. Dentro del galpón, se realizaba la limpieza de las máquinas con vapor a presión, como el lavado de camiones jaulas; tareas que se realizaban durante las 24 horas del día y que con el transcurso del tiempo fueron declinando al ser reemplazadas por camiones.



Puente del F.C.R.P.B. Sobre el brazo Sur del arroyo Saladillo 1985
Fuente: Angel Ferrer



El tendido del ferrocarril Rosario a Puerto Belgrano significó además, en función de los numerosos cruces ferroviarios y la naturaleza del terreno, la realización de obras de ingeniería que posibilitaran franquear los numerosos cursos de agua a lo largo de los 800 km. de tendido, y salvar asimismo, las líneas ferroviarias existentes, con las que inicialmente la empresa se negó a interoperar, mediante la construcción puentes, en lugar de cruces o empalmes, como los de Arminda , San Gregorio, La Carolina I y II. Estos fueron realizados con características particulares ya que se ejecutaban en perfilería de hierro arriostradas, sobre pilares de mampostería con secciones simétricas, y sistema de apoyo sobre rodillos, contruidos en varios tramos según el caso.

Otro aspecto de relevancia que resulta necesario destacar está vinculado a la aplicación sistemática de una suerte de esquema modular

que suma elementos en función de la jerarquía de la estación. Así el modelo se alarga o acorta, sin variar sustancialmente el proyecto, empleando siempre idéntica tecnología y materiales, generando una solución que seguramente favoreció la rápida construcción de la línea, siendo la cabecera y la estación terminal las de mayor envergadura, contando con nueve módulos, en tanto las estaciones intermedias cuentan con tres o cinco según el caso. Quizás, esta fue solo una solución temporaria, quizás si la empresa hubiera mejorado sus resultados y se hubiera posicionado exitosamente en el mercado, esta anodina construcción hubiera sido reemplazada por una terminal monumental, tal como la que el FCPSF construyó en 1928¹ como reemplazo de la estación de madera que fue su cabecera en Rosario desde 1892. Pero apenas dos años después de la habilitación definitiva de la red, estalló la Primera

Guerra mundial, hecho que paralizó las inversiones ferroviarias en el país, y al finalizar el paréntesis impuesto por la guerra, la tardía decisión de vincular la red a las vías del FCCA no logró revertir la enorme desventaja que enfrentaba al competir con las empresas británicas

Como consecuencia del paso del tiempo y como puede verificarse a través del relevamiento realizado, se observa en algunas estaciones un marcado deterioro edilicio o estado total de abandono, en tanto otras aún mantienen sus cualidades constructivas y formas originales habiendo sido recuperadas por diversas asociaciones civiles y culturales que han logrado la refuncionalización de las mismas en función de las necesidades locales. Si bien no existe en la mayoría de los casos

una intención de recuperación asumida por las autoridades locales, sus formas arquitectónicas permiten en el contexto actual interpretar la situación de una época en la que inmersas en el paisaje rural actuaron como elementos ferroviarios aportando y generando una alternativa adicional imprescindible para la dinámica agrícola del territorio.

¹ Desde 1950 reconvertida a terminal de ómnibus. Proyectada por el Ing. Enrique Chanourdie y los Arquitectos Tito y José Micheletti, fue conocida popularmente como "la francesa", tal como se conocía al propio FCPSF.

