

## Arquitectura Ferroviaria en America Latina: riqueza y diversidad de un patrimonio

SELECCIÓN SEMINARIO INTERNACIONAL DE ESTUDIOS DEL PATRIMONIO INDUSTRIAL



### Jorge Daniel Tartarini

Director del Curso Superior en Gestión Cultural, Patrimonio y Turismo Sustentable de la Fundación Ortega y Gasset. Vicepresidente de la Comisión Nacional de Monumentos y Lugares Históricos. Director del Museo del Agua y de la Historia Sanitaria. Buenos Aires [DF] Argentina. <jorge\_tartarini@aguasargentinas.com.ar>

### Resumen

El presente y el futuro del patrimonio ferroviario en America Latina involucra múltiples sectores. En una época que exige compatibilizar conservación y desarrollo, será de crucial importancia consolidar y acrecentar el espacio de interés ganado por el tema. Una condición que seguramente contribuirá a asegurar tanto su necesaria vigencia, como su resguardo de cara al porvenir. El presente Artículo muestra que la base de una recuperación apropiada de estos elementos exige ir más allá de estas cuestiones. Se hace necesaria una visión global e integrada, en tanto se consideren recursos endógenos de desarrollo, que pueden generar rentas, crear empleo y contribuir a recuperar la calidad de vida de comunidades afectadas por procesos de exclusión, desde una necesaria dimensión humana del patrimonio.

### Palabras clave

Arquitectura ferroviaria. Patrimonio ferroviario. Gestión del patrimonio. Desarrollo territorial. Desarrollo sostenible.

### Railway Architecture in Latin America: richness and diversity of heritage

### Abstract

The present and the future of the railway heritage in Latin America involves multiple sectors. In an age which requires to reconcile conservation and development it will be crucial to consolidate and enhance the attention on the subject. A condition that will surely help to ensure both its validity as well as its safeguard facing the future. This article shows that the basis of a appropriate recovery of these elements requires going beyond these issues. A comprehensive and integrated approach is needed, endogenous resources for development must be considered, that can generate income, create jobs and contribute to rescue the life quality of communities that were affected by exclusion processes, from the human dimension of the heritage.

### Keywords

Railway Architecture. Railway heritage. Management of heritage. Territorial development. Sustainable development.

## 1. La llegada del tren y de un nuevo edificio

La incorporación efectiva del ferrocarril a América Latina se produce en el momento de expansión comercial y flujo de capitales de los países industrializados hacia el continente, y, a diferencia de lo sucedido en Europa donde los ferrocarriles, en líneas generales, constituyeron un refuerzo activo de la estructura viaria vigente desde la época de los romanos y sobre la cual se desarrollaron los estados modernos, en nuestros países este transporte cambió de raíz la red viaria Colonial, dividió territorios en regiones ricas y pobres en función de su mayor o menor capacidad de integración al sistema, adecuándolas a las necesidades del nuevo modelo planteado por la división internacional del trabajo.

El trasplante del sistema ferroviario desde la Europa industrial hacia Latinoamérica se operó en forma directa y comprendió un proceso de transculturación y transferencia tecnológica y estilística que se extendió a todos los elementos componentes: proyectos, estructuras, materiales, equipamiento, infraestructura complementaria, edificios de montaje en seco, reglamentos, personal técnico, profesionales, mano de obra, e infinidad de accesorios, que en su conjunto reflejan la producción del diseño industrial alcanzado por los principales países proveedores como Gran Bretaña —en un primer plano casi excluyente— y luego Francia, Bélgica y Estados Unidos entre 1825 y 1940, aproximadamente.

Hablar del ferrocarril es analizar un movimiento constructor que se convertirá en uno de los repertorios arquitectónicos, gráficos y ornamentales más integrados y sistematizados de la historia. La arquitectura de los ferrocarriles pasa entonces a América como un trasplante directo y asimétrico, como un sistema de elementos componentes ya experimentados en sus países de origen. Un principio que no adquiere condición de regla general y que muchas veces —aunque no demasiadas— tuvo alteraciones de acuerdo a la escala del territorio, las condiciones del clima, la topografía y, en menor medida, los aspectos demográficos.

Como era habitual entonces, las concesiones a lo local no caracterizaban precisamente el tipo de transferencia a que aludimos, y no hay más que examinar los catálogos de las compañías proveedoras para observar que incluso ciertas adaptaciones venían pautadas de origen. Porque, de la misma forma en que se definían en el país proveedor los estudios de inversiones y la rentabilidad de los ramales concesionados por los gobiernos locales, las tarifas, y demás aspectos técnicos y legales, también en él las compañías diseñaban y determinaban qué tipo de elementos se destinaban a la construcción de estaciones, talleres, depósitos y equipamiento en general. A menor capacidad de adaptación y aporte propio —técnico y de mano de obra— mayor era el volumen y contundencia del trasplante, que no dejaba librado al azar ningún elemento integrado al sistema.

Al analizar las estaciones ferroviarias es preciso detenernos en el momento que vivía la cultura profesional, dominada por los criterios de composición y otros principios difundidos por la célebre École des Beaux Arts, que eran asimilados más como “recetas” y formas a copiar que como tipos a desarrollar. En este contexto la tipología se transformaba en modelo, pues deja de ser una referencia formal y se convierte en un objeto precisado y determinado de antemano que se repetía en forma mecánica cuantas veces fuera necesario. Un principio coherente para una arquitectura en la que lo esencial era la transferencia tecnológica y estilística.

