



Centro de Estudios de Arqueología Histórica
Universidad Nacional de Rosario



Teoría y Práctica de la Arqueología Histórica
Latinoamericana | Año XIV, Volumen 21 | 2025

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>

Cristina Pasquali, Mariano Petruzzi y Rolando Maggi. A 60 años de la Carta de Venecia. La demolición de la estación de ferrocarril Sorrento. Rosario, provincia de Santa Fe, Argentina.

A 60 AÑOS DE LA CARTA DE VENECIA. LA DEMOLICIÓN DE LA ESTACIÓN DE FERROCARRIL SORRENTO. ROSARIO, PROVINCIA DE SANTA FE, ARGENTINA

60 YEARS AFTER THE VENICE CHARTER. THE DEMOLITION OF THE SORRENTO RAILWAY STATION. ROSARIO, PROVINCE OF SANTA FE, ARGENTINA

Cristina Pasquali*, Mariano Petruzzi** y Rolando Maggi***

Resumen

La estación Sorrento del Ferrocarril de Santa Fe fue establecida a principios de la década de 1890 en el pueblo del mismo nombre, en la provincia de Santa Fe, Argentina. Su ubicación estratégica la convirtió en un punto de intercambio vital dentro de la red ferroviaria, parte de un nodo clave al norte de la ciudad de Rosario. Asimismo, su elección como centro operativo de la Revolución Radical de 1905 simboliza el entrecruzamiento entre infraestructura ferroviaria y militancia política en los inicios del siglo XX. La

* Centro de Estudios de Arqueología Histórica. Facultad de Humanidades y Artes. Universidad Nacional de Rosario. Argentina. pasqualicris1@gmail.com

** Museo y Archivo Ferroviario Regional de Rosario - Asociación Rosarina Amigos del Riel. Argentina. marianopetruzzi@hotmail.com

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

estación fue desactivada de uso ferroviario, posteriormente declarada Monumento Histórico Provincial en 1994 y, un año después, Patrimonio Histórico y Cultural de la ciudad de Rosario. No fue hasta el año 2014 que se elaboró una licitación pública para la restauración de interiores y exteriores de la estación; sin embargo, el edificio fue demolido en el año 2022 a pesar de la declaratoria y de la fracasada licitación. El objetivo de este artículo es presentar su demolición como un caso testigo de acciones contrarias a las leyes que protegen bienes culturales.

Palabras clave: Estación Sorrento; Rosario; declaratoria; patrimonio ferroviario; demolición

Abstract

The Sorrento Station of the Santa Fe Railway was established in the early 1890s in the village bearing the same name, located in the province of Santa Fe, Argentina. Its strategic location rendered it a vital point of exchange within the railway network, forming part of a key transportation node in the northern area of the city of Rosario. Moreover, its selection as the operational center of the Radical Revolution of 1905 underscores the intersection between railway infrastructure and political activism at the dawn of the twentieth century.

The station was decommissioned from railway use and then declared Provincial Historical Monument in 1994, and a Historical and Cultural Heritage Site of the city of Rosario in 1995. It was not until 2014 that a public tender was issued for the restoration of both the interior and exterior of the building; nevertheless, the station was demolished in 2022, despite its protected status and the failed restoration bid. The aim of this article is to present its demolition as a living case of actions that contravene existing laws protecting cultural heritage assets.

Key words: Sorrento Railway Station; Rosario; patrimonial declaration; railway heritage; demolition

Introducción

A lo largo del siglo XX, diversas estaciones ferroviarias de Rosario fueron afectadas en su materialidad por incendios, demoliciones y/o transformaciones estructurales. Finalizando el año 1921 se incendió gran parte de la estación terminal del Ferrocarril Central Córdoba, posteriormente reconstruida. Asimismo, el Ferrocarril de Santa Fe desafectó y demolió sus dos primeras terminales provisorias, ubicadas en el actual predio de la Estación de Ómnibus y Patio de la Madera (Ferrer y Fernández Priotti, 2001, pp. 34-36). En la década de 1940, un incendio destruyó la estación Ludueña del Ferrocarril Central Argentino, la cual fue reemplazada por un coche de pasajeros que funcionó como parada (Ferrer y Fernández Priotti, 2001, p. 50). En la década de 1960 fue demolida la estación La Bajada de la Compañía General -desafectada desde 1949-, por el Ejército Argentino y a pedido del Municipio, con el objetivo de abrir la traza de la actual avenida Uriburu (Faravelli Trossero, 2012). Asimismo, durante los episodios del llamado “Rosariazo” fueron incendiadas varias estaciones, entre ellas, Empalme Graneros del F.C. General Belgrano, la parada Barrio Arroyito del F.C. Mitre (nunca reconstruidas) y la estación Rosario Oeste, terminal de larga distancia de trocha angosta la cual si fue restaurada (Ferrer y Fernández Priotti, 2001, p. 58).