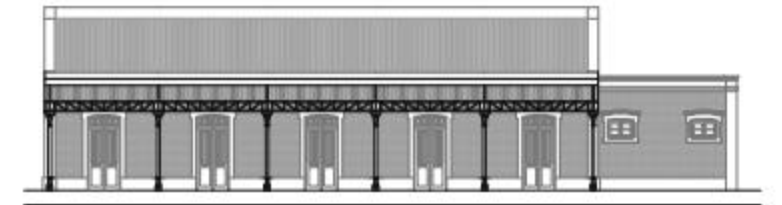
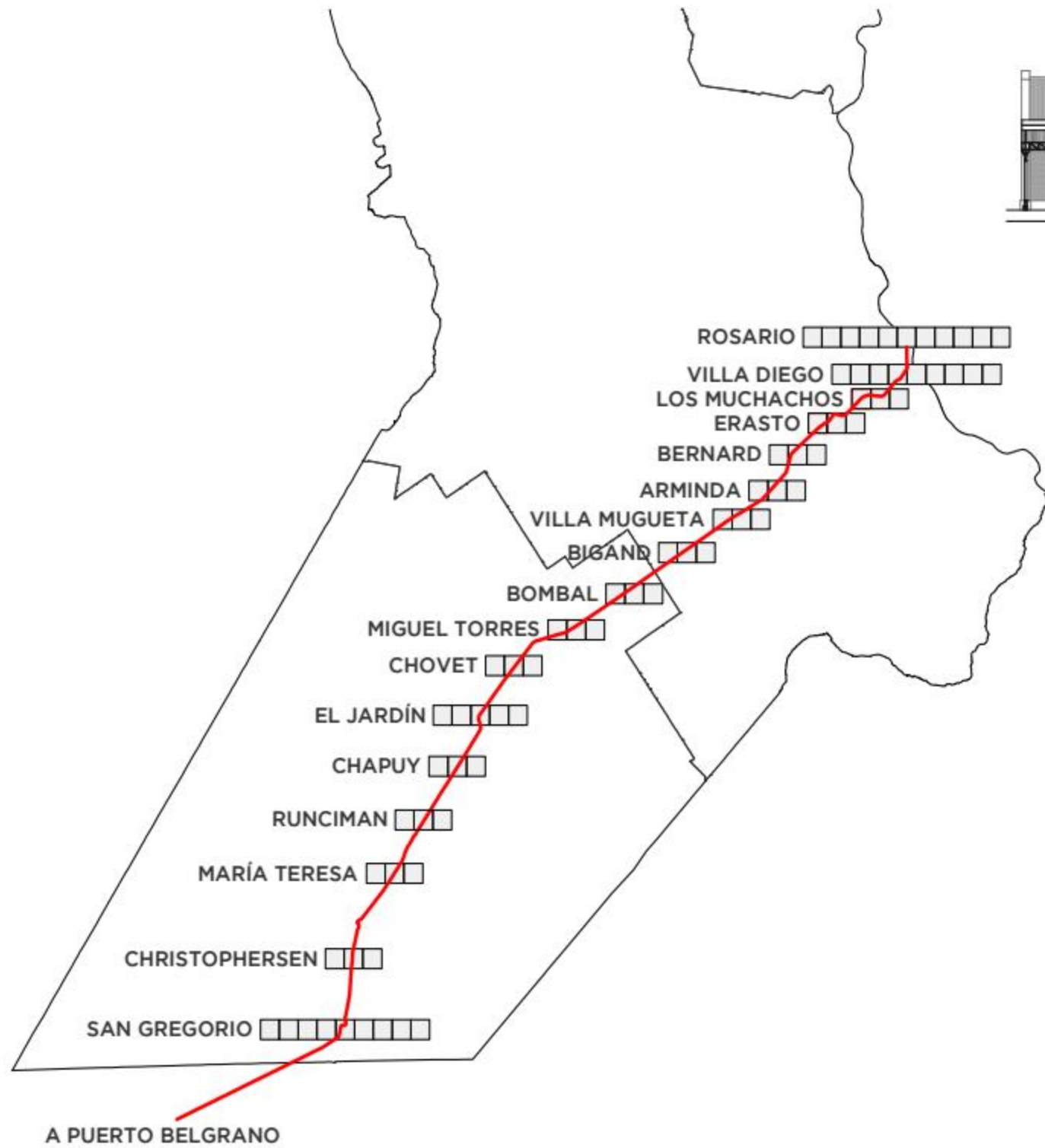