En estos modelos importados, a menudo la universalización del gusto por la tecnología y el eclecticismo historicista como ropaje estilístico de rigor, hacía del contraste una regla: empinadas mansardas esparciendo nieves imposibles; puentes de hierro y pequeñas estaciones con cubiertas de pagoda china, y hasta ornamentaciones borbónicas o clásicas hechas con barro, caña y otros materiales y técnicas ancestrales.

Por ello, afirmar que el vasto y complejo proceso de transferencia de estilos y tecnología desde Europa y Estados Unidos hacia Latinoamérica se trató simplemente de un traspaso y copia de ejemplos sería tan erróneo como suponer que los excelentes ejemplos de arquitectura ferroviaria proyectados en los países latinoamericanos son tan solo un remedo de los modelos concebidos en los países centrales.

La calidad estaciones como Julio Prestes y Da Luz en São Paulo, Retiro en Buenos Aires, Mapocho y Central en Chile, entre otras, permite dosificar estas afirmaciones para valorar en su justo término las reelaboraciones, adaptaciones y ajustes efectuados en el lugar de “destino” de la transferencia de “origen”, por profesionales, técnicos y artesanos locales y extranjeros radicados en estas tierras.

## 2. Sobre las estaciones latinoamericanas

Afirmábamos que la envergadura del trasplante variaba de acuerdo a las características del enclave elegido y el nivel de desarrollo compatible con las nuevas exigencias técnicas. En el período fundacional del sistema en Latinoamérica (1837-1880) se construyeron las primeras terminales; edificios austeros que en su mayoría adaptaron su lenguaje expresivo a los lineamientos vigentes en cada lugar y, principalmente, a sus limitaciones tecnológicas. Se pueden ver galerías de andenes con columnas de postes de madera, muros de adobe y otras variantes constructivas cuyo modelo original era en hierro y ladrillo. Cuando estos problemas no pudieron ser resueltos, se optó por importar edificios prefabricados de montaje en seco, ya sea en chapa o madera.

Apenas transcurrido un año desde la inauguración de la línea Liverpool-Manchester, en Cuba comienzan en julio de 1830 las gestiones para promover el que se transformaría en el primer ferrocarril de las Antillas y del mundo iberoamericano. Terratenientes azucareros interesados en mecanizar la industria, impulsaron en Cuba la construcción del ramal La Habana-Bejucal, nacido de la conjunción de tecnología inglesa y norteamericana. Para levantar aquella primera estación en Bejucal en 1837, se había contratado para los cimientos a Juan Giraud y para la carpintería y colocación del tejado a Miguel Nins y Pons. En general, muchas de las terminales de ferrocarril construidas en este período y en el siguiente obedecen a dos grandes variantes: las que acusan al exterior la estructura metálica dominante que cubre los andenes, y las que la encubren, jerarquizando las funciones accesorias a través de los estilos del momento en los edificios de pasajeros.

Dentro de las primeras, en Perú se encuentra la estación del ferrocarril Lima-Chorrillos construida hacia 1860, hoy demolida. En ella, dos pabellones de mampostería laterales flanqueaban una pequeña cubierta metálica que por sus luces parecía hacer innecesaria la utilización del hierro. En este y en otros casos, al no existir fundamentos técnicos de diseño, se hacía más evidente la importancia del símbolo en el uso del material nuevo, en la necesidad de asumir las pautas emblemáticas del prestigio que el consumo del hierro tenía para las metrópolis de la revolución industrial. Perú había inaugurado el primer ferrocarril sudamericano en abril de 1851, aunque ya el viaje preinaugural con autoridades se había realizado en noviembre de 1850. En la construcción del ramal que partía cerca del muelle viejo de El Callao penetrando en Lima por la puerta llamada del Callao intervinieron ingenieros ingleses que estudiaron, diseñaron y dirigieron los trabajos.

Le siguió Chile, en donde el descubrimiento de las minas de plata del Chañarcillo en 1831-32 atrajo el capital extranjero para unir por ferrocarril el puerto de Caldera con la ciudad de Copiapó, iniciándose los trabajos para unir el tramo de 81 km en junio de 1850, inaugurado al público el 25 de diciembre de 1851. La compañía de ferrocarril de Copiapó, con el norteamericano William Wheelwright como administrador principal y solventada por acaudalados magnates de la zona, adquirió en Estados Unidos las locomotoras y contrató a un grupo de ingenieros, mecánicos y artesanos, entre los que se encontraba el ingeniero Allan Campbell. La misión principal de esta línea era el traslado del mineral desde las minas hasta el puerto de embarque.

La estación de Copiapó se construyó en 1854 y tipológicamente era un bloque con su lado mayor paralelo a las vías, compuesto por dos volúmenes rectangulares: uno abierto que correspondía a la nave con techo a dos aguas y armaduras de madera, sobre una sucesión de arcos de medio punto apoyados en una hilera de pilares; el otro, cerrado, perteneciente al edificio de pasajeros y administración, con un cuerpo central levemente saliente donde se encontraba el ingreso coronado por un reloj y jerarquizado por una torrecilla de ventilación y dos alas simétricas a ambos lados.

Más modesta aún fue la estación que recibía minerales y pasajeros en el puerto de Caldera, comenzada a construir al mismo tiempo que la línea férrea en 1850. Tenía una planta rectangular de 32 por 82 metros, con cuatro grandes portones de madera, delimitada por gruesos muros revocados en barro, paja y afinado, y dos frontones de estilo neoclásico, uno de ellos con reloj, y ambos rematados por un campanario en forma de torrecilla. Este monumento histórico es lo único que queda en pie de un complejo mayor, que tenía talleres, fundiciones, almacenes de depósitos, etcétera.

