

LA HUELLA DEL FERROCARRIL

El impacto del sistema ferroviario en el desarrollo territorial y en la construcción del paisaje de la pampa húmeda cordobesa¹

Claudia Beatriz Rosa
Universidad Nacional de
Córdoba

RESUMEN | El sistema ferroviario y su impacto en el paisaje de la pampa húmeda cordobesa constituye el tema de esta investigación. La implantación del ferrocarril generó un impacto sin precedentes no sólo como infraestructura de servicios sino fundamentalmente, como motor de desarrollo económico y territorial. Actualmente, el sistema ferroviario se encuentra en un proceso de deterioro que altera el paisaje y pone en riesgo su valoración con la consiguiente pérdida de sus rasgos esenciales y de su continuidad histórica e identidad. Esta investigación puede significar una oportunidad para generar posibilidades de preservación y conservación de las infraestructuras ferroviarias con el fin de incentivar y promover el desarrollo local.

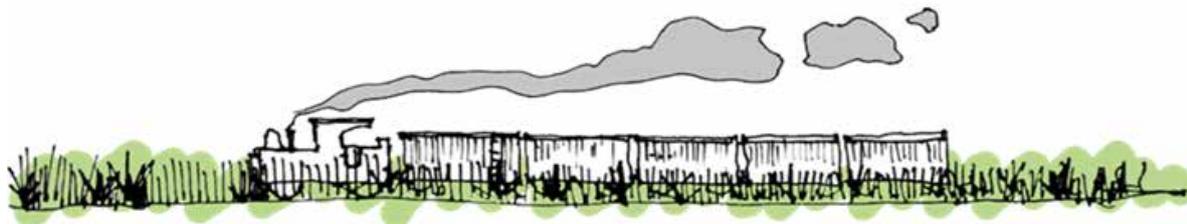
Palabras claves: sistema ferroviario-territorio-paisaje -pampa húmeda cordobesa.

ABSTRACT | The railway system and its impact on the landscape of the humid pampas of Córdoba constitutes the subject of this research. The implementation of the railway generated an unprecedented impact not only as a service infrastructure but fundamentally as an engine of economic and territorial development. Currently, the railway system is in a process of deterioration that alters the landscape and puts its valuation at risk with the consequent loss of its essential features, its historical continuity and identity.

This research can mean an opportunity to generate possibilities for the preservation and conservation of railway infrastructure in order to encourage and promote local development.

Key words: railway system-territory-landscape-pampa humid pampas of Córdoba

¹ Este ensayo se enmarca en el trabajo de investigación doctoral "EL FERROCARRIL DESPUES DEL FERROCARRIL" El impacto del sistema ferroviario en el desarrollo territorial, urbano y en la construcción del paisaje de la pampa húmeda cordobesa." Dentro de la carrera de Doctorado de la FAUD, UNC, DOCTA. Cohorte 2017. Directora de Tesis: Dra. Arq. Mónica Ferrari-Codirectora: Dra. Arq. Mónica Martínez



Introducción

La expansión y evolución del ferrocarril generó impactos significativos en la construcción del territorio siendo protagonista de los procesos de urbanización, configuración del espacio público y del paisaje, situación que condicionó e impulsó el desarrollo de las regiones que atravesaba.

El ferrocarril planteó una nueva forma de mirar y percibir el territorio, generó una estrecha relación entre espacio y tiempo, a la vez que otorgó una imagen panorámica y veloz del paisaje. Se convirtió, así, en un símbolo de crecimiento económico, de prestigio social y desempeñó un rol estratégico en el proceso de ocupación y configuración territorial.

En este contexto complejo y diverso, la “urbanización de la locomotora” (Tarragó, 1981), fue el modelo de desarrollo, modernidad y urbanización que, a partir de la segunda mitad del siglo XIX dio origen a núcleos urbanos planificados. Se generaron nuevas espacialidades caracterizadas por múltiples escalas que conformaron el sistema ferroviario: las vías (escala territorial), el ferrocarril (escala urbana) y el conjunto edilicio (escala arquitectónica) (Ferrari, 2012).

Identificar los procesos de construcción territorial y urbanos generados por la implantación del sistema ferroviario en la pampa húmeda cordobesa, explorando sus efectos en la configuración y transformación del paisaje con el propósito de proporcionar una comprensión profunda de las dinámicas involucradas y verificar su potencial como motor de desarrollo en el área propuesta es el objetivo principal de esta investigación.

Actualmente, el sistema ferroviario se encuentra en un proceso de deterioro que altera el paisaje y pone en riesgo su valoración con la consiguiente pérdida de sus rasgos esenciales, de su continuidad histórica e identidad. Interpretar el valor histórico del territorio en relación a la implantación del ferrocarril abre la posibilidad de articular presente y pasado en clave contemporánea permitiendo justificar el rescate de aquellos componentes que fueron responsables de la construcción del paisaje e identidad del territorio.

“No siempre se sabe alterar, modificar, intervenir sin destruir. Y cuando se destruye un paisaje, se destruye la identidad de aquel lugar. Y destruir la identidad de un lugar –y más aún cuando se es incapaz de sustituirla por otra nueva de valor comparable– es éticamente reprobable (...)” (Folch & Bru, 2017)

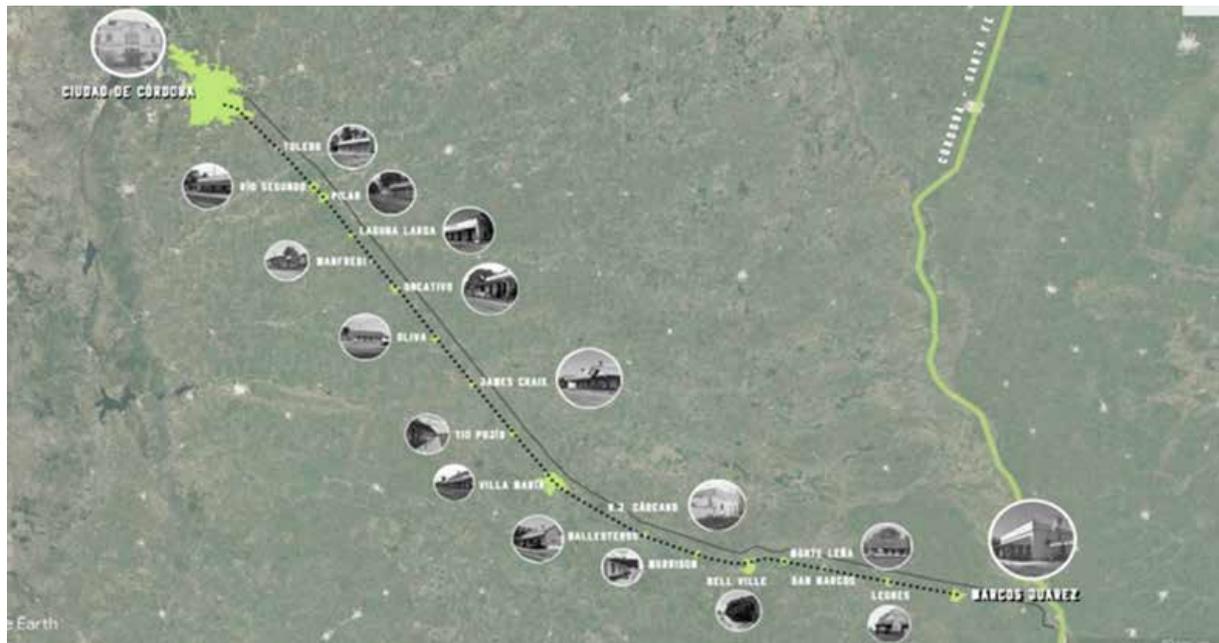
Delimitación físico espacial del caso de estudio

El escenario elegido para el desarrollo de la investigación es la región sudeste de la provincia de Córdoba. En el trayecto de 280 Km, desde Córdoba capital hasta el límite con Santa Fe, se localizan 18 estructuras urbanas en las tierras

Figura 1: Grafico de elaboración propia

concesionadas a la Central Land Company por el Gobierno Argentino entre 1860 y 1890: Toledo, Río Segundo, Pilar, Laguna Larga, Manfredi, Oncativo, Oliva, James Craick, Tío Pujio, Villa María, Ballesteros, Morrison, Bell Ville, Monte Leña, San Marcos Sud, Leones, Marcos Juárez y General Roca.

Esta línea férrea fue la primera que unió el principal puerto del interior del país, Rosario, con Córdoba. Comenzaba, así, un periodo de expansión económica y social fortaleciendo el modelo agroexportador, transformando el territorio y generando un intenso proceso de urbanización. (Martinez, 2015).



Consideraciones teóricas

Es menester considerar una serie de aspectos liminares que serán el sustento teórico de la investigación.

Ferrocarril y sistema ferroviario:

Citando a William Summerhill (2006) “Los ferrocarriles suelen considerarse una de las innovaciones más importantes que impulsó la transición de América Latina al crecimiento económico antes de 1914”.

La innovación, hace referencia a un cambio, a una ruptura con lo preestablecido generando la creación de nuevos paradigmas. Así, a mediados del siglo XIX se generó un cambio revolucionario que simbolizó el surgimiento de una nueva era basada en la fe en la tecnología, la ciencia y el liberalismo económico: la revolución industrial.

Se produjeron importantes transformaciones en los procesos sociales, políticos, culturales e ideológicos generándose un nuevo orden mundial, en el que, Gran Bretaña se convirtió en el principal proveedor de técnica y tecnología asociada a la industrialización. Causa o consecuencia de este proceso, el ferrocarril fue protagonista del proceso de configuración territorial, a la vez que permitió acortar distancias y salvar barreras geográficas infranqueables hasta el momento. Generó, un complejo que transformó y articuló el territorio y el paisaje pampeano facilitando el poblamiento y favoreciendo el desarrollo de las acti-

Figura 2: Grafico de elaboración propia. Mapa base Google

vidades productivas y su movilidad territorial. Al mismo tiempo, se produjo un intenso proceso de transculturación que se caracterizó por la transferencia casi lineal de nuevas tipologías funcionales, morfológicas, tecnológicas y espaciales, generando un sistema de características universales, el sistema ferroviario.

El Sistema Ferroviario
Según Montaner (2008)

“(...) un sistema es un conjunto de elementos heterogéneos (materiales o no), de distintas escalas, que están relacionados entre sí, con una organización interna que intenta estratégicamente adaptarse a la complejidad del contexto y que constituye un todo que no es explicable por la mera suma de sus partes. Cada parte del sistema está en función de otra, no existen elementos aislados. Dentro de los diversos sistemas que se pueden establecer, la arquitectura y el urbanismo son sistemas de tipo funcional, espacial, constructivo, formal y simbólico”.

El sistema ferroviario estaba integrado por un conjunto de edificaciones que conformaron el cuadro de la estación. La construcción sistematizada y repetida en el territorio de dichos componentes motivaron el desarrollo y auge de muchos poblados durante la segunda mitad del S XIX y las primeras décadas del S XX.

El ecotono paisajístico que implica la transición entre lo urbano y lo rural, el centro y la periferia, sintetizó y concentró en el cuadro de estación gran parte de sus valores estructurales.

En el tramo considerado, las estaciones son intermedias, estaciones de paso que, a diferencia de las grandes estaciones terminales, se caracterizaron por una arquitectura resuelta con una tecnología acorde a su situación periférica. Ladrillo, hierro y madera se combinan y articulan en una expresión de impronta industrial generando un paisaje con fuerte carga identitaria.

La arquitectura ferroviaria manifestó la dualidad morfológica vs tecnología, especialmente en el edificio de la estación que jugaba un rol protagonista en la escena urbana y su escala se definió en función de las necesidades de la estructura urbana y su inserción territorial. Aparecieron elementos modulados y seriados que permitían un montaje rápido y eficaz insinuando lo que, en el Siglo XX, el Movimiento Moderno, llevaría a su máxima expresión: la fabricación en serie y la prefabricación. Este es otro de los grandes aportes del sistema ferroviario ya que no solo fue protagonista de la organización territorial y urbana, sino que fue capaz de introducir un nuevo concepto arquitectónico y tecnológico (Ferrari M., 2011).

De esta manera el sistema ferroviario se convirtió en un modelo económico, social, cultural, territorial, urbanístico, arquitectónico y tecnológico impactando definitivamente en el territorio.

En cuanto al concepto de territorio se debe realizar una valoración particular ya que existen tantas acepciones como disciplinas relacionadas a él existen (Corboz, 2004). Se trata de un espacio antropizado ligado a una extensión determinada, con límites precisos y con una memoria grabada, sujeto a sucesivas transformaciones.

En este trabajo el territorio se toma como el soporte físico y espacial de un conjunto de procesos asociados y articulados que son testigo de los cambios culturales. De esta forma quedan plasmados en su esencia, manifestándose como huellas que van generando múltiples configuraciones a lo largo del tiempo. Posee el carácter de palimpsesto ya que la sociedad escribe en él su narrativa dejando un legado a las diferentes generaciones que habitaron, habitan y habitarán en él.

Respecto del concepto de paisaje, se parte de entenderlo como un constructo social, un proceso dinámico en la forma de mirar y valorar el territorio posee un espesor histórico y una fuerte carga identitaria. Actualmente implica una mirada compleja multidisciplinar y multiescalar concentrando, así, la esencia del territorio. “(...) el paisaje puede interpretarse como un producto social, como el resultado de una transformación colectiva de la naturaleza y como la proyección cultural de una sociedad en un espacio determinado. (Nogue, 2007)

Entonces, el paisaje es un proceso de construcción de imágenes donde nuestras vivencias, sensaciones y representaciones son cada vez más ambiguas, complicadas y discutibles. (Colafranceschi, 2007). El Art. 1 del Cap. I del Convenio Europeo del Paisaje (CEP), celebrado en 2001 en Florencia, establece que “por paisaje se entenderá cualquier parte del territorio, tal como la percibe la población, cuyo carácter sea el resultado de la acción y la interacción de factores naturales y/o humanos”.

En esta instancia se intentará marcar una diferencia conceptual entre territorio y paisaje.

El territorio es un área dotada con determinadas características y gestionada por una comunidad con rasgos particulares constituyendo la principal herramienta para la lectura integral el paisaje. Cuando el territorio es vivenciado, valorado y percibido se convierte en un paisaje. Por lo tanto, el paisaje es una construcción dinámica que cambia en función de la mirada de quien lo percibe y valora, hay tantos paisajes como espectadores o actores. Es, además, un lugar que queda grabado en la memoria de quien lo experimenta, por lo que están ligados a un momento, a un tiempo y a un observador determinado ya que se desarrollan en un contexto histórico y cultural preciso, en el que adquieren una significación particular que los hace identificables.

Los aspectos materiales e inmateriales que componen un determinado paisaje se convierten en un acervo único e indiscutido de la sociedad que lo habita a la vez que conserva significados, simbolismos, tradiciones y rasgos identitarios propios. En este sentido, el sistema ferroviario conformó un paisaje que estructuró y modificó el territorio, pero también reflejó la evolución de una sociedad con alto grado de desarrollo tecnológico, económico y cultural.

El paisaje ferroviario: Múltiples lecturas. Múltiples escalas.²

Interpretar el sistema ferroviario implica abordar su esencia considerando las tres escalas de implantación: territorial-urbana-arquitectónica.

² Definidos por la autora del presente ensayo en el artículo “Repensando el sistema ferroviario. Revalorización y resignificación el patrimonio ferroviario en los poblados de la pampa húmeda cordobesa como una oportunidad de desarrollo sostenible”
De Res Architettura | ISSN: 2525-1147 | VOLUMEN 7 | DICIEMBRE 2022 | PP. 68-89

La escala territorial definida por el trazado de las vías y su infraestructura que actuó como integrador del territorio. Se define así, el sistema de poblados, cuya génesis fundacional fue, precisamente, el paso del ferrocarril y la necesidad de reabastecer de agua la máquina de vapor cada 16 o 20 km. En el caso de estudio, se trata de estructuras urbanas donde la intervención de las compañías concesionarias del sistema adquiere relevancia no solamente por su rol desarrollador (Martínez de San Vicente, 1995) sino también porque definirán la impronta morfológica en el territorio.

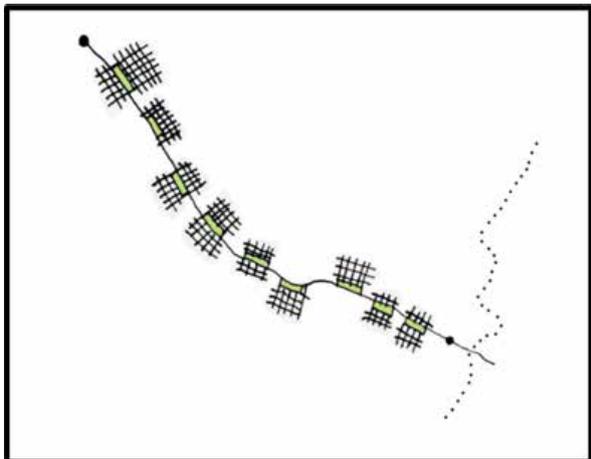


Figura 3: trazado ferroviario y articulación de los diferentes centros urbanos. Elaboración propia

La escala urbana definida por las estructuras urbanas cuyo trazado estuvo definido por el paso de la línea férrea y la ubicación relativa del cuadro de estación lo que condicionó la morfología urbana y generó múltiples tipos urbanos.

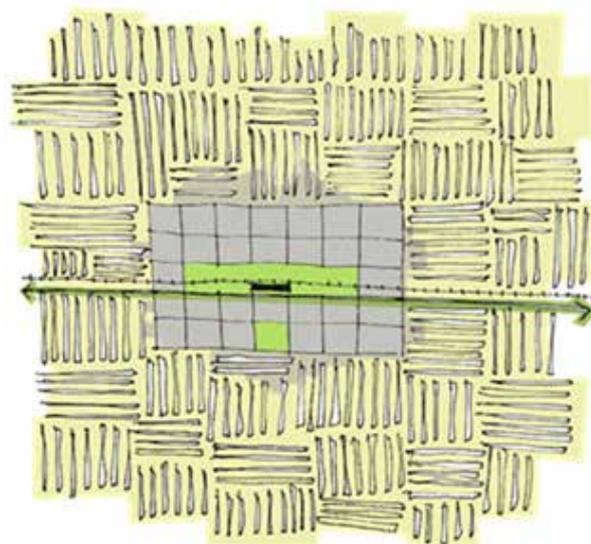


Figura 4: traza urbana de "un" centro urbano. Elaboración propia

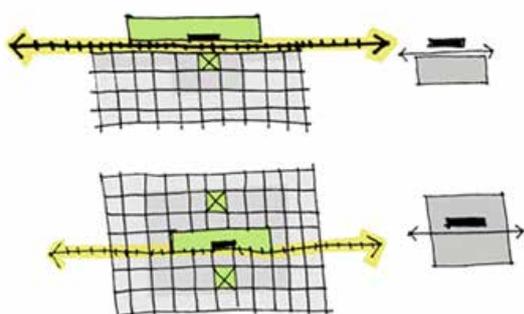


Figura 5: Predio del cuadro de estación en relación a la traza urbana. Elaboración propia.



La escala arquitectónica definida por el cuadro de estación y conformado por las diferentes tipologías que necesitaba el sistema ferroviario para funcionar: la estación propiamente dicha, talleres, galpones, depósitos de encomiendas, vivienda del personal, tanques de agua, depósitos, servicios de apoyo, plataformas, vías auxiliares, sector de maniobras (Ferrari, 2011). El edificio más importante de este conjunto es la estación con una arquitectura caracterizada por su impronta industrial.

Figura 6: “Una” estación de ferrocarril. Elaboración propia

Repensando el sistema ferroviario

El sistema ferroviario actualmente se encuentra en un proceso de deterioro cuyas causas son múltiples: cierre de ramales, obsolescencia, abandono social y cultural, todo ello sumado a la desidia de gestiones indiferentes que ignoran tan importante legado. No obstante, su impronta espacial, paisajística y su carga significativa y simbólica persisten dentro de nuestra sociedad y cultura con tal vigor que es menester intervenir para recuperarlo.

Se estudia una propuesta metodológica para analizar el potencial que ofrece el sistema ferroviario como dinamizador del desarrollo local. A tal fin se proponen una serie de indicadores y lineamientos estratégicos que permiten plantear actuaciones posibles como partes de un plan de recuperación, revalorización y resignificación del sistema ferroviario en el área en cuestión.³

Para recabar la información necesaria se realizarán trabajos de campo (relevamientos planialtimétricos y fotográficos), se estudian planos históricos a nivel urbano y arquitectónico, todo ello con el apoyo de herramientas tecnologías actuales.

³ Es preciso aclarar que la metodología planteada en este trabajo está en estudio y es plausible de ser modificada y completada cuando se realicen los trabajos de campo y relevamientos pertinentes.

Se considera que el sistema ferroviario es un paisaje cultural que forma parte del paisaje urbano, por lo cual el abordaje se realiza teniendo en cuenta los componentes y las características del mismo según la propuesta de Zoido Naranjo (2012) . Se proponen dos niveles de análisis: el “paisaje urbano exterior” que lo relaciona con su contexto territorial y urbano y el “paisaje urbano interior” que lo aborda desde la escala arquitectónica.

Para el desarrollo de esta metodología se toman cuatro casos de estudio con escalas y roles diversos dentro de la estructura territorial: Villa María, Oliva, Marcos Juárez y Leones. En cada una de estas estructuras urbanas se estudia el cuadro de estación y un área de influencia de aproximadamente doscientos metros de radio alrededor del mismo. Se propone una tabla valorativa para diferentes aspectos que serán relevados in situ en cada uno de los casos propuestos.

PAISAJE URBANO EXTERIOR: imagen de conjunto					
CATEGORIA DE ANALISIS	COMPONENTES	ATRIBUTOS	INDICADORES	LINEAMIENTOS	OBJETIVO
TRAZADO URBANO	RED VIARIA	Tipos (vehiculares-peatonales-férreas-ciclovías) Morfología (diseño, longitud, ancho, etc.) Uso original Uso actual Relación con el cuadro de estación Accesibilidad	Estado de conservación Grado de mantenimiento Cantidad de vías según su tipo	Activación del sistema territorial apoyado en la puesta en valor del sistema ferroviario y la reutilización de los espacios vinculados a él.	Optimizar la infraestructura vial y la accesibilidad urbana en un marco de sostenibilidad.
TRAMA URBANA	PARCELAMIENTO	Zonificación Distribución de usos Organización y distribución del amanzanamiento de los lotes del espacio público de los cuadros de estación en relación Trayectos diseñados Trayectos espontáneos	Cantidad y tipo de manzanas por Km ² Cantidad y tipo de lotes por manzana Superficie de manzanas y lotes Cantidad y tipo de espacios públicos Superficie de los espacios públicos por habitante (dentro y fuera del cuadro de estación) Superficie del cuadro de estación.	Revitalización del sistema de centros urbanos que se articulan en el sector de estudio	Realizar análisis y diagnóstico bajo el formato de una matriz FODA para desarrollar un plan de ordenamiento urbano para cada caso
TEJIDO URBANO	TIPOLOGÍAS ARQUITETÓNICAS	Tipos, usos y funciones predominantes Ubicación de las edificaciones (dentro y fuera del cuadro de estación)	Cantidad de edificaciones según tipos Frecuencia de uso (dentro y fuera del cuadro de estación según estacionalidad, días y horas) Alturas	Promover la revitalización de los cuadros de áreas significativas respetando el carácter histórico de las mismas (infraestructuras ferroviarias)	Realizar un relevamiento del acervo histórico cultural vinculado al sistema ferroviario. Promover actividades culturales

Cuadro de elaboración propia

PAISAJE URBANO INTERIOR: fragmentos de la escena urbana					
ARQ. PERIMETRAL	PLANOS DE FACHADA (líneas de fachada dentro y fuera del cuadro de estación)	Usos y funciones Tipos Morfología (escala, largo, ancho, profundidad, alturas características estilísticas, forma, continuidad, composición, ritmo, remates) Calidad Accesibilidad Integración Desarrollo tecnológico (materiales, colores, texturas)	Superficie de planos y remates dentro y fuera del cuadro de estación.	Revalorización de los cuadros de estación y recuperación de las tipologías arquitectónicas que lo conforman Integración urbana Interacción comunitaria Reconstrucción de la identidad local	Realizar un catálogo de edificaciones (dentro y fuera del cuadro de estación) como posibles iconos urbanos y como generadores de rasgos significativos e identitarios de la población involucrada.
ESPACIO LIBRE PUBLICO	PLAZAS PARQUES ESPACIOS VERDES COMPLEMENTARIOS (dentro y fuera del cuadro de estación) ESPACIOS VERDES RESIDUALES (dentro y fuera del cuadro de estación) ÁREAS BUFFER		Superficies de espacio libre público por habitante Cantidad de actividades desarrolladas (dentro y fuera del cuadro de estación) Frecuencia de uso según estacionalidad, y segmentos horarios.	Mantenimiento y diseño de espacios públicos multifuncionales e inclusivos que promuevan la interacción comunitaria	Mejorar la calidad de vida Fomentar actividades al aire libre Contribuir a la identidad local
VEGETACIÓN URBANA	ARBOLES URBANOS JARDINES TECHOS VERDES		Cantidad de vegetación según tipos por m ² (dentro y fuera del cuadro de estación) Superficie de sombra según localización y especies.	Implementación de programas de reforestación dentro y fuera del cuadro de estación Integración armónica de la infraestructura verde con la infraestructura ferroviaria. Creación de corredores verdes	Mejorar la calidad del aire Disminuir la temperatura de las áreas urbanas Promover la biodiversidad Implementar estrategias de sostenibilidad
MOBILIARIO URBANO	MONUMENTOS CONMEMORATIVOS FUENTES ORNAMENTALES JUEGOS INFANTILES		Cantidad de elementos mobiliarios por área.	Integración del mobiliario urbano con la	Facilitar la socialización e interacción Contribuir al orden y seguridad

Cuadro de elaboración propia

Consideraciones finales

El sistema ferroviario tuvo un protagonismo sin precedentes en la historia de nuestro país simbolizando desarrollo e innovación y convirtiéndose en una herramienta fundamental de progreso social, económico y cultural. Las estaciones fueron protagonistas y, a pesar de su estado actual de deterioro y obsolescencia, son edificios emblemáticos siendo en gran medida, responsables de la configuración territorial.

En este sentido la consolidación de la arquitectura ferroviaria en un marco de sostenibilidad implica evocar la memoria del territorio y preservar la identidad de la comunidad involucrada.

Se entiende que interpretar el valor histórico del territorio con relación a la implantación del ferrocarril abre la posibilidad de articular presente y pasado en clave contemporánea permitiendo justificar el rescate de aquellos componentes que fueron responsables de la construcción del paisaje e identidad del territorio en cuestión.

Al final de este recorrido convertir a esta investigación en una herramienta para el planteo de una formulación metodológica y propositiva que permita potenciar el desarrollo local a partir de repensar, revalorizar, resignificar y recuperar el legado del sistema ferroviario en un marco de sostenibilidad.

Cabe señalar, que para la efectivización de cualquier propuesta se requiere de un trabajo conjunto de los diferentes actores intervinientes. Por un lado, el sector público mediante un adecuado modelo de gestión y un marco jurídico que garantice la preservación y conservación de los bienes detectados en un marco de sostenibilidad. Por el otro, el compromiso de los diferentes actores sociales colaborando y cuidando los componentes que constituyen parte de la herencia comunitaria. Esta línea de acción constituye un escenario viable y posible para contribuir a la mejora de la situación local poniendo en valor los recursos y bienes ferroviarios.

Bibliografía

COLAFRANCESCHI, D. (2007). Landscape + 100 palabras para habitarlo. Gustavo Gili.

CORBOZ, A. (2004). El territorio como palimpsesto. En A. M. Ramos (Ed.), Lo urbano en 20 autores contemporáneos (pp. 25-34). UPC.

FERRARI, M. (2011). El sistema ferroviario en el Noroeste argentino. Arquitectura e instalaciones complementarias. Apuntes, 24(1), 44-61.

FERRARI, M. (2012). Paisaje y patrimonio en la línea ferroviaria "Jujuy-La Quiaca". Una propuesta de reutilización para el desarrollo local. Labor & Engenho, 6(1), 89-108.

FOLCH, R., & BRU, J. (2017). Ambiente, territorio y paisaje. Valores y valoraciones. Barcino.

MARTÍNEZ DE SAN VICENTE, I. (1995). La construcción del territorio de las colonias de la Central Argentine Lands Company. UPC.

MARTÍNEZ, M. (2015). Los pueblos del desierto. El proceso de ocupación y urbanización del territorio nacional de La Pampa, Argentina. UPC.

MONTANER, J. M. (2008). Sistemas arquitectónicos contemporáneos. Gustavo Gili.

NOGUE, J. (2007). La construcción social del paisaje. En J. Nogue (Ed.), La construcción social del paisaje (págs. 17-18). Biblioteca Nueva.

SUMMERHILL, W. (2006). The development of infrastructure. En V. Bulner Thomas, J. Coatsworth, & R. Cortés Conde (Eds.), The Cambridge Economic History of Latin America. Vol II. The Long Twentieth Century (Vol. II, pp. 303-328). University Press.

Tarragó, S. (1981). Argentina: la urbanización de la locomotora. 2C Construcción de la Ciudad, (19), 4-8.

TARTARINI, J. (2001). *Arquitectura ferroviaria*. Colihue.

ZOIDO NARANJO, F. (2012). Paisaje urbano. Aportes para la definición de un marco teórico, conceptual y metodológico. En C. Delgado Viñas, J. Juaristi Linacero, & S. Tome Fernández (Eds.), *Ciudades y paisajes urbanos del siglo XXI* (pp. 1-57). Estvdio.

XVI Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo / Cristina Araujo Lima...
[et al.] ; Contribuciones de Josefina Dámaris Gutiérrez ; Compilación de Mónica S. Martínez. - 1a ed compendiada. - Córdoba : Editorial de la Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño de la Universidad Nacional de Córdoba ; Cataluña : Universitat Politècnica de Catalunya, 2024.
Libro digital, PDF

Archivo Digital: descarga y online
ISBN 978-987-8486-61-1

1. Urbanismo. I. Araujo Lima, Cristina II. Gutiérrez, Josefina Dámaris, colab. III. Martínez, Mónica S., comp.

CDD 711.007