Estación Arminda. Septiembre 2019
Foto: Ariel Guisen



RELEVAMIENTO Y CATALOGACIÓN DEL PATRIMONIO CONSTRUIDO DEL FCRPB TRAZADO FERROVIARIO Y SISTEMA DE MODULACIÓN



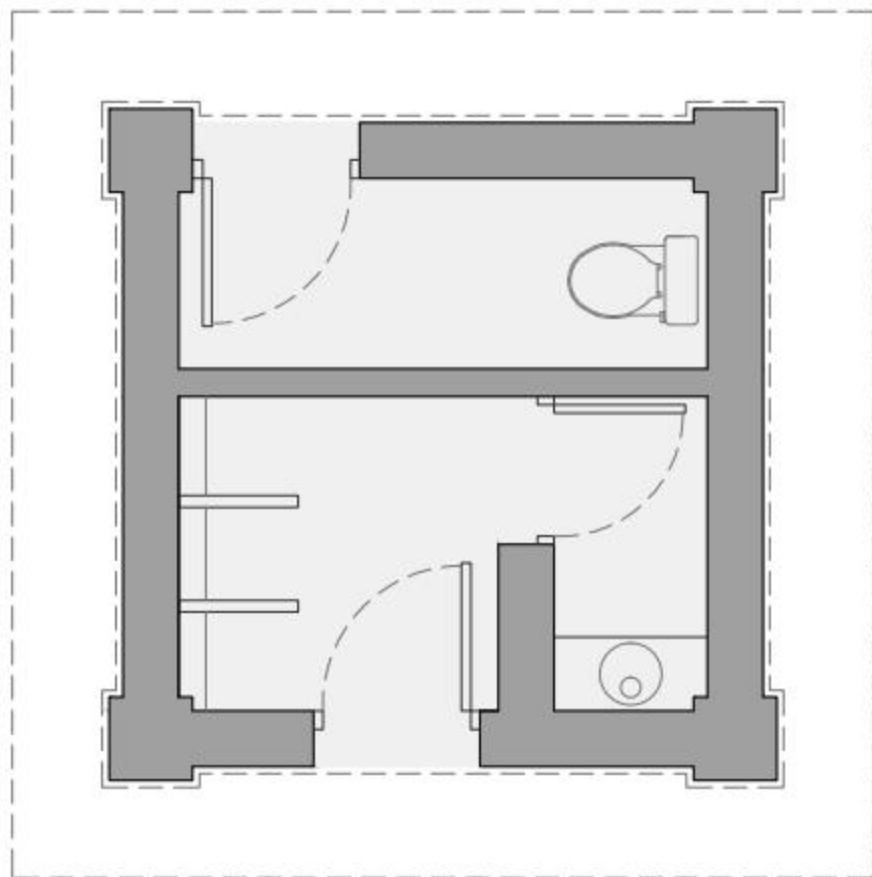


Bloque de Sanitarios Estación Arminda. Septiembre 2019

Foto: Ariel Guisen



RELEVAMIENTO Y CATALOGACIÓN DEL PATRIMONIO CONSTRUIDO DEL FCRPB DETALLES BLOQUES SANITARIOS



PLANTA GENERAL