Definitivamente, los primeros edificios de pasajeros en poco se diferenciaban de la arquitectura doméstica, con sus formas clasicistas o neorrenacentistas, y jugaron un papel secundario frente a la

locomotora y las estructuras de hierro que cubrían los andenes convertidas en novedad y la atracción principal. Una muestra de esta austeridad constructiva es la primera Estación Central de Santiago de Chile, puerta de entrada a la ciudad para quienes venían de Valparaíso. A decir de los cronistas, la inauguración de la estación en 1856 -luego demolida para construir la segunda, que antecede a la actual- no impresionó demasiado a los santiaguinos, pues el público solo concurría a mirar “los oscuros y poderosos monstruos de hierro” y no la construcción de adobe y ladrillo, con una cubierta sostenida en postes de cedro.

La construcción de los ferrocarriles en México comienza en 1842, con el ramal de Veracruz al río San Juan, inaugurándose los primeros 13 km entre el puerto Veracruz y los llanos del Molino en setiembre de 1850, habilitando de esta manera el primer tramo de lo que después sería la línea a la ciudad de México, de 432 km de extensión. Como en otras naciones de vasta geografía, el sistema —construido inicialmente por inversores ingleses y norteamericanos— contribuyó a que el país se conociera a sí mismo, uniendo diversidades productivas, culturales y étnicas.

En la Argentina, la inauguración del ferrocarril en 1857, tuvo una modesta propuesta edilicia, pues el tren que partió de la Estación Parque lo hizo desde una austera casilla de madera con galería lateral, casi una anécdota para los miles de porteños que aclamaron el recorrido de 10 km de la primera locomotora. Para la construcción de la línea, se contrataron en Gran Bretaña profesionales, capataces y 160 obreros, además de adquirir el material rodante, las maquinarias, herramientas y útiles de trabajo.

La que puede considerarse primera terminal fue la que le sucedió, habilitada en 1872, en la manzana que hoy ocupa el Teatro Colón. La Estación Parque del Ferrocarril del Oeste (demolida) tenía una planta en “U”, con hall de llegada al frente y dos alas, una correspondiente al andén de partida, con boleterías, sala de espera, confitería, etc.; y otra a la derecha perteneciente al andén de llegada, con oficinas administrativas y de despacho de encomiendas. En su exterior adoptaba las formas del neorrenacimiento italiano, en boga entonces en la arquitectura doméstica y monumental de Buenos Aires.

Uno de los ejemplos de mayor envergadura en terminales totalmente prefabricadas en chapa, madera, hierro y vidrio, lo encontramos en la Estación Central del Ferrocarril de La Boca a Ensenada, adquirida en Londres por Guillermo Wheelwright, y vecina a la sede del Gobierno en Buenos Aires, al edificio de la aduana y al viejo muelle de pasajeros, sobre el Río de la Plata. Tipológicamente respondía a las terminales laterales, ubicadas con su lado mayor paralelo a las vías, de composición simétrica y lenguaje afrancesado, con mansardas gemelas laterales y torre alta con reloj sobre su segundo piso. Hacia 1872 era utilizada por varias compañías ferroviarias, y en ella todas las comodidades eran por duplicado, hasta que un incendio la destruyó totalmente en 1897.

Paraguay fue otro de los países en donde las obras del ferrocarril estuvieron en manos de profesionales británicos. La construcción de los edificios ferroviarios, levantados entre 1859 y 1866, fue dirigida por el maestro arquitecto Alonso Taylor con una cuadrilla de albañiles, mientras que el tendido de líneas estuvo a cargo del ingeniero Eril Percy Burrel. Precisamente fue Taylor quien tuvo a cargo la obra de la Estación Central de Ferrocarril o de San Francisco en Asunción, iniciada en 1859 y concluida en 1864. De la importancia y significado que tenía para la gente de la ciudad este edificio como lugar de encuentro y recreo dan cuenta las crónicas de aquellos años, cuando admiran “los espaciosos salones con asiento y música con que se obsequia a los paseantes todos los domingos”. Esta es una historia que se repetirá en todas y cada una de las terminales urbanas, y que irá cobrando intensidad con el crecimiento y expansión del sistema ferroviario en todo el continente.

Uruguay había inaugurado su primer ferrocarril el 1o de enero de 1869, con un tramo de 17 km entre una estación alejada del centro de Montevideo, denominada Bella Vista, y la localidad de Las Piedras. Recién en 1871 se ganó terreno al río, permitiendo la prolongación de la vía hasta la capital, instalándose una estación terminal provisoria en una casa alquilada. En 1893, un incendio destruyó por completo la Estación del Ferrocarril Central, por lo que fue necesario comenzar el edificio actual, proyectado por el ingeniero Luis Andreoni e inaugurado en junio de 1897. La Estación Central “General Artigas” muestra el tipo de estación de cabecera con planta en forma de “U”, con un edificio de pasajeros de dos plantas que combina formas del neorrenacimiento italiano y elementos afrancesados, en una clara composición académica con eje en el volumen central saliente de acceso, jerarquizado por una empinada mansarda y terraza sobre la loggia que servía de llegada a los carruajes. A ambos lados, como

era habitual, dos alas simétricas destacaban las esquinas con volúmenes almohadillados levemente exentos, mansardas con buhardillas y crestería ornamental. En la planta baja, el aspecto palladiano de la estación se acentuaba con una galería de arcos de medio punto y pares de columnas sobre pedestales que enmarcaban estatuas de personajes vinculados a los adelantos de la ciencia y la técnica.

