



**Sección temática:** ST2-Investigación de la historia, teoría y crítica de la arquitectura, el diseño y la ciudad.

**Título:** RELEVAMIENTO Y CATALOGACIÓN DEL PATRIMONIO CONSTRUIDO DEL FERROCARRIL ROSARIO- PUERTO BELGRANO. INDAGACIÓN SOBRE UNO DE LOS FERROCARRILES FRANCESES EN ARGENTINA.

**Autores:**

1. Benedetti, Rubén
2. Lapissonde, Ma. Paula
3. Borromeo, Mariela.
4. Biazoni Rolla, Laura.
5. Fraire, Gabriel.
6. Ibarra, Ariel.

**Materia / Cátedra:** Taller de Historia de la Arquitectura. Cátedra Dr. Esp. Arq. Rubén Benedetti

**Institución:** Facultad de Arquitectura Planeamiento y Diseño; Universidad Nacional de Rosario.

**Correo electrónico:** [ruben.benedetti@gmail.com](mailto:ruben.benedetti@gmail.com)

**Resumen**

El proyecto propone visitar la producción edilicia del Ferrocarril Rosario Puerto Belgrano (FCRPB), empresa de capitales franceses que gestionó la concesión de la ruta en 1903, proponiendo un recorrido que teóricamente le permitiría enfrentar ventajosamente a las compañías británicas que ya operaban en el territorio. Parte de

la estrategia de la empresa consistió en habilitar el servicio prácticamente en forma completa en 1910, lo que obligó a que tanto la ejecución del tendido como las numerosas obras civiles necesarias para su operación se completaran en forma acelerada y con varios frentes de obra simultáneos. Entre estas, resultan distintivas las estaciones realizadas por la compañía que presentan un caso muy interesante de diseño modular, adaptable a las necesidades de cada localidad, en función de la jerarquía de la estación en sí (primera, segunda o tercera categoría), y los servicios complementarios que tuviera la misma (traje de material rodante, talleres, mesa de giro de locomotoras).

La presente instancia del trabajo presenta el relevamiento pormenorizado de las estaciones de este ferrocarril, ubicadas en el espacio santafesino, desde la terminal de la red en la estación Rosario hasta la estación San Gregorio ubicada en el sureste provincial, sector de la provincia en el que este ferrocarril cumplió un rol estructurante del territorio, en momentos en que en el mismo se estaba produciendo la transición de la actividad ganadera a la producción cerealera, con el auge del cultivo de maíz y la expansión del arriendo agrícola. En este aspecto el FCRPB merece una atención particular, puesto que en función de las características únicas de su trazado - un arco que desde Rosario planteó el vínculo con el entonces nuevo puerto atlántico bonaerense - posibilitó la consolidación de nuevos centros poblados. Las innovaciones implícitas en el proyecto del FCRPB y de sus edificios, en los que se hacen evidentes conceptos de racionalización y simplificación propios del pensamiento industrial del siglo XX, permiten diferenciar la obra construida de este ferrocarril dentro del conjunto de la arquitectura ferroviaria producida por las múltiples empresas que se instalaron en la provincia desde poco después de la mitad del siglo XIX y hasta el inicio de la Primera Guerra Mundial. En este aspecto, la obra del FCRPB presenta criterios de simplicidad y economía de recursos que la distinguen de las formas tradicionalmente asociadas al concepto de arquitectura ferroviaria, presentando una alternativa a las habituales formas ligadas a la tradición funcional inglesa.