ESC. 1:50



VISTA IZQUIERDA
ESC. 1:100



VISTA FRONTAL
ESC. 1:100



VISTA DERECHA
ESC. 1:100



VISTA POSTERIOR
ESC. 1:100



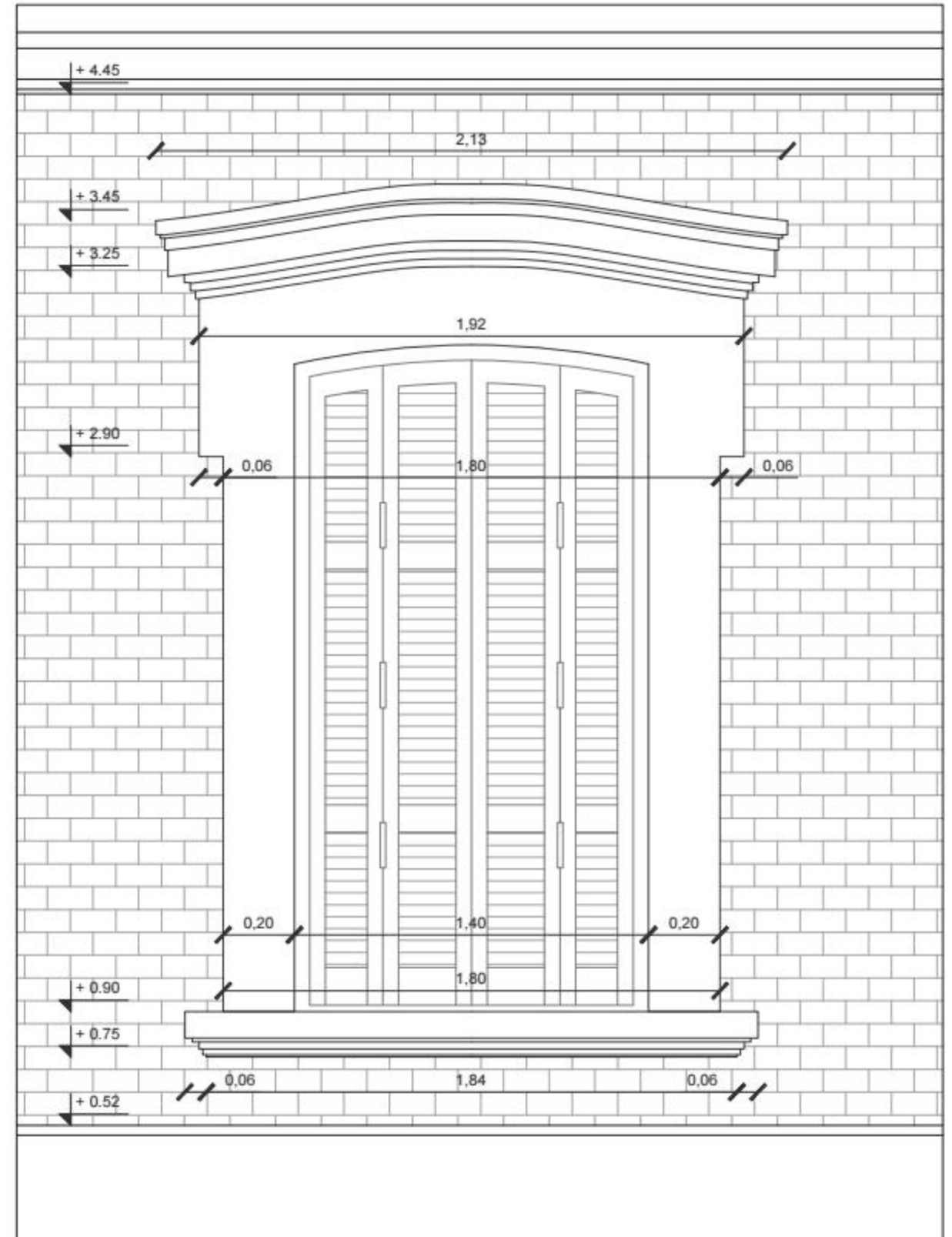


Estación Arminda. Septiembre 2019
Foto: Ariel Guisen



RELEVAMIENTO Y CATALOGACIÓN DEL PATRIMONIO CONSTRUIDO DEL FCRPB

DETALLE ABERTURAS

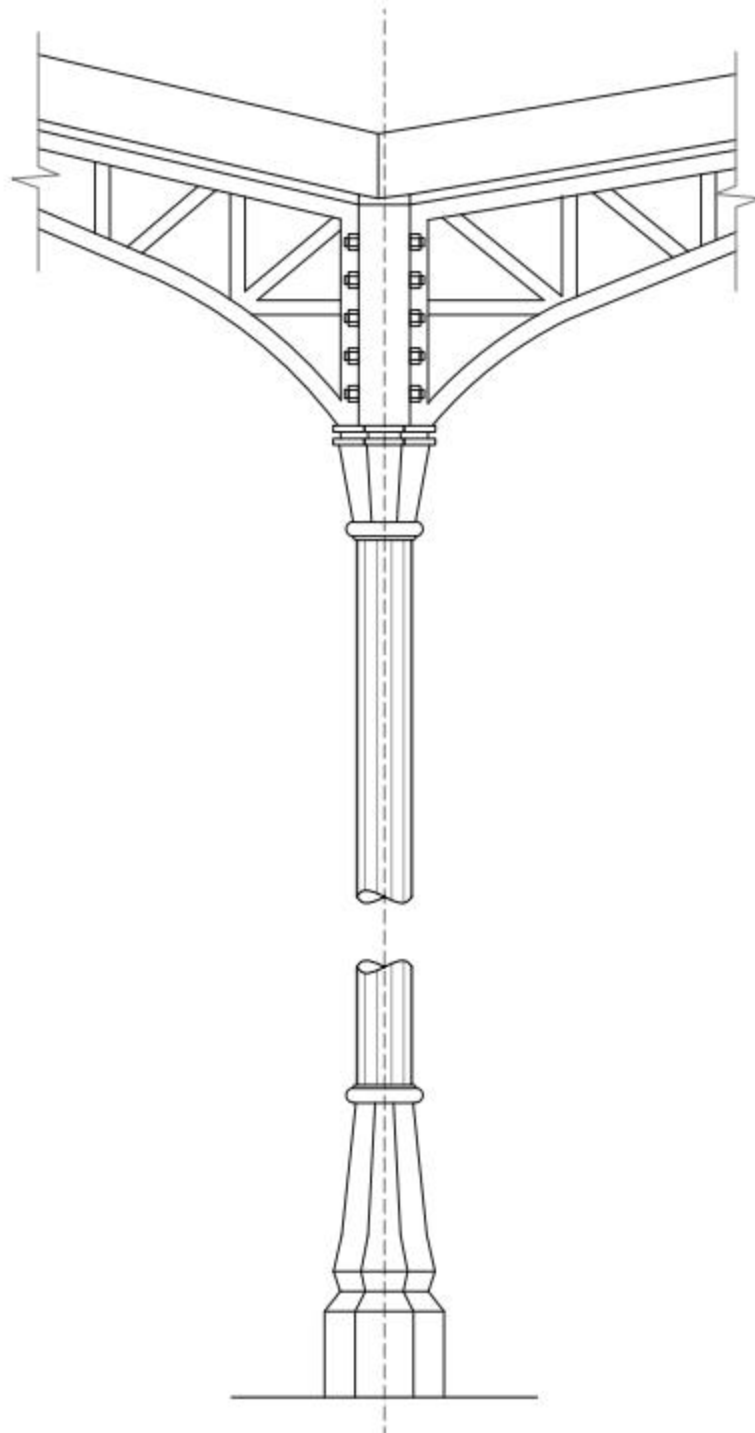




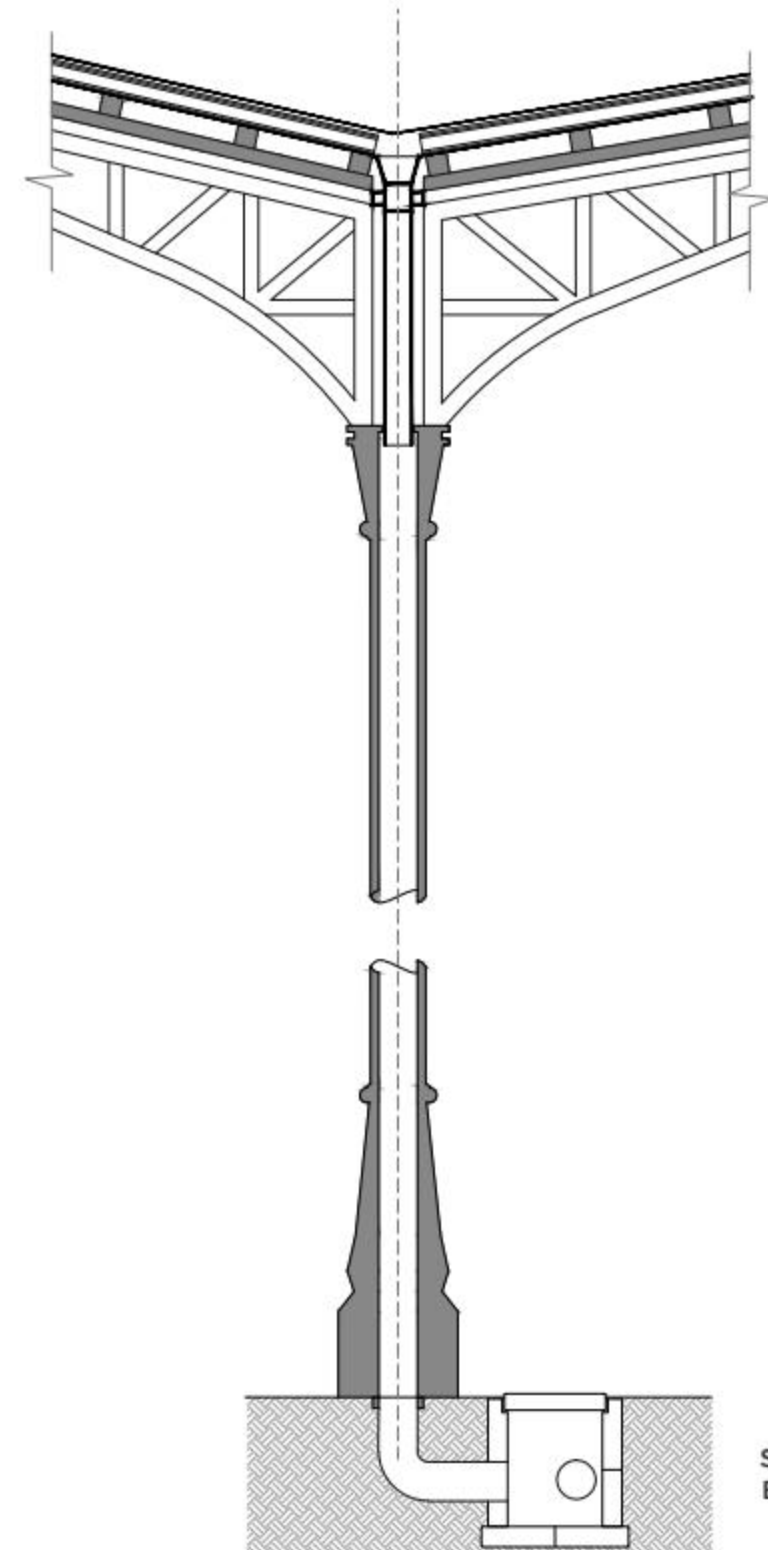
Detalle Alero.
Estación Arminda. Septiembre 2019
Foto: Ariel Guisen



RELEVAMIENTO Y CATALOGACIÓN DEL PATRIMONIO CONSTRUIDO DEL FCRPB DETALLE ALEROS



VISTA
ESC. 1:20



SECCION
ESC. 1:20

V.

bibliografía de referencia

Bibliografía

Tartarini, J. D. (2001). *Arquitectura ferroviaria*. Buenos Aires: Ediciones Colihue.

Arbide, D. (2004). *Summa historia: Documentos de arquitectura argentina*. Buenos Aires: Donn.

Roccatagliata, J. (1987). *Los ferrocarriles en la Argentina: Un enfoque geográfico*. Buenos Aires: Editorial Universitaria de Buenos Aires.

Gioria, B.M. (1997). *Los Medios de transporte organizadores del espacio de la Provincia de Santa Fe*. Ponencia en las Primeras jornadas regionales de iniciación a la investigación en Geografía. U.N.L. Santa Fe.