En la Argentina los grandes monopolios ferroviarios de las compañías inglesas, una vez divididos los territorios y las ganancias, produjeron fuertes inversiones en obras de ampliación y ensanche de las terminales originales, anticuadas e insuficientes para los nuevos movimientos de pasajeros y cargas. Y así surgen edificios emblemáticos de ese nuevo medio de transporte que acortaba tiempos y distancias, no tanto por su arquitectura a la francesa y de marcado eclecticismo, sino por los significados y el impacto de la tecnología del hierro y el material rodante. Donde dos décadas atrás se ubicaban los denominados “huecos” o mercados a los que llegaban carretas con cueros y lanas desde el campo, ahora se levantaban espacios verdes parquizados y terminales ferroviarias.

Un ejemplo claro de esta evolución edilicia es la Estación Constitución del Ferrocarril Sud, ubicada en el extremo sur de Buenos Aires, frente al Mercado de Constitución, había sido levantada en 1864 e inaugurada al año siguiente. Poco puede decirse de su aspecto exterior, que conjugaba elementos clásicos y renacentistas. Como era común, por detrás del edificio de pasajeros estaban las dos plataformas de arribo y partida, cubiertas por arcos de hierro empotrados en muros laterales. Hacia 1880, este pequeño edificio era obsoleto, y la compañía encargó en Londres un nuevo proyecto (1883) al estudio de los arquitectos Parr & Strong & Parr. Los profesionales diseñaron una terminal en estilo renacimiento francés, aunque con el particular sello británico de la compañía. En el lenguaje, se omitió cualquier asociación con las soluciones tecnológicas de hierro y vidrio de los andenes posteriores, en este caso no pensadas para ser vistas y exaltadas, como en otras terminales del continente. Pero la capacidad de cambio de estos edificios no corría paralela a las demandas que exigía el crecimiento continuo del sistema, y así es como en 1899 la “L” se convirtió en “U” por el agregado de nuevas plataformas y dependencias de cargas, a la vez que se ensanchó el edificio de pasajeros, con nuevos volúmenes coronados por mansardas y una cúpula central. Con la reforma, el edificio de pasajeros acentuó su aspecto palaciego, recibiendo mayor ornamentación afrancesada, dentro de una composición típicamente Beaux Arts.

En Chile, la segunda Estación Central de Santiago (c. 1885) mostraba un despliegue ornamental totalmente alejado del tímido estilo neoclásico de su antecesora. Manteniendo el mismo esquema de pabellones paralelos y un gran espacio para los andenes entre los mismos, la ampliación comprendió la incorporación de una esbelta torre con reloj, elemento central jerárquico de la fachada, sobre el que apoyaban los dos grandes tímpanos metálicos ornamentados de las cerchas que cubrían los andenes. Los macizos laterales presentaban especies de arcos de triunfo monumentales, uno de los recursos utilizados por el historicismo finisecular.

Pero si queremos encontrar la expresión más acabada del apogeo ferroviario en el país trasandino, tendremos que esperar a la tercera y actual Estación Alameda o Central, que amplía y modifica la anterior incorporando una monumental cubierta metálica construida por la compañía francesa Scheider-Creusot en 1897. A diferencia de los ejemplos argentinos, en donde los protagonistas principales eran los grandes edificios de pasajeros, aquí la estructura de hierro de 160 m de largo, 48 de ancho y 25 de alto, asume un rol predominante, con un tratamiento decorativo de alto valor expresivo. Los elementos ornamentales y decorativos en estas y otras estructuras evidenciaban que la “huida al pasado” no era patrimonio exclusivo de los arquitectos, pues el diseño ingenieril también buscaba prestigiar sus creaciones — especialmente cuando quedaban a la vista del observador— con formas de la antigüedad clásica, o bien, ya en pleno eclecticismo, con los estilos más dispares.

El denominador común de este período fue el eclecticismo. La danza de estilos iniciada ese fin de siglo se prolongó durante varias décadas de iniciado el XX, modificando no solo la apariencia de las terminales sino la de los edificios menores del sistema, esto es, estaciones intermedias de distintas categorías, y ciertos edificios anexos. La desnudez ornamental original irá perdiendo terreno ante los estilos afrancesados de los distintos Luises y de las corrientes pintoresquistas.

Un estilo similar al de muchas estaciones intermedias argentinas (en cuanto a la influencia de la tradición funcional y cierto pintoresquismo) es el observado en Brasil, en los edificios de la línea que unía Santos con Jiundiá de la antigua São Paulo Railway, cuya construcción se inició en 1860. Los edificios tienen muros de

ladrillo visto desornamentados, con juntas esgrafiadas, columnas de hierro fundido en plataformas laterales sobre andenes (fabricadas por la firma Walter Macfarlane, de Glasgow), cresterías de madera en cubiertas, y elementos anexos como puentes peatonales de vigas de celosía de hierro fundido, tanques de agua del mismo material sobre base de mampostería, casillas y depósitos.

Un interés especial poseen las estaciones totalmente prefabricadas, construidas con placas de hierro estampado. Una de ellas, la pequeña Estación Bananal (1888), presumiblemente provista por la empresa belga Forges D'Aiseau.

