

# Patrimonio ferroviario de las ciudades capitales del Noroeste argentino. Arquitectura y transformaciones

STATE OF THE RAILWAY HERITAGE OF THE CAPITAL CITIES OF NORTHWEST ARGENTINE. ARCHITECTURE AND TRANSFORMATIONS

*Mónica Ferrari* \*  
*Oriana Martinelli* \*\*

## *Resumen*

El patrimonio ferroviario consistente en vías, edificios e infraestructuras de apoyo ha sido objeto de múltiples transformaciones sufridas luego del cese de su funcionamiento. Es objetivo de este trabajo analizar el patrimonio ferroviario de las ciudades capitales de Tucumán, Salta, Jujuy, Santiago del Estero y Catamarca con el fin de identificar sus características arquitectónicas de los edificios de pasajeros y detectar el tipo de intervenciones realizadas y el nivel de preservación en el área de las estaciones.

## *Abstract*

The railway heritage consisting of tracks, buildings and support infrastructures has undergone multiple transformations suffered after the cessation of its operation. The objective of this work is to analyze the railway heritage of the capital cities of Tucumán, Salta, Jujuy, Santiago del Estero and Catamarca in order to identify its architectural features of the passenger buildings, and detect the type of interventions carried out and the level of preservation in the station areas.

---

\* Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET), Instituto de Investigaciones Territoriales y Tecnológicas para la Producción del Hábitat (INTEPH, CONICET-UNT), Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Nacional de Tucumán, Avenida Néstor Kirchner 1900 (4000), Tucumán, Argentina. Dirección electrónica: [m\_ferrari10@yahoo.com.ar].

\* Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Nacional de Tucumán, Avenida Néstor Kirchner 1900 (4000), Tucumán, Argentina. Dirección electrónica: [ori.martinelli@gmail.com].

*Palabras-claves:* Estaciones de ferrocarril; *Keywords:* Railway stations; Railway Patrimonio ferroviario; Reutilización; heritage; Reuse; Northwestern argentina. Noroeste argentino.

## 1. INTRODUCCIÓN

La transformación territorial producida por los cambios de características de los tipos de caminos y velocidades de transporte ha sido un fenómeno universal. Las redes de las antiguas rutas coloniales sufrieron transformaciones radicales con la llegada del tren. Las nuevas trazas se superpusieron a las anteriores o crearon nuevas rutas y desarrollaron más de 40.000 kilómetros de vías en el territorio argentino. La impronta consistió en importantes huellas que marcaron territorios con infinidad de vestigios materiales como legado patrimonial. Vías ferroviarias, edificios y otros elementos componentes fueron los comunes denominadores de uno de los sistemas patrimoniales más completos construidos en diversos territorios del mundo. Con más o menos cantidad de edificios, las huellas ferroviarias constituyeron un sistema de infraestructura que caracterizó a cada región y le confirió su propia identidad (Ferrari, 2010). Este legado comenzó a perderse desde mediados de la segunda década del siglo XX por el desuso, abandono, obsolescencia y/o falta de conservación de edificios e infraestructuras, acciones que evidenciaron una falta de reconocimiento y respeto por la herencia cultural.

Este trabajo pretende responder a las siguientes preguntas: ¿cuáles fueron las características arquitectónicas sobresalientes de los edificios de pasajeros en las ciudades capitales del Noreste argentino (NOA)?, ¿cómo se transformó el patrimonio ferroviario?, ¿qué cambios de funciones experimentó la arquitectura ferroviaria?, ¿en qué medida dichas transformaciones pusieron en valor dicho patrimonio? El trabajo aborda la identificación de acciones de reutilización del patrimonio ferroviario en edificios de las áreas centrales de las ciudades capitales. En virtud de ello, el objetivo de este trabajo es analizar los casos de reutilización del patrimonio ferroviario del NOA con el fin de identificar las características arquitectónicas de los edificios emblemáticos del siglo XIX, detectar los modos de intervención y el nivel de preservación.