-Ferrer, Alberto, F. P. (2001). *Ferrocarriles en Rosario*. Rosario, Argentina: Asociación Rosarina Amigos del Riel.

-López, M. J. (1994). *Historia de los ferrocarriles nacionales: Incluyendo los de Santa Fé, entre Ríos y Córdoba*. Buenos Aires: Lumiere.

-López, M. J., & Waddell, J. E. (2016). *Historia del ferrocarril en la Argentina*. Carapachay: Lenguajeclaro.

-Regalsky, A. M. (1991). *Capital extranjero y desarrollo ferroviario en la Argentina: Las inversiones francesas, 1900-1914*. Buenos Aires: Instituto Torcuato Di Tella, Centro de Investigaciones Sociales.

-Gallo, E. (1984). *La Pampa gringa: La colonización agrícola en Santa Fe (1870- 1895)*. Buenos Aires: Editorial Sudamericana.

-Gallo, E. (1998) *La expansión agraria y el desarrollo industrial en Argentina (1880 - 1930) en Anuario IEHS N° 13*. Tandil: Instituto de Estudios Histórico Sociales

-Cortés Conde, R. (1998) *La economía de exportación de argentina, 1880 - 1920 (1880 - 1930) en Anuario IEHS N° 13*. Tandil: Instituto de Estudios Histórico Sociales

-Bonaudo M y Barrera, D. G. (2006). *Nueva historia de Santa Fe*. Rosario: Prohistoria.

- Ensinck, O. (1980). *Historia de los ferrocarriles en la Provincia de Santa Fe*. Rosario: Facultad de Derecho y Ciencias Sociales
- Schvarzer, J., Regalsky, A. M., & Gómez, T. (2007). *Estudios sobre la historia de los ferrocarriles argentinos (1857-1940)*. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires.
- Collado, A.; Bertuzzi, M. L. Santa Fe 1880-1940. *Cartografía histórica y expansión del trazado*. Documento de trabajo N.º 4, UNL, Santa Fe. 1995).
- Scalabrini ORTIZ, Raúl . *Historia de los Ferrocarriles Argentinos*. Editorial Lancelot, Buenos Aires. (2006).
- Cuaderno Urbano vol.13 no.13 Resistencia jul./dic. 2012. María Alejandra Saus.ARTÍCULOS ARBITRADOS. *Ferrocarril y mercado de tierras. Fugaz expectativa inmobiliaria para el suroeste de la ciudad de Santa Fe (Argentina)*
- Fernández, Jorge Raúl; Rondina, Julio César. *Historia y memoria del ferrocarril en Santa Fe. Análisis en el contexto de las políticas ferroviarias nacionales*. Ediciones U.N.L.
- Rodil, Marta. *Por la vía. El ferrocarril en la Argentina: palabras e imágenes*. Ediciones U.N.L.:2015.
- Carlotta, Julieta. *Territorio y paisaje en Colonias santafesinas:el caso de Colonia ELLA.U.N.L*. Santa Fe , Argentina. <http://hdl.handle.net/123456789/8034>
- Delprato Martín Horacio. *Los Ferrocarriles argentinos .Ramales, Estaciones e Historia Postal*. Ferrocarril Oeste 1863_1872.
- El ferrocarril Oeste Santafesino*. Asociación Rosarina Amigos del Riel.
- Reati, Atilio.*Caminos de hierro: el desarrollo del polo ferroviario de Rosario y su zona desde 1854 hasta fines del siglo XX*. Editorial Municipal de Rosario 2004
- Rebuelto Emilio ,Schickendantz, Emilio. *Los ferrocarriles en la Argentina 1857- 1910*. Buenos Aires: Fundación Museo Ferroviario, 1994.
- Garimaldi, Osvaldo A. *Ferrocarriles principales y secundarios*. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires. Facultad de Ciencias Económicas, 1934







FAPyD

Facultad de Arquitectura,
Planeamiento y Diseño.

ISBN 978-987-702-365-7



9 789877 023657