Pero si de terminales se trata, debemos hablar de la gran Estación da Luz, ubicada en el centro de la ciudad de São Paulo, un ejemplo destacado por su magnitud, su propuesta estructural y su calidad estética. Proyectada por el arquitecto inglés Charles Henry Driver, y concluida en 1901, su esbelta torre con reloj marcaba un hito nuevo en el paisaje urbano, a la vez que sus espigadas mansardas hacían caso omiso a las temperaturas locales, aunque respondieran al gusto por esta arquitectura ecléctica en aquel momento. Los arcos metálicos provistos por distintas firmas inglesas cubrían 39 metros de luz, y tenían ricos motivos decorativos próximos a sus bases. El detalle singular lo ofrecía la inclusión de puentes peatonales de hierro que pasaban por sobre los trenes, bajo la gran cubierta de los andenes iluminada en forma cenital.

Un ejemplo sorprendente de estación intermedia, de segunda, lo encontramos en la Estación Mairinque, proyectada por el arquitecto Victor Dubugras en 1906, e inaugurada dos años después, cuando el Ferrocarril de Sorocabana se encontraba bajo responsabilidad del gobierno estadual. Se trata de una estación construida en hormigón armado (una estructura de hierro revestida de cemento) apartada de los historicismos en boga, con un lenguaje despojado de ornamentos, con detalles antiacadémicos (secesión vienesa) y propio de los pioneros del movimiento moderno europeo.

Otra terminal de envergadura, también en São Paulo, es la actual Estación Julio Prestes, ex Estación Sorocabana, proyectada por el estudio de Samuel y Christiano das Neves, y construida entre 1926 y 1938. El proyecto, presentaba un monumental frente en estilo — según un cronista de la época— renacimiento francés (Luis XVI), “modernizado”, en el que se destacaba la tradicional torre con reloj, el juego de cúpulas y mansardas de pizarras con óculos y buhardillas en las cubiertas, y las columnas de doble altura que ritmaban la disposición de aventanamientos superiores. Por detrás, la gran nave metálica que cubría las cuatro plataformas, provista por la firma alemana August Klöne de Dortmund, tenía 206 metros de longitud y 43,90 metros de luz, con grandes arcos de hierro triarticulados “ojivales, del tipo Tudor” dispuestos cada 10 metros.

Merced a su enorme expansión y a las ganancias obtenidas, el principal monopolio ferroviario inglés en la Argentina, el Ferrocarril Central Argentino, decidió construir su estación terminal al norte de la ciudad, en la zona de Retiro. El proyecto de la Terminal Retiro, fue confeccionado en 1908 por el arquitecto inglés Eustace Lauriston Conder (1863-1935), con la colaboración del arquitecto Sidney G. Follet. En la construcción de las bóvedas metálicas de cañón corrido sobre los 8 andenes intervino la firma británica Francis P. Morton & Co., de Liverpool. También ingleses fueron el contratista general, Scott & Hume, y los subcontratistas estructurales Dorman-Long, y la firma proveedora de las mayólicas: Royal Doulton. La construcción se inició en junio de 1909 y fue el 2 de agosto de 1915, mientras Europa vivía el primer año de la Gran Guerra. Durante muchos años Retiro fue una de las terminales más importantes de Latinoamérica, por su monumentalidad, calidad arquitectónica, dimensiones y, especialmente, por sus adelantos técnicos. La arquitectura eduardiana del edificio de pasajeros combina elementos arquitectónicos de diversos ejemplos ingleses construidos en años precedentes y resume la experiencia británica en grandes terminales fuera del Reino Unido. En su tamaño y grandiosidad simboliza el apogeo de esta tipología.

En los años '20 ensanches y modificaciones de las grandes terminales serán terreno propicio para introducir nuevas tecnologías y materiales. Un ejemplo del monumentalismo vigente en esta década encontramos la ampliación de la Estación Constitución del Ferrocarril Sud. El aumento del número de plataformas había alcanzado la máxima expansión posible, y a esta altura era necesario un plan general de ensanche pensado como una verdadera reconstrucción de la estación cabecera. Se confeccionaron entonces los planos de una estación nueva, pero la guerra europea (1914-17) y la crisis financiera hicieron suspender el proyecto momentáneamente. El trabajo recién se retomó en 1922 con un proyecto modificado, ya que a la fecha los pasajeros que pasaban anualmente por la terminal habían aumentado y

llegaban a más de 30 millones. El proyecto —o “Proposed Enlargement”— preveía la total demolición del edificio anterior aumentando el número de plataformas y levantando un frente imponente de 148 metros sobre la plaza.

La planta del edificio adoptaba la forma de un gran rectángulo con un monumental hall en su espacio central, de 123 metros de largo por 27 metros de ancho libre, con una altura total de 25 metros, cubierto por una gran bóveda de cañón corrido formada por arcos de acero unidos con losas de cemento y un cielorraso artesonado, construido con yeso fibroso. Las principales modificaciones planteadas en el proyecto no se realizaron por los efectos del crack financiero del 29. Iniciadas en septiembre de 1925, las obras tuvieron abrupto final en la crisis, dejando los trabajos medias y al palacio francés (el tercer edificio, de 1900) sobre Plaza Constitución casi intacto, aunque con dos molestos vecinos en sus extremos: los volúmenes de las nuevas entradas laterales. De esta forma, quedaban reflejados en un mismo edificio dos momentos de la arquitectura inglesa en nuestro país, la influencia Beaux Arts de principios de siglo y el monumentalismo eduardiano, que recreaba los motivos de la antigüedad grecorromana, claramente expuestos en la espacialidad del gran hall o en la grandilocuencia de los grandes arcos sobre las calles laterales.

