



Adriana Collado

Arquitectura ferroviaria monumental

La Terminal del Central Norte en Santa Fe

En este artículo se presentará el caso de un edificio de arquitectura industrial levantado en una ciudad de provincia en Argentina, a través de cuya biografía se pueden explicar las lógicas que imperaron en el país en materia de patrimonio público, tanto en lo que refiere a su gestión y construcción, como en la desidia que había llevado a la degradación del mismo.

Se trata de la antigua Estación Terminal del FFCC Central Norte Argentino (luego FFCC Gral. Manuel Belgrano), que constituye un emblemático bien patrimonial de la ciudad de Santa Fe; por su condición de hito urbano, por su valor histórico e importancia como eslabón del desarrollo regional, o por su interés arquitectónico, al tratarse de uno de los edificios públicos de mayor envergadura y calidad constructiva de la ciudad, hoy no cabe dudas de su condición monumental.

Sin embargo durante mucho tiempo, hasta apenas dos años atrás, el edificio abandonado y en desuso se presentaba ante el eventual visitante en un estado deplorable, como un sitio lúgubre, casi en ruinas, con evidentes signos de haber sido víctima de la desidia y la desprotección.

Poniendo de manifiesto una relación incoherente y alienada entre la sociedad y su patrimonio, se dejó en absoluta indefensión a un bien público; las razones históricas, económicas, culturales y jurídicas que permitieron llegar a esta situación son muchas y complejas y su listado puede ser casi tan largo como la nómina de responsables.

No obstante hoy, estando la estación en gradual recuperación vale rescatar; a través del relato, algunos episodios de su historia, a fin de valorar y reconocer el interés de la obra y la importancia de su conservación.

El Central Norte Argentino: un ferrocarril para el interior

Las referencias sobre el origen de este importante conjunto ferroviario presidido por la estación que nos ocupa, se remontan a los inicios del Ferrocarril Central Norte Argentino (FCCNA), una empresa estatal creada formalmente en 1868 y puesta en marcha en los años finales de la década de 1870 para establecer servicios de transporte entre las provincias del noroeste argentino.

En 1895, el FCCNA incorporó a su red una línea ya en funcionamiento, propiedad de una empresa particular de capitales franceses, que unía San Cristóbal con Santiago del Estero y Tucumán, atravesando, por el norte, áreas inhóspitas del interior del país y recorriendo la impronta de una antigua línea de fortines.

Se trató de un caso demostrativo de aquella política del estado liberal de hacerse cargo de los emprendimientos en los que podía presuponerse una baja rentabilidad; la razón esgrimida era que dichos emprendimientos no resultaban atractivos para el capital privado, pero se constituían en resortes básicos para una estrategia de desarrollo nacional.¹

La particularidad de esta Compañía, en el concierto de la estructura radioconcéntrica con punto de confluencia en el puerto de Buenos Aires que presentan los ferrocarriles en Argentina, era que no tocaba aquel destino.

En la primera década del siglo XX, con la construcción de los grandes talleres de Tañi Viejo, cercanos a San Miguel de Tucumán, la modernización de los talleres de San Cristóbal y el tendido de una vía propia que avanzara hacia el sur introduciéndose en la Pampa Húmeda, la empresa estatal apostaba francamente al crecimiento y expansión; por otra parte, en ese mismo momento, se construía en la ciudad de Santa Fe el nuevo puerto de ultramar, con el que la ciudad aspiraba celebrar el Centenario de Mayo; el FCCNA veía en este nuevo puerto la gran posibilidad de conexión de su sistema de movimientos de carga, con el tráfico internacional.

La terminal de Santa Fe, cabecera de línea, significó un hito en el desarrollo del tramo terminal San Cristóbal - Santa Fe, y se ubicó a sólo 40 km de otro importante enclave de talleres y central de aprovisionamiento de material ferroviario que el FCCNA instalaba simultáneamente en Laguna Paiva, desde donde se preveía empalmar con un ramal hacia el oeste para vincularse con el norte cordobés. Es decir que, al cerrar la primera década del siglo XX, la compañía estatal se hallaba en plena expansión.

Presentado el caso, se podría pensar que Santa Fe celebró con optimismo la instalación de este nuevo sistema, que contribuiría a reforzar las conexiones territoriales que hasta entonces se realizaban mediante las compañías Ferrocarril Santa Fe y Ferrocarril Central Argentino, agregando una tercera estación a las dos existentes en la ciudad. No

*Foto pág.
anterior:
La terminal
del Central
Norte en
Santa Fe.
Vista de los
andenes.*

obstante, la presencia de este ferrocarril estatal generó numerosos conflictos a partir de su llegada a la ciudad y durante varias décadas la estación constituyó un tema de reclamo público.

1910 – La Exposición Internacional del Centenario

El Centenario de la emancipación en Argentina estuvo marcado, tal vez más que ningún otro momento de su historia, por un cúmulo de contradicciones que se manifestaban en una polaridad entre la euforia exitista que invadía a los sectores dirigentes y la emergencia de diversas crisis que afectaban distintos aspectos de la vida nacional; para bien o para mal, nuestra estación no quedó ajena a este contexto, en ningún sentido.

Volviendo a las contradicciones, tanto se podía, por una parte, hacer alarde de los grandes éxitos económicos en un momento en que se consolidaba la descomunal expansión emprendida por la Generación del '80 sólo treinta años antes, como por otra era imposible disimular la desigualdad distributiva de esas ganancias y ese crecimiento, desigualdad que tenía sus consecuencias en movimientos sociales y huelgas, muchas veces ferozmente reprimidas y con trágicos saldos.

Crisis y contradicciones que iban a hacer más necesario aún para la elite afrontar los festejos del Centenario –que por cierto no se limitaron al año clave de 1910, sino que comprometieron buena parte de la primera década del siglo XX– como la ocasión propicia para exhibir los logros y los recursos con que estaba dotada la República para transformarse definitivamente en un país progresista. De este modo, el plan de expansión encarado por los ferrocarriles estatales se enmarcaba en el clima promisorio que la época imponía, ya que la conmemoración debía abarcar al país todo.

No obstante, fue Buenos Aires sin lugar a dudas la gran protagonista y la que acaparó los desvelos y la admiración de propios y extraños; allí se reprodujo una práctica que venía siendo habitual en muchos países europeos y americanos desde mediados del siglo XIX, que consistía en celebrar con pomposas exposiciones las grandes fechas de su historia. Estas muestras, que convocaban a las más diversas y distantes expresiones de la vida y el progreso de las sociedades, venían a evidenciar y legitimar los proyectos progresistas en que dichas sociedades estaban enroladas.

En Buenos Aires, el despliegue conmemorativo se caracterizó por la existencia de una verdadera constelación de exposiciones, englobadas en el marco de la Internacional del Centenario y orientadas todas a las distintas áreas que era de interés presentar al gran público; así se organizaron cinco muestras que se desarrollaron a lo largo de ese año: la de Ferrocarriles y Transportes Terrestres, la

de Higiene, la de Agricultura, la de Industrias y la de Bellas Artes, ubicadas todas en las zonas de los Parques de Palermo y Barrio Norte, lo cual evidencia la estrategia de vincular estos espacios de exposición con las áreas urbanas más prósperas y florecientes.

Nos interesa especialmente la primera de ellas, la más colosal (con diez hectáreas de superficie cubierta) y la que en mayor medida reflejó el carácter internacional que se aspiraba lograr. El predio elegido se hallaba en Palermo, en el que había sido el antiguo cuartel de Maldonado, y los edificios se dispusieron enfatizando su escala monumental y organizando un contraste entre los imponentes pabellones y un paisaje urbano relativamente disperso, en lo que era casi un suburbio de la ciudad; más de cinco hectáreas de jardines diseñados por el paisajista francés Charles Thays daban adecuado marco a los edificios y convertían al predio en un elegante sitio de paseo.²

Fue inaugurada el 17 de julio de 1910 y albergaba secciones de Gran Bretaña, Estados Unidos de Norteamérica, Austria, Bélgica, Francia y el descomunal Pabellón Italiano, proyectado por el arquitecto Mario Palanti, además de los edificios construidos por el estado argentino. Destacaban entre éstos, el ecléctico y sobre-ornamentado pabellón del Ministerio de Obras Públicas, el Gran Hall de líneas neo-medievalistas y el imponente Pabellón Argentino.³

En esta exposición, la industria ferroviaria presentó todos los avances en términos de material rodante, las nuevas tecnologías del transporte y el instrumental y maquinarias para la fabricación de equipos, logrando un clima muy dinámico, dado que muchos de los expositores mostraban sus equipos en funcionamiento; pero además de la muestra en sí misma, un enorme interés despertaron los propios edificios, puesto que muchos de ellos constituyeron un alarde en materia de edificación de tradición funcional.