A partir de la década de 1990, por el proceso de privatización y desmantelamiento del sistema ferroviario, muchos inmuebles propios en todo el territorio nacional fueron afectados. La reducción de la red ferroviaria y la falta de inversión en mantenimiento, llevaron al abandono y deterioro de muchas

estaciones, algunas de las cuales fueron demolidas o transformadas para otros usos. A pesar de lo expuesto, en la provincia de Santa Fe se promulga la Ley 11.153 de 1994 (vigente) que declara a todas las estaciones ferroviarias existentes en pueblos y ciudades de la provincia como Monumentos Históricos Provinciales.

El patrimonio ferroviario es una categoría 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. Las estaciones ferroviarias constituyen parte de la arquitectura industrial y a la vez tienen una función de servicio: el transporte de personas y mercaderías. Numerosos antecedentes internacionales dan cuenta de la importancia de dicho patrimonio y de las medidas de conservación, entre ellos: la Carta Internacional sobre la Conservación y la Restauración de Monumentos y Sitios (Carta de Venecia 1964); el documento “Railways as World Heritage Sites” (1999) preparado para ICOMOS por A. Coulls con la colaboración de C. Divall y R. Lee; 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).

El objetivo de este artículo es presentar la demolición de la estación Sorrento como un caso testigo de acciones contrarias a las leyes que protegen bienes culturales. En ese sentido, este caso merece una atención especial, no solo por haber sido una de las pocas con declaración provincial y municipal por su valor patrimonial sino por la contradicción evidente entre ese reconocimiento, su abandono y posterior demolición. Con esta premisa como guía nos preguntamos: ¿alcanza con declarar un bien como patrimonio histórico/cultural sin asegurar la ejecución y el cumplimiento de partidas presupuestarias que, al menos, eviten su deterioro progresivo?; y, por otro lado, ¿tiene sentido proteger el bien cultural sin dotarlo de una funcionalidad social y/o cultural que lo vincule con la ciudadanía? En ese sentido, Schávelzon (2008) sostiene que …”se diseñan leyes y programas que luego se incumplen sistemáticamente; la protección del patrimonio se convierte en simulacro, lo cual puede observarse en la falta de aplicación de las propias normativas del Estado” (pp. 309-311). Finalmente, y a 60 años de la Carta de Venecia -documento fundamental en la protección, conservación y restauración de edificios históricos y sitio- resulta urgente revisar las leyes y disposiciones administrativas nacionales, provinciales y municipales con el fin de garantizar la integridad de los bienes patrimoniales, respetando la memoria colectiva y el derecho ciudadano.

Pueblo Sorrento y estación de ferrocarril

La expansión del sistema ferroviario argentino durante las últimas décadas del siglo XIX estuvo estrechamente vinculada con el ingreso de capitales, sobre todo extranjeros y, en particular, británicos y franceses. Sin embargo, la inserción de las inversiones francesas en este sector presentó características particulares, ya que su incorporación fue más tardía y estuvo mediada por canales indirectos, tales como el accionar de casas financieras de origen belga y alemán radicadas en Buenos Aires -Tornquist, Bemberg y Mallmann- que supieron articular vínculos con la banca francesa (Regalsky, 2007). A diferencia del modelo británico, en el que existía un claro lazo entre los intereses comerciales y las inversiones ferroviarias, la penetración francesa en este ámbito respondió más a una lógica de oportunidad financiera y política. La consolidación de la Banque de Paris et des Pays Bas (Paribas) como prestamista clave desde

1881, en conjunto con otras entidades, abrió paso a una etapa de crecimiento en el sector. Este impulso se profundizó tras el ascenso de Miguel Juárez Celman a la presidencia en 1886, quien promovió la construcción de nuevas líneas mediante concesiones garantidas a compañías privadas, modalidad que reemplazó el endeudamiento estatal directo (López, 2007).