En Colombia, no es sino en 1854 cuando se construye el primer “camino de hierro”: el ferrocarril de Panamá (antes de su separación de Colombia). En un comienzo los ferrocarriles colombianos priorizaron el tendido de ramales hacia los puertos del río Magdalena, principal eje económico-fluvial del país, como Santa Marta, Cartagena y Barranquilla. Las guerras civiles del siglo XIX detuvieron la construcción de ferrocarriles, que recién cobró nuevo impulso en la década de 1920, por el apoyo económico de Estados Unidos como indemnización por su intervención en la secesión de Panamá. Este desarrollo tardío influyó en los estilos de algunas estaciones, pues junto con la prolongada vigencia del historicismo aparecen estaciones art déco, neocoloniales y de un austero racionalismo.

Pocas son las construcciones que quedan de aquel primer momento ferroviario, como la Estación Montoya de Barranquilla (1871) en estilo neoclásico, proyectada por el arquitecto jamaíquino Leslie Arbouin. De principios de siglo se conserva la Estación Bogotá del Ferrocarril de la Sabana (1913-17), proyectada en Estados Unidos en estilo neoclásico, y completada por el arquitecto Mariano Santamaría.

Como sucede en otros países latinoamericanos —y en México, especialmente— la arquitectura de las estaciones intermedias de Colombia frecuentemente se corresponde con el origen de la compañía ferroviaria que las proyectó y construyó, sea ésta belga, francesa, inglesa o norteamericana. En muchos casos los proyectos originales han tenido adaptaciones de carácter vernacular, con tejas de barro cocido, corredor perimetral para aliviar los rigores del clima y carpinterías de madera maciza, típicas de cada región o lugar.

A medida que avanza este período, la diversidad estilística irá alcanzando a otros elementos del sistema, como las estaciones intermedias, barrios de viviendas, etc. A la vez que se proyectan edificios en estilos antiacadémicos, las corrientes pintoresquistas incrementarán su desarrollo, especialmente en las localidades veraniegas y suburbanas, y el auge de los movimientos americanistas trasladará a la arquitectura ferroviaria sus variantes estilísticas, que iban desde la copia de modelos del renacimiento español, pasando por estilos neocoloniales locales, hasta otros que recreaban presuntos estilos prehispánicos.

Cerrando este recorrido, volveremos al país que vio nacer el ferrocarril en Latinoamérica, para mencionar la Estación Central de Ferrocarriles de La Habana (1912) proyectada por el arquitecto norteamericano Kenneth H. Murchinson. La disposición de las torres recuerda la tipología de una estación europea muy difundida: la Thüringer Bahnhof, Leipzig (E. Pötsch, 1840-44). Particular interés presentan estas tempranas manifestaciones neocoloniales proyectadas fuera de la isla, y en las que motivos hispanizantes distribuidos en sus fachadas procuraban encontrar un nexo con la cultura local como sustento a la expresión de sus proyectos.

Una de las últimas grandes terminales latinoamericanas fue la Estación Pedro II en Rio de Janeiro, construida entre 1936 y 1943. Una prueba de la convivencia de la arquitectura moderna con los historicismos arquitectónicos y su prolongada vigencia. Como vimos anteriormente en otra terminal, la Estación Julio Prestes, inaugurada en 1938. De porte monumental, posee una arquitectura de líneas racionalistas con algunos elementos decorativos y volumétricos Art déco. En ella se destaca una

esbelta torre de 122 metros de altura, rematada por un gran reloj en cada una de sus cuatro caras, aún hoy un hito inconfundible en del paisaje urbano carioca.

Los cambios en la economía mundial producidos a partir de la segunda posguerra con el deterioro del precio de las materias primas y el proceso de sustitución de importaciones, sumado al auge de nuevos medios de transporte y la ausencia de inversiones y políticas de mantenimiento y renovación del sistema, afectaron seriamente la funcionalidad y razón de ser del sistema ferroviario en casi todos los países del continente.

### **3. Al rescate del patrimonio ferroviario edificado**

A partir de la segunda posguerra, la pérdida de protagonismo del tren frente a otros medios de transporte, junto con la ausencia de políticas de desarrollo y adaptación del sistema a los nuevos tiempos, contribuyeron —entre otras causas— a su progresivo deterioro físico y funcional y a la pérdida de la coherencia y calidad que desde su origen lo caracterizaron. Frente a éste estado de situación, no es fácil responder a la pregunta: ¿cómo es en verdad la arquitectura ferroviaria en Latinoamérica hoy? Mito y realidad se entrecruzan al abordar uno de los fenómenos de transferencia tecnológica y cultural más ricos del continente. Huellas, fragmentos aislados de un extinto universo integrado, recodos ineludibles de una nostalgia de tiempos mejores, terreno experimental de maquillajes edilicios al servicio de identidades corporativas de ocasión, símbolos elocuentes de un Estado ausente y anodino, y escenarios de padecimientos cotidianos para los usuarios.