Metodológicamente, analizamos planos de los Archivos Ferroviarios de Tucumán y Salta (que recogen documentación del NOA), realizamos recorridos y exploraciones en los distintos territorios. La caracterización arquitectónica se basó en el análisis estilístico-arquitectónico a partir de la observación directa y el análisis fotográfico de imágenes tomadas por Ferrari durante los trabajos de campo realizados como becaria e investigadora de CONICET desde la década de 1990 hasta el presente, y en la lectura de planos y croquis dibujados por la mencionada autora en base a relevamientos físicos de las estaciones contrastados con documentos planimétricos de archivos ferroviarios, así como estudios comparativos de imágenes satelitales de *Google Earth*, disponibles en línea desde la

década de 2000. Las áreas de estudio involucraron a las estaciones de ferrocarril de las cinco ciudades capitalinas, cuatro en Tucumán, dos en Santiago del Estero y una en cada ciudad de Catamarca, Salta y Jujuy. Se eligieron dichas ciudades por ser las capitales de las provincias de la región del NOA y debido, además, que en estas ciudades los edificios de pasajeros adquirieron una mayor relevancia arquitectónica plasmada en la monumentalidad, estilo e impronta urbana donde se insertaron, tornándose en sitios visibles y de importancia en las ciudades respectivas. Se puso el énfasis en los edificios de pasajeros, aunque se observaron algunos otros componentes de ciertas estaciones.

Debido a la multiplicidad de definiciones respecto a modos de intervenir un edificio conviene precisar aquí nuestro posicionamiento. Para González Varas (2005: 539), el término conservación se refiere a “aquellas operaciones cuya finalidad es prolongar y mantener el mayor tiempo posible los materiales de lo que está constituido el objeto”, sostiene, además, que estas acciones se complementan con el mantenimiento o consolidación. Asimismo, el término preservación “es un vocablo empleado de modo similar al de conservación, aunque incide en el aspecto preventivo de la misma en cuanto defensa, salvaguardia o articulación de medidas previas de protección frente a peligros o posibles daños” (González Varas, 2005: 543). Por otro lado, “valorización” tiene el mismo significado que “puesta en valor” de un bien cultural y define al término como “el conjunto de acciones inmateriales que aplican una tutela activa sobre ese bien cultural. Generalmente confluyen en estas acciones de valorización medidas como la divulgación del conocimiento y de los valores del patrimonio cultural entre el público, así como la gestión correcta y adecuada con vistas a la expresión y realce de las características históricas y o artísticas del bien cultural” (González Varas, 2005: 551). En lo concerniente a la palabra rehabilitación, entendida como sinónimo de recuperación, significa, “la readquisición del bien cultural que se encontraba temporalmente abandonado, degradado o privado de su funcionalidad; de este modo alude a los métodos que posibilitan que un objeto histórico nacido en otro contexto satisfaga las necesidades contemporáneas mediante su reutilización” (González Varas, 2005: 545). Considerando específicamente este último vocablo – reutilización– alude a la “utilización renovada de un edificio mediante su adaptación a las exigencias de usos contemporáneos, pero respetando su carácter y valores estéticos” (González Varas, 2005: 549). También implica, para el arquitecto italiano Marco Dezzi Bardeschi, “llevar a cabo una efectiva y concreta conservación de lo existente (ambiente, territorio, ciudad, edificio, manufactura), estimulando y haciendo posible un uso diverso, pero de cualquier forma compatible respecto al pasado” (Cedeño Valdiviezo, 2009: 32). En otro orden, cuando se produce la reconversión

o renovación de la obra de arquitectura, lo que se hace es recuperar o repontenciar su vigencia, prolongando su vida o utilidad (Ostria González, 2012). Reconvertir, según la RAE (2014), implica “hacer que vuelva a su situación anterior lo que ha sufrido un cambio”.

Para Julieta Mostarda el concepto de refuncionalización remite a “Aquellas estructuras que en la actualidad se consideran funcionalmente obsoletas [y] se transforman en potenciales elementos que pueden albergar nuevas actividades” (Mostarda, 2007: 45). La misma autora afirma que, desde esta perspectiva, “escapa al debate corriente entre restauración y conservación” y esto es porque en un trabajo de cambio de función de un edificio, o sector urbano, nos enfrentamos con “la problemática de cómo garantizar técnica y culturalmente la perdurabilidad de los componentes intangibles de las obras patrimoniales”. Y sostiene que la “refuncionalización implica un rol de cambio, de nueva función, de necesidades actuales, potencialidades futuras”, donde el reto está en desarrollar “tareas de conservación o restauración, tendientes a mantener o retornar el estado pasado de una obra” (Mostarda, 2007: 45).

Dentro de este espectro de acepciones aparece a menudo la palabra intervención, la que refiere, siguiendo a Bernald Feilden, a la “aplicación de acciones, técnicas y tratamientos, cuyo objetivo es la supervivencia de los bienes culturales”, éstas “deben asegurar su posibilidad de ser reversible y mantener la autenticidad” (Novakovsky y Paris Benito, s/f: 831). Lo que debe entenderse aquí es que en ocasiones estas definiciones referidas a las operaciones sobre los bienes culturales se convierten en conceptos particulares que se ven influenciados, solapados o reinterpretados según el contexto económico, político, social y cultural desde donde se actúe o ejecute.

## 2. LA PROBLEMÁTICA DEL SIGLO XX Y XXI: EL PROCESO DE TRANSFORMACIÓN DE LOS CUADROS DE ESTACIONES

El sistema ferroviario ha sido un símbolo de progreso durante todo el XIX y principios del XX en Europa y Latinoamérica. Todos los países y ciudades que se preocuparon por ser “modernas” y estar enroladas con la visión progresista de la ilustración se afanaron de tener en sus tierras este medio de transporte. La introducción del ferrocarril significó cambios en los modos productivos y de transporte de personas. Más precisamente en Argentina fue parte componente del “modo de hacer” un país, hecho que fuera expresado en el Artículo 64, inciso 16 de la Constitución Nacional Argentina de 1853: “Proveer lo conducente a la prosperidad del país, al adelanto y bienestar de todas las provincias, y al progreso de la ilustración, dictando

planes de instrucción general y universitaria, y promoviendo la industria, la inmigración, la construcción de ferrocarriles y canales navegables...”. La acción urbanizadora del ferrocarril no tuvo antecedentes en la historia argentina, ni antes ni después. El número de ciudades fundadas durante la colonia en lo que hoy es territorio nacional, no tiene relación con la cantidad de pueblos y ciudades generados por el ferrocarril (Ferrari, 2011a) habiéndose constatado más de 1.500 enclaves ferroviarios en todo el país sin contar los que no pudieron ser relevados (Tartarini, 2002).

Durante el siglo XX, en el NOA, la posición periférica de las estaciones fue cambiando. Se inició un proceso de crecimiento urbano que terminó por englobar los cuadros de estación con la consecuente generación de barreras y las consiguientes discontinuidades en la trama. El sistema ferroviario fue decayendo a medida que fue reemplazado por el transporte automotor. Así la nueva traza automovilística se impuso sin reparos en la primitiva estructuración del territorio que inauguró el ferrocarril, situándose con frecuencia en paralelo con ella. Este proceso se inició en la década de 1960 con el Plan Larkin (Schvarzer, 1999) y en la década de 1990 se cerraron una gran cantidad de kilómetros de ramales y líneas ferroviarias. Los caminos de hierro entraron en una crisis que significó el deterioro por el abandono, usurpaciones, desmantelamientos y robos de materiales, paralelamente el Estado realizó ventas de tierras y material rodante. De los 6.611 km, aproximadamente, de vías del NOA, 4.809 dejaron de usarse, es decir el 74% de la red (Ferrari, 2010).

Durante el siglo XX los planes urbanos en el NOA comenzaron a definir, en sus propuestas, a la infraestructura ferroviaria como obstáculo y principal impedimento para la extensión y el reordenamiento de la trama urbana. El desafío planteado era superar las barreras de los cuadros de estación que fragmentaban el tejido y dificultaban la circulación de los nuevos medios de transporte automotor (Tarchini, 2010). Algunos de estos planes se materializaron en intervenciones y consideraron la visión parcializada del espacio ferroviario de las ciudades sin una visión integral de conjunto.

El problema era de índole nacional y como tal requería un tratamiento a este nivel, pero no se trató a esa escala, pues no se pensó en el patrimonio como sistema, sino desde una visión puramente fragmentada y localista. De modo tal que se dejó el problema en manos de los gobiernos provinciales y municipales, mediante el modelo de comodato, contratos que no se cumplirán puesto que los bienes sufrieron excesivas intervenciones. En efecto, hubo diversas acciones transformadoras que facilitaron la pérdida de originalidad: remodelaciones al punto tal que se llegó a la desfiguración del edificio de pasajeros o el conjunto, instalación de nuevos edificios o usos

con una imagen desvinculada de la imagen ferroviaria, fracasos por falta de mantenimiento, etc.

Un ejemplo frustrante fue la “remodelación ferro urbanística para San Miguel de Tucumán” cuya falta de atención de las políticas patrimoniales de turno llevó a un nuevo deterioro de la Estación Tucumán El Bajo al punto que hay sectores que colapsaron. Otra parte del problema fue el pensamiento sustentado en la amnesia cultural. Durante la década de 2010, en esta ciudad, las autoridades gubernamentales hablaban de “limpiar la capital de complejos ferroviarios y recuperar 40 hectáreas para espacios verdes y desarrollo inmobiliario” (*La Gaceta*, 9.07.2013). Puede entenderse aquí la intención de limpiar como si se tratara de algo sucio, haciendo tabla rasa del legado ferroviario y reproduciendo pensamientos del racionalismo corbusierano que la historia urbana demostró los errores sufridos por esta postura. Subyace de este modo, el modelo desarrollista llegando a extremos insuperables como el planteado para la capital tucumana en un proyecto que pretendió no sólo se dejar de lado la memoria, la historia, el patrimonio o la herencia cultural de un pueblo que se ha identificado por años con el ferrocarril –por la trayectoria de los talleres de Tafi Viejo– sino que un espacio que es propiedad del Estado y por ende de la comunidad, se planificó para el beneficio de un sector.

### 3. EL PATRIMONIO FERROVIARIO Y SU VALOR

Los cuadros de estaciones o simplemente las estaciones de ferrocarril, son los espacios ferroviarios que conformaron una gran área sobre los que se ubicaron diversos edificios e infraestructuras. Al principio estuvieron en las afuera de las ciudades, pero con el tiempo, éstas los envolvieron con la trama urbana y se convirtieron en barreras. En estos sitios se ubicó lo que se denominó “edificio de pasajeros”, lugar donde se compraban y vendían los boletos, poseía los espacios de espera y la galería del andén. En dicha área se encontraban el resto de construcciones de apoyo e instalaciones necesarios para el funcionamiento del convoy. Ocuparon extensas superficies de tierra que han dejado una huella que se está borrando con el tiempo. En orden general, podemos decir que el patrimonio ferroviario inmueble está compuesto por:

- 1) Las vías ferroviarias y los cuadros de estaciones.
- 2) Las obras de arte: puentes, alcantarillas, drenajes, túneles, pasajes subterráneos, puentes ferroviarios, puentes peatonales, viaductos, cobertizos, zigzag y rulos.
- 3) La arquitectura ferroviaria:

- 3a) Dentro del cuadro de estación: edificios de pasajeros, bloques de sanitarios públicos, depósitos de encomiendas, depósitos de cargas, depósitos de material rodante, talleres o estaciones de servicio, depósