

Archipiélago ferroviario en Junín (Buenos Aires, Argentina).

LECTURA HISTÓRICA DE PLANOS TÉCNICOS¹

RAILROAD ARCHIPELAGO OF JUNÍN (BUENOS AIRES, ARGENTINA).

Historical reading from blueprints

ARQUIPÉLAGO FERROVIÁRIO DE JUNÍN (BUENOS AIRES, ARGENTINA).

Leitura histórica dos desenhos técnicos

Federico Montecelli

Ingeniero Mecánico
 Universidad Nacional del Noroeste
 de la Provincia de Buenos Aires
 fmontecelli@yahoo.com.ar

Melina Yuln

Doctorante en Arquitectura y Urbanismo
 Universidad Nacional del Noroeste
 de la Provincia de Buenos Aires
 melinayuln@yahoo.com.ar

Silvina Carrizo

Doctora en Ordenamiento Territorial
 CONICET, UNICEN, UNNOBA
 silcarrizo@yahoo.com

Recibido: 12 de mayo 2016

Aprobado: 27 de febrero 2017

<https://doi.org/10.15446/bitacora.v27n3.57388>

Resumen

La llegada del ferrocarril a Junín, en la década de 1880, resultó determinante para su crecimiento y desarrollo, y para su posicionamiento en la región del noroeste de la provincia de Buenos Aires. La identidad de la ciudad y sus habitantes quedaría ligada íntimamente a la actividad ferroviaria a partir de la instalación de un complejo de talleres. El presente trabajo se basa en el relevamiento de planos técnicos pertenecientes a dichos talleres, un corpus documental que no ha sido explorado previamente. La investigación buscó clarificar el estado de los edificios ferroviarios en Junín entre 1884 y 1950. Se realizó una lectura histórica del desarrollo de la ciudad, tanto ferroviaria como urbana, lo cual permitió entender el archipiélago ferroviario, conformado por una multiplicidad de construcciones esparcidas en la ciudad. A su vez, se contrastaron situaciones edilicias pasadas y actuales del ferrocarril en Junín. Este patrimonio construido se constituye en un legado para la ciudad, no solo por su valor arquitectónico, sino también por su significación simbólica y cultural.

Palabras clave: ferrocarril, patrimonio, ciudad.

Abstract

In the 1880s, the arrival of the railroad to the city of Junín was a determining factor for their growth and development and their positioning in the northwest region of Buenos Aires. The identity of the city and its inhabitants would be closely linked to the railway activity since the installation of a railway workshop. This work is based on a survey of technical drawings belonging to the railway workshop, a documentary corpus that has not been previously explored. The research sought to clarify the state of the railway buildings in Junín between 1884 and 1950. A historical reading, both rail and urban, of the development of the city was performed, which allowed understand the railway archipelago, made by the multiplicity of buildings scattered in the city. At the same time, past and current railroad buildings situation were compared. This built heritage constitutes a legacy for the city, not only for its architectural value, but also for its symbolic and cultural significance.

Key words: railroad, heritage, city.

Resumo

A chegada da ferrovia em Junín, na década de 1880, foi um fator determinante para o crescimento e desenvolvimento e seu posicionamento na região noroeste da província de Buenos Aires. A identidade da cidade e seus habitantes estariam intimamente ligados à atividade ferroviária a partir da instalação de um complexo de oficinas mecânicas ferroviárias. Este trabalho é baseado em uma pesquisa de desenhos técnicos pertencentes às oficinas mecânicas, um corpus documental que não tenha sido explorada anteriormente. A pesquisa procurou esclarecer o estado dos edifícios ferroviários em Junín entre 1884 e 1950. Uma leitura histórica da cidade, tanto ferroviária e urbana foi realizada, o que permitiu compreender o arquipélago ferroviário feita pela multiplicidade de edifícios dispersos em a cidade. Por sua vez, as situações passadas e atuais edilícias ferrovia em Junín foram comparados. Este patrimônio edificado constitui um legado para a cidade, não só pelo seu valor arquitetônico, mas também pelo seu significado simbólico e cultural.

Palavras-chave: ferrovia, patrimônio, cidade.

¹ El trabajo se enmarca en investigaciones financiadas por la Universidad Nacional del Noroeste de la Provincia de Buenos Aires (UNNOBA).

Introducción

Desde la segunda mitad del siglo XIX y a lo largo de la primera mitad del siglo XX se construyeron edificios en Argentina, y se instalaron equipamientos que servían al transporte ferroviario, el cual estaba en expansión. Este sistema fue clave en la organización territorial del país, contribuyendo a la formación de asentamientos poblacionales, su crecimiento y articulación. La localidad de Junín, en el noroeste de la provincia de Buenos Aires, se benefició de la dinámica impulsada por el transporte y la actividad ferroviaria a partir de la puesta en funcionamiento, en 1886, de uno de los cinco talleres ferroviarios más grandes e importantes del país. De este modo, Junín se convertiría en un nodo estratégico de la red nacional. Pero a pesar de la importancia del ferrocarril para el país y sus territorios, sus redes y servicios fueron reducidos progresivamente y prácticamente desmantelados tras su privatización en 1991.

Federico Montecelli

Ingeniero Mecánico de la Universidad Nacional del Noroeste de la Provincia de Buenos Aires. Docente e integrante de proyectos de investigación del TEAM UNNOBA, Centro de Estudios sobre Territorio, Energía y Ambiente de la Universidad Nacional del Noroeste de la Provincia de Buenos Aires (UNNOBA).

Melina Yuln

Arquitecta de la Universidad Nacional de La Plata, Magister de la Universidad Torcuato Di Tella y Doctorante en Arquitectura y Urbanismo de la Universidad Nacional de La Plata. Docente y co-directora de proyectos de investigación del TEAM UNNOBA, Centro de Estudios sobre Territorio, Energía y Ambiente de la Universidad Nacional del Noroeste de la Provincia de Buenos Aires (UNNOBA).

Silvina Carrizo

Arquitecta de la Universidad Nacional de La Plata y Doctora en Ordenamiento Territorial de la Université Sorbonne Nouvelle - Paris 3. Investigadora independiente del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET) y del Centro de Estudios sobre América Latina de la Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires (CESAL UNICEN). Docente y directora de proyectos de investigación del TEAM UNNOBA, Centro de Estudios sobre Territorio, Energía y Ambiente de la Universidad Nacional del Noroeste de la Provincia de Buenos Aires (UNNOBA).

Entre los antecedentes, diversos estudios tratan la articulación del ferrocarril al patrimonio y al territorio como ejes de identidad (Belvedere Memorandum, 1999; Sabaté Bel, 2005; Galindo González y Sabaté Bel, 2009; Sabaté Bel y del Pozo, 2010), a la vez que favorecen la sostenibilidad de los proyectos impulsados por las comunidades involucradas (Feria Toribio, 2010; Troitiño, 1998; Sabaté Bel, 2014). Por su parte, la Universidad Nacional del Noroeste de la Provincia de Buenos Aires (UNNOBA) ha mostrado interés en la recuperación de los edificios ferroviarios en Junín, mediante la reutilización de los mismos. Asimismo, ha promovido el estudio de la historia ferroviaria como factor de la identidad local (Pompei, 2011; Petraglia, 2012; Sagastume, 2013; Tarullo e Iacullo, 2014), al igual que trabajos de investigación geohistórica que estudian la red ferroviaria como elemento clave en el desarrollo territorial (Yuln, et al., 2013; Carrizo y Yuln, 2014; Yuln, et al., 2014; Montecelli, Carrizo y Yuln, 2015; Taghón, et al., 2015). Estos trabajos se vuelven una herramienta para realizar diagnósticos de escala territorial y promover conocimiento útil en función de generar políticas públicas patrimoniales.

Este artículo presenta un análisis histórico del patrimonio arquitectónico y las obras de ingeniería realizadas en el complejo edilicio de los Talleres Ferroviarios de Junín. El trabajo reviste el desafío de rescatar y analizar un enorme conjunto de planos, fechados en el periodo de 1884 a 1950, como fuente histórica que permite reconstruir el patrimonio ferroviario de la localidad.

Metodológicamente se priorizó el trabajo documental y el tratamiento cartográfico. Se consultaron libros, artículos de revistas, manuscritos y se estudiaron más de un centenar de planos conservados en el Archivo Histórico de Junín, así como 240 planos conservados en un archivo privado. El conjunto de planos fue ordenado, fotografiado y clasificado en:

1. Diagramas de red (planos en su mayoría de la década de 1950). Muestran los tendidos de vías en las diferentes regiones del país con detalles de las estaciones intermedias, especialmente las que contaban con mayor infraestructura.
2. Perfiles longitudinales (planos sin fecha). Corresponden a la escala nacional e ilustran los recorridos de cada estación donde se detenía el tren, indicando los metros sobre el nivel del mar a los que se encuentra cada parada. Además, ofrecen una descripción del sitio por el cual se movía el tren en cada estación, con la distribución de vías, hidrantes y galpones.
3. De ubicación (planos de comienzos de la década de 1930. Sólo hay uno anterior a 1930, perteneciente a la empresa Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico, BAP²). Muestran el tendido de vías, los Talleres y los diferentes edificios pertenecientes al Ferrocarril Nacional General San Martín en la ciudad de Junín, y en las localidades de Fortín Tiburcio y Agustín Roca, en el mismo partido. Además, se incluyen las plazas, los clubes, la estación y las instalaciones de agua, las bombas, las máquinas y los tanques.
4. De locales en Junín (en su mayoría, los planos datan de la década de 1950 aunque también hay más antiguos). Sin detalles técnicos o materiales, muestran las ubicaciones o propuestas de cambios en las diferentes secciones –tornería, taller de coches motores, montaje, pinturería– de los Talleres Ferroviarios o en otros edificios, como las oficinas de tracción, la casa de ingeniero seccional y el Club Inglés.
5. De instalaciones de agua (un plano data de 1907 y tres de 1952). Estos planos denominados originalmente de servicios de agua ilustran las diferentes propuestas de cambios en las instalaciones de agua para diferentes edificios de Junín. Muestran sobre los planos de los edificios la instalación existente y la proyección de las nuevas cañerías.
6. Estructurales (planos desde el año 1900 a 1950). Describen estructuras referidas a edificios, partes de ellos o de objetos como bóvedas, tanques o escaleras. Resulta significativa la denominada “Serie 732” referida al edificio del Departamento de Locomotoras –localizado entre las calles Sarmiento y Newbery de Junín–, con especificaciones del mismo.
7. Mecánicos (incluyen planos de fechas variadas entre 1895 y 1950). Ilustran desde pequeñas piezas de una locomotora, pasando por diagramas de funcionamiento de los motores, hasta planos de máquinas completas utilizadas en los Talleres Ferroviarios. En su mayoría, se encuentran escritos en inglés.
8. Tanques de agua (mayoritariamente del año 1923, habiendo también de fechas cercanas a 1950). Muestran su ubicación o configuraciones específicas de torres y contenedores de agua, detallando materiales constructivos y medidas.

9. Tanques de petróleo (de fechas cercanas a 1950). Muestran detalles constructivos y de materiales de estos tanques subterráneos. En algunos planos puede observarse su ubicación en el predio ferroviario.

El análisis de cada grupo de planos se complementó con datos históricos, geográficos, políticos y tecnológicos. Esto requirió consultar material bibliográfico disponible en el archivo local, en la biblioteca de la Universidad Nacional del Noroeste de la Provincia de Buenos Aires (UNNOBA) y en internet. También demandó entrevistar a antiguos trabajadores del ferrocarril y realizar observaciones en el terreno.

El presente artículo se estructura en tres partes. La primera da cuenta del proceso histórico de instalación del ferrocarril en Junín, la segunda analiza la configuración espacial de las actividades ferroviarias en la ciudad y la tercera describe el estado actual de las instalaciones interiores de los Talleres.

El devenir del ferrocarril desde su llegada a Junín

El proceso de integración de Argentina a los mercados internacionales fue apuntalado por el Estado con la ampliación de las redes de transporte que comunicaron las regiones productoras del interior con los puertos. La expansión del ferrocarril cobró impulso en la segunda mitad del siglo XIX cuando se firmaron contratos con diferentes compañías europeas. Los cambios en el sector del transporte generaron transformaciones en los territorios, con un impacto particular en la dimensión arquitectónica e ingenieril. Esto se refleja en la proliferación de edificios e infraestructura.

Hacia 1929 la depresión económica que afectó la economía mundial tuvo su repercusión en el sector ferroviario en Argentina, cuyos capitales eran mayormente extranjeros. Durante los años siguientes las ganancias de las empresas declinaron paulatinamente –a la par de la inversión–, y en 1948, bajo el gobierno del presidente Juan Domingo Perón, los ferrocarriles fueron estatizados. El Estado nacional los conservó hasta 1993 cuando fueron privatizados por el gobierno del presidente Carlos Menem. En 2015 el gobierno de Cristina Kirchner volvió a re-estatizarlos.

La ciudad de Junín (véase Figura 1), en el noroeste de la provincia de Buenos Aires, próxima a los puertos de Buenos Aires y Rosario, no fue ajena a los cambios en el desarrollo de las redes ferroviarias. Estuvo sujeta tanto a los vaivenes propios de los procesos de desarrollo –asociados a la extensión ferroviaria–, como al proceso posterior de declinación, ligado a una reducción de inversiones y de la actividad.

Las líneas de conexión del litoral con la cordillera llegaron a Junín en 1884 con el ferrocarril Buenos Aires al Pacífico (BAP) y en 1885 con el Ferrocarril Central Argentino³ (FCA), proveniente de un

2 Empresa de capitales británicos que operó ferrocarriles de trocha ancha en Argentina durante las últimas décadas del siglo XIX y la primera mitad del siglo XX, vinculando los océanos Atlántico y Pacífico.

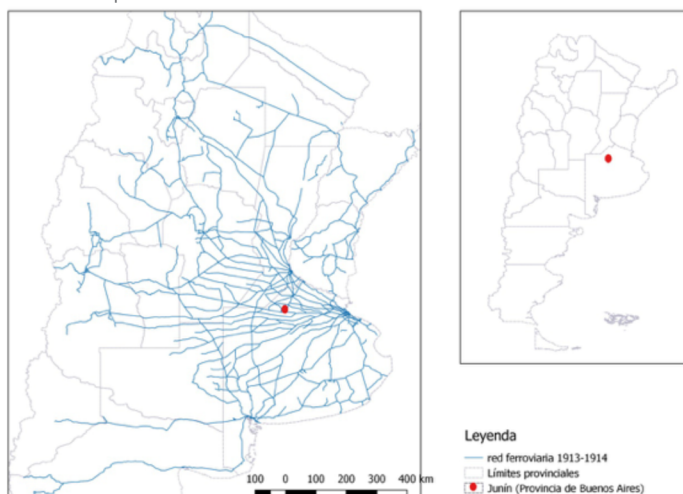
3 El FCA adquirió de la Western Railway (ex Ferrocarril del Oeste) las líneas Luján-Pergamino, Pergamino-Junín y Pergamino-San Nicolás.

ramal que lo conectaba con Pergamino (Sagastume, 2013). En 1886 se instaló un pequeño taller del BAP con nueve empleados que rápidamente pasaron a ser 50, cuya función era mantener y reparar los trenes.

Junín era entonces un pueblo de unos 1.500 habitantes y la población rural alcanzaba los 3.000 habitantes (República de Argentina, 1898). La instalación y crecimiento del ferrocarril en Junín se da durante el período británico de la explotación ferroviaria (1884-1947) y con el apogeo del modelo agroexportador. Se produjo entonces un crecimiento exponencial de la población y la definición de su configuración urbana a partir de las vías que atravesaban la ciudad.

Entre 1890 y 1910 se construyeron edificios de envergadura ligados a los Talleres Ferroviarios: en 1890 se hicieron la Jefatura, los talleres y las construcciones utilitarias. En 1900 la estación y una vivienda, y en 1910 la vivienda del ingeniero jefe mecánico –el chalet York–, junto con la oficina del departamento de mecánica y un importante número de edificios subsidiarios (Franco y Dillon, 1998).

Figura 1. Red ferroviaria en Argentina (1913-1914) y localización de Junín en el noroeste de la provincia de Buenos Aires



Fuente: reconstrucción de los autores con base en cartografía GIS y datos de archivo.

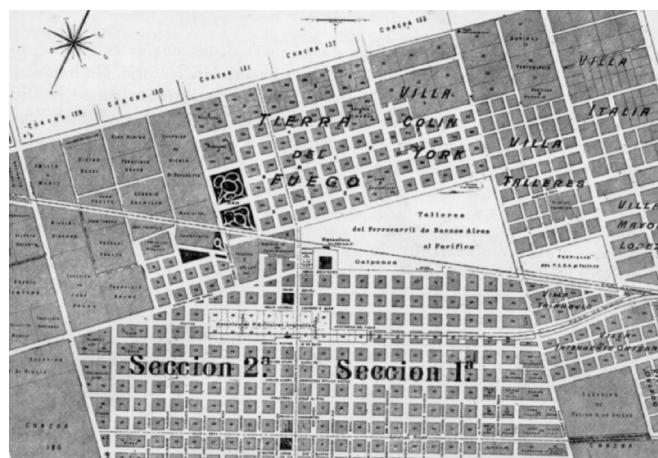
Hacia principios de 1900, el 40% de la población de Junín dependía del trabajo ferroviario. El número de empleados superaba los 1500 y la población de la ciudad había alcanzado los 23.000 habitantes debido, en parte, al arribo de familias de los nuevos trabajadores de los Talleres (Pompei, 2011). Los mismos se fueron radicando en distintos barrios que se conformaron en torno a las vías del ferrocarril: las del FCA se ubicaban sobre la actual avenida San Martín y su estación se encontraba en el espacio que hoy está ocupado por la terminal de ómnibus. Mientras que, a unas tres cuadras hacia el noroeste, se encontraban las vías del BAP con su propia estación. La ubicación de dichos ramales constituyó una suerte de límite urbano que generó tres núcleos habitacionales independientes (véase Figura 2): i) Pueblo Viejo en la parte fundacional. ii) Pueblo Nuevo entre las vías del FCA y las vías del BAP, un barrio donde se instalaban los habitantes ingleses que tenían a su cargo la organización y administración de los trenes. Y iii) Tierra del Fuego –actual barrio Villa Belgrano– un barrio conformado por empleados no jerárquicos y operarios de los Talleres, entre el corredor del BAP y el ejido de Junín (Dillon, 2010).

En 1937 las vías urbanas del FCA fueron removidas para dar comienzo a la construcción de la avenida más importante de Junín (Carrizo y Yuln, 2012). La estación céntrica del FCA fue clausurada, pero la línea siguió operando a través del BAP. Esta transformación repercutió en la ciudad y en su arquitectura, ya que, décadas después, sobre esta avenida se construyeron el Colegio Nacional y la Escuela Normal en el lugar donde funcionaba la playa de maniobras del FCA (Sagastume, 2013).

En 1948 los ferrocarriles fueron nacionalizados y el ramal BAP de Junín pasó a formar parte del Ferrocarril Nacional General San Martín. Si bien, con la estatización del ferrocarril hubo un incremento considerable del personal empleado, en Junín no se alcanzaron las cifras récord registradas en 1926 (3.473 personas). En 1958 se alcanzó el segundo momento de mayor contratación de personal (3.276) pero, a partir de entonces, el número fue declinando (Pompei, 2011).

A principios de la década de 1990 los ferrocarriles fueron afectados por los procesos de privatización y reestructuración por parte de grandes empresas de servicios. Tras su cierre, en marzo de 1993, un grupo de ferroviarios formó en el complejo una cooperativa de trabajo que funciona hasta la actualidad con 70 empleados. Otra gran parte de los edificios han sido reutilizados, algunos como dependencias de la UNNOBA.

Figura 2. Líneas del ferrocarril, predio de los Talleres y partición de la trama urbana en 1914



Fuente: Archivo Histórico Municipal de Junín.

El archipiélago ferroviario juninense

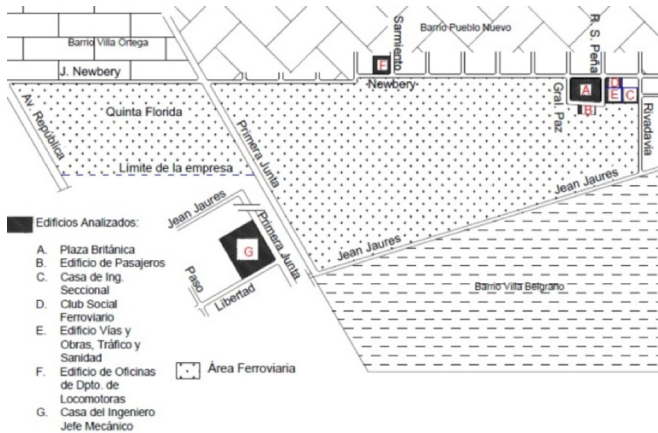
La organización espacial de las actividades ferroviarias en Junín es el resultado de la sumatoria de diversos edificios –construidos mayormente entre 1886 y 1910– y ámbitos utilitarios ocupados en distintos momentos, más o menos articulados espacialmente. Esa organización de edificios y servicios que se relacionan o se asocian entre sí conforman un archipiélago a escala local. Este archipiélago es entendido como un conjunto de lugares o espacios, separados unos de otros, que forman parte de un sistema mayor. Se caracteriza por su delimitación imprecisa, por la jerarquía diversa de los espacios involucrados y la forma de relacionamiento entre las partes (Brunet, Ferras y Théry, 1998).

El predio de los Talleres conforma un polígono de 30 hectáreas y tiene 100.000 m² de superficie construida (Dillon, 2010). El tendido de las vías sobre el límite de la traza urbana fundacional contribuyó a delimitar nuevos barrios y zonas de la ciudad en espacios destinados al crecimiento futuro de la cuadrícula.

El trazado urbano de Junín fue delineado originalmente en sentido norte-sur, siguiendo la disposición del antiguo fuerte militar que dio inicio al pueblo en 1827. El ejido conformado por las quintas y chacras circundantes fue trazado en 1864 a medio rumbo, es decir, a 45° con respecto al trazado original. Entre ambas trazas se dejó un espacio de fuelle para la ampliación de la cuadrícula (Yuln, 2016) (véase Figura 2). De este modo, durante el proceso de crecimiento y desarrollo urbano, la irrupción de los ramales ferroviarios en el corazón de la ciudad fue decisiva para su configuración espacial resultante. El archipiélago ferroviario estaba formado por: i) los talleres propiamente dichos, ubicados dentro del predio poligonal de 30 hectáreas, ii) los edificios complementarios, ubicados en torno a la estación y iii) los edificios subsidiarios, localizados en las inmediaciones del predio central.

A partir de los planos relevados, se analizaron siete sitios que forman parte de este complejo (véase Figura 3), a los cuales se sumarían la vivienda del jefe de estación –actual Archivo Histórico Municipal– y la casa del jefe de tracción –actual Conservatorio de Música local–. Se caracterizará su estado actual a partir de la identificación y descripción de los edificios y de los espacios, su grado de conservación, su uso original o su refuncionalización.

Figura 3. Esquema de implantación del archipiélago ferroviario



Fuente: Reconstrucción de Federico Montecelli.

La Plaza Británica

Se ubica entre las calles Newbery, General Paz, Roque Sáenz Peña y el Pasaje La Porteña (en homenaje a la primera locomotora argentina), de 100 metros, sobre los que se extiende la estación. Constituye un espacio organizador de las actividades ferroviarias, ya que en torno a ella se ubican los edificios de la estación, la casa del ingeniero seccional, el Club Social Ferroviario, y el edificio Vías y Obras, Tráfico, y Sanidad. A partir de la instauración del Club Social se ubicó sobre la plaza una de las canchas de tenis que eran utilizadas por los empleados ferroviarios, aunque más tarde fuera retirada (en un plano de 1931 ya no se encontraba allí). Esta Plaza se mantuvo sin cambios significativos por varias décadas, hasta

que para el primer centenario de la llegada del ferrocarril a Junín (1984) se reformó y rebautizó como Plaza Ferrocarriles Argentinos. En 2011 fue remodelada y se colocó la escultura El origen, obra de los arquitectos locales Salvador Roselli y Julio Lazcano, realizada con materiales íntegramente ferroviarios.