**Palabras clave:** Arq. ferroviaria - Ferrocarriles franceses - Ferrocarril RPB

**Ponencia**

**Introducción:**

A partir de la organización nacional – con la sanción de la Constitución como hito liminar- y hasta la crisis económica que generó la Primera Guerra Mundial, la Provincia de Santa Fe fue epicentro de una transformación productiva y demográfica sin precedentes, la que fuera caracterizada por Scobie como *Revolución en las Pampas*, un proceso que ha sido extensamente estudiado. En este marco, adquirió un rol preponderante el desarrollo de los ferrocarriles, que en el caso santafesino fue significativo, con la operación en este período de dieciséis empresas diferentes<sup>1</sup>, muchas de las cuales a inicios del siglo XX se habían fusionado, con un total de nueve compañías operando para el fin del período, luego del proceso de fusiones y adquisiciones que tuvo lugar luego de la crisis de 1890. La magnitud de la infraestructura ferroviaria en la provincia se refleja en el hecho que, a comienzos del siglo XX, uno de cada cuatro kilómetros de vías tendidas en el país se encontraba en territorio santafesino<sup>2</sup> el que se vinculaba en forma directa con las provincias de Buenos Aires, Córdoba y Chaco, y en forma indirecta con Cuyo y el Noroeste argentino extendiendo, lejos de las propias fronteras, el alcance de los puertos provinciales.

En el conjunto de las inversiones ferroviarias, el caso de Santa Fe destaca por la importancia del involucramiento de empresas de capitales franceses, que se hicieron presente con la adquisición del Ferrocarril Provincial a las Colonias, trazado por el gobierno provincial y adquirido por la empresa metalúrgica y ferroviaria Fives Lille ya en 1888; una participación que se incrementó drásticamente cuando a inicios del siglo se produjo una nueva “primavera ferroviaria” con el otorgamiento de nuevas rutas y concesiones. Así con la implementación de nuevas rutas, en las que el gobierno Nacional priorizó la participación de nuevos operadores, tuvo lugar la radicación de otras dos empresas de capitales franceses: en 1904 inició las operaciones la Compañía General de Ferrocarriles de la Provincia de Buenos Aires y poco después el Ferro Carril Rosario-Puerto Belgrano. En un mercado fuertemente

---

<sup>1</sup> Las empresas instaladas en la provincia 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.

<sup>2</sup> Esta proporción se alcanza sin tener en cuenta las vías tendidas en sistema decauville para facilitar la explotación maderera y taninera en el chaco santafesino, que sumaron unos 400 kilómetros.

controlado por las empresas británicas, en particular en la región por el FCCA que luego de la fusión con el FCBAR se había convertido en el principal operador de cargas, las nuevas empresas confiaron en estrategias novedosas para ganar su porción del negocio. Merece una mención el hecho que, en momentos en que el FCCA había trasladado su sede desde Rosario a Buenos Aires, tanto el FCPSF como el FCRPB instalaron sus oficinas administrativas en la provincia, donde también radicaron buena parte de sus tareas de mantenimiento y reparación de locomotoras, vagones y coches.

A pesar de la trascendencia que en el ámbito regional tuvieron estas empresas, la primera -el FCPSF- que enlazó al núcleo original de la colonización agrícola con la capital y a ésta con el territorio chaqueño, y luego con el puerto rosarino, y las segundas que extendieron en forma efectiva el área de influencia del puerto Rosario hacia el sur provincial y el norte bonaerense, su legado no guarda un lugar destacado en la historiografía ferroviaria, que desde el inicio se enfocó en las empresas británicas<sup>3</sup>. Siendo que las tres empresas francesas fueron nacionalizadas poco antes que las inglesas<sup>4</sup>, resulta que el FCRPB del que aquí nos ocupamos tuvo una vida relativamente breve –poco más de cuatro décadas- con los pormenores de su radicación, su ingeniería y su edilicia oscurecidos al confundirse, dentro del conglomerado que constituyeron los ferrocarriles del Estado.

### **La Compañía FCRPB**

La traza de un ferrocarril entre Rosario y el entonces flamante puerto militar de Puerto Belgrano fue originalmente concesionada a Diego de Alvear, quien por entonces había negociado con el gobierno nacional la adquisición de importantes extensiones en el extremo sur de la provincia. La concesión fue transferida por éste en 1906 a la Compañía del Ferro Carril Rosario Puerto Belgrano (Compagnie de

---

<sup>3</sup> Aunque no se trate de una historia específicamente, sino más bien de un alegato político sobre las empresas ferroviarias, debe considerarse la Historia de los Ferrocarriles Argentinos, de Raúl Scalabrini Ortiz (1940). Su recopilación de datos constituye un primer esquiso de los años iniciales y desarrollo del Central Argentino. Igualmente, son útiles sus aportes sobre el FCCN y el FCCC, aunque en la obra se limitó a examinar las operaciones de cinco empresas de todo el país, todas de capital británico. Wright (1974) apunta a la habitual sinécdoque que aparece cuando se estudian las inversiones ferroviarias en la Argentina, señalando "Because of the British controlled such a large part of the railway system much argentinians equated foreign ownership of the railways with british ownership (...) the terms private capital, foreign capital and British capital are interchangeable when applied to argentine railways."

<sup>4</sup> La transferencia de las tres empresas francesas fue gestionada a través de un acuerdo de estado a estado, celebrado en diciembre de 1946, pocos meses antes de la adquisición de las empresas británicas.

Chemin de Fer Rosario a Puerto Belgrano), empresa controlada por el Banque de Paris et Pays Bas y a través de este banco vinculada con la firma que se había adjudicado la construcción y operación del puerto rosarino –la Sociedad Puerto Rosario– controlada a su vez por la metalúrgica Hersent et Fils, Schneider et Cie, (Fernández 1999).

La composición de las empresas galas, cuyo capital estaba conformado mayormente por bancos y empresas industriales marca una notable caracterización de estas inversiones que las diferencian de las empresas británicas, mayormente sociedades por acciones que agrupaban a ahorristas individuales; sugiere que en el período inicial del siglo XX existió un interés definido por expandir las actividades comerciales francesas en la pampa argentina, proyecto truncado por las hostilidades de 1914.

En el contexto de un mercado que por entonces se caracterizaba por ásperas disputas de tarifas entre las numerosas empresas ferroviarias, la tardía instalación del FCRPB -cuando todavía estaban en

proceso de consolidación centenares de nuevas colonias agrícolas con la creación de un entramado de nuevas poblaciones estrechamente ligadas a la producción agrícola - dio lugar a que se adoptara una estrategia diferenciadora respecto a la competencia, resultando en el planteo del FCRPB una ruta que describía un arco descendente desde el puerto rosarino tomando rumbo sudoeste hacia provincia de Buenos Aires, donde en la localidad de Timote se orientaba en forma prácticamente norte-sur hacia Coronel Suárez, para luego describir un arco inverso hacia Bahía Blanca (Fig.1).

Este particular trazado, que significaba en los hechos una notable diferencia con la caracterización radial con foco en los puertos que se ha hecho a la infraestructura ferroviaria del período (Gioria, 2012), vinculaba dos puertos ubicados en cada punta



Fig.1: Ferrocarril Rosario Puerto Belgrano.  
Tendido total.

de línea e implicaba que las distancias entre las localidades alcanzadas y el puerto más próximo fueran menores al recorrido que ofrecían las redes operadas por la competencia. La estrategia significó que la construcción del tendido fuera particularmente costosa, ante la necesidad de franquear numerosos cursos de agua a lo largo de los 800 km de ruta; y a la vez, salvar mediante puentes las líneas ferroviarias preexistentes con las que inicialmente el FCRPB se negó a interoperar, evitando disponer cruces y empalmes.

Las obras civiles se iniciaron en 1906, el mismo año en que se transfirió la concesión, y con la intención de ejecutarlas lo más rápido posible, los trabajos se comenzaron en forma simultánea en diez puntos diferentes de la ruta, ejecutándose las estaciones y las obras complementarias con provisión de materiales e insumos desde los muelles de ambas cabeceras. A pesar de las complejidades técnicas planteadas, el 19 de diciembre de 1910 la línea se libró al servicio en forma condicional para pasajeros y carga, en tanto la habilitación definitiva se alcanzó en 1912.

La arriesgada apuesta del FCRPB nunca rindió buenos resultados económicos, en parte porque atravesaba zonas que en ese momento aún estaban iniciando su desarrollo agrícola, comparativamente menos productivas que las que se cultivaban desde décadas previas que eran atendidas por la competencia, y en parte por la propia estrategia fijada por la empresa que optó por negarse a empalmar con las redes preexistentes, impidiéndole consolidar cargas desde otras localidades alejadas de la ruta.

La expropiación por parte de los muelles construidos por la empresa en Puerto Belgrano dio lugar en 1922, a la última gran expansión de la traza con la habilitación de un ramal hacia el puerto de Ingeniero White. Aunque el ferrocarril mantuvo el rol logístico con el puerto militar, agregando ahora el vínculo directo a la ciudad de Bahía Blanca, el ferrocarril se mantuvo orientado a la explotación de cargas, sufriendo en gran medida el impacto de la crisis de 1929 por la caída del valor de las exportaciones locales, la fuerte afectación del tráfico por la recesión resultante, y las medidas de control cambiario impuestas por el gobierno nacional, que afectaron fuertemente la rentabilidad de la empresa.

En los siguientes años, la expansión del transporte automotor significó otro golpe para la compañía, que en la zona de la producción cerealera perdió cargas a manos

del camión en los fletes de corta distancia (López, Waddell y Martínez, 2016), prefigurando las condiciones que facilitaron la venta en bloque al gobierno argentino. Luego de la nacionalización el FCRPB fue absorbido por Ferrocarriles del Estado, que redefinió los servicios a su cargo cancelando ramales y rutas. Su traza original fue dividida asignando gran parte al Ferrocarril Mitre, y otro sector al Ferrocarril Roca, designación con los que la empresa estatal denominó a dos de sus secciones de trocha ancha. Algunas secciones fueron objeto de un desmantelamiento temprano, incluso el reciente ramal a Bahía Blanca que fue levantado en 1948, privilegiando el acceso a la ciudad que había construido el Ferrocarril del Sud. Del mismo modo, fue levantado el enlace entre la cabecera en Rosario y la estación Triaje-Villa Diego, con lo que las dos terminales quedaron desconectadas de la red. Bajo la administración estatal y como producto de la fusión operativa resultante, ha quedado poco registro de las características propias de las obras y edificios que caracterizaron a la empresa y su infraestructura edilicia, que no parece haber sido un objeto de indagaciones específicas. El presente trabajo constituye un intento de rescatar las características específicas de la edilicia del FCRPB y sus elementos diferenciadores, a partir de la construcción de un catálogo de los edificios sobrevivientes en el tramo en que esta empresa atravesaba el espacio santafesino, esto es entre Rosario y la localidad de San Gregorio.

La revisión de la obra construida de este ferrocarril permitió detectar características propias de una infraestructura edilicia ferroviaria materializada en la primera década del siglo XX, cinco décadas después que la puesta en funcionamiento del primer servicio ferroviario en la Argentina; obras en la que se aprecian criterios de modularidad y racionalización, que dan pauta de la aplicación de conceptos innovadores cuando transcurrían los primeros años del siglo.

### **La Red, en el tramo santafesino**

El punto inicial del FCRPB se ubicó dentro del actual predio del Centro Universitario de Rosario (CUR), donde a escasos metros de su estación terminal y a los andenes de pasajeros y carga que constituían la cabecera de la red, la empresa emplazó su sede administrativa<sup>5</sup>. Desde este punto, la empresa dispuso un ramal al puerto, que permitía acceder a los muelles operados por la Sociedad Puerto Rosario, vinculación tempranamente desmantelada luego de la cesión de los terrenos de la terminal del

---

<sup>5</sup> Actualmente, Escuela de Música de la Facultad de Humanidades y Artes de la UNR

ferrocarril que el Estado Nacional entregó a la Universidad apenas seis años después de la adquisición de la empresa.

A unos 5500 metros al sur, se emplazó la estación Villa Diego<sup>6</sup> donde además de una estación de pasajeros se ubican amplias instalaciones de talleres, en las que originalmente se realizaba el mantenimiento del parque rodante de la empresa, instalaciones que luego de ser operadas por Ferrocarriles Argentinos, luego de la privatización de los años noventa fue asignada a operadoras privadas. Actualmente, aunque el tendido ferroviario funciona exclusivamente como playa de maniobras y cargas, mantiene un taller de locomotoras.

A partir de Villa Diego, se inicia una sucesión de estaciones (Fig.2), en las que se evidencia el criterio de modularidad 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

En el km 19.690 del tendido se ubicaba la estación Los Muchachos. 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. 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 los restos, salvo circulando por las vías que hoy opera el Nuevo Central Argentino.

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



Fig.2: Ferrocarril Rosario Puerto Belgrano.  
Tendido en la provincia de Santa Fe

<sup>6</sup> 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.



probablemente corresponda al equipamiento original del FCRPB. Prácticamente en idénticas condiciones se encuentra la Estación Benard (km 38.300), que también presenta galpones contiguos. 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 Arminda, 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 Mugueta. A diferencia de los casos anteriores, en esta funciona una suerte de sala de exposiciones, el centro Arline Benedetti de la comuna local. A pesar de que el edificio en sí se encuentra en muy buenas condiciones, el alero característico de doble pendiente se encuentra 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 ubica 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<sup>7</sup>. Enfrentando los restos de la construcción se mantienen un par de galpones (no datados) que son operados por una cooperativa agrícola local.

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. Reutilizada como museo y aulas, lo mismo que los galpones anexos, 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 santafesino, San Gregorio. Resulta evidente que ésta tenía un especial interés en la operación del ferrocarril por cuanto cuenta con nueve módulos, lo que la iguala a la estación de Villa Diego. Además de las habituales construcciones

---

<sup>7</sup> 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.

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 contigua 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.

### **La edilicia del FCRPB**

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”

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 (Fig.3). En el tramo estudiado se observa, en más de una estación, la presencia de infraestructura 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. El tendido del ferrocarril Rosario a Puerto Belgrano significó además como se ha mencionado, en función de los numerosos cruces ferroviarios y la naturaleza del

terreno, 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 perfilera de hierro arriostradas, sobre pilares de mampostería con secciones simétricas, y sistema de apoyo sobre rodillos, construidos 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.



Fig.3: Estación de Villa Diego (ex Triage). Operativa NCA-FEPSA

Resulta necesario aclarar,

que durante la realización del relevamiento edilicio para la confección del catálogo, en la mayoría de los casos, fue imposible acceder al interior de los locales que conforman las estaciones, ya sea por encontrarse en estado de abandono, cerradas u ocupadas por indigentes; situación que impidió completar la planimetría interior en los registros obtenidos de las distintas estaciones y de las edificaciones que conformaban las instalaciones complementarias de las mismas.

Como consecuencia del paso del tiempo y como puede verificarse a través del relevamiento realizado, se observa en algunas construcciones 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 comunales, 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.

### **Referencias bibliográficas:**

- Gioria, B. (2012). *Los ferrocarriles, agentes organizadores del territorio santafesino*. Geousal Año VII N° 13. Buenos Aires: Universidad del Salvador. Recuperado: [http://geousal.usal.edu.ar/archivos/geousal/docs/tercero\\_los\\_ferrocarriles\\_agentes\\_organizadores\\_del\\_territorio\\_santafesino.pdf](http://geousal.usal.edu.ar/archivos/geousal/docs/tercero_los_ferrocarriles_agentes_organizadores_del_territorio_santafesino.pdf)
- López et al. (2016). *Historia del ferrocarril en la Argentina*. Carapachay: Lenguaje claro.
- Scobie, J. (1982). *Revolución en Las pampas. Historia social del trigo argentino (1860-1910)*. Buenos Aires: Solar.
- Wright, W. (1974). *British owned railways in Argentina. Their effect on economic nationalism (1854-1948)*. Austin: University of Texas press.

### **Bibliografía complementaria:**

- Cuccorese, H. (1969). *Historia de los ferrocarriles en la Argentina*. Buenos Aires: Ediciones Macchi.
- Ensinck, O. (1979) *Historia de la inmigración y la colonización en la provincia de Santa Fe*. Buenos Aires: Fecic
- Fernández, M. (1999). *Las inversiones francesas en la Argentina 1880-1920*. Buenos Aires: Biblos.
- Ferrer, A. y Fernández, P. A. (2001). *Ferrocarriles en Rosario*. Rosario: Asociación rosarina de amigos del riel.
- Gallo, E. (1984). *La Pampa gringa*. Buenos Aires: Sudamericana.
- Gioria, B. (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. Santa Fe: U.N.L.
- 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.

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.