En ese contexto de expansión, la provincia de Santa Fe se posicionó como un espacio estratégico. Hasta principios de la década de 1880, las principales líneas ferroviarias -todas de capital británico- articulaban la ciudad de Rosario con Córdoba, y la ciudad de Buenos Aires con su hinterland, relegando a la ciudad capital de la provincia y limitando el acceso ferroviario a la región agrícola del centro y norte santafesino. Sin embargo, a partir de esa década, el gobierno de la provincia de Santa Fe celebró cuatro empréstitos externos con la firma financiera británica Murrieta, destinados a la construcción de diversas líneas ferroviarias: tres bajo el título “Loans for Railways to the Northern Colonies of Santa Fe” y el denominado “Santa Fe and Reconquista Railways”. La instalación de la red pública del Ferrocarril de Santa Fe (F.C.S.F.) en las regiones central y norte de la provincia no solo facilitó la colonización y el desarrollo de actividades agropecuarias, sino que también permitió el acceso a los bosques de quebracho colorado del interior y la conexión eficiente con los puertos de Santa Fe y Rosario. El Ferrocarril de Santa Fe a las Colonias estuvo administrado por un consejo con sede en Londres, compuesto por representantes del gobierno provincial, de las empresas constructoras y de los tenedores de bonos. Esta modalidad de gestión fue objeto de críticas por parte de la Dirección General de Ferrocarriles Provinciales, lo que derivó en un contrato de arrendamiento del ferrocarril a la empresa francesa Fives Lille y, posteriormente, en la venta de la red a la Compagnie des Chemins de Fer Français de la Province de Santa Fe (Memoria de la Dirección General de Ferrocarriles Provinciales de Santa Fe, 1884-1890).

La presencia francesa en el país no solo implicó una reorganización de la traza ferroviaria con nuevos actores económicos, sino también una impronta arquitectónica y técnica distintiva, acorde a los manuales de construcción franceses y al estilo racionalista funcional de la época (Tartarini, 2001). Si bien el nivel de inversión en infraestructura fue limitado -en parte por los costos fijos establecidos en las concesiones-, la integración de estaciones, ramales y obras de arte como túneles y trincheras permitió consolidar una red eficaz, pensada más en función de la maximización del rendimiento financiero que de la eficiencia del servicio público, tal como lo señala Regalsky (2007).

La nueva traza del ferrocarril francés instaló una estación intermedia en el pueblo Sorrento, a principios de la década de 1890, al norte de la ciudad de Rosario (Figura 1). El mismo fue establecido por Ernesto Brandt y Hércules Antonieti en el año 1887 (Archivo Ministerio de Gobierno, 1887).

La estación sirvió como plataforma para intercambio de tráfico, explotada conjuntamente por F.C.S.F. y el Ferrocarril Buenos Aires y Rosario (Figura 2). Su ubicación estratégica la convirtió en un punto de intercambio vital dentro de la red ferroviaria, formando parte de un nodo clave en el norte de la actual ciudad de Rosario y conectando con líneas de otras compañías (Hancock, 1899). Tuvo una importante actividad de carga, ya que desde allí se despachaban vagones cargados hacia los embarcaderos ubicados sobre el río Paraná con diversos productos, entre ellos, maderas provenientes del Chaco santafesino.

La posterior inauguración de la estación Rosario del F.C.S.F., en 1892, marcó la consolidación de este sistema con Sorrento como uno de sus engranajes operativos fundamentales. En términos urbanos, la implantación de la línea y sus estaciones contribuyó a reconfigurar el territorio del norte rosarino, articulando espacios suburbanos e industriales en transformación, y definiendo los contornos de un nuevo paisaje ferroviario (Badaloni, 2011). Finalizaba con esta obra la conexión con las dos ciudades más importantes de la provincia de Santa Fe: Rosario y Santa Fe capital, consolidando una integración territorial largamente postergada.

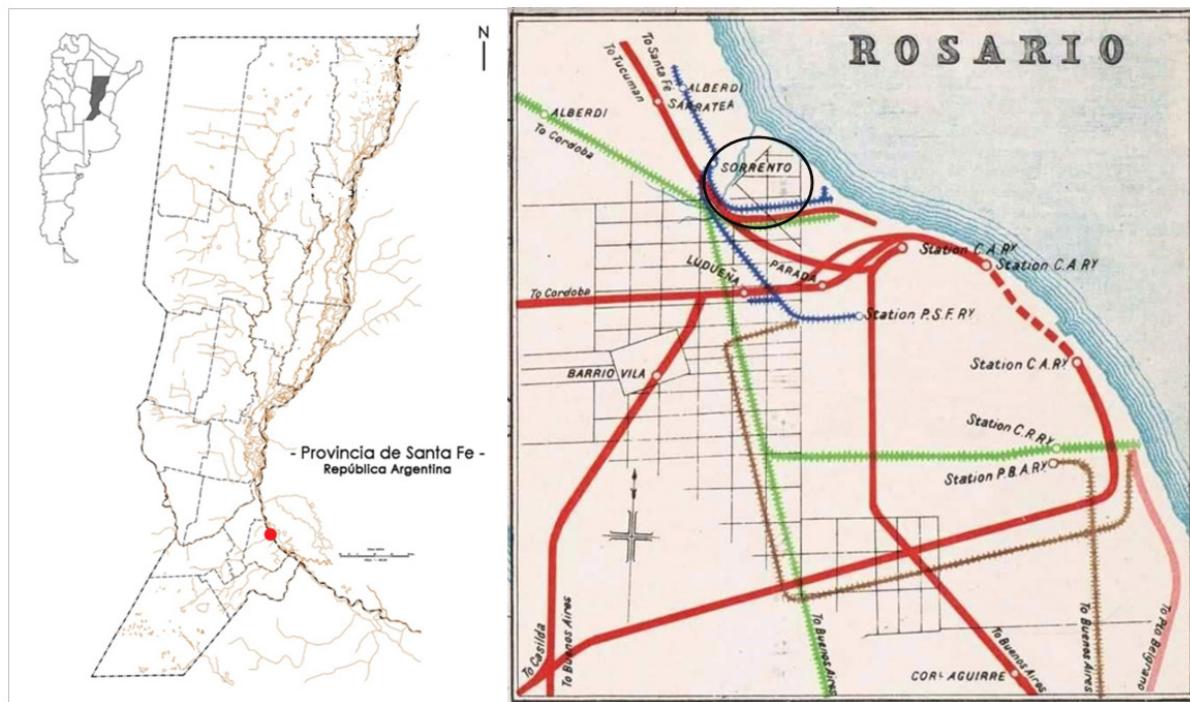


Figura 1. Izq. Ciudad de Rosario en la provincia de Santa Fe, Argentina. Elaboración propia. Der. Líneas ferroviarias en Rosario en la primera década siglo XX y ubicación del pueblo y estación Sorrento. Fuente: Central Argentine Railway Map of the Argentine Railways (1911), Library of Congress.



Figura 2. Estación Sorrento antes de su demolición en el año 2022. Fotografía: R. Maggi.

La estación Sorrento: infraestructura ferroviaria y militancia

Durante la Revolución Radical de 1905, la estación Sorrento se constituyó en centro operativo de los revolucionarios locales, y ese hecho simboliza el entrecruzamiento entre infraestructura ferroviaria y militancia política en los inicios del siglo XX. La elección de la estación -por entonces ubicada en las afueras de la ciudad de Rosario -no fue casual: ofrecía una combinación estratégica de aislamiento geográfico, alejada de los cursos de aguas desde donde la Marina Argentina había desestabilizado otras insurrecciones, junto a la proximidad de las otras redes ferroviarias dando facilidad para la organización táctica. Estos elementos la convirtieron en una pieza clave dentro del esquema del levantamiento planificado por sectores de la Unión Cívica Radical que buscaban poner fin al régimen conservador sostenido por el fraude electoral.

El 4 de febrero de 1905, los revolucionarios utilizaron la estación como base para el Estado Mayor del levantamiento en Rosario desde donde pretendían coordinar acciones simultáneas con otros focos insurgentes del país. Las crónicas de la época y las investigaciones posteriores dan cuenta del protagonismo de este espacio ferroviario como punto de encuentro, de acopio de armamento y de planificación insurreccional (Caras y Caretas, 1905; Mazzei, 2005). Pese al carácter fallido del alzamiento -rápidamente sofocado por las fuerzas del gobierno- el episodio dejó una marca duradera en la memoria política del país. La represión posterior evidenció el creciente descontento social frente al sistema electoral cerrado y la exclusión de amplios sectores ciudadanos. En ese marco, la estación Sorrento quedó inscripta en la historia como centro logístico local de una gesta que, aunque frustrada, anticipó el proceso de apertura institucional que culminaría con la sanción de la Ley Sáenz Peña en 1912, la cual instauró el sufragio universal, secreto y obligatorio para varones (Mazzei, 2005).

La relevancia simbólica del ferrocarril en la vida nacional -como símbolo de progreso y comunicación- fue resignificada por los radicales, quienes lo aprovecharon como herramienta logística al servicio de la lucha por la democratización política. De este modo, lo que en su origen había sido una modesta parada ferroviaria, concebida como nodo funcional dentro de una red de transporte internacionalizada, se convirtió también en un espacio de disputa política. La estación Sorrento encarnó así el cruce entre lo técnico-práctico, lo económico y lo simbólico: fue al mismo tiempo infraestructura al servicio del país, un activo más para la operatividad y explotación del capital extranjero, y territorio de insurgencia política, testigo de una Argentina en transformación (Figura 3).

De los rieles al olvido: la estación Sorrento en el devenir del siglo XX

En la década de 1910 se iniciaron las obras del patio de maniobras Sorrento, cambios que con el tiempo y sucesivas ampliaciones se transformaría en la principal instalación operativa de trocha métrica en Rosario. Al año siguiente, en 1911, se construyó un ramal industrial que conectaba la estación con la Usina Eléctrica que por entonces comenzaba a edificar la Sociedad de Electricidad del Rosario (S.E.R.) en el barrio Sarmiento (Horizonte Ferroviario, 2015). La incorporación de este ramal reforzó el papel estratégico de Sorrento en el entramado ferroviario del norte rosarino, prestando servicios clave a la incipiente infraestructura energética de la ciudad. Con el avance de estas obras, la traza principal fue reconfigurada: la playa de maniobras desplazó el eje original del ramal, y la estación quedó relegada a una función secundaria, centrada principalmente en la administración del acceso ferroviario a la usina eléctrica.¹



Figura 3. Estación Sorrento y participación en la Revolución Radical de 1905.
Fuente: Caras y Caretas, 1905.

La construcción de la denominada variante “Juan Ortiz”, a mediados de la década de 1920, implicó la desafectación de la antigua entrada ferroviaria por el actual Boulevard Rondeau. La nueva traza, inaugurada en 1930, permitió el ingreso a la playa de maniobras en paralelo al Ferrocarril Central Córdoba (F.C.C.C.). En ese contexto fue necesario construir un nuevo edificio de operaciones, bautizado “Sorrento P” al sur del patio de maniobras. El edificio original fue rebautizado como “Sorrento Cargas” conservando su estructura original y destinado exclusivamente al tráfico de carga sobre todo hacia la Usina (Ferrer y Fernández Priotti, 2001).

A fines de la década de 1940, el Estado Argentino nacionalizó las empresas ferroviarias de capitales extranjeros, incluyendo al F.C.S.F., como parte de una política orientada a consolidar la soberanía económica y reorganizar territorialmente el sistema de transporte. Las distintas líneas fueron incorporadas al sistema estatal y rebautizadas con nombres de próceres nacionales: las líneas de capital francés, como la que integraba la Estación Sorrento, pasaron a formar parte del Ferrocarril General Belgrano (F.C.G.B.) de trocha métrica (Waddell, 2007). La unificación administrativa implicó transformaciones profundas: se clausuraron estaciones terminales, se suprimieron estructuras consideradas redundantes y se reasignaron terrenos e inmuebles ferroviarios. En ese contexto, en el año 1949, se dispuso la clausura de la estación “Sorrento Cargas” y del ramal que la vinculaba con la usina eléctrica, lo que marcó el fin de su operatividad regular (Ferrer y Fernández Priotti, 2001).

Desde entonces; la traza de la vía y el predio que había alojado el cuadro de la estación siguieron

el destino común de muchos ex espacios ferroviarios en Rosario, comenzando un proceso de progresiva desarticulación respecto del tejido urbano circundante. Al perder su funcionalidad operativa y logística, el área del cuadro de la estación, quedó relegada a un estado de abandono parcial, sin que mediara un plan concreto de reconversión ni integración con los nuevos usos del suelo urbano (Maggi, 2005). Esta exclusión sostenida no solo implicó la desaparición de un nodo clave del sistema de transporte, sino también su desvinculación del entramado productivo y social de la ciudad, en un contexto donde los corredores ferroviarios dejaron de ser considerados infraestructura estratégica para el desarrollo metropolitano con el consecuente deterioro y abandono de los inmuebles ferroviarios (Maggi y Pasquali, 2023).

Declaratoria, licitación y demolición

En Argentina, la reforma de la Constitución Nacional de 1994, significó un avance en la protección del patrimonio cultural nacional por cuanto fijó fines y redefinió la competencia del Congreso Nacional y de las provincias en esta materia (Art. 41 y Art. 75, inc.19). Específicamente en la provincia de Santa Fe, la Ley 11.153 de 1994 (vigente) declara a las estaciones ferroviarias existentes en pueblos y ciudades de la provincia como Monumentos Históricos Provinciales y autoriza al Poder Ejecutivo a acordar con municipalidades y comunas los medios para su preservación (Art.1 y 3). Asimismo, en la ciudad de Rosario la Ordenanza 5278 de 1991 (vigente) crea el “Fondo de Preservación Urbanística de Rosario”, con un gravamen al 3% de la Tasa General de Inmuebles afectado exclusivamente a solventar una política de defensa del Patrimonio Urbano, Arquitectónico e Histórico de la Ciudad, factibilizando el financiamiento de la restauración de edificios, sitios y/o monumentos de interés histórico, arquitectónico, cultural o artístico.

Desactivada “Sorrento Cargas” de uso ferroviario transcurrieron casi 40 años para que fuera transferida al Municipio en el marco de la Ley Nacional 24.146 de 1992 y, posteriormente, declarada Patrimonio Histórico y Cultural de Rosario por Decreto 10.435 de 1995 del Concejo Municipal. Posteriormente, la Ordenanza 6171 de 1996 se estableció la puesta en marcha del Programa de Preservación del Patrimonio Histórico, Urbano y Arquitectónico, dependiente de la Secretaría de Planeamiento Urbano con las funciones de aplicación de normativas, control y supervisión de obras relacionadas con la protección patrimonial. Más adelante la Ordenanza 8245 de 2008 de Inventario y Catalogación de Bienes del Patrimonio Histórico, Arquitectónico y Urbanístico de la ciudad de Rosario define una política de preservación por parte del municipio, al precisar no sólo los inmuebles catalogados, sino también las acciones específicas a realizar en todo tipo de intervención que los afecte directa o indirectamente. Asimismo, el Decreto 40699 de 2013 encomendaba que, a través de la repartición que corresponda, se ejecuten las obras referidas a la restauración y puesta en uso comunitario barrial de la estación que nos ocupa, votada en varias oportunidades en el Presupuesto Participativo (2005-2008).

El paso del tiempo y el abandono produjeron efectos negativos en la estructura del edificio ya que fue vandalizada en numerosas ocasiones; sin embargo, el reclamo de vecinos derivó en la preparación del pliego de una licitación pública, en 2014, a cargo de la Secretaría de Planeamiento de la Municipalidad de Rosario. Dicho pliego contemplaba su restauración con todas las especificaciones del caso y destacaba las características particulares del edificio. Proponía su restauración tanto externa como interna, contemplando el desmonte de cubiertas, pisos, aberturas y su nueva ejecución, nuevos revoques, desagües, instalación eléctrica y agua corriente, pintura y limpieza (Figuras 4 y 5).



Figura 4. Fachadas este y oeste de la estación Sorrento. Municipalidad de Rosario, Secretaría de planeamiento. Proyecto de restauración Estación Sorrento, Pliego de Licitación pública, lámina 04, 2014.

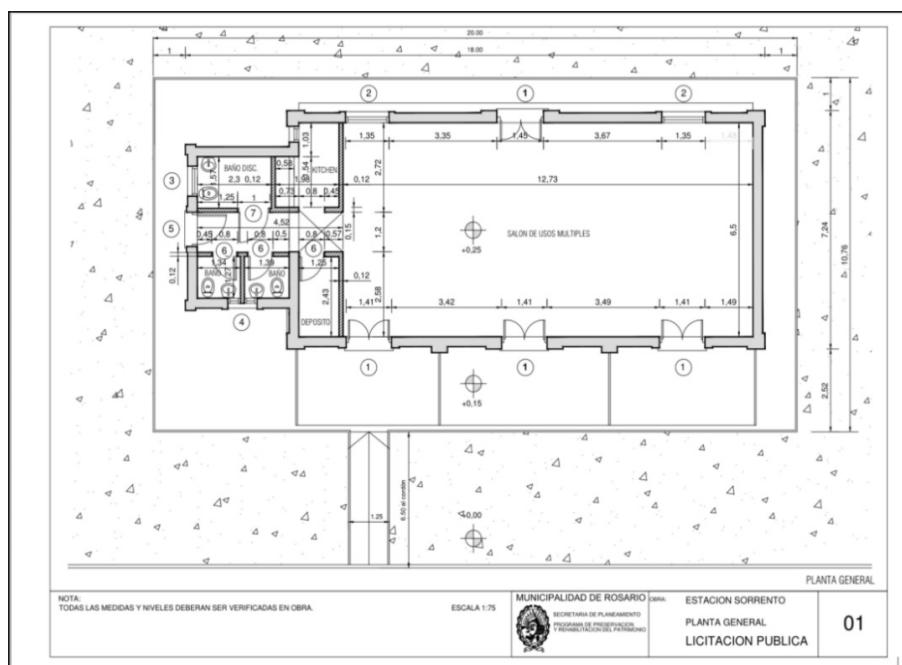


Figura 5. Planta General estación Sorrento Municipalidad de Rosario, Secretaría de planeamiento. Proyecto de restauración Estación Sorrento, Pliego de Licitación pública, lámina 01, 2014.

Paradójicamente de una licitación que contemplaba una restauración completa del edificio, finalmente se arriba a la Resolución 422 del 1 de junio de 2022, la cual estableció su demolición de forma sumaria e inmediata (Figura 6).² Las causas argumentadas fueron de dos tipos: estado ruinoso del inmueble con peligro de derrumbe, y refugio de personas que cometían ilícitos. A pesar de haber sido declarado Patrimonio Histórico los funcionarios arguyeron públicamente que “cuando un inmueble es de valor patrimonial, pero está en peligro de derrumbe, se lo declara en ruinas y se descataloga. Y entonces no es más patrimonio histórico” (La Gaceta Arquitectura 2022, 3 de septiembre). Esta contradicción entre lo que la normativa prescribe y lo que efectivamente ocurre no es excepcional. Schávelzon (2008) advierte:

...en muchos casos, el uso del patrimonio en Argentina ha respondido más a una lógica estética o política momentánea que a una voluntad real de conservación. Las restauraciones, cuando se realizan, suelen carecer de rigor técnico e histórico, y las intervenciones -como demoliciones por “ruina”- pueden esconder decisiones administrativas encubiertas bajo supuestos técnicos. (pp. 147-153)

En este marco, la demolición de Sorrento aparece como parte de un patrón más amplio de simulación patrimonial donde la protección es declarativa pero no efectiva.



Figura 6. Demolición de la estación Sorrento. Fuente: Vilche, 2022.

Consideraciones finales

El objetivo de este trabajo fue presentar la demolición de la estación Sorrento como un caso testigo de acciones contrarias a las leyes que protegen bienes culturales. La Carta de Venecia (1964) establece que la conservación de monumentos implica primeramente la constancia en su mantenimiento y siempre resulta favorecida por su dedicación a una función útil a la sociedad (Artículos 4 y 5). En ese sentido,

la conservación del patrimonio involucra a muchos actores, a organismos de control y especialistas que actúen en forma coordinada y responsable ya que preservar ese patrimonio no sale más caro que intervenirlo mal o demolerlo. En el derecho argentino se han implementado dos mecanismos de intervención estatal para la protección de los bienes culturales: la incorporación al régimen de dominio público y el régimen de limitaciones al dominio privado (Molina, 2017).

El concepto de protección del patrimonio cultural debe ser interpretado en sentido amplio, comprensivo del aspecto físico y las acciones de salvaguarda comprenden medidas de recuperación, investigación, inventario y difusión. Las leyes nacionales y leyes provinciales incurren en numerosas generalizaciones, vacíos normativos y defectos que deben subsanarse para una efectiva protección del patrimonio cultural sin mengua de la seguridad jurídica y respeto de los derechos constitucionales.

Específicamente y, en relación a la demolición de la estación Sorrento, la Ordenanza 8.245 de 2008 de Inventario y Catalogación de Bienes del Patrimonio Histórico Arquitectónico y Urbanístico de la ciudad de Rosario, establece que las causas para declarar el “estado de ruina” de un inmueble de valor patrimonial serían:

- a. Que el inmueble no sea reparable por los medios técnicos habituales.
- b. Que el estado de la edificación represente un riesgo inminente atentando contra la seguridad del área y de las personas.
- c. Que, junto con la situación de deterioro, existan circunstancias urbanísticas que aconsejen la demolición del inmueble.

La situación de ruina sería establecida por el Programa de Preservación y Rehabilitación del Patrimonio, a través de los informes periciales a realizar con la Asesoría de los Institutos de Investigación Especializados de la Universidad Nacional de Rosario y elevada al Concejo Municipal para modificar su situación en el Inventario. La Secretaría de Obras Públicas de la Municipalidad, como se indicó anteriormente, adujo que los fundamentos técnicos que determinaron la demolición de la estación Sorrento fueron: sus condiciones de deterioro estructural y por haberse constituido en refugio de “delincuentes”. Sin embargo, tras la demolición, el Colegio de Arquitectos de la ciudad de Rosario emitió un comunicado en el que hace referencia a las recomendaciones que esa institución había realizado oportunamente en relación a la estación: reparar el techado, un alero, abrir algunas ventanas originales y recuperar las superficies de los muros exteriores a su calidad original. Por otro lado, el comunicado sosténía que las paredes de la estación no presentaban ninguna fisura, ni grietas, y se hallaban sólidas y firmes; solicitaba además al Departamento Ejecutivo Municipal de nuestra Ciudad de Rosario un informe sobre los motivos que determinaron la pérdida de este edificio del Patrimonio Histórico.

Las declaraciones de “ruina en el patrimonio edificado” implican una grave alteración del contexto que articula la ciudad histórica y afectan a pérdida de su identidad cultural (Figura 7). La demolición de la estación Sorrento constituye un triste ejemplo de la vulnerabilidad del patrimonio cultural frente a decisiones administrativas unilaterales. Este caso interpela la eficacia de los marcos normativos frente a la voluntad política cambiante y la responsabilidad institucional en torno a la gestión del patrimonio.



Figura 7. Emplazamiento actual del predio de la estación. Fotografía de los autores, mayo de 2025.

Notas

- 1- El pueblo Sorrento fue incorporado al ejido de la ciudad de Rosario en el año 1919 y, pasó a denominarse barrio Sarmiento en 1947.
- 2- La resolución instruía a la Secretarías de Cultura y Educación y de Planeamiento para concurrir a la demolición y constatar si existieran elementos que pudieran tener valor patrimonial y/o cultural y proceder a su resguardo e inventario.

Referencias bibliográficas

- Badaloni, L. (2011). Trenes, estaciones y ordenamiento ferroviario. En *Historia del Transporte Público de Rosario (1850–2010)*, pp.313-321. Rosario: Editorial Municipal Rosario.
- Ferrer, A., y Fernández Priotti, C. (2001). *Ferrocarriles en Rosario*. Rosario: Asociación Amigos del Riel.
- López, M. J. (2007). Un sistema ferroviario con empresas privadas extranjeras y control estatal, 1887–1916 (Cap. 2). En M. J. López & J. E. Waddell (Comps.), *Nueva historia del ferrocarril en la Argentina: 150 años de política ferroviaria*, 55-102. Buenos Aires: Lumiere.

- Maggi, R. (2005, octubre). Preservación de los bienes culturales del transporte en la provincia de Santa Fe. Ponencia presentada en la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales del Rosario, Universidad Católica Argentina.
- Maggi, R. y C. Pasquali (2023). La des-protección del patrimonio ferroviario: las estaciones de la ciudad de Rosario, Argentina. Propuestas de gestión patrimonial. *Revista Teoría y Práctica de la Arqueología Histórica Latinoamericana*. Vol. 17, 99-118.
- Mazzei, D. (2005). La revolución radical de 1905: una lectura política del fracaso. Ponencia presentada en el Congreso de Historia Argentina Contemporánea, Universidad de Buenos Aires. Facultad de Filosofía y Letras, UBA.
- Molina, M. (2017). La legislación argentina para la protección del patrimonio cultural sancionada en el marco del art. 41 de la Constitución Nacional. *Revista sobre patrimonio cultural, regulación, propiedad intelectual e industrial* 9, 24-60
- Regalsky, A. M. (2007). Las compañías francesas de ferrocarriles en la Argentina, 1887–1930 (Cap. 2, segunda parte). En M. J. López y J. E. Waddell (Comps.), *Nueva historia del ferrocarril en la Argentina: 150 años de política ferroviaria*, pp. 341-394. Buenos Aires: Lumiere.
- Schávelzon, D. (2008). Mejor olvidar: La conservación del patrimonio cultural argentino. Buenos Aires: Editorial De los Cuatro Vientos.
- Tartarini, J. (2001). *La arquitectura ferroviaria*. Buenos Aires: Ediciones Colihue S.R.L.
- Waddell, J. E. (2007). De la nacionalización a los planes de modernización, 1947–1976 (Cap. 4). En M. J. López y J. E. Waddell (Comps.), *Nueva historia del ferrocarril en la Argentina: 150 años de política ferroviaria*, pp. 157-207. Buenos Aires: Lumiere.

Cartografía

Central Argentine Railway Map of the Argentine Railways (1911), Library of Congress.

Documentos

Archivo Ministerio de Gobierno, Sección Gobierno, 1887, Tomo 88, Exp. 022.

Hancock, R. (1899). Libro de diagrama de empalmes. Buenos Aires: Compañía Sudamericana de Billetes de Banco.

Memoria de la Dirección General de Ferrocarriles Provinciales de Santa Fe 1884-1890.

Links

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/>

Consejo Internacional de Monumentos y Sitios (ICOMOS)

https://icomos.es/wp-content/uploads/2020/01/venice_sp.pdf

Revista Caras y Caretas (1905). Año 8, N°332.

<https://www.bne.es/es/colecciones/hispanoamerica/caras-y-caretas>
La Gaceta Arquitectura (último acceso: 10 de julio de 2025)
<https://lagacetacad2.org.ar/>
Horizonte Ferroviario (2015). Estación Rosario (F.C.S.F.). https://horizonteferroviario.blogspot.com/2015/07/estacion-rosario-fcsf_7.html
Faravelli Trossero, C. A. (2012). Demuelen la vieja estación La Bajada. [Video]. YouTube. https://www.youtube.com/watch?v=IY_T24hxqzs (Último acceso: 11 de julio de 2025).

Normativas

Licitación pública. Restauración de la Estación Sorrento. Calle Cabo Álvarez y Siria. Mayo 2014. Secretaría de Planeamiento. Rosario.
<https://www.rosario.gob.ar/normativa/visualExterna/normativas.jsp>
<https://www.saij.gob.ar/11153-local-santa-fe-estaciones-ferroviarias-como-monumentos-historicos-lps0000584-1994-06-30/123456789-0abc-defg-485-0000svorpyel>
<https://www.argentina.gob.ar/trenes-argentinos-infraestructura/institucional/normativa>

Recibido: 13 de mayo de 2025

Aceptado: 28 de julio de 2025