La estación de pasajeros

La estación del ex-BAP se ubica frente a la Plaza Británica. Un plano estructural de 1895–muy desgastado– muestra el edificio en varias vistas (frente, contra-frente, laterales, planta y cortes) (véase Figura 4). La estación contaba con patio, cocina, comedor, escalera para piso superior y en el piso superior se encontraba el patio del jefe, y una lamparería, lugar donde se almacenaban los elementos de repuesto para las luces del tren, ya que en los trenes a vapor se utilizaban lámparas de carburo. El edificio, en el cual continúa funcionando la estación ferroviaria, presenta un carácter arquitectónico clásico (véase Figura 5). Tiene una fachada de muros almohadillados en una planta baja y una planta alta con volúmenes jerarquizados por frontis rectos –sobre el acceso– y cornisas –sobre los andenes–.

Figura 4. Plano de la estación de pasajeros



Fuente: Archivo Histórico Municipal de Junín.

Figura 5. Vista de la estación de pasajeros frente a la Plaza Británica



Fuente: fotografía de Federico Montecelli, 2016.

La casa del ingeniero seccional

Se ubica frente a la Plaza Británica, comparte la manzana con el Club Social Ferroviario y con el edificio de Vías y Obras, Tráfico, y Sanidad. De este edificio se posee un plano estructural de 1947, época en la que ya no era la casa del ingeniero jefe de distrito (título que posee la edificación en un plano de extensión de alrededor de 1930). En el plano puede verse que el edificio poseía varias dependencias correspondientes a las oficinas del jefe y a las oficinas técnicas de Vías y Obras, y que el plano fue hecho como una propuesta para modificarlas. Una parte del edificio original fue demolido y el resto se ha anexado a las dependencias administrativas de la UNNOBA.

El Club Social Ferroviario

Se ubica en la intersección de las calles Roque Sáenz Peña y Jorge Newbery. El plano de Servicio de Agua de 1952 muestra la instalación de agua existente y las modificaciones propuestas en el edificio. Se lee que contaba con habitaciones, baños, un bar, sala para caballeros y sala para damas, un salón, vestíbulos, sala de billares, biblioteca e, incluso, un teatro. Este club –también conocido como club BAP o Club Inglés– fue fundado a partir de la llegada de los ingleses a Junín, y reunía funcionarios de la compañía ferroviaria y otras personalidades. En 1925 se realizó allí un homenaje a los ingleses caídos en la Primera Guerra Mundial con motivo de la visita del Príncipe de Gales que, en su viaje a Chile, hizo escala en Junín (*Revista Caras y Caretas*, 1925).

Este edificio fue refaccionado en la década de 1980 y, a partir de 1990, funcionó como sede del Centro Universitario Regional. En 2003 la UNNOBA instaló allí el rectorado, hasta su traslado al Chalet York, en 2014. En la actualidad funcionan aulas y actividades administrativas de la Universidad.

El edificio Vías y Obras, Tráfico, y Sanidad

Se localiza junto al Club Inglés y a la casa del ingeniero seccional. En este edificio se ubicaba, por un lado, el despacho del jefe médico, las oficinas de ayudantes, los consultorios médicos y una sala de operación. Por otro lado, se encontraban las secciones de Tráfico y Contaduría, con sus correspondientes oficinas. Actualmente forma parte de la infraestructura edilicia de la UNNOBA.

El edificio de las oficinas del Departamento de Locomotoras

Este edificio está situado en las calles Newbery y Sarmiento. Una serie de planos estructurales, en su mayoría catalogados con el número 732 y una letra (por ejemplo, 732F), un diagrama del servicio de agua (1907), una modificación de los Servicios Cloacales (1915)⁴, un espacio para Archivo proyectado en la azotea (1924)⁵ y una propuesta de ampliación de oficinas (1952) permiten leer

la totalidad del edificio desarrollado en dos plantas. En la planta baja funcionaba la contaduría y la atención al público, y se encontraba la casa del mayordomo, incluso con un gallinero. La cabina del teléfono para llamadas de corta distancia se ubicaba debajo de la escalera. En la planta alta estaba la oficina técnica con las divisiones de Tracción, Electricidad, División de coches motores, la oficina del jefe de tracción y el cuarto de teléfono para llamadas a larga distancia. En esta planta también se encontraba la sección de copias heliográficas, donde se trataban químicamente los planos –confeccionados en papel transparente– para que quedasen de color azul y aumentasen así su resistencia al paso del tiempo.

Las fachadas de este edificio se caracterizan por un estilo clasicista, que arremeda el edificio de la estación de pasajeros. Presenta muros con buñas, una sucesión de ventanas coronadas por guardapolvos rectos y una cornisa austera. En la actualidad, el edificio está ocupado por la Escuela de Tecnología de la UNNOBA y por el Museo de Arte Contemporáneo Argentino (MACA).

La casa del ingeniero jefe mecánico

Se estima su construcción entre 1907 y 1910. El plano de Servicio de Agua (1952) de la casa del ingeniero jefe mecánico muestra las conexiones existentes y las propuestas de las cañerías tanto de agua fría como de agua caliente. Además, se tiene un plano de implantación. El edificio fue construido para ser ocupado por el jefe del Departamento de Mecánica, el ingeniero Francis Collin York.⁶ La vivienda heredó el estilo de la tradición británica con techos inclinados, por lo cual se lo conoce con el nombre popular de chalet. Sus fachadas estucadas de cemento simulan los elementos decorativos de madera de la arquitectura pintoresquista y presentan los desagües pluviales de fundición a la vista.

En 1982 la propiedad, perteneciente a la nación, pasó a dominio municipal y en 2003 fue donada para uso exclusivo de la UNNOBA (Petraglia, 2012). En 2010 comenzaron los trabajos de restauración y puesta en valor del edificio, que actualmente es sede del rectorado de la Universidad.

Los edificios y sitios analizados hasta aquí, ubicados en torno al predio ferroviario o en sus cercanías, forman parte del sistema técnico y administrativo de apoyo a la actividad principal de reparación realizada en el complejo. Los talleres o galpones de trabajo, por su parte, estaban compuestos por una serie de naves industriales de hierro y ladrillo a la vista, y de construcciones anexas localizadas dentro del predio central.

4 Se observan los diferentes accesorios de baño, la conexión de la cañería de plomo con sus medidas y algunas especificaciones de rieles usados como perfiles en las ventanas.

5 Se observan los dos archivos propuestos y su conexión con la cámara oscura, que se ubicaría arriba de uno de los archivos.

6 Conocido como Mr. York, habría llegado a Argentina en 1885 y regresado a Inglaterra en 1916. Trabajaba en el edificio del Departamento de Locomotoras. Participó en la construcción de obras civiles juninenses, como la construcción del Palacio Municipal o el puente de calle Lartigau (Petraglia, 2012).

Contraste de planos históricos y del estado actual de las instalaciones de los Talleres

A continuación, se dará cuenta de las construcciones y espacios que formaron parte de los galpones de trabajo de los Talleres Ferroviarios a partir de los elementos encontrados en los diferentes planos analizados y relevados en el trabajo de campo, detallando el estado en que se encuentran hoy.

El camino de hierro

Figura en diversos planos perteneciente a la compañía BAP y que corresponde a un camino hecho con placas de hierro fundido de diferentes medidas (siendo la medida media de unos 0,07 m x 1,2 m x 2,0 m, dando un peso medio aproximado de 1.200 Kg). Habría servido para mantener un *stock* de placas de fundición, ya que en tiempos de escasez o urgencia –en la que debían realizar una gran variedad de piezas fundidas– se levantarían las placas necesarias para ser fundidas. Este camino fue restaurado y ampliado por la Cooperativa de Trabajo Talleres de Junín, permitiendo recorrer sobre él la mayor parte del predio.

Los tanques de agua

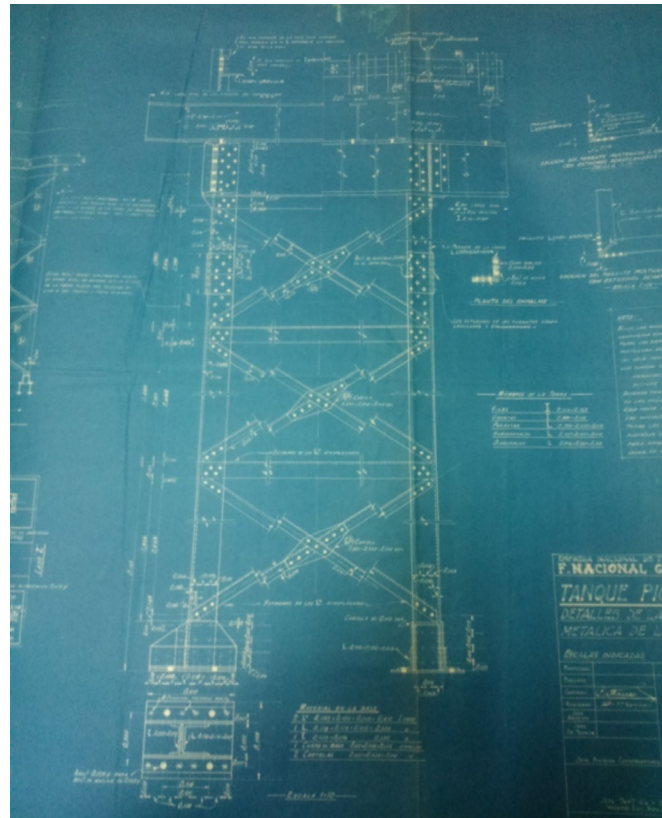
La maquinaria utilizada en los talleres funcionaba con energía eléctrica, generada en la usina del predio. Para la producción de esta energía se utilizaba vapor de agua que movía los álabes de los generadores –de los que sólo queda la fosa donde solían estar–. La gran demanda de vapor que tuvieron los talleres para el funcionamiento de máquinas, la producción de piezas y la utilización de locomotoras a vapor, exigía su almacenamiento en una considerable cantidad de tanques. Se disponen algunos planos correspondientes a la estructura y torre de diferentes tanques de agua, sin poder afirmar dónde estaban ubicados, ni qué ocurrió con ellos. En cambio, en algunos se constata su ubicación en los Talleres⁷ y otros dan cuenta de las medidas, materiales y métodos de montaje. Entre los tanques de agua se destaca el de tipo Piggott (véase Figuras 6 y 7). Su nombre procede de la empresa productora, Thomas Piggott, de origen inglés. Característico de las estaciones ferroviarias, su particularidad residía en el armado a partir de placas prefabricadas y modulable, y su cantidad variaba según la capacidad de cada estación ferroviaria. Una vez recibidas, se unían rápidamente, previo armado de la torre que ya venía con las dimensiones específicas para cada capacidad, acelerando así su armado.

Otro motivo de la gran capacidad de almacenamiento de los tanques de agua que servían al ferrocarril se debía a las tareas de abastecimiento de urgencia que realizaban en algunos barrios de la ciudad, cuando estos se quedaban sin el servicio de agua potable.

⁷ Estos tanques están situados sobre la calle Primera Junta, a metros del paso a nivel. Uno es de metal y dos son de hormigón armado. Uno de ellos data de finales de la década de 1970 y del otro no se tiene información.

A la fecha, la Cooperativa sólo cuenta con un tanque de agua para usos domésticos, el cual ha sido restaurado y otro que funciona como reserva ante una eventual falla del primero. En cuanto a los restantes, el de metal está completamente oxidado y con perforaciones –producto del mismo ataque del óxido–, mientras que uno de los de material se encuentra parcialmente destruido –faltante de revoque, encadenado a la vista y oxidado– y el último –que es el más nuevo– está en buen estado general, aunque presenta partes puntuales con faltante de hormigón. Estos tanques han sido bloqueados y anulados por no tener los recursos –ni la necesidad– para mantener tanto su estructura, como sus instalaciones.

Figura 6. Plano de tanque Piggott (1952)



Fuente: Archivo Histórico Municipal de Junín.

La mesa giratoria

Está ubicada en los terrenos de la Estación de Servicio Junín (EDS). Se encuentra en buen estado y es usada frecuentemente. Este dispositivo cuenta con un puente pequeño de rieles, el cual está situado sobre una pista circular y gira sobre su propio eje para invertir el sentido de la locomotora. Esta mesa giratoria aparece en planos antiguos de ubicación del año 1930, en cercanías a los tanques antiguos de reserva de petróleo –los cuales ya no existen pues han sido tapados–, a la usina y a la pileta de refrigeración.

La usina eléctrica

La ex-usina eléctrica se encuentra en el predio de la Cooperativa de Trabajo Talleres de Junín (CoTTaJ) (véase Figura 8). Proveía de energía tanto al ferrocarril, como a parte de la ciudad de Junín en momentos de emergencia. Las instalaciones de la antigua usina se encuentran en completo abandono.

Figura 7. Tanque Piggot junto a torre de enfriamiento de usina



Fuente: fotografía de Federico Montecelli, 2016.

Luego de la privatización del ferrocarril, entre finales del año 1993 y principios de 1994, se formaron cuatro cooperativas: Laguna Paiva (Santa Fe), Pérez (Santa Fe), Rosario y Junín. Las tres primeras fueron posteriormente compradas por empresas privadas, siendo la Cooperativa de Trabajo Talleres de Junín (CoTTaJ) la única que subsiste como tal y que se encarga de gran parte del predio, realiza actividades de reacondicionamiento y mantenimiento del material ferroviario, que incluye vagones, coches motores, vías, terrenos, edificios, galpones, entre otros. En el predio opera también el Instituto Nacional de Asociativismo y Economía Social (INAES), encargado de legislar, controlar y promover la economía social con respecto a las cooperativas y las mutuales. Este Instituto ha tomado una parte pequeña del predio, realizando tareas importantes de restauración de edificios para llevar a cabo en ellos actividades sociales, culturales y deportivas, o para ser utilizados como depósitos de maquinarias, así como también han restaurado vagones, transformándolos en salones de usos múltiples. El cuerpo de Bomberos y la Policía de Junín poseen un pequeño taller en donde se realizan tareas de mantenimiento de camiones y depósito de otros vehículos. También utilizan gran parte de la antigua sección Tornería como depósito judicial de vehículos secuestrados. Otro actor presente es la Estación de Servicio Junín (EDS), que trabaja conjuntamente con la empresa Trenes Argentinos. Cargas y Logística de la línea San Martín, y se encarga de realizar el mantenimiento de las locomotoras.

A pesar de la presencia de múltiples actores, la mayor parte del predio e instalaciones se encuentran en estado de abandono. De los sitios detectados en los planos e identificados en las visitas de campo, hay un contraste fuerte entre la época de mayor actividad y el estado en el que se encuentran hoy.

Figura 8. Vista externa de ex-usina eléctrica. En la parte posterior se observa la torre de enfriamiento



Fuente: fotografía de Federico Montecelli, 2016.

Conclusiones

La llegada del ferrocarril a los diversos pueblos y ciudades del país modificó el desarrollo urbano y territorial propiciado por la etapa agroexportadora que se inició a fines del siglo XIX. Con el consecuente aumento poblacional, se extendieron las plantas urbanas, superando los límites de los trazados fundacionales y facilitando el crecimiento sobre los ejidos. En Junín, la llegada de las distintas compañías ferroviarias resultó determinante para su crecimiento y desarrollo, así como para su posicionamiento en la región.

La identidad de la ciudad está ligada íntimamente a la actividad ferroviaria, a la instalación de los talleres y a los ramales que redefinieron la configuración urbana. Estos originaron una serie de límites físicos en torno a los que se definieron núcleos habitacionales con características identitarias y socioeconómicas distintas.

La producción arquitectónica local creció ya que se construyeron nuevos edificios pertenecientes al ferrocarril o ligados a la industria ferroviaria. El origen inglés de la compañía concesionaria se lee en la arquitectura del complejo de los talleres, que manifiesta el estilo industrial propio de los edificios utilitarios de finales del siglo XIX y en el carácter pintoresco de las viviendas del personal jerárquico. Todo ello incidió en el aspecto urbano de la ciudad.

El relevamiento y análisis de planos técnicos permite hacer una lectura histórica tanto ferroviaria como urbana, en la cual la arquitectura y la ingeniería se vuelven herramientas fundamentales para examinar un corpus documental que no había sido

explotado previamente. También permitió entender el archipiélago ferroviario que se constituyó a partir de la multiplicidad de construcciones esparcidas en la ciudad. El análisis del material disponible hasta 1950, periodo que coincide con la etapa británica de la explotación del ferrocarril, posibilitó, a su vez, contrastar situaciones edilicias pasadas y actuales que permitieran elaborar un diagnóstico.

En Junín, la puesta en valor del patrimonio ferroviario fue realizada por la Universidad y, en menor medida, por la municipalidad con la recuperación de edificios y sitios emblemáticos. Ambos actores públicos se constituyeron en los impulsores del proceso de refuncionalización de los edificios subsidiarios y complementarios del ferrocarril. Los galpones industriales de los talleres originales, donde aún se realizan actividades de reparación, se han destinado parcialmente al asiento de cooperativas y emprendimientos varios. Allí se constata la degradación edilicia que, a su vez, contribuye al decrecimiento del entorno inmediato. Ese patrimonio ferroviario urbano conforma un legado no solo por su valor arquitectónico, sino también por el componente simbólico y cultural para la ciudad.

Si bien la Universidad continúa apostando a la recuperación y refuncionalización, sería necesaria la búsqueda de consensos para tomar una decisión democratizada, más allá de las opiniones, y de las posibles propuestas y escalas de intervención, cada una se vuelve, en sí misma, un proyecto diferente de territorio y de nación. Por lo tanto, la recuperación del ferrocarril y la puesta en valor del patrimonio ferroviario son cuestiones que debieran ser pensadas por distintos actores, en el marco de un debate que la sociedad argentina se debe a sí misma. 

Archivos consultados

Archivo Histórico Municipal de Junín. Colección de planos Talleres ferroviarios Junín (1895-1950).
 Archivo privado. Colección de planimetría ferroviaria (s.f.).

Bibliografía

BELVEDERE MEMORANDUM (1999). *A policy document examining the relationship between cultural history and spatial planning*. Consultado en : http://belvedere.nu/download/belvedere_memorandum.pdf

BRUNET, R., FERRAS, R. y THÉRY, H. (1998). *Les mots de la géographie. Dictionnaire critique*. Paris: Reclus, La Documentation Française.

CARRIZO, S. y YULN, M. (2014). "Patrimonio arquitectónico del noroeste de la provincia de Buenos Aires. Iniciativas para su valorización". Buenos Aires, Universidad de Buenos Aires, ponencia presentada en el XV Encuentro de Economías Regionales del Plan Fénix. Congreso Nacional de Economía 27 y 28 de octubre.

CARRIZO, S. y YULN, M. (2012) "Carlos María Della Paolera y una intervención urbana en Junín (1939)". En: P. Méndez (ed.), *Experiencias de urbanismo y planificación en la Argentina 1909-1955*. Buenos Aires: CEDODAL, pp. 67-69.

DILLON, P. (2010). *Programa Ferrouro urbano Junín*. Consultado en: <http://programa-ferrouro urbano-junin.blogspot.com.ar/>

FERIA TORIBIO, J. M. (2010). "Patrimonio territorial y desarrollo sostenible: un estudio comparativo en Iberoamérica y España". *Estudios Geográficos*, 71 (268): 129-159.

FRANCO, L. y DILLON, P. (1998). *Proyecto Ferro-Urbano*. Junín: Municipalidad de Junín.

GALINDO GONZÁLEZ, J. y SABATÉ BEL, J. (2009). "El valor estructurante del patrimonio en la transformación del territorio". *Apuntes*, 22 (1): 20-33. Consultado en: <http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3150331>

MONTECELLI, F., CARRIZO, S. y YULN, M. (2015). "El ferrocarril en Junín (provincia de Buenos Aires). Una

lectura histórica a partir de planos arquitectónicos e ingenieriles". La Plata, CIC-LEMIT, ponencia presentada en el 4º Congreso Iberoamericano y XI Jornada Técnicas de Restauración y Conservación del Patrimonio, 7 al 9 de octubre.

PETRAGLIA, P. G. (2012). *El chalet de Mr. York*. Junín: Universidad Nacional del Noroeste de la Provincia de Buenos Aires.

POMPEI, A. L. (2011). *Historia de los talleres ferroviarios de Junín. Desde su creación a la conformación de la Cooperativa de Trabajo Talleres Junín (1886-1994)*. Junín, Universidad Nacional del Noroeste de la Provincia de Buenos Aires, tesis para optar al título en Licenciatura en Historia.

REPÚBLICA DE ARGENTINA. (1898). *Segundo Censo de la República Argentina, mayo 10 de 1895*. Buenos Aires: Taller Tipográfico de la Penitenciaría Nacional. *Revista Caras y Caretas*, 1925.

SABATÉ BEL, J. (2014). "Turismo, paisaje y urbanismo: un diálogo necesario". *Architecture, City and Environment*, 9 (25): 279-302.

SABATÉ BEL, J. (2005). "De la preservación del patrimonio a la ordenación del paisaje". *Identidades: territorio, cultura, patrimonio*, 1: 15-33. Consultado en: <http://hdl.handle.net/2099/1885>

SABATÉ BEL, J. y BENITO DEL POZO, P. (2010). "Paisajes culturales y proyecto territorial: un balance de treinta años de experiencia". *Identidades: Territorio, Cultura, Patrimonio*, 2: 2-21. Consultado en: <http://upcommons.upc.edu/handle/2099/10716>

SAGASTUME, A. L. (2013). *Imaginarios y memorias de ex-ferroviarios que trabajaron en Ferrocarriles Argentinos. Junín: 1948-1993*. Ciudad de Buenos Aires, Uni-

versidad CAECE, tesis para optar al título de Maestría en Comunicación e Imagen Institucional.

TAGHÓN, A., et al. (2015). "Rescate de bienes patrimoniales relacionados con el ferrocarril en la provincia de Buenos Aires: Junín, talleres de la compañía BAP. Mechita, pueblo ferroviario, Ferrocarril Oeste". San Juan, Universidad Nacional de San Juan, ponencia presentada en Jornadas de Patrimonio Industrial, 12 al 14 de agosto.

TARULLO R. e IÁCULLO A. (2014). *Ferrovios. Nuestra historia*. Junín: CEDI UNNOBA.

TROITIÑO, M. A. (1998). "Patrimonio Arquitectónico, Cultura y Territorio". *Ciudades*, 4: 95-104. Consultado en: <http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2241051>

YULN, M. (2016). "Les villages de frontière dans le processus de territorialisation de la pampa argentine au cours du XIXe siècle". *Cahiers des Ameriques Latines*. Consultado en : <http://cal.revues.org/4298>

YULN, M., et al. (2014). "Patrimonio arquitectónico en la región del noroeste de la provincia de Buenos Aires. Su conformación a través de la expansión ferroviaria y la electrificación". San Miguel de Tucumán, Universidad Nacional de Tucumán, ponencia presentada en IV Seminario Internacional de Patrimonio Agroindustrial. Recursos para el desarrollo, 2 al 5 de septiembre.

YULN, M., et al. (2013). "Estudios y gestiones sobre patrimonio arquitectónico en el noroeste de la provincia de Buenos Aires". La Plata, CIC-LEMIT, ponencia presentada en 3º Congreso Iberoamericano y XI Jornada Técnicas de Restauración y Conservación del Patrimonio. Consultado en: <http://digital.cic.gba.gob.ar/handle/11746/162>