Lo cierto es que, en los tiempos que corren, encontrar estaciones en aceptables condiciones de autenticidad e integridad, no es tarea fácil. Si esto sucede con las que, para bien o para mal, se encuentran en uso, qué decir de la inmensa mayoría de edificios desactivados dispersos en todo el continente, a menudo librados a su propia suerte luego de la partida del tren. Muchos de ellos fueron brutalmente desmanteladas, una gran mayoría ocupados como viviendas, y, en no pocos casos —cuando todo parecía condenarlos a una ruina segura— fue la gente de cada lugar la que inició su rescate, encontrando en ellos, no sólo valores ignorados por quienes deberían protegerlos, sino espacios para responder a sus propias necesidades en materia cultural, educativa, de esparcimiento, vivienda, etcétera.

Así lo evidenciaron los resultados de un relevamiento de más de 1.400 estaciones ferroviarias realizado durante 2001-2002 en la Argentina por un equipo de profesionales, con el apoyo de la fundación John Guggenheim de Nueva York. Estos avances, han permitido efectuar diagnósticos sobre los bienes culturales —y en nuestro caso sobre los ferroviarios—, más precisos y en estrecha relación con la incidencia que ejercen sobre ellos factores de degradación tanto naturales como antrópicos. Este último aspecto, por sobre otros efectos del medio ambiente, en nuestra actual circunstancia es el de mayor incidencia en los procesos de alteración, modificación, pérdida y deterioro del patrimonio.

Hoy más que ayer resulta necesario efectivizar instrumentos de conocimiento que permitan establecer prioridades de protección y recuperación. Un elemento de gran ayuda, además de los tradicionales inventarios, puede ser la elaboración de una Carta de Riesgo del patrimonio ferroviario local, nacional, regional. Un trabajo que, en otros países, se orienta a prevenir la incidencia de desastres naturales recurrentes, impactos ambientales y riesgos antrópicos que pueden alterar o destruir el patrimonio y que, en los nuestros, adquiere casi connotaciones de salvataje orientado a la prevención de estos últimos aspectos.

Cuando se trata de inventariar bienes culturales que componen un sistema con ramificaciones territoriales de gran envergadura, como es el caso del fenómeno ferroviario, la Carta puede constituir un instrumento de conocimiento actualizado y flexible, que facilita cualquier política de tutela del patrimonio histórico, sustentada en una adecuada información científica. Filosofía que no condice con nuestra cultura de la emergencia, con la falta de programación y con la difundida práctica local de intervenir sobre los bienes a posteriori, cuando los daños ya se han verificado y son, muchas veces, irreparables.

Lógico es pensar que, la razón y los recursos técnicos y económicos en los tiempos que corren no abundan, y aún con un minucioso plan nuestros organismos encargados de tutelar estos testimonios poco pueden hacer. No obstante, poseer la información es de importancia capital para hacer efectivos dos principios básicos de la doctrina restauradora: conocer para tutelar e intervenir para conservar. Y

para ello es necesario que una Carta de Riesgo permita decidir anticipadamente qué, dónde, cuándo y cómo actuar con mayor urgencia.

Los soportes gráficos de la información son representaciones cartográficas que utilizan las bases de datos construidas a partir de los datos obtenidos en las fichas de relevamiento. Existen mapas de estado de conservación, de valoración patrimonial y de los factores de peligrosidad que provocan su deterioro, es decir, fundamentalmente, su grado de vulnerabilidad. La superposición de estos mapas temáticos permitirá medir los datos proporcionados, estableciendo umbrales mínimos de vulnerabilidad y la presencia de factores de peligrosidad.

Muy probablemente, una Carta de Riesgo en Latinoamérica más que obrar como una “restauración preventiva”, atenderá a acrecentar un conocimiento hoy débil y fragmentado, y constituir una herramienta de utilidad para las administraciones nacionales, provinciales y municipales, a la hora de establecer prioridades en el rescate de los testimonios más vulnerables, significativos y valiosos del patrimonio ferroviario nacional. Una herramienta que no debe actuar como instrumento aislado. Proponer el rescate y recuperación de la arquitectura ferroviaria a secas, desconociendo la necesaria integración que debe existir entre los estudios históricos, técnicos, de conservación y valoración patrimonial, de planificación urbana, ambientales, y, especialmente, de factibilidad y sustentabilidad de las intervenciones, puede llevar a dislates en los que el principal damnificado es el patrimonio que se pretende recuperar.

Los resultados más eficaces, demostraron estar cimentados en estudios, en los que pasado y presente se nutren mutuamente y en los que se ha considerado seriamente la autosustentabilidad de los emprendimientos. Hoy resulta cada vez más necesario incorporar sistemas de protección que contemplen los eslabones presuntamente menores del sistema y, especialmente, la dimensión territorial de los paisajes generados por el ferrocarril, superando la protección impar que los resguarda, pero como piezas aisladas de su contexto social, económico y cultural. Si hablamos de sistemas, y paisajes culturales, deberíamos acudir a otras figuras de protección que incluyan “declaratorias temáticas”, que involucren a la diversidad de elementos derivados del ferrocarril a lo largo de un ramal, a través de un territorio. Y, si hablamos de proteger, procuremos hacerlo recuperando, es decir, acompañando las normas con medidas y acciones de apoyo a la rehabilitación física de estos bienes, considerando tanto sus valores como su capacidad para albergar nuevos programas. Pero bien sabemos que la base de una recuperación apropiada de estos elementos, exige ir más allá de estas cuestiones. Se hace necesaria una visión global e integrada, en tanto se consideren recursos endógenos de desarrollo, que pueden generar rentas, crear empleo y contribuir a recuperar la calidad de vida de comunidades afectadas por procesos de exclusión, desde una necesaria dimensión humana del patrimonio.

Como se ve, el presente y el futuro del patrimonio ferroviario involucra múltiples sectores. En una época que exige compatibilizar conservación y desarrollo, será de crucial importancia consolidar y acrecentar el espacio de interés ganado por el tema. Una condición que seguramente contribuirá a asegurar tanto su necesaria vigencia, como su resguardo de cara al porvenir.

#### 4. Referencias

AAVV. (1981, Noviembre). Argentina: la urbanización de la locomotora. En: *Revista 2c Construcción de la Ciudad*, N° 19. Barcelona.

AAVV. (1993). *Arquitetura do ferro. Memoria e Questionamento*. Belém: Universidade Federal do Pará, CEJUP.

Arias de Greiff, G. (1986). *La mula de hierro*. Bogotá: Carlos Valencia Editores.

Ballol, B. A., Herrera Sorzano, M., Moyano, E., Sanz Fernández, J., & Socarras Matos, M. (1987). *El Camino de Hierro de La Habana a Güines. Primer ferrocarril de Iberoamérica*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles / Ferrocarriles de Cuba.

- Basaez Yau, P., & Amadori Gundelach, A. M. (1995). *Estación Central - Estación Mapocho. Construcciones Ferroviarias en Santiago*. Santiago de Chile: Universidad de Chile, Facultad de Arquitectura y Urbanismo.
- Cardoso, A., & Zamin, F. (2002). *Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul, inventario das estações: 1874-1959*. Porto Alegre: Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico do Estado. 2002.
- Costa, C. T. da. (1994). *O Sonho e a Técnica: a arquitetura de ferro no Brasil*. São Paulo: Universidade de São Paulo.
- Cuadra, M. (1990). Arquitectura de los siglos XIX y XX en los países andinos. En: *Colección Sumarios*, N° 121. Buenos Aires.
- Dias Mazzoco, M. I., & Rodrigues dos Santos, C. (2005). *De Santos a Jundiá. Nos trilhos do café com a Sao Paulo Railway*. São Paulo: Magma Edit.
- Ferrocarriles Nacionales de México. (1996). *Caminos de Hierro*. Corea. FNM. 1996.
- Gazzaneo, J., & Scarone, M. (1966). *La arquitectura de la revolución industrial*. Buenos Aires: Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas, FAU/UBA.
- Gomes da Silva, G. (1988). *Arquitetura do ferro no Brasil*. São Paulo: Nobel, 1988.
- Goulart Reis, N. (1997). *Racionalismo e proto-modernismo na obra de Victor Dubugras*. São Paulo: Fundação Bienal de São Paulo, Instituto de Arquitetos do Brasil.
- Gutiérrez, R. (1984). *Arquitectura y urbanismo en Iberoamérica*. Madrid: Ediciones Cátedra.
- Lewis, C. M. (1983). *British Railways in Argentina, 1857-1914. A case of foreign investment*. Londres: Athlone Press.
- Mugayar Kühn, B. (2008). *Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização. Problemas teóricos de restauro*. São Paulo: Ateliê Editorial.
- Mugayar Kühn, B. (1998). *Arquitetura do Ferro e Arquitetura Ferroviária em São Paulo*. São Paulo: Ateliê Editorial; Fapesp; Secretaria da Cultura.
- Ortiz, F. (n.d.). *Arquitectura argentina 1880-1930* (Separata de la Historia General del Arte en la República Argentina). Buenos Aires: Academia Nacional de Bellas Artes.
- Rogind, W. (1937). *Historia del Ferrocarril del Sud*. Buenos Aires.
- Scalabrini Ortiz, R. (1957). *Historia de los ferrocarriles argentinos*. Buenos Aires: Plus Ultra.
- Soukef Jr., A. (2001). *Estrada do Ferro Sorocabana: uma Saga ferroviaria. The Sorocabana Railway*. São Paulo. Secretaria de Estado da Cultura de São Paulo. 2001.
- Stones, H. R. (1993). *British railways in Argentina. 1860-1948*. Londres: P.E. Waters / Fundación Museo Ferroviario.
- Tartarini, J. D. (1985). La estación terminal, edificio símbolo del siglo XIX. En: *Revista Summa* (Colección Temática). Buenos Aires.
- Tartarini, J. D. (1989). Llega el ferrocarril. En: *Revista Summa*, No 257/58 (Enero-febrero de 1989). Buenos Aires.
- Tartarini, J. D. (1993). Las estaciones de ferrocarril en Europa y América. Aproximaciones para su estudio. En: *A A VV. Arquitetura do Ferro. Memória e Questionamento*. Belém: Universidade Federal do Pará.

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

Tartarini, J. D. (2001). La arquitectura de los ferrocarriles en la Argentina. En: AAVV. *Preservación de la Arquitectura Industrial en Iberoamérica y España*. Granada: Consejería de Cultura, Junta de Andalucía, Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico.

Tartarini, J. D. (2009). *Patrimonio Ferroviario Bonaerense. Pasajeros al tren*. La Plata [Provincia de Buenos Aires]: Instituto Provincial de Cultura.

Wright, W. (1980). *Los ferrocarriles ingleses en la Argentina. Su influencia en el nacionalismo económico. 1854-1948*. Buenos Aires: Emecé.

Yanes Rizo, E. (1994). *Los días del vapor*. Ciudad de México: Consejo Nacional para la Cultura y las Artes / INAH / Ferrocarriles Nacionales de México / Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos.