



## Introducción y objetivos

Este trabajo es resultado de los hallazgos realizados en el PID: Relevamiento y catalogación del patrimonio construido del Ferrocarril de la Cía. General de Bs. As. en territorio santafesino, radicado en la FAPyD-UNR, que continuando con la investigación sobre la edilicia de los ferrocarriles franceses que operaron en Santa Fe, intenta identificar las peculiaridades que más allá de lo edilicio, no han sido suficientemente estudiadas y constituyen en conjunto un fenómeno diferente al de las empresas de capital británico a las que se ha dedicado mayormente la historiografía.

Las cuatro décadas que operó la compañía general de Buenos Aires estuvieron signadas por acontecimientos que impactaron fuertemente en la economía mundial y de manera sustantiva en la economía argentina. Asimismo, la discrepancia entre el uso proyectado y la operación real del ferrocarril significó que la que debía ser una magnificente estación terminal (figura 1), imagen de la empresa en Rosario -para entonces segunda ciudad de la república-, nunca llegara a concretarse (figura 2), en tanto la estación La Bajada, que surgió como una estación de tercera categoría adjunta a una importante playa de triaje (figura 3 y 5), requirió ampliar su estación e incorporar algunas construcciones auxiliares para poder sustentar el aumento de la demanda (figura 4 y 6).

## Hipótesis

La edilicia de las empresas ferroviarias francesas radicadas a inicios del siglo XX en Santa Fe, presentan características que las hacen particularmente reconocibles, específicamente en el caso de las estaciones de la Compañía General de la Provincia de Buenos Aires, que utilizó en las mismas un lenguaje ecléctico que las diferencia de la tradición funcional de empleo característico en las construcciones ferroviarias del período.

## Metodología

Para llevar adelante esta investigación se recurrió a trabajos de archivo, redibujo y visitas de campo a los sitios, proponiéndose la siguiente metodología para la concreción del proyecto:

- **Relevamiento edilicio:** Identificado el ramal, y las estaciones del tendido de la empresa francesa se procede a relevar los edificios que se mantienen del inventario original. En la etapa inicial y partiendo de los fondos documentales existentes como diarios, revistas, boletines, anuarios, publicidades, publicaciones y/o investigaciones realizadas sobre la materia, se sistematiza el proceso de relevamiento y catalogación implementando un procedimiento de recolección de datos, a efectos de equalizar la búsqueda de información y el registro de la misma.

- **Construcción de un catálogo:** A partir de los registros obtenidos se plantea la construcción de un catálogo tabulado, que permita establecer y localizar las características de los edificios relevados, su emplazamiento y estado de conservación, a efectos de establecer un registro que, en instancias ulteriores dé sustento a políticas de intervención, restaura, etc. y que a la vez permita establecer las características identificatorias de la edilicia correspondiente a esta operadora ferroviaria de origen francés desde su inicio hasta la nacionalización, con la finalidad de compilar información dispersa y fragmentaria sobre un patrimonio edilicio ferroviario abandonado por décadas.

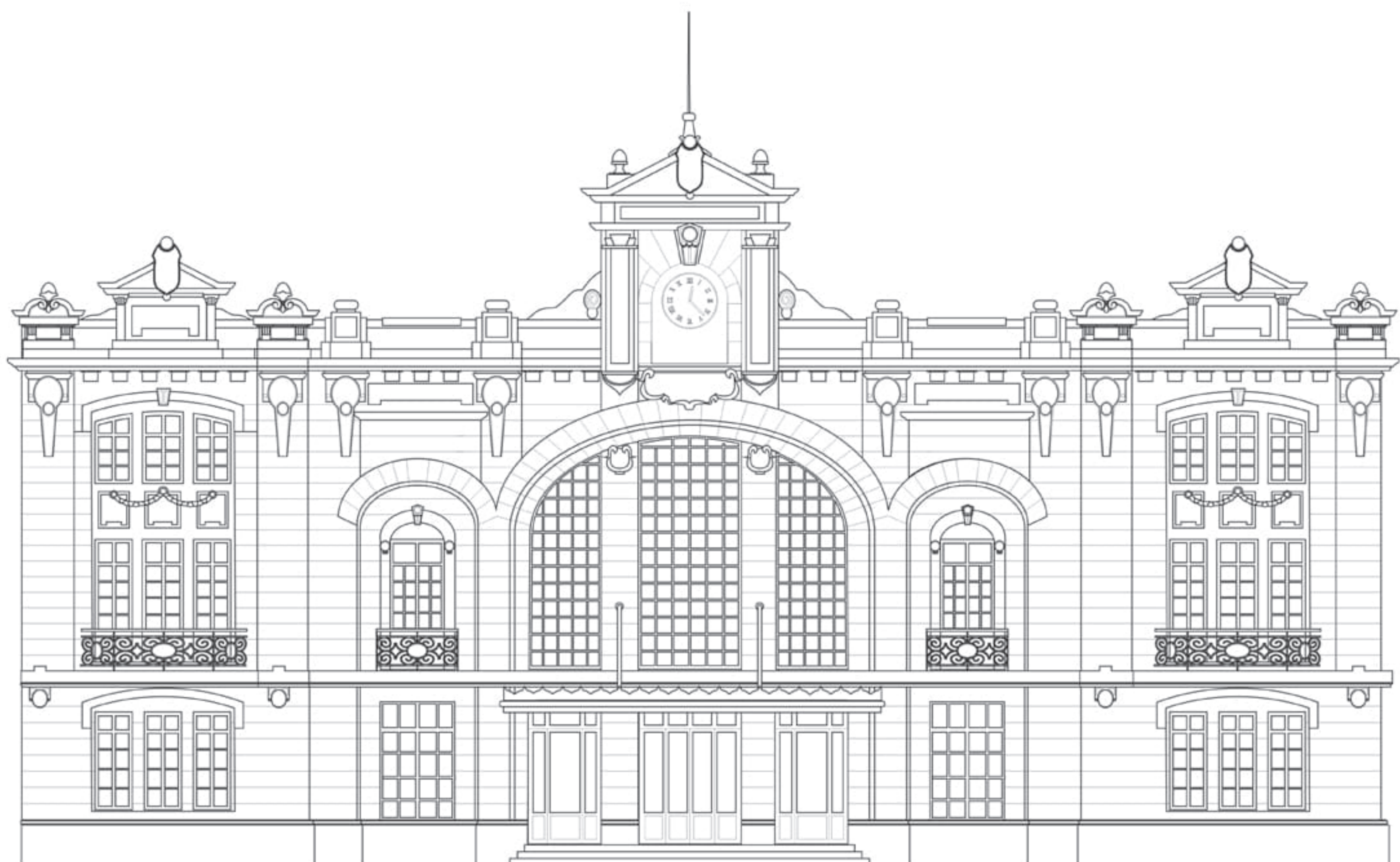


Figura 1: Redibujo del proyecto para el edificio de la Estación Rosario. Elaboración propia a partir de imagen restaurada por Fernández Priotti C. A. en Ferrocarriles en Rosario. A.R.A.R. (2001)

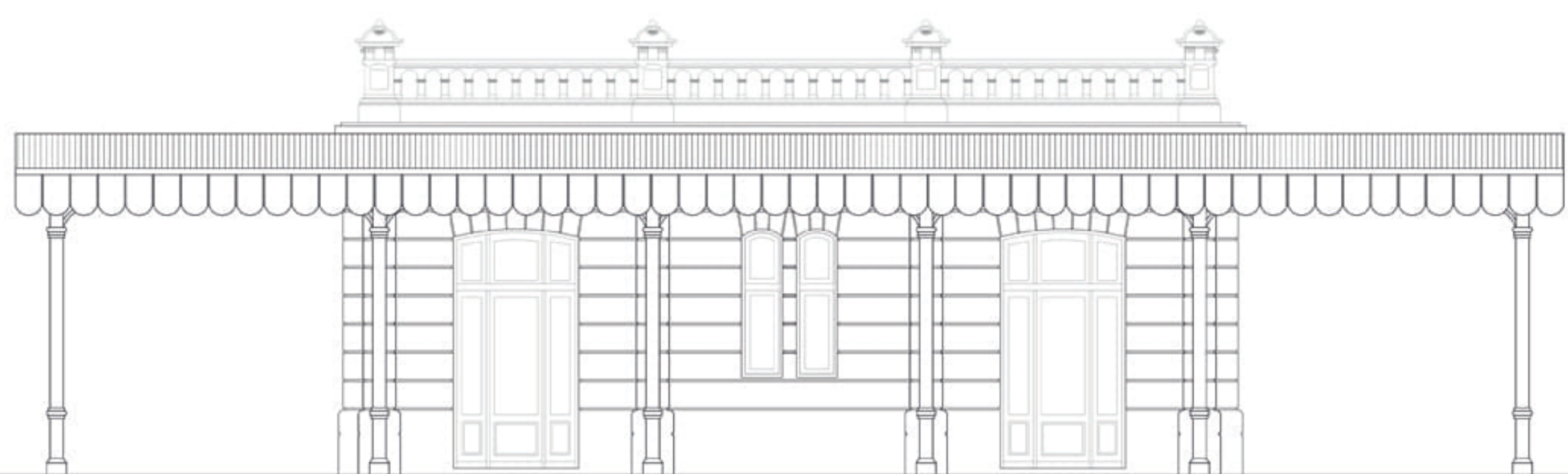


Figura 2: Fachada construida de la Estación Rosario. Elaboración propia a partir del relevamiento del sitio y trabajo de archivo. Documentación de la C.G.B.A. proporcionada por la A.R.A.R.

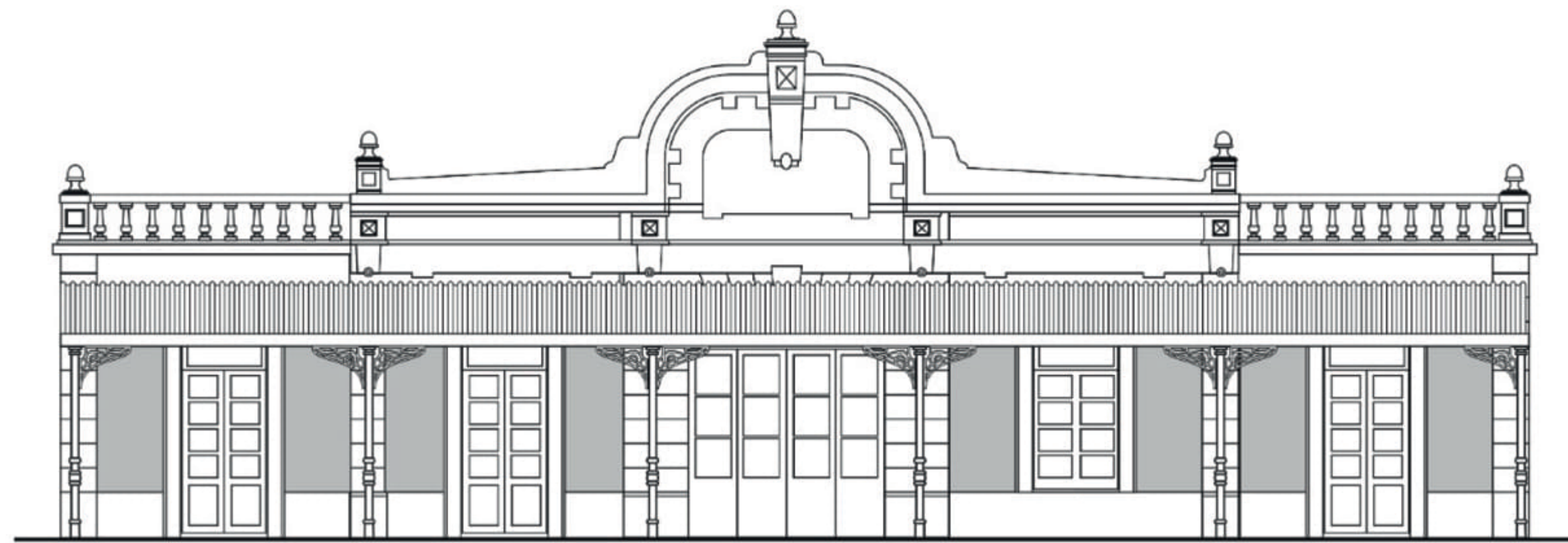


Figura 3: Fachada sobre andén de las estaciones de tercera categoría. Elaboración propia a partir del relevamiento del sitio de las estaciones en Santa Fe.



Figura 4: Reconstrucción de la probable fachada de la estación La Bajada luego de las modificaciones. Elaboración propia a partir de una fotografía publicada en el diario La Capital (1961) y de material audiovisual al momento de su demolición (ver figura 6).

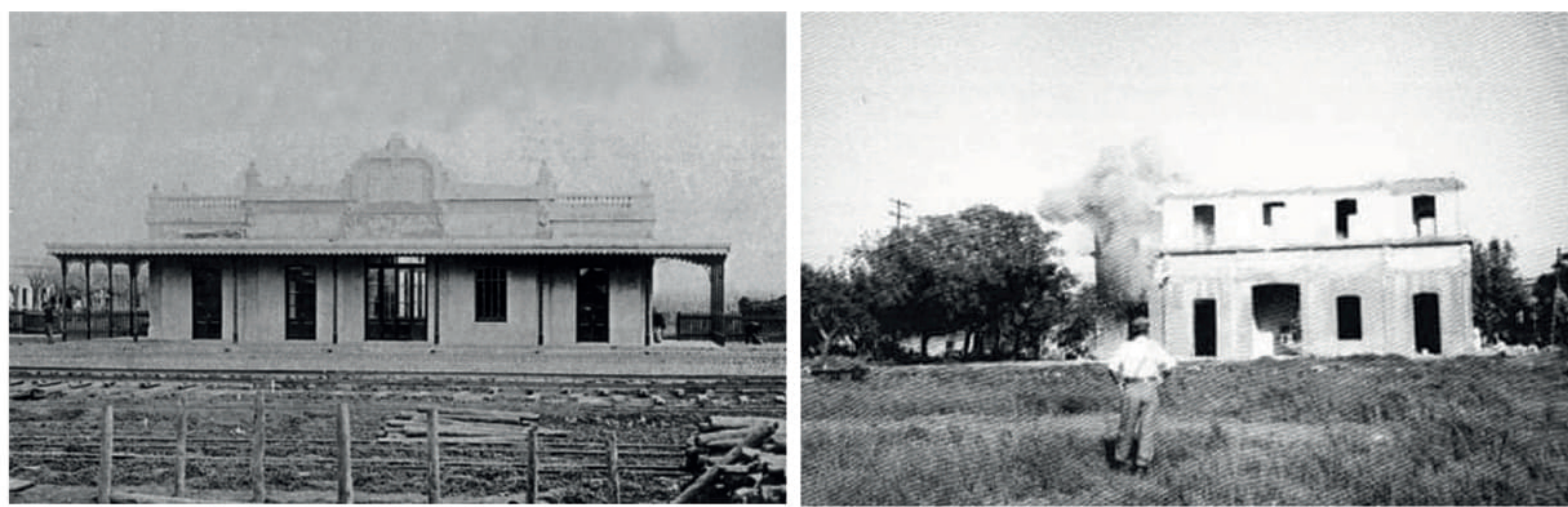


Figura 5: Estación La Bajada (1907). Fuente: Une aventure ferroviaire franco-belge en Amérique du Sud : la Compagnie Générale des Chemins de fer dans la Province de Buenos-Ayres (1905-1946), Huergo, P. J. (2011) | Figura 6: Estación La Bajada al momento de su demolición en 1961. Fuente: Programa Todo pasa, todo queda, Canal 4.

## Resultados parciales

Del relevamiento realizado, surge que de la estación monumental que debía representar la imagen de la compañía en Rosario, destinada en su origen exclusivamente a pasajeros, sólo se construyó el sector de andenes, los salones y parte del área administrativa. El conjunto, según un redibujo de Fernández Priotti (2001), debía completarse con una fachada que mostrara hacia Av. San Martín una arquitectura grandilocuente que ofrece innegable filiación con un hito de la arquitectura ferroviaria francesa: la Gare d'Austerlitz, de la que reproduce el arreglo general.

Otro hecho particular se verifica en la estación La Bajada, que en el ingreso a Rosario operaba principalmente cargas, y donde en sus inicios la CGBA instaló una playa de triaje y maniobras. Para 1917 esta estación, que respondía a las estaciones de 3ª categoría, requirió por el volumen de operaciones adicionar más vías y ampliar su edificio, desdoblándose para atender separadamente pasajeros y carga. Dicha intervención dio lugar a un edificio único, con ciertas similitudes al modelo de 2ª pero mucho más austero, en el que se diluyen las particularidades que distinguen la edilicia de la CGBA, y que fue finalmente dinamitado hacia 1961 para permitir la ampliación de la Av. Uruburu.

La investigación realizada, permite por otra parte sostener -contrariando lo expresado en general por la historiografía de los ferrocarriles en la Argentina- que la CGBA vio truncada sus expectativas más como consecuencia de la cesación de pagos en que incurrió la empresa en Francia a raíz de la afectación de sus finanzas por el estallido de la primera guerra mundial, y luego a consecuencia de los prolongados efectos de la crisis iniciada en 1929, que a la propia competencia comercial con los ferrocarriles de capitales británicos.

## Conclusiones

El reconocimiento inicial del stock construido permitió establecer que más allá del carácter eminentemente funcional de los edificios, éstos presentan un carácter y un arreglo general que los diferencia de la habitual "tradición funcional inglesa".

Los hallazgos que aquí se presentan de manera somera, constituyen un avance hacia la construcción de un estudio específico sobre la arquitectura de las empresas francesas, propendiendo a que estas no sean sólo presentadas como un caso especial, en el marco de las construcciones ferroviarias argentinas, dando lugar a la valorización de las estaciones sobrevivientes y el rescate de la memoria de una instancia breve pero fundacional de la expansión del ferrocarril y la construcción del espacio santafesino en particular y de la pampa agrícola en general.