



Centro de Estudios de Arqueología Histórica
Universidad Nacional de Rosario



Teoría y Práctica de la Arqueología Histórica
Latinoamericana | Año XII, Volumen 17 | 2023

Revista del Centro de Estudios de Arqueología Histórica,
Facultad de Humanidades y Artes,
Universidad Nacional de Rosario
<https://teoriaypracticaah.unr.edu.ar/index.php/index>
<https://rephip.unr.edu.ar/handle/2133/14804>

ISSN en línea: 2591-2801

ISSN versión impresa: 2250-866X

Atribución-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional
(CC BY-NC-SA 4.0)

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/deed.es>

Rolando Maggi y Cristina Pasquali (<https://orcid.org/0000-0002-8684-820X>). La des-protección del patrimonio ferroviario: las estaciones de la ciudad de Rosario, Argentina. Propuestas de gestión patrimonial

LA DES-PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO FERROVIARIO: LAS ESTACIONES DE LA CIUDAD DE ROSARIO, ARGENTINA. PROPUESTAS DE GESTIÓN PATRIMONIAL

THE DE-PROTECTION OF THE RAILWAY HERITAGE: THE STATIONS OF THE CITY OF ROSARIO, ARGENTINA. PROPOSALS FOR HERITAGE MANAGEMENT

Rolando Maggi* y Cristina Pasquali**

Resumen

En la ciudad de Rosario, Argentina, existen numerosas estaciones ferroviarias con sus instalaciones complementarias y edificios vinculados, legado de las nueve empresas ferroviarias/portuarias que tuvieron su origen o presencia significativa en la ciudad a partir de la década de 1860. Los objetivos de este trabajo son, en primer lugar, relevar y establecer un listado de todas las estaciones que existen o existieron en el casco urbano de la ciudad; en segundo lugar, presentar el estado actual de cuatro de ellas que reflejan el carácter dinámico del patrimonio analizado; y, por último, ofrecer una serie de propuestas para la gestión y toma de decisiones sobre el destino de estos edificios como forma de contribuir a su conservación y uso.

Palabras clave: Rosario; ferrocarril; estaciones; patrimonio; gestión

* Museo y Archivo Ferroviario Regional de Rosario. Asociación Rosarina Amigos del Riel. Argentina. romagi2002@yahoo.com.ar

** Centro de Estudios de Arqueología Histórica. Facultad de Humanidades y Artes. Universidad Nacional de Rosario. Argentina. crispasquali@hotmail.com. <https://orcid.org/0000-0002-8684-820X>

Abstract

In the city of Rosario, Argentina, there are numerous railway stations with their complementary infrastructure and linked buildings, a legacy of the nine railway/port companies that originated in or passed through the city from the 1860s onwards. The aims of this paper are, firstly, to survey and establish a list that includes all the stations that exist or existed in the urban area of the city; secondly, to present the current state of four of them that show the dynamic nature of the heritage analysed; and, finally, to provide a series of proposals for management and decision-making on the fate of these buildings as a way of contributing to their conservation and use.

Keywords: Rosario; railway; railway stations; heritage; management

Introducción

El ferrocarril es un elemento constituyente y transformador del paisaje urbano y rural que interviene en la creación de pueblos, barrios y parajes, en el establecimiento de industrias, puertos y emprendimientos económicos, como así también, en la conectividad de ciudades y pueblos con el resto del territorio. A partir de la década de 1860, en la ciudad de Rosario, ubicada al sudeste de la provincia de Santa Fe, Argentina, nueve empresas ferroviarias y portuarias, que tuvieron su origen o presencia significativa en ella, establecieron sus respectivas estaciones con sus instalaciones complementarias y edificios vinculados (Figura 1).



Figura 1. Ubicación geográfica de la ciudad de Rosario en la provincia de Santa Fe, Argentina.

La provincia de Santa Fe, como parte integrante de la Confederación Argentina, fue escenario de profundos cambios a partir de 1852. La entonces Villa del Rosario era elevada al rango de ciudad y la nueva “Ciudad del Rosario de Santa Fe” se consolidaba como Puerto de la Confederación. Con el objetivo de unir la ciudad de Córdoba con el río Paraná, el Gobierno nacional contrató al ingeniero norteamericano Allan Campbell para “hacer reconocimiento experimental de un camino de hierro desde el puerto de Rosario á (sic) la ciudad de Córdoba” (Registro Oficial de la República Argentina, 1854, p.155).¹ De dicho estudio surgió el denominado “Informe sobre un ferrocarril entre Córdoba i (sic) el río Paraná” que establecía como cabecera ideal de dicho emprendimiento la ciudad de Rosario (Campbell, 1855). Pese a que el proyecto fue autorizado, la construcción del ferrocarril se demoró hasta la unificación del país. La Batalla de Pavón (1862) significó el fin de la Confederación y las aspiraciones en el plano político de estructurar un Estado nacional confederal separado de Buenos Aires. En ese nuevo contexto político, económico y social, el Gobierno nacional autorizó al ingeniero norteamericano William Wheelwright para formar una sociedad anónima bajo el título de “Ferrocarril Central Argentino” cuyo objetivo era unir las ciudades de Córdoba y Rosario según la traza proyectada previamente por Campbell (Registro Nacional de la República Argentina, 1863, p.29). El Ferrocarril Central Argentino o Gran Central fue una de las compañías de capitales británicos más importante instalada en Argentina; tuvo como cabecera la denominada Estación Rosario la que se convirtió en la primera estación ferroviaria de la ciudad y del interior del país (Ferrer, 2005; Fernández Priotti, 2017). Las primeras diez millas de la línea se construyeron hacia mediados de 1864; sin embargo, la finalización de la misma -a causa de la contienda armada con Paraguay, entre otros motivos- tuvo lugar en mayo de 1870 (Alberdi, 1876).

A partir de 1880, los sucesivos gobiernos lograrían consolidar un Estado nacional que aseguró su supremacía frente a los gobiernos provinciales. La sanción de nuevas leyes afirmaron de manera definitiva la autoridad nacional y favorecieron la administración, la organización y el desarrollo material del país, impulsando un plan económico de carácter liberal basado en el desarrollo de las actividades agropecuarias. Asimismo, el Estado impulsó la primera ola de inversiones a través de la emisión de bonos del gobierno; los primeros compradores provenían de Gran Bretaña quienes también invirtieron en la construcción de los primeros ferrocarriles que la producción agropecuaria necesitaba para poder comercializarse y exportarse (Rocchi, 2000; Rapoport, 2020). En ese contexto, el Gobierno de la provincia de Santa Fe contrató 3 préstamos externos conocidos bajo el título “Loans For Railways To The Northern Colonies of Santa Fe” con la financiera londinense Murrieta destinados a la construcción de varias líneas ferroviarias, a los que se suman “Northern Colonies Extensions Railways of Santa Fe”, “Western And Central Colonies Railways Of Santa Fe” y “Santa Fe and Reconquista Railways”.² Posteriormente, celebró un contrato de arrendamiento de los ferrocarriles provinciales ya construidos con la metalúrgica francesa Fives Lille cediéndole la explotación de las líneas por el término de 55 años. La empresa francesa se convirtió en el socio industrial y comercial con un contrato de arrendamiento del 5% anual que incluía además la ampliación de la red en más de 500 kilómetros. Finalmente, en 1896, se efectivizó la venta de los ferrocarriles provinciales a la compañía francesa (Ensinck, 1977; Regalsky, 1990; Priamo, 1992; Müller, Collado, Macor y Piazzesi, 2001; Waddell, 2007; Gioria, 2012; Pasquali, 2022; entre otros).

Hacia fines del siglo XIX, la ciudad de Rosario se transformó en un polo de desarrollo industrial, financiero y comercial y puerto de salida para la producción cerealera del sur de Santa Fe y Córdoba, y norte de Buenos Aires; asimismo en la puerta de entrada de miles de migrantes. Capitales ingleses, franceses y nacionales promovieron la construcción de nueve líneas ferroviarias que tuvieron su origen o paso por la ciudad de Rosario transformando y consolidando su trama urbana (Badaloni, 2011, 2022; Benedetti, 2019; entre otros). Al ya mencionado Ferrocarril Central Argentino (F.C.C.A.) se su-

maron sucesivamente a partir de la década de 1880 y, hasta fin de siglo, el Ferrocarril Oeste Santafecino (F.C.O.S.), Ferrocarril Buenos Aires y Rosario (F.C.B.A.y R.), Ferrocarril Córdoba y Rosario (F.C.C.y R.) y el Ferrocarril de Santa Fe (F.C.S.F.). Iniciado el siglo XX, durante la primera década, la Compañía General de los Ferrocarriles Provincia de Buenos Aires (C.G.B.A.), Sociedad Puerto del Rosario (S.P.R.) y Ferrocarril Rosario y Buenos Aires (F.C.R.yB.A.) -luego integrado junto al F.C.C.y R. en el Ferrocarril Central Córdoba (F.C.C.C.), Ferrocarril Rosario a Puerto Belgrano (F.C.R.P.B.) y, finalmente, Ferrocarril Rosario Mendoza (F.C.R.M.) (Castro, 1893; Brady, 1926; Soares, 1937; Los Ferrocarriles de Capital Británico en el Progreso Argentino, 1947; Gamboa Perinetti, Pinto y Ruz, 1947; Scalabrini Ortiz, 1975). Las mencionadas líneas tuvieron su estación terminal, estaciones secundarias, talleres, puertos e instalaciones complementarias y, en algunos casos barrios, imponiendo su diferenciado estilo arquitectónico, contribuyendo así a definir un nuevo paisaje urbano y periurbano (Figura 2). Un ejemplo de ello es el conocido “Barrio Inglés”, anexo a las instalaciones del F.C.C.A. en la zona norte de la ciudad de Rosario, denominado en el pasado Barrio Talleres, Morrison Building y Batten Cottages (Ferneti, 2020).

A fines de la década de 1940, los ferrocarriles de capitales franceses e ingleses se nacionalizan y se incorporan al sistema estatal; en la reconfiguración del mapa ferroviario argentino las líneas fueron denominadas con nombres de próceres nacionales. En la ciudad de Rosario, los ferrocarriles fueron divididos en línea General Mitre (trocha ancha, 1.676mm) y línea General Belgrano (trocha métrica, 1.000 mm). La unificación de administraciones y operaciones conllevó la inmediata eliminación de instalaciones, el cierre de varias estaciones terminales, el levantamiento de ramales y el traspaso de tierras al municipio u otros organismos públicos. En este sentido, durante las décadas de 1960, 1970 y 1980, se producen importantes cambios en el tendido ferroviario en la ciudad, incluido un ambicioso plan de obras (inconcluso) con el objetivo de llevar a cabo numerosas mejoras ferroviarias, viales, portuarias y urbanísticas (Mongsfeld, 1983). Finalmente, a partir de la década de 1990 y como consecuencia de la nueva política gubernamental sobre privatizaciones de empresas estatales, se liquidaron servicios de trenes interurbanos de pasajeros y las operaciones de carga de la línea Mitre fueron privatizadas y concesionadas a la firma Nuevo Central Argentino S.A. (N.C.A.) (Decreto 994/1992). Por otra parte, el Ferrocarril Belgrano fue cedido en primera instancia al gremio Unión Ferroviaria -99% de las acciones y 1% conservado por el Gobierno Nacional (Decreto 1774/1993). El concesionamiento y eliminación del ferrocarril como “servicio público” trajo aparejado una fuerte intervención por parte de los gobiernos locales que, mediante acuerdos particulares con el Gobierno nacional -propietario de todos los bienes muebles e inmuebles involucrados- determinaron el destino de los inmuebles ferroviarios, entre ellos, las estaciones (Maggi, 2005).

Las estaciones ferroviarias

*Hace algunos años se eleva en medio de nuestras poblaciones
un monumento nuevo, extraño, inmenso...
Este nuevo monumento... es la ESTACIÓN del camino de hierro
(Echenique, 1864, p.70)*

A partir del siglo XIX, la construcción de estaciones ferroviarias representa una nueva arquitectura, la arquitectura industrial, como así también, una nueva tipología definida por el pensamiento de la nueva era mecanizada (Aguilar Civera, 1999). Las estaciones pueden ser definidas como: “...el conjunto de edificios e instalaciones ferroviarias dispuestos en un único predio, cuyo objetivo común se basó en llevar



Figura 2. Líneas ferroviarias en Rosario primera década siglo XX. Fuente: Central Argentine Railway Map of the Argentine Railways (1911), Library of Congress.

a cabo una función de servicio: el transporte de personas y mercaderías” (Ferrari, 2011, p.4). Asimismo, son definidas según tipologías que surgen de la experiencia inglesa, continuada por Francia y adoptada en Argentina; la primera categoría contiene a la terminal, los puntos extremos de la línea y puntos de bifurcación; la de segunda clase, corresponden a las ciudades secundarias y, las de tercer clase, comprenden los puntos intermedios (Ferrari, 2018, p.46).

La arquitectura ferroviaria no puede comprenderse por la suma de sus edificios, ya que cada uno de los que integran el conjunto, están en función de un sistema menor donde intervienen otros subsistemas referidos a lo constructivo, funcional, espacial y significativo. Para entender el sistema es necesario comprender y conocer los elementos que intervinieron para lograr la interconexión, entre ellos las estaciones de ferrocarril, “verdaderas puertas de entrada a las ciudades” (Tartarini, 2001, p.11).

Estaciones ferroviarias en Rosario: desafectación, uso y mantenimiento

Las estaciones ferroviarias de la ciudad de Rosario, a partir de la primigenia Estación Rosario del F.C.C.A, se convirtieron en importantes referentes no solo arquitectónicos sino también como partes de una determinada organización territorial, económica y social. Actualmente, algunas de ellas brindan ser-

vicios de transporte y carga y, en otros casos, le fueron asignados nuevos usos producto de las políticas de transporte ferroviario a partir de la década de 1990.³ El concesionamiento y, en algunos casos, el cierre de ramales trajo aparejado una fuerte intervención de los sucesivos Gobiernos nacionales -propietario de todos los bienes muebles e inmuebles involucrados- que junto con acuerdos con los gobiernos locales lograron:

a) Desvincular los edificios ferroviarios y, en especial las estaciones de la red ferroviaria nacional, a fin de lograr el traspaso de los mismos a su propia jurisdicción y utilizarlos con fines propios de los que *a priori* quedaba excluido el uso ferroviario, trabajando activamente para que el ferrocarril no volviera a prestar servicios de pasajeros;

b) Colaborar con el Gobierno nacional en lograr una fabulosa transferencia a precios viles del patrimonio inmobiliario nacional a manos privadas para concretar operaciones inmobiliarias y comerciales de altísimos valores y la consecuente renta; y

c) Contribuir a una planificación estratégica a largo plazo para que el ferrocarril no tuviera cabida en los núcleos urbanos, con una única excepción: la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y el Área Metropolitana de Buenos Aires de forma totalmente opuesta a la revolución mundial del transporte público y masivo de personas, basada fundamentalmente en el uso intensivo de medios guiados por riel.

Patrimonio ferroviario y legislación

Patrimonio ferroviario es una categoría o tipología del patrimonio industrial y está conformado por el conjunto de bienes muebles e inmuebles que constituyeron parte del desarrollo del transporte por tren y sus actividades complementarias (Pinassi, 2014). Un importante antecedente para la conservación y el tratamiento del patrimonio ferroviario es el documento “Railways as World Heritage Sites” (1999) preparado para ICOMOS por A. Coulls con la colaboración de C. Divall y R. Lee. Más adelante, se destacan la Carta de Nizhny Tagil (2003) para el patrimonio industrial que define los conceptos claves y los métodos fundamentales del patrimonio y la arqueología industrial, los principios conjuntos del Consejo Internacional de Monumentos y Sitios (ICOMOS) y el TICCIH (2011) para la conservación de sitios, construcciones, áreas y paisajes del patrimonio industrial, el Memorando de Entendimiento entre ICOMOS y TICCIH (2014) sobre un Marco para la Colaboración en la Conservación del Patrimonio Industrial y la Carta de Sevilla de Patrimonio Industrial (2018).

En cuanto a la legislación provincial, a mediados de la década de 1990, Santa Fe promulga la Ley N°11.153/1994, que en su artículo primero declara Monumentos Históricos Provinciales a las Estaciones Ferroviarias existentes en los pueblos y ciudades de la Provincia de Santa Fe y, en su artículo segundo, declara de interés provincial la documentación relacionada. Sin embargo, transcurridos 29 años de la ley, no se ha generado aún un listado oficial de las estaciones ferroviarias existentes en la provincia. En relación a la legislación municipal, también en la década de 1990, se destacan la Ordenanza N° 6.171/1996 para la puesta en marcha del Programa de Preservación del Patrimonio Histórico, Urbano y Arquitectónico cuyas funciones incluyen la aplicación de normativas, control y supervisión de obras relacionadas con la protección patrimonial. Dado lo que se estaba operando en el sistema ferroviario y con el objeto de preservar su valor cultural y rescatarlo para la memoria colectiva, según Ordenanza N° 6.156/1996 y Decreto N° 0428/1997 se establece Comisión Pro Museo del Transporte, la Producción y la Cultura Ferroviaria. Posteriormente, la Ordenanza Municipal N° 6.735/1999 establece el destino al mantenimiento del sistema ferroviario o en caso de desafectación de explotación, con destino a los programas integrales de reserva y reconversión urbanística. En este sentido, junto con la mencionada Ordenanza, dos esta-

ciones recibieron decretos especiales: Sorrento y Antártida Argentina. El Decreto C.M. N° 10.435/1995 declara Patrimonio Histórico y Cultural a la estación de Ferrocarriles Sorrento (fs. 20/21), asimismo es incluida en la Ordenanza N° 8245/2008 de Inventario y Catalogación de Bienes del Patrimonio Histórico Arquitectónico y Urbanístico de la Ciudad de Rosario y, por último, el Decreto C.M. N° 40.699/2013 encomienda para que a través de la repartición que corresponda se ejecuten las obras referidas a su restauración. A pesar de lo expuesto, la estación fue demolida en el año 2022. En relación a la Estación Antártida Argentina, el Decreto N° 10.313/1994, la declara de interés cultural y la reconoce como parte del patrimonio artístico de la ciudad; por otro lado, el Decreto 11498/1996 encomienda al Departamento Ejecutivo la firma de un convenio especial con la empresa ferroviaria Nuevo Central Argentino (N.C.A.) para el uso público del área. Finalmente, merecen destacarse las actividades de las asociaciones civiles locales, entre ellas, la Asociación Rosarina Amigos del Riel y el Centro Cultural Fisherton, entre otras, vinculadas a la difusión y protección del patrimonio ferroviario material e inmaterial de la ciudad de Rosario.

Objetivos y metodología

Presentado el cuadro de situación legal del patrimonio ferroviario, específicamente de las estaciones de la ciudad de Rosario, los objetivos de este trabajo son, en primer lugar, establecer un listado que incluya todos los inmuebles, de pasajeros y carga, ubicados en el actual ejido urbano de la ciudad; en segundo lugar, presentar el estado actual y uso de cuatro de ellos que dan cuenta de la naturaleza dinámica del patrimonio ferroviario y, finalmente, aportar algunos conceptos para la gestión y toma de decisiones sobre el destino de los inmuebles como forma de contribuir a su conservación y uso. Para lograr dichos objetivos se analizaron fuentes documentales y bibliográficas y se efectuaron relevamientos *in situ* de las estaciones y de los predios donde se ubicaron las estaciones demolidas.

1-Listado de estaciones ferroviarias de la ciudad de Rosario

Para la realización del listado de estaciones de la ciudad de Rosario fueron consultados diferentes documentos históricos y bibliográficos (Grondona, 1875; Chapeurouge 1905; Central Argentine Railway Map of the Argentine Railways, 1911; Estadística de los Ferrocarriles en Explotación, 1894, 1896, 1897, 1898; Manual de estaciones, 1958; Mongsfeld, 1975; Ferrer y Fernández Priotti, 2001; Tartarini, 1982, 2001, 2016; Ferrari, 2018; Planos F.C.C.A. Archivo Torriglia) que, junto con el relevamiento de los inmuebles, permitieron establecer 10 variables con el objetivo de recabar la mayor cantidad de información sobre cada una de ella.

Tabla 1
Listado de estaciones ferroviarias en la ciudad de Rosario

Nº	Denominación	Fecha	Tipología	Plano	Red	Trocha	Otras denominaciones	Red actual	Uso actual	Estado
1	Primitiva F.C.C.A.	1864	1ª	1	F.C.C.A.	1,676	Galpón 10-Peñaflor		Gastronomía	Regular
2	Rosario Central	1870	1ª	2	F.C.C.A.	1,676			Espacio municipal lúdico	Regular
3	Fisherton	c.1891	3ª	3	F.C.C.A.	1,676	Antártida Argentina	Mitre	CCF-Carga-Pasajeros	Regular
4	Ludueña	c.1892	3ª	4	F.C.C.A.	1,676		Mitre	Carga	Regular
5	Eloy Palacios	c.1900	3ª	5	F.C.C.A.	1,676	Barrio Vila	Mitre	Carga	Regular
6	Rosario Oeste Santafesino	c.1883	1ª	6	F.C.O.S.	1,676	Rosario Este		Espacio municipal	Regular
7	Rosario Norte	c.1890	1ª	7	F.C.B.A. y R.	1,676	Sunchales	Mitre	Espacio municipal-Carga-Pasajeros	Bueno
8	Córdoba y Rosario	c.1890	1ª	8	F.C.C.C.	1	Central Córdoba	Belgrano	AAR-Administración F.C.	Bueno
9	Sorrento	c.1930	1ª	9	F.C.S.F.	1	Sorrento P	Belgrano	Carga	Bueno
10	Estación Rosario F.C.S.F.	c.1927	1ª	10	F. C.S.F.	1			Terminal de Omnibus	Bueno
11	Sarratea	c.1890	3ª	11	F.C.B.A.R.	1,676		Mitre	Carga	Regular
12	Embarcaderos	c.1891	3ª	12	F.C.C.y R.	1			Espacio municipal	Regular
13	Rosario C.G.B.A.	c.1910	1ª	13	C.G.B.A.	1	Rosario G		Gendarmería	Bueno
14	Hume	c.1912	1ª	14	F.C.C. y R.	1	El Gaucho	Belgrano	Espacio educativo-Carga	Regular
15	Alberdi	c.1890	3ª	15	F.C.C. y R.	1	Nuevo Alberdi	Belgrano	Carga	Regular
16	Parada Kilómetro 8	c.1913	1ª	16	F.C.R.M.	1			Espacio religioso	Regular
17	Rosario-Pto. Belgrano	c.1910	1ª	17	F.C.R.P.B.	1,676			Centro Universitario Rosario	Regular
18	Rosario Oeste	c.1945	3ª	18	F.F.C.C.E.	1		Belgrano	Carga	Regular
19	Sorrento	c.1891	1ª	19	F.C.S.F.	1	Sorrento Cargas		Demolida	
20	La Bajada	c.1907	1ª	20	C.G.B.A.	1			Demolida	
21	Km.302	c.1917	3ª	21	F.C.C.y R.	1	Rosario Oeste		Demolida	
22	Empalme Graneros	c.1891	3ª	22	F.C.C. y R.	1			Demolida	
23	Arroyito	c.1890	3ª	23	F.C.B.A. y R.	1,676			Demolida	
24	Ludueña	c.1892	3ª	24	F.C.C.A.y F.C.S.F.	1,676-1			Demolida	
25	Primera F.C.S.F.	c.1890	1ª	25	F.C.S.F.	1			Demolida	
26	Segunda F.C.S.F.	c.1911	1ª	26	F.C.S.F.	1			Demolida	

VARIABLES consideradas: 1. Denominación original de la estación; 2. Fecha de inicio aproximada de actividades de la compañía o apertura estación; 3. Tipología: 1ª-2ª-3ª clase; 4. Ubicación en el actual plano de la ciudad (Figura 3); 5. Red ferroviaria a la cual se integraba; 6. Tipo de trocha / ancho de vía; 7. Otras denominaciones con la que se conoce; 8. Red ferroviaria actual a la que pertenece; 9. Uso actual; 10. Estado de conservación de acuerdo al impacto de las reformas realizadas en sus estructuras destinadas a usos actuales. Cabe destacar que en este primer modelo de inventario no fueron incluidas imágenes actuales y fotografías históricas de los inmuebles.

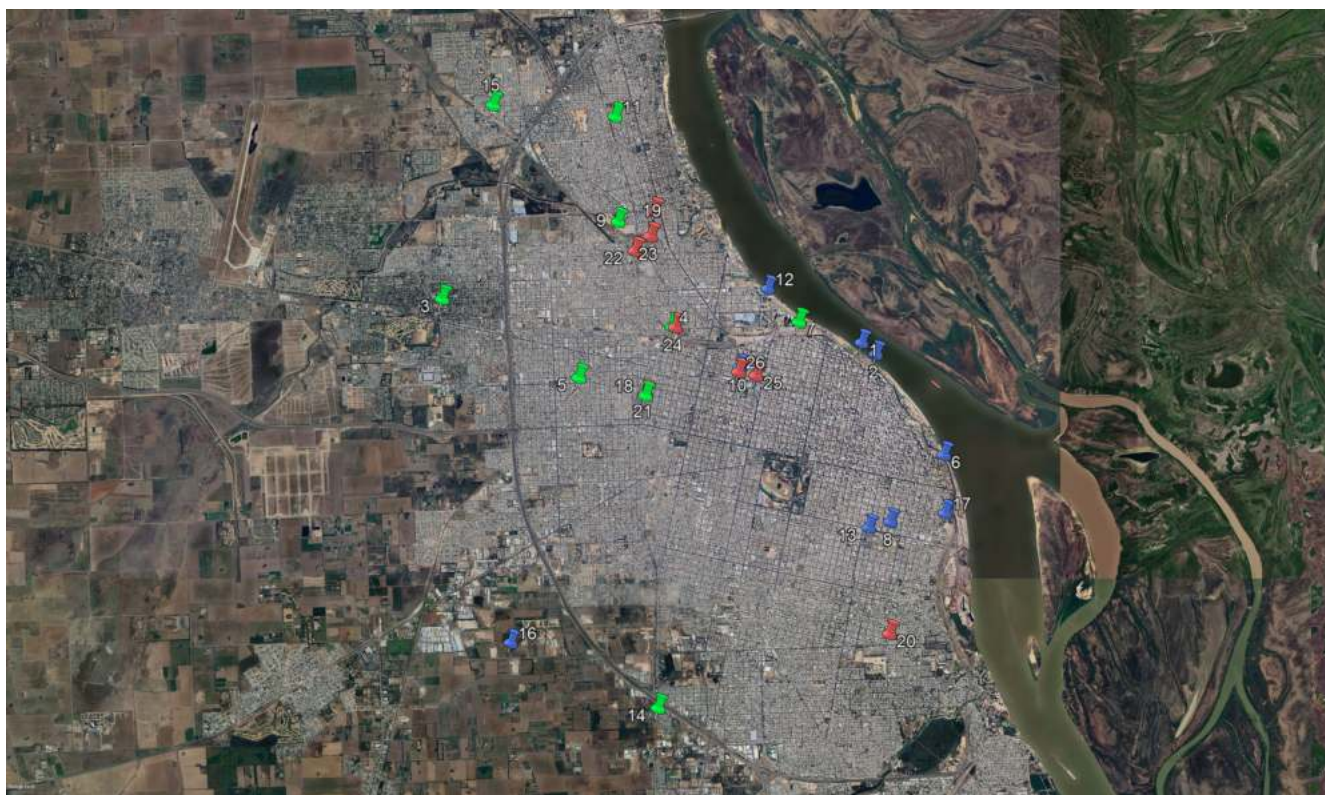


Figura 3. Ubicación de las estaciones ferroviarias en el actual ejido urbano de la ciudad de Rosario. Color Verde: Estaciones operativas de carga y pasajeros; Azul: Estaciones destinadas a otros usos y Rojo: Estaciones demolidas. Fuente: Google Earth.

2- Estaciones ferroviarias: pasado y presente

En este punto se presentan los casos de cuatro estaciones ubicadas en el actual ejido urbano de la ciudad de Rosario: Primitiva Rosario, Rosario Norte, Fisherton y Sorrento Cargas que dan cuenta tanto de su tratamiento jurídico-legal como de la naturaleza dinámica del patrimonio ferroviario.

Primitiva Estación (F.C.C.A.)

El primer caso presentado es la primitiva Estación Rosario perteneciente al Ferrocarril Central Argentino. Fue construida a principios de la década de 1860, constituyéndose en cabecera del primer sistema ferroviario interprovincial de la República Argentina. El inmueble se ubica dentro del área fundacional del primer ferrocarril nacional en el kilómetro de terreno que se le otorgó a la concesión desde calle Corrientes hasta Balcarce. Es el único ejemplo existente en el país de los edificios que inicialmente se construyeron con el mismo diseño y materialidad.⁴ Estuvo en uso para pasajeros y carga hasta la inauguración de la estación Rosario Central en 1870. A partir de esa situación para a ser conocida como “Galpón 10 del F.C.C.A.” y, en la década de 1970, como “Galpón Peñaflor”. A pesar de su importancia en la historia nacional, estuvo a punto de ser demolida, en la década de 1990, para ejecutar el Parque

España Norte. Debido a las advertencias de varias entidades civiles no se llevó a cabo dicha acción; sin embargo, fue licitada para uso comercial de acuerdo a la Ordenanza Municipal N° 6.735/1999. Los trabajos a que fue sometida bajo supervisión municipal no alteraron el diseño original aunque destruyeron parte de sus elementos característicos complementarios. A pesar de la Ley Provincial N° 11.153/1994 y de documentadas fundamentaciones ha sido deliberadamente excluida de cualquier inventario como bien patrimonial municipal o monumento histórico, ignorándose igualmente el Decreto N° 52.967/2018 donde se encomienda al Departamento Ejecutivo Municipal estudiar la factibilidad de la instalar el Museo del Transporte, la Producción, y la Cultura Ferroviaria, creado por la Ordenanza N° 6.156/1996, además de un área destinada a emprendimientos gastronómicos (Figura 4).

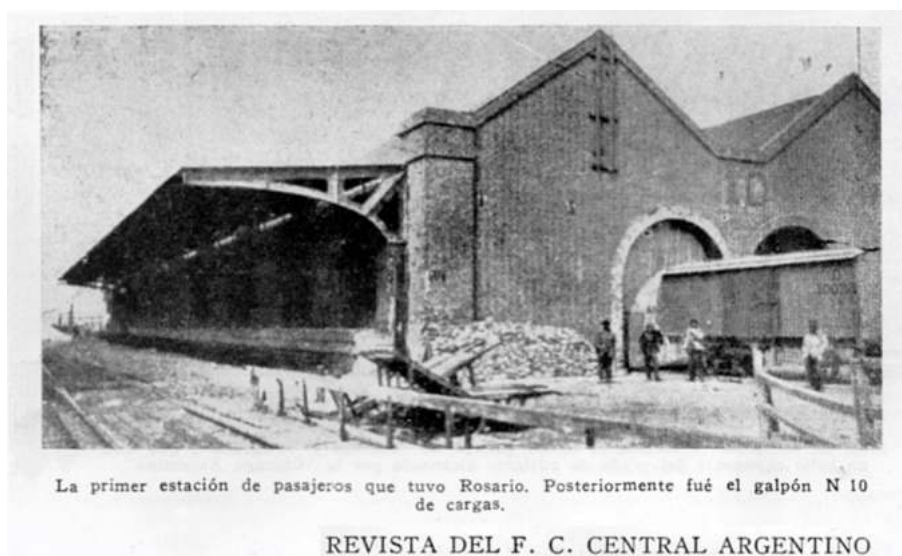


Figura 4. a- Primitiva Estación Rosario. Fuente: Revista del Ferrocarril Central Argentino, 1913.



b- Estado actual del inmueble en uso gastronómico. Fuente: Fernández Priotti.

Estación Rosario Norte (F.C.B.A.yR.)

El segundo caso corresponde a la estación Rosario Norte conocida también como Sunchales. Fue construida en la década de 1880 para recibir los servicios que procedían de Buenos Aires aunque tras la

fusión de los ferrocarriles Central Argentino y Buenos Ayres y Rosario se destinó para servicios de larga distancia. Estuvo en servicio ininterrumpidamente hasta la década de 1990, fue víctima de las políticas de transporte de esa época y quedó sin servicio público de pasajeros por un tiempo hasta el restablecimiento de los mismos. Parte de sus dependencias fueron ocupadas -a modo precario- por la Municipalidad de Rosario, de acuerdo a la Ordenanza Municipal N° 6735/1999, mediante la cual se instaló parte de la Dirección General de Tránsito y la Secretaría de Cultura -que aún tiene allí su sede- siendo sometida a obras de reciclado no siempre respetuosas de su arquitectura. En este período llegó a ser incluida en la nomenclatura y cartografía oficial municipal como “ex estación de trenes” (SIC). A mediados de la década del 2000 se recuperaron buena parte de sus instalaciones para recibir trenes de pasajeros de larga distancia y, a partir de 2022, se sumaron los servicios locales a Cañada de Gómez. Actualmente se evalúa retomar totalmente las instalaciones cedidas al municipio para sumarlas a la atención del servicio de pasajero y otras áreas operativas que requiere el uso ferroviario (Figura 5).



Figura 5. a- Estación Sunchales-Rosario Norte. Fuente: Museo Histórico Provincial de Rosario.



b- Estado actual Estación Rosario Norte. Fuente: R. Maggi.

Estación Fisherton /Antártida Argentina (F.C.C.A.)

El tercer caso presentado corresponde a la estación Fisherton perteneciente al Ferrocarril Central Argentino. Fue construida en la década de 1890 y diseñada por el Estudio Conder y Asociados. Su nombre Fisherton o “pueblo de Fisher” es homenaje a su fundador Mr. Henry Fisher, gerente del Central Argentino. Tras la nacionalización de los ferrocarriles, en 1947, pasa a denominarse Antártida Argentina. Su actividad pública cesa en 1977 con la supresión de los servicios de pasajeros locales y, desde mediados de la década de 1990, formó parte de la concesión del Ferrocarril Mitre utilizándose solo para operaciones de carga. Cabe destacar que fue declarada “de interés cultural” y reconocida como parte del “Patrimonio Artístico de la Ciudad” por Decreto N° 10.313/1994; posteriormente, mediante el Decreto N° 11498/1996, se encomienda al Departamento Ejecutivo Municipal la firma de un convenio con la empresa concesionaria Nuevo Central Argentino S.A./NCA para el uso público no ferroviario del edificio de estación, invocando la ya mencionada Ley Provincial N° 11.153/94. Ratificado el convenio con la empresa, por Ordenanza N° 6.411/1997 de otorgamiento de uso precario y comunitario, no comercial, se establece -con ayuda municipal- un Centro Cultural barrial a cargo de una Asociación Civil. A fin de que se preserve el edificio, y a solicitud de los vecinos, se realiza una importante intervención en el marco del Programa Municipal de Preservación del Patrimonio Urbano y Arquitectónico; sin embargo, el uso de técnicas inadecuadas e irreversibles dañó parte de la materialidad del edificio y crearon patologías antes inexistentes. Luego se agregaron diversos usos no ferroviarios tales como una Asociación Vecinal y las oficinas administrativas del Área de Servicios Urbanos del Distrito Municipal Noroeste, cesando dicha actividad a mediados del año 2022 y, ese mismo año, volvió a tener uso público ferroviario al restablecerse los trenes de pasajeros entre Rosario y la localidad de Cañada de Gómez (Figura 6).



Figura 6. a- Estación Fisherton en servicio público exclusivo. Fuente: Museo Histórico Provincial de Rosario.



b-Estado actual Estación Antártida Argentina en servicio de pasajeros y otros usos. Fuente: R. Maggi

Estación Sorrento Cargas (F.C.S.F.)

Finalmente se presenta como caso paradigmático la estación Sorrento, construida en 1890 como primera estación local del Ferrocarril de Santa Fe. Fue desactivada del uso ferroviario a mediados del siglo XX y transferida al Municipio en el marco de la Ley Nacional N° 24.146/1992, asimismo, declarada Patrimonio Histórico y Cultural de Rosario por Decreto N° 10.435/1995 del Concejo Municipal. Su restauración y puesta en uso comunitario barrial fue aprobada por el Decreto N° 40.699/2013 y votada en varias oportunidades en el Presupuesto Participativo para su concreción. A pesar de lo expuesto fue demolida por Resolución N° 422, del 1° de junio de 2022 del Ejecutivo Municipal de Rosario, debido a actuaciones iniciadas por algunos vecinos que reclamaron por su estado de abandono. Las acciones se llevaron a cabo de forma sumarísima para evitar la difusión pública, argumentando su estado de “ruina” aunque se contaban con fondos para su restauración (Figura 7).



Figura 7. a- Estación Sorrento comando de la Revolución Radical en 1905. Fuente: Revista Caras y Caretas, 1905.



b-Estación Sorrento antes de la demolición. Fuente: R. Maggi.



c-Estación Sorrento durante la demolición. Fuente: Vilche, 2022.

Consideraciones finales: propuestas de gestión

Este trabajo tuvo como objetivo destacar, comunicar, inventariar y visibilizar el valor histórico, arquitectónico y de servicio público que tienen las estaciones ferroviarias de la ciudad de Rosario. El instrumento legal para la protección de las estaciones ferroviarias existentes en el territorio santafesino es la Ley Provincial N° 11.153/1994 que junto con los numerosos antecedentes legales en el ámbito municipal solicitan/declaran la protección y/o restauración de edificios de esta naturaleza. A pesar de ello, muchas acciones quedaron expuestas a vaivenes políticos que las desvirtuaron o frustraron según los casos. Teniendo en cuenta la profusión de las estaciones ferroviarias, su distribución territorial y su influencia en la conformación de poblados -que luego se integraron en la trama urbana de la ciudad de Rosario- surge una gran incoherencia entre su manifiesta significación, las políticas de preservación enunciadas en documentos oficiales y las acciones correlativas llevadas adelante por los organismos correspondientes. Esto se evidencia al comparar los escasos ejemplos locales tratados, las intervenciones efectuadas sobre los

mismos y la afectación de cada uno de ellos con los nuevos usos que se les han asignado. Cabe destacar que en el año 2008, la Municipalidad de Rosario sanciona la Ordenanza N° 8.245 destinada al inventario y catalogación de bienes del patrimonio histórico, arquitectónico y urbanístico de la ciudad incluyendo en el mismo solo a la Estación Rosario Central. Esta situación también se manifiesta en todo el país ya que la cantidad de estaciones incluidas en los inventarios de los bienes protegidos efectuados por los organismos especializados como la Comisión Nacional de Monumentos, Lugares y Bienes Históricos (2022) son insignificantes si los comparamos, por ejemplo, con el caso de Colombia -con una red ferroviaria más bien escasa- donde casi la mitad de los edificios, sitios y bienes inventariados son ferroviarios y suman casi 400 sobre algo más de 1000 bienes en el total (Ministerio de Cultura de Colombia, 2016).

De acuerdo a lo expuesto, la primera medida de protección en relación al patrimonio ferroviario que se recomienda es la necesidad de concretar urgentemente un listado-inventario total de los bienes a proteger, ya que sin una enumeración taxativa y precisa no es posible aplicar la ley. En ese sentido, este trabajo intenta ser el inicio de un proyecto capaz de incluir todos los bienes inmuebles ferroviarios en Rosario: apeaderos, señalización, puentes, túneles, tanques, entre otros, con la posibilidad de replicarlo y ampliarlo a todo el territorio provincial. Es necesario abordar de forma responsable cualquier intervención sobre los inmuebles en cuestión, ya que es posible y existen numerosos ejemplos que una obra arquitectónica de esta naturaleza pueda ser restaurada de forma respetuosa en su materialidad y diseño originales, tanto si se la conserva en el servicio público ferroviario como si se desafecta del mismo y se opta por una refuncionalización, sin caer en intervenciones irreversibles y/o dañinas y que devengan en situaciones expuestas oportunamente. Para concretarse, deberá contar indefectiblemente con el concurso real de los poderes -nacional, provincial y municipal/comunal- mancomunadamente organizados a efectos de maximizar el uso de recursos -humanos, técnicos, económicos, materiales y políticos- y, simultáneamente, evitar costosas e irreparables contradicciones. Finalmente, se considera necesario potenciar las actividades de la Arqueología Histórica e Industrial en el estudio y tratamiento del Patrimonio Ferroviario para así avanzar en el diseño de una metodología propia para paisajes urbanos y rurales ferroviarios que contemple su especificidad, su complejidad, la diversidad de escalas de las que participan, su carácter dinámico y altamente antropizado, una metodología que aborde desde su estudio hasta su gestión integrando un necesario enfoque multidisciplinar. El Patrimonio Ferroviario posee una dinámica múltiple y cambiante, ya que no sólo tiene una dimensión arqueológica, histórica, arquitectónica, urbana y paisajística sino que también se trata de bienes que poseen un alto valor de servicio público, tal como lo demuestran los casos en que fueron reintegrados nuevamente a la actividad ferroviaria en la ciudad de Rosario.

Notas

1-En 1857, en la provincia de Buenos Aires se inauguró la primera línea ferroviaria: el Ferrocarril del Oeste, único ferrocarril construido con capital estatal y financiado con fondos del Banco de la Provincia.
2-Los intentos por construir un ferrocarril en el norte y centro de la provincia de Santa Fe, se inician en 1868 con la firma del contrato entre el Gobierno de la provincia de Santa Fe con el empresario M. Cabal. El mismo establecía construir y explotar a perpetuidad el ferrocarril “Gran Chaco” de Santa Fe a Esperanza. Otros antecedentes y contratos no ejecutados fueron los de E. Zimmermann para la construcción de un ferrocarril desde la ciudad de Santa Fe a las Colonias del Oeste, el de F. Laprade y el de León Walls & Co.

3-Durante las primeras décadas del siglo XXI, políticas implementadas por el Gobierno Nacional incluyeron el descarte de ciertos planes inmobiliarios que atentaban contra la integridad de la red nacional, la implementación de renegociación y audiencias públicas sobre los contratos de las concesiones, la promulgación de una nueva Ley Nacional de Ferrocarriles, Ley 27.132/ 2015, la implementación de servicios de pasajeros de larga distancia subsidiados por el Gobierno Nacional, la creación de un Ministerio de Transporte, entre otras medidas (<https://www.argentina.gob.ar/trenes-argentinos-infraestructura/institucional/normativa>).

4-La estación Caldera del Ferrocarril Copiapó-Caldera, en Chile fue una estación de usos mixtos (pasajeros y cargas) similar a la Primitiva Estación Rosario del F.C.C.A.

Referencias bibliográficas

- Aguilar Civera, I. (1999). El ferrocarril legado cultural y patrimonio. Siglo y medio del Ferrocarril en España, 1848-1998: Economía, industria y sociedad. Coord. Javier Vidal Olivares, Miguel Muñoz Rubio y Jesús Sanz Fernández, p. 985-1002.
- Arquitectura ferroviaria de América Latina. Cuba y Argentina (2016). Coordinador General J. Tartarini y otros. Comisión Nacional de Monumentos, de Lugares y de Bienes Históricos. República Argentina. Patrimonio Cultural. Consejo Nacional. Cuba.
- Badaloni, L. (2011). Trenes, estaciones y ordenamiento ferroviario. *Historia del Transporte Público de Rosario (1850-2010)*, p.313-321. Rosario. Editorial Municipal Rosario.
- Badaloni, L. (2022). Ferroviarios del Central Argentino. La conformación de un colectivo de trabajadores (1902-1933). *Colección 15 archivos*. Ediciones CEHTI. Ediciones IMAGO MUNDO.
- Benedetti, R. (2019). Rosario - Puerto Belgrano: relevamiento y catalogación del patrimonio construido del ferrocarril. Rosario, Editorial de la Universidad Nacional de Rosario, 96.
- Comisión Nacional de Monumentos, Lugares y Bienes Históricos. (2022). Listado de Monumentos Actualización a 2022, Buenos Aires.
- Coulls, A. (1999). Railways as World Heritage Sites. With contributions by Colin Divall and Robert Lee. International Council on Monuments and Sites (ICOMOS).
- Ensinck, O. (1977). Historia de los ferrocarriles en la Provincia de Santa Fe. Rosario. *Monografías y Ensayos, N° 14*. Instituto de Historia. F.D.D.y C.S.
- Fernetti, G. (2020). ¿Qué era el “Barrio Inglés”? Arqueología de un conjunto de viviendas del Ferrocarril Central Argentino, Rosario, Argentina. *Teoría y Práctica de la Arqueología Histórica Latinoamericana*, 5(1), 154–157.
- Ferrari, M. (2011). El sistema ferroviario en el noroeste argentino. Arquitectura e instalaciones complementarias. *Apuntes 24* (1), 44-61.
- Ferrari, M. (2018). Documentación clave para comprender las estaciones de ferrocarril: los manuales franceses de construcción de caminos de hierro. *Congreso XVII TICCIH Chile. Patrimonio Industrial. Entendiendo el pasado, haciendo el futuro sostenible*. Santiago, Chile, 45-48.

- Fernández Priotti, C. (2017). *Historia del Ferrocarril Central Argentino (1854-1901)*. Rosario, edición del autor.
- Ferrer, A. y Fernández Priotti, C. (2001). *Ferrocarriles en Rosario*. Editado por Asociación Amigos del Riel. Rosario.
- Ferrer, A. (10, 2005). *El cuadro de estación Rosario Central: Hito en la historia de la ciudad*. Ponencia en: Facultad de Derecho y Ciencias Sociales del Rosario, Universidad Católica Argentina.
- Gioria, B. (2012). Los ferrocarriles, agentes organizadores del territorio santafesino. *Geousal*, Año VII, N°13. Buenos Aires, Universidad del Salvador.
- Maggi, R. (10, 2005). *Preservación de los bienes culturales del transporte en la provincia de Santa Fe*. Ponencia en: Facultad de Derecho y Ciencias Sociales del Rosario, Universidad Católica Argentina.
- Ministerio de Cultura de Colombia, Dirección de Patrimonio (2016). Lista de Bienes declarados Bien de Interés Cultural del Ámbito Nacional.
- Mongsfeld, O. (1983). *El Área Metropolitana de Rosario y El Pago de los Arroyos*. Rosario. Centro de Estudios Urbanos del Rosario.
- Müller, L., A. Collado, D. Macor y S. Piazzesi. (2001). El ferrocarril Santa Fe a las Colonias. Arquitectura, sociedad y territorio / *Polis Científica*. Publicación Científica de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo. Centro de Publicaciones Universidad Nacional del Litoral.
- Pasquali, C. (2022). De Kilómetro 101 a Pozo de los Indios (Provincia de Santa Fe, Argentina). Investigación y gestión comunitaria. *Revista Teoría y Práctica de la Arqueología Histórica Latinoamericana*. Rosario, 15 (1), 101-117.
- Pinassi, A. (2014). Problemáticas en torno a la gestión de bienes patrimoniales. El caso del patrimonio ferroviario de la localidad de Sundblad (Argentina). *Apuntes*, 27 (2), 78-91.
- Priamo, L. (1992). *Archivo fotográfico del Ferrocarril Santa Fe. 1891-1948*. Buenos Aires. Fundación Antorchas.
- Rapoport, M. (2020). *Historia económica, social y política Argentina (1880-2003)*. Buenos Aires. Crítica.
- Regalsky, A. (1990). Las inversiones francesas en transportes en el Noreste de Argentina. Cap. II. *Transport et commerce en Amérique latine. 1800-1970. Nueva edición [en línea]*. Mauro, F. y Alemany, S. Paris. Éditions de l'IHEAL.
- Rocchi, F. (2000). El péndulo de la riqueza: la economía argentina en el período 1880-1916. En: Zaida Lobato M. (Dir.), *Nueva Historia Argentina: El Progreso, la Modernización y sus Límites (1880-1916)*, Tomo V, 15-69. Buenos Aires, Ed. Sudamericana.
- Tartarini, J. (2001). *La arquitectura ferroviaria*. Buenos Aires. Ediciones Colihue S.R.L.
- Tartarini, J. (1982). El ferrocarril y su acción en la formación de núcleos urbanos. *Cuadernos de Investigaciones del Centro de Estudios Regionales de la Universidad Nacional de Lomas de Zamora*, 1.

Waddell, E. (2007): “Los ferrocarriles británicos en la segunda mitad de la década de 1930 y la explotación de sus líneas”. En Schwarzer, J., Regalsky, A. y Gómez, T. (Comps.), *Estudios sobre la Historia de los Ferrocarriles (1857-1940)*. Buenos Aires, Cespa, p. 189-222.

Fuentes documentales y bibliográficas

- Alberdi, J. B. (1876). *La vida y los trabajos industriales de William Wheelwright en la América del Sud*. Paris. Librería de Garnier Hermanos.
- Brady, G. (1926). *Railways of South America. Part I: Argentina. Trade Promotion Series N°32*. Washington. Government Printing Office.
- Campbell, A. (1855). *Informe sobre un ferro-carril entre Córdoba i el río Paraná*. Paraná. Imprenta del Estado. Reeditado por Asociación Amigos del Riel, 1998.
- Castro, J. J. (1893). *Estudio sobre los ferrocarriles sud-americanos y las grandes líneas internacionales*. Publicado bajo los auspicios del Ministerio de fomento de la República del Uruguay y enviado á la Exposición Universal de Chicago. Montevideo. Imprenta á (sic) Vapor de la Nación.
- De Echenique, F. (1864). *Breve reseña de los caminos de hierro y guía de los de España*. Zaragoza. Imprenta y Litografía de Agustín Peiro.
- Estadística de los Ferrocarriles en Explotación durante el año 1892 (1894). Buenos Aires. Imprenta, Litografía y Encuadernación de Jacobo Peuser.
- Estadística de los Ferrocarriles en Explotación (1896). Tomo III. Año 1894. Buenos Aires. Establecimientos de Impresiones de G. Kraft.
- Estadística de los Ferrocarriles en Explotación (1897). Tomo V. Año 1896. Buenos Aires. Compañía Sud-Americana de Billetes de Banco.
- Estadística de los Ferrocarriles en Explotación (1898). Tomo VI. Año 1897. Buenos Aires. Compañía Sud-Americana de Billetes de Banco.
- Gamboa Perinetti, L., R. Pinto y J. Ruz (1947). *Historia de los Ferrocarriles Argentinos*, 1ª. Ed. Talleres Gráficos de los Ferrocarriles del Estado, Santiago de Chile.
- Los Ferrocarriles de Capital Británico en el Progreso Argentino (1948)*. Buenos Aires Herald.
- Manual de Estaciones (1958). Ministerio de Transportes. Empresa Ferrocarriles del Estado Argentino. Primera Edición.
- Registro Oficial de la República Argentina (1882). Tomo Tercero, 1852 a 1856. Publicación Oficial. Documentos espedidos (sic) desde 1810 hasta 1873. Buenos Aires. Imprenta Especial de Obras de “La República”.
- Registro Nacional de la República Argentina (1884). Tomo V, 1863 a 1869. Publicación Oficial. Buenos Aires. Imprenta Especial de Obras de “La República”.
- Revista del Ferrocarril Central Argentino (1913). Sección en español. Mayo 1913.
- Scalabrini Ortiz, R. (1975). *Historia de los Ferrocarriles Argentinos*. 7º Ed. Buenos Aires: Plus Ultra.
- Soares, E. (1937). *Ferrocarriles argentinos: sus orígenes, antecedentes legales, leyes que los rigen y reseñas estadísticas*. Compañía Impresora Argentina S.A.

Legislación

- Ordenanza N° 6.156/1996, Museo del Transporte, la Producción y la Cultura Ferroviaria.
- Decreto N° 0428/1997, Comisión Pro Museo del Transporte, la Producción y la Cultura Ferroviaria.

Ordenanza N° 6.735/1999, Declárese de interés urbanístico, las actuales áreas operativas del sistema ferroviario.

Ordenanza N° 8.245/2008, Inventario y Catálogo de Edificios y Sitios de Valor Patrimonial.

Decreto N° 52.967/2018, Estación Primitiva Rosario.

Ordenanza N° 6.411/1997, Estación Fisherton.

Decreto N° 10.435/1995; Decreto N° 40.699/2013; Resolución N° 422/2022, Estación Sorrento.

Ley 11.153/1994, Estaciones ferroviarias como Monumentos Históricos, Provincia de Santa Fe.

Decreto 994/1992, Aprobación Concesión Integral de Explotación de un sector de la red ferroviaria nacional integrado por la Línea General Mitre.

Decreto 1774/1993, Creación de la Empresa Ferrocarril General Belgrano Sociedad Anónima.

Ley 27.132/2015, Política de reactivación de los ferrocarriles de pasajeros y de cargas, renovación y mejoramiento de la infraestructura ferroviaria, incorporación de tecnologías y servicios. Declaración de interés público nacional.

Links

Normativa Rosario

<https://www.rosario.gob.ar/normativa/visualExterna/normativas.jsp>

Normativa Argentina

<https://www.argentina.gob.ar/trenes-argentinos-infraestructura/institucional/normativa>

Ministerio de Justicia y Derechos Humanos Argentina

<http://www.saij.gob.ar/home>

Comité Internacional para la conservación y defensa del Patrimonio Industrial (TICCIH)

<http://ticcih.es/criterios-conjuntos-de-icomos-ticcih-para-la-conservacion-del-patrimonio-industrial/>

<https://ticcih.org/about/icomosticcih-memorandum-of-understanding/>

<https://ticcih.org/about/about-ticcih/dublin-principles/>

<chrome-extension://efaidnbnmnibpcjpcglclefindmkaj/https://ticcih.org/wp-content/uploads/2019/03/>

[Carta-de-Sevilla-de-Patrimonio-Industrial-febrero-2019.pdf](#)

Revista Caras y Caretas Año 8 – N°332 de 1905.

<https://www.bne.es/es/colecciones/hispanoamerica/caras-y-caretas>

Vilche, L. (2022, 6 de junio). Adiós al patrimonio de Rosario: duras críticas por la demolición de la histórica Estación Sorrento. Diario La Capital. <https://www.lacapital.com.ar/la-ciudad/adios-al-patrimonio-rosario-duras-criticas-la-demolicion-la-historica-estacion-sorrento-n10017950.html>

Cartografía

Chapeaurouge, C. de (1901). Atlas del Plano Catastral de la República Argentina, Ed. Eigendorf y Lesser, Buenos Aires.

Central Argentine Railway Map of the Argentine Railways (1911).

Plano de la Ciudad de Rosario de Marzo de 1871 - Posiblemente realizado por el Ing. Nicolás Grondona. Sección Planos F.C.C.A. Archivo Torriglia, FHyA-UNR.

Plano de Rosario - Ingeniero Nicolás Grondona (c.1875). Colección Museo Histórico Provincial de Rosario.

Plano de la zona de ribera y ferroviaria realizado como copia fiel del plano del F.C.C.A. por los Ingenie-

ros, Arquitectos y Agrimensores Rojas, Tenac y Johnston, Rosario, 10 de marzo de 1894. Sección Planos F.C.C.A. Archivo Torriglia, FHyA-UNR.

Plano de Construcciones ubicadas en la zona ferropuertuaria del F.C.C.A., clasificadas por su materialidad. (Autor desconocido, c.1900). Sección Planos F.C.C.A. Archivo Torriglia, FHyA-UNR.

Planimetría de la Propuesta para el Área Costanera Central, Prefectura del Gran Rosario, Director Arquitecto-Urbanista Oscar Mongsfeld (c.1975). Fuente: Archivo Centro de Estudios Históricos del Rosario.

Recibido: 01-06-2023

Aprobado: 03-07-2023