El Pabellón Argentino era el que mejor ponía en evidencia ese interés, asumiendo la expresión y tipología de la gran estación ferroviaria y demostrando en sus materiales y solución funcional ser un claro exponente de la arquitectura de la Revolución Industrial.

La fachada trasuntaba el programa en todos sus aspectos, con la imponentia que le otorgaban dos contundentes contrafuertes con ciertos rasgos de Sezession vienesa que abrazaban el plano de fachada, y la liviandad de una piel de cristal que dejaba traslucir la audacia de la estructura. De composición estrictamente simétrica, estaba presidida por alegorías patrióticas y un imponente reloj que marcaba el ritmo del progreso, ubicado sobre el ingreso.

En el interior, el planteo era extremadamente simple, resuelto como una gran nave de 40 metros de luz y 150 de longitud, con cubierta liviana a dos



Fachada principal del Pabellón Argentino en la Exposición Internacional del Centenario, (Buenos Aires, 1910), que se desmontaría al año siguiente para levantar la Estación del FFCC Central Norte en Santa Fe.

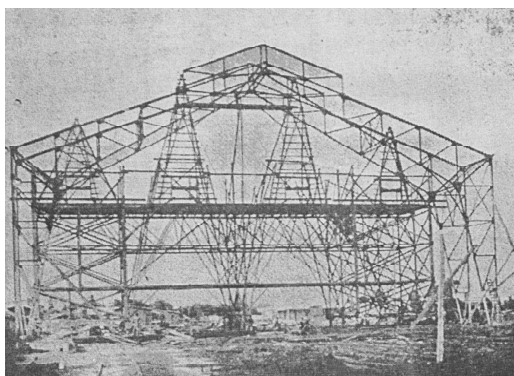


Imagen de prensa del montaje de los primeros pórticos. Diario Santa Fe, 20 de abril de 1912.



Vista aérea de la Estación del Central Norte en 1928. Santa Fe.



Tarjeta postal que muestra la fachada principal de la Estación, abierta al Bulevar Gálvez.

aguas, soportada por 30 pórticos compuestos por un sistema de arcos articulados de perfilería metálica, que nacían desde el nivel de piso, ubicados cada cinco metros.

Ese pabellón se entregó en propiedad a los Ferrocarriles Nacionales, una de cuyas compañías era el FCCNA, que para entonces se hallaba abocado a levantar su estación de cabecera en Santa Fe. Cuando la exposición se clausuró en el mes de octubre, los pabellones comenzaron a desmantelarse y un nuevo destino le cupo a la gran nave del Pabellón Argentino.

La estación «del Bulevar»

La instalación del FCCNA en la ciudad comenzó en 1907. El conjunto de la estación fue localizado en un sitio privilegiado y con franco acceso por el noreste a la futura zona portuaria a través de un corredor que se desarrollaba en el eje de una calle lateral al este del predio ferroviario. El emplazamiento contribuía a marcar la jerarquía del popularmente denominado «ferrocarril nacional a Bolivia», ya que ocupó, no por casualidad, el punto más alto de la ciudad y se ubicó sobre el elegante paseo del Bulevar Gálvez que, por entonces, se encontraba en pleno florecimiento.

Santa Fe es la ciudad capital de la provincia argentina del mismo nombre, fundada en 1573 por Juan de Garay, que fue trasladada entre 1650 y 1660 a su actual emplazamiento. La ciudad había estado signada por innumerables carencias, producto de su deficiente localización, padeciendo un relativo aislamiento geográfico que dificultó su crecimiento económico y edilicio; para 1850, la imagen homogénea, chata, sin mayores alternativas, comenzó a modificarse en razón de una importante afluencia de población inmigrante europea que era atraída por las políticas de asentamiento de colonias agrícolas en su entorno.⁴

Así, la población de la ciudad se duplicó en un par de décadas y los últimos años del siglo XIX y primeros del XX se caracterizaron por la emergencia de una serie de proyectos que intentaron dar un orden y una sistematización, a la vez que propendieron a cualificar los lugares urbanos que se transformaban o generaban *ex-novo* a partir de la expansión. La población extranjera que no alcanzaba al 10% en el Censo Nacional de 1869, para 1887 llegaba al 30%, proporción que se mantuvo hasta fines de la Primera Guerra Mundial, cuando la población urbana alcanzaba los 70,000 habitantes.⁵

Los cambios producidos en los modos de prefigurar la ciudad estuvieron ligados a las alternancias del rol que tuvo la misma en su espacio de influencia (dadas las importantes modificaciones económico-productivas que se operaron en el territorio) y ligados también a cambios intra-urbanos, tanto en el orden cuantitativo, vinculados al crecimiento pobla-

cional con la consecuente expansión urbana, como cualitativo, en la estructura social, como consecuencia de las transformaciones económicas y del fenómeno inmigratorio que trastocó los tradicionales patrones de población.⁶

En 1885, se concretó la instalación del Ferrocarril Santa Fe a las Colonias con estación principal en el noreste del área urbana; fue la primera línea férrea que partió de Santa Fe hacia el área de producción agrícola y un medio de transporte que tuvo gran incidencia en el desarrollo económico y social de la ciudad y la región.⁷

En 1887, se autorizó un emprendimiento inmobiliario privado que constituyó la primera expansión urbana planificada; la propuesta consistió en la apertura de un bulevar al noreste de la ciudad histórica, en cuyo eje central debía correr un tranvía; se articulaba así un imaginario de progreso, al combinar lo novedoso del paisaje urbano generado por el bulevar, con la marca de las nuevas tecnologías del transporte.

A ambos lados del Bulevar Gálvez se trazó el Barrio Candiotti, que presentó características novedosas en su dimensionamiento, con manzanas más reducidas y calles más anchas que las de la Santa Fe colonial, dando cuentas de los nuevos criterios de urbanización decimonónicos.

El paseo del Bulevar Gálvez se completó en 1905 con la construcción, en el extremo oriental del mismo, del primer parque público de Santa Fe, el Parque Oroño, que articuló al bulevar con la Alameda Argentina (hoy Avenida Costanera), cuyos primeros tramos se trazaron en 1902; interesa destacar que a tres cuadras al oeste del parque se instaló la estación que nos ocupa.

Este circuito, desde los primeros años del siglo XX, se convirtió en el paseo más caracterizado de la ciudad, adquiriendo rasgos de prestigio que se reforzaron con la aparición de ejemplos arquitectónicos muy destacados, al asentarse en sus proximidades, además de la estación, las más importantes residencias que se construyeron en la época.

Montajes y desmontajes. Construcción de una monumentalidad moderna

Las construcciones iniciales con las que el FCCNA se estableció en el sitio en 1907 fueron muy modestas, ya que por varios años existieron sólo algunos galpones y unas pequeñas casillas bastante precarias para oficinas, boleterías y atención de pasajeros, disponiéndose de una oficina comercial en la zona céntrica de la ciudad, a más de dos kilómetros de distancia de la estación.

Tras un *impasse* de cinco años y luego de engorrosos trámites burocráticos, que transcurrían entre las dos administraciones de la empresa (la central en Buenos Aires y la Gerencia en San Miguel de Tucumán), en 1912 se comenzó a levantar el edi-

ficio principal de la Estación de Pasajeros. Durante el mes de abril, la prensa local festejó el acontecimiento con notables titulares, y las imágenes del montaje de los primeros tramos de la estructura de la gran nave que contendría los andenes, circularon por la ciudad a través de la prensa.

Este monumental almacén de perfilería de hierro traía consigo un antecedente de prestigio: había sido el sostén del Pabellón Argentino en la Gran Exposición del Centenario, que comentamos más arriba. Desmontada pieza por pieza una vez terminada la misma y trasladada al interior, la estructura volvería a funcionar para cubrir los andenes de la Estación de Santa Fe. La ciudad veía con interés el armado de la «atrevida construcción», que se elevaba a gran altura e incorporaba una tecnología poco habitual: un andamio que rodaba sobre rieles para agilizar las tareas.

La metáfora de la modernidad se ponía de manifiesto en esta colosal construcción, no sólo por su escala y novedosa materialidad, sino por la operación de desmontaje y rearmado, de provisoriedad y traslado. Asentada en el espacio urbano que reunía los mayores atributos de innovación, la estación era, en su mismo proceso constructivo, una alegoría de lo moderno.

En septiembre de 1912 se concluyó el montaje de la gran nave, pero un segundo paréntesis de tres años habría de afectar la continuidad de las obras. Recién a mediados de 1915 serían retomadas con el inicio de la construcción del cuerpo principal de hall, boleterías, oficinas y salones de pasajeros, con su magnífica fachada abierta al bulevar.

Por entonces un rumor comenzó a circular por el ambiente empresarial santafesino: existía en el Ejecutivo Nacional la decisión de trasladar la administración central de la compañía ferroviaria a Santa Fe, lo que explicaba la gran envergadura que se le asignaba al edificio. Este proyecto, estratégico para un manejo racional y eficaz del sistema al ubicar el nodo en una relación más próxima con su territorio, fue, sin embargo, un foco de conflictos de intereses que obstaculizó la concreción de la estación santafesina.

El Club Comercial celebraba la iniciativa por el enorme impulso que esto significaría para el comercio y las finanzas locales. El barrio que crecía en torno a la estación mostró el impacto, ya que la noticia trajo aparejado un aumento notable del valor de los terrenos, se incrementó el ritmo de ocupación de los mismos y se impulsó la instalación de equipamientos en el área. Era «la ciudad del porvenir» la que emergía en el extremo noreste, sobre el Bulevar, cercana al parque y a la laguna.

«Ruinas Oficiales»

Los trabajos avanzaron muy lentamente y tres años demandó la ejecución del basamento del cuerpo principal sobre el Bulevar, pero al comple-

tarse la altura de la planta baja las obras volvieron a paralizarse. En 1921, con las obras detenidas y sin haberse construido las alas laterales, llegó del Ministerio de Obras Públicas de la Nación la decisión de reducir la magnitud del proyecto original, quitándole el programado segundo piso y anulando dependencias anexas.

Mientras tanto, por obvias razones técnicas, la monumental estructura que llevaba ya casi diez años de concluida, se encontraba semicubierta, a merced de las inclemencias del tiempo y había comenzado a deteriorarse.

En febrero de 1922, a una década del inicio de la construcción, la prensa local presentaba una patética fotografía de la estación inconclusa bajo el título de «Ruinas Oficiales», trazando un paralelo con otra obra de singular magnitud en la ciudad, la Catedral Nueva, que se hallaba en la misma situación: la ruina les había llegado a estos monumentos sin haber alcanzado nunca su plenitud.

Varios años de incertidumbres le esperaban todavía a la Estación del Central Norte, aguardando decisiones de los directivos de Buenos Aires acerca del destino de estas obras paralizadas. Al respecto, existen fotografías de 1924 en las que se puede ver concluido el cuerpo principal y en construcción las dos alas laterales, que se terminaron en 1926.

Para principios de 1928, a más de quince años de iniciada la construcción, se retoma la idea del traslado de la administración central ante la realidad del edificio terminado, pero se acercaban cambios políticos rotundos en la Argentina de entonces; la crisis mundial de 1929 y el golpe de estado del 6 de septiembre de 1930 (primer golpe militar que derrocó a un presidente democrático en Argentina), fueron los hechos que finalmente produjeron la suspensión definitiva de ese proyecto.

Albergando solamente las oficinas zonales y la función de nudo de intercambio de pasajeros y cargas, durante seis décadas la estación cumplió acabadamente su cometido y fue la más completa, cómoda y prestigiosa de las estaciones ferroviarias de la región. Pero en ese lapso de la historia del país, el transporte ferroviario, nacionalizado por el peronismo en 1947, fue decreciendo paulatinamente en importancia frente al automotor, a la vez que caía en la obsolescencia por falta de actualización técnica y deficiente mantenimiento.

Finalmente, en la última década del siglo XX, el proyecto político neoliberal decidió la desarticulación completa del sistema y se fueron sucediendo una serie de organismos estatales que, con eufemísticas denominaciones, tuvieron el cometido de administrar con dudosa eficacia los bienes públicos.

De tal modo, sucesivamente, se creó la Comisión de Venta de Inmuebles Estatales en 1992, el Ente Nacional de Administración de Bienes Ferroviarios (ENABIEF) en 1996, el Organismo Nacional

Administrador de Bienes del Estado (ONABE) en 2000 y la reciente Administración de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), en 2008. Todos exhiben como común denominador la recurrencia del término «administración», aludiendo con ello, y de manera directa, sólo a un tutelaje de los bienes, o, en ciertos casos, despojos de las desaparecidas empresas públicas nacionales.

Desde los años '90, el abandono se apoderó del sitio y los santafesinos fueron, durante casi dos décadas, simples espectadores de la destrucción de la Estación del Bulevar; hacia 2007 volvía a resultar absolutamente pertinente repetir el calificativo de «Ruinas Oficiales» que la prensa le endilgaba en 1922.

El edificio y su valor monumental

Se trata de un caso verdaderamente excepcional de arquitectura industrial, donde la condición patrimonial aparece avalada en las diversas escalas y características: las relaciones urbanas, los rasgos intrínsecamente arquitectónicos y los valores históricos confluyen para sostener la categoría de monumento urbano.

La situación de emplazamiento es muy adecuada para la exaltación de sus valores arquitectónicos, por cuanto se encuentra en un tramo particularmente importante del Bulevar Gálvez, caracterizado por un tejido residencial de alto nivel y por la presencia de algunos otros elementos prominentes en sus inmediaciones, que generan un paisaje urbano de gran interés. El amplio retiro respecto de la línea de edificación del Bulevar, posibilita la generación de una calle secundaria en la que se puede desarrollar eficazmente la circulación en torno al complejo, además que los carteles y cables del espacio público no generan interferencias en las visuales hacia el edificio.

Desde lo artístico-arquitectónico la obra presenta un alto valor de singularidad, en especial por tratarse de uno de los escasísimos ejemplos de «estaciones de cabecera» que se encuentran fuera de la ciudad de Buenos Aires. Su tipología de planta en «U», abrazando los andenes, es muy poco frecuente en las estaciones ferroviarias del interior y no sólo resuelve las necesidades funcionales sino que brinda una fuerte presencia urbana por el extenso desarrollo de sus fachadas laterales.

En el plano significativo, además, esta adopción de una tipología reservada sólo para unos pocos edificios de terminales, aporta valor al edificio mismo, a la vez que evidencia el importante papel que iba a jugar Santa Fe como punto inicial-terminal de este sistema.

Se puede reconocer en la estación una clara demarcación y contraposición estilística entre los sectores destinados a público y empleados y los específicamente afectados al movimiento de trenes; el primero de ellos aporta la imagen urbana más

relevante, mostrando un despliegue arquitectónico sobrio y equilibrado, aunque no desprovisto de monumentalidad.

Las alas laterales parecen abrazar a la gran nave que cubre las tres trochas de movimiento, constituyendo éste el espacio más relevante de la estación. La estructura de la nave es, como lo fue en el Pabellón Argentino, un sistema de arcos metálicos articulados que arrancan a nivel del piso aportando la imagen de la típica arquitectura de la Revolución Industrial.

Desde una valoración histórica, el edificio contiene una carga significativa importante por su origen vinculado a un modelo económico de país que por largas décadas constituyó la base de la actividad productiva agroexportadora, con marcadas consecuencias para el crecimiento regional. Las incertidumbres y el prolongado lapso que demandó su construcción son también testimonios de las difíciles relaciones que se establecían entre el gobierno central y las provincias y ciudades del interior, que vieron muchas veces vulnerados sus intereses ante un ejercicio arbitrario del poder.

Vacilaciones y decisiones frente al patrimonio cultural

La protección del patrimonio cultural es un tema que convoca a la opinión pública y se podría afirmar que su presencia en los medios es un rasgo distintivo de esta época. No obstante, esa condición mediática no siempre supone una cabal toma de conciencia respecto del valor del mismo para la identidad del cuerpo social y, lo que es peor, no ha sido acompañada por las necesarias acciones, concretas y contundentes, en favor de dicha protección.

Por muy diversas razones es difícil gestionar el cuidado del patrimonio que se encuentra en manos privadas, sobre el cual la legislación resulta insuficiente y las estrategias que se ensayan desde los organismos específicos, para llegar a soluciones consensuadas, quedan supeditadas a muchos imponderables.

Por el contrario, hasta la década pasada y en el ámbito de los especialistas, los bienes patrimoniales que pertenecían al estado se consideraban mucho menos vulnerables. En general se entendía que su integridad estaba mejor asegurada, existiendo la obligatoriedad, por parte de los funcionarios responsables, de consultar a la Comisión Nacional de Monumentos ante cualquier cambio en los inmuebles con una antigüedad mayor a cincuenta años.

Pero, a la luz de las políticas neoliberales de los últimos años, o de simples actitudes irresponsables, ya no sería aventurado afirmar que la conservación de los bienes patrimoniales de propiedad estatal, implica iguales o mayores dificultades, estando a su vez sometidos a riesgos aún más graves.

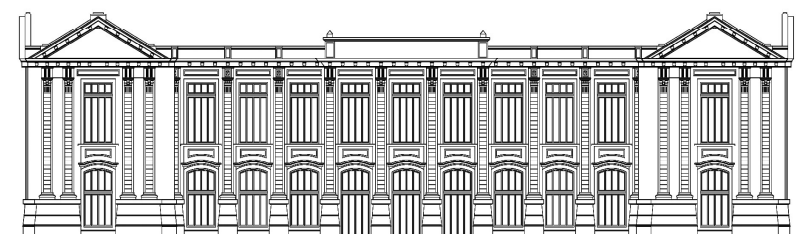
No deja de resultar paradójico que este bien que llegó a sufrir un extremo abandono, se halle



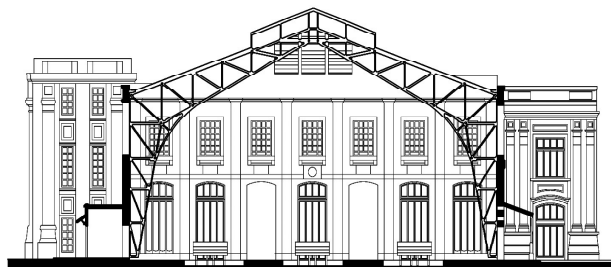
Vista de la contrafachada de la nave de los andenes de la Estación del Central Norte en 1940. Puede notarse el perfil idéntico al de la fachada del Pabellón Argentino de 1910.



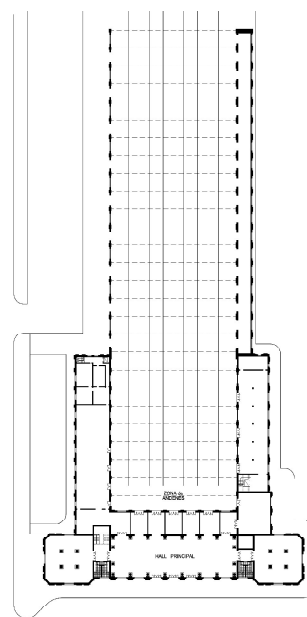
Vista de un fragmento de la fachada principal mostrando el estado de degradación en que se encontraba en el año 2007.



FACHADA SUR



CORTE por NAVE
de ANDENES



PLANTA BAJA

Planos Estación Central Norte. Santa Fe.



Vista de la fachada principal rehabilitada, año 2010.



Vista del interior rehabilitado, año 2010.

formalmente protegido por tres normas jurídicas que deberían asegurar su preservación: una ley provincial (la 11.153/94) que declaró Monumentos Históricos Provinciales a las estaciones ferroviarias existentes en las localidades de la Provincia de Santa Fe; otra ley provincial (la 10.000/86) que regula sobre los «intereses difusos»; y la Ordenanza de Preservación del Patrimonio Municipal.

Pese a todo este andamiaje jurídico, la estación llegó a ser víctima de un inadmisibles descuido, con el agravante de la depredación del patrimonio mueble allí contenido, dejando al descubierto no sólo la irresponsabilidad de aquellos que hubieran debido tener injerencia directa en el tema, sino también la escasa eficacia de las normas disponibles para la protección del patrimonio urbano.

En 2008 se comenzó con una sucesión de tareas de con-

tención del deterioro y paulatina recuperación por parte del gobierno municipal de Santa Fe, que decidió actuar en defensa del bien patrimonial y en resguardo de la seguridad ciudadana, reivindicando, frente al estado nacional, su jurisdicción sobre la estación y los predios aledaños.

Si bien los trabajos discurren con lentitud en razón de disponer de un bajo presupuesto, se trata de acciones de diversa envergadura tendientes a la protección, saneamiento del área y rehabilitación gradual que garantice no sólo que el deterioro no avance, sino que se restituya la calidad arquitectónica perdida, a fin de permitir que los espacios del edificio puedan volver a ser utilizados.

Hoy no funciona allí una estación ferroviaria, por cuanto el sistema de movimientos de aquel ferrocarril estatal circula por otros

corredores y ha soslayado la relación con este sitio; pero los amplios salones acogen a diversos organismos de la órbita municipal, espacios para la recreación, la cultura, la educación, que demuestran el potencial de reutilización de una arquitectura tan vigorosa.

A la vez, toda la intervención ha considerado como premisa el respeto por la tipología ferroviaria y se han mantenido todos los atributos que permitan una inmediata recuperación del sistema de funcionamiento en caso de rehabilitarse la circulación ferroviaria en la zona que le restituya su rol inicial de estación de pasajeros.

Para Santa Fe, se trata de una operación inédita y sin dudas significa dar un paso en pos de recuperar una dignidad ciudadana en muchas ocasiones perdida a través de la defensa y cuidado de su patrimonio urbano arquitectónico. ■

Notas

- 1 ENSINCK, Oscar. *Historia de los Ferrocarriles en la Provincia de Santa Fe*. Rosario, Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la Universidad Nacional de Rosario, 1980.
- 2 FERRARI, Roberto. «El país motorizado. La Exposición Internacional de Ferrocarriles y Transportes Terrestres», en GUTMAN, Margarita y REESE, Thomas. *Buenos Aires 1910: el imaginario para una gran capital*. Buenos Aires, Eudeba, 1999.
- 3 LLOYDS GREATER BRITAIN PUBLISHING COMPANY Ltd. *Impresiones de la*
- 4 CALVO, Luis María y COLLADO, Adriana; *La ciudad de Santa Fe*, fascículo 8 de la colección «Historias de nuestra Región», Santa Fe, Subsecretaría de Cultura de la Provincia, Rosario, 1999.
- 5 COLLADO, Adriana; BERTUZZI María L. *Santa Fe 1880-1940. Cartografía Histórica y Expansión del trazado*. Documento de Trabajo N° 4, CEHIS/
- 6 FERRARI, G. y GALLO, E. (comps.) *La Argentina del ochenta al Centenario*, Buenos Aires, Sudamericana, 1980. Ver también ENSINCK, Oscar. *Historia económica de la Provincia de Santa Fe*, Rosario, UNR, 1989.
- 7 MÜLLER, Luis y COLLADO, Adriana. *Arquitectura, sociedad y territorio. El Ferrocarril Santa Fe a las Colonias*, Serie Polis Científica N° 2, UNL, diciembre de 2000.

Bibliografía

- AAVV. *Inventario, 200 obras del patrimonio arquitectónico santafesino*. Santa Fe, UNL, 1993.
- CALVO, Luis María y COLLADO, Adriana. *La ciudad de Santa Fe*, fascículo 8 de la colección «Historias de nuestra región», Santa Fe, Subsecretaría de Cultura de la Provincia, Rosario, 1999.
- COLLADO, Adriana; BERTUZZI María L. *Santa Fe 1880-1940. Cartografía histórica y expansión del trazado*. Documento de Trabajo N° 4, CEHIS/U.N.L., Santa Fe, 1995.
- ENSINCK, Oscar. *Historia de los ferrocarriles en la Provincia de Santa Fe*. Rosario, Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la Universidad Nacional de Rosario, 1980.
- FERRARI, G. y GALLO, E. (comps.) *La Argentina del ochenta al Centenario*, Buenos Aires, Sudamericana, 1980. Ver también ENSINCK, Oscar. *Historia económica de la Provincia de Santa Fe*, Rosario, UNR, 1989.
- GUTIÉRREZ, Ramón. «Las celebraciones del Centenario de las independencias», en *Revista Apuntes*, vol. 19, n° 2, Bogotá, julio-dic. 2006, pp. 176 a 183.
- GUTIÉRREZ VIÑUALES, Rodrigo y MÉNDEZ, Patricia S. «Buenos Aires en el Centenario: edificación de la nación y la nación edificada», en *Revista Apuntes*, vol. 19, n° 2, Bogotá, julio-dic. 2006, pp. 216 a 227.
- GUTMAN, Margarita y REESE, Thomas. *Buenos Aires 1910: el imaginario para una gran capital*. Buenos Aires, Eudeba, 1999.
- LLOYDS GREATER BRITAIN PUBLISHING COMPANY Ltd. *Impresiones de la República Argentina en el siglo XX. Su historia, gente, comercio, industria y riqueza*. Londres, 1911. (Edición en español).
- MÜLLER, Luis y COLLADO, Adriana. *Arquitectura, sociedad y territorio. El Ferrocarril Santa Fe a las Colonias*, Serie Polis Científica N° 2, UNL, diciembre de 2000.
- SMILES, Enrique. «El comienzo de la construcción del FFCC Central Norte», en *El Litoral*, Santa Fe, 6/6/86.

Fuentes

- Archivo FFCC G. M. Belgrano, Museo Ferroviario de la ciudad de Santa Fe.
- Archivo General de la Provincia de Santa Fe (AGPSF)
- Archivo General de la Nación (AGN) – Fototeca
- Centro de Documentación de Arquitectura Latinoamericana (CEDODAL)
- Archivos periodísticos:
- Diario *Santa Fe*, Santa Fe, 1912 a 1926.
- Diario *El Orden*, Santa Fe, 1928/1929.
- Diario *El Litoral*, Santa Fe, 1986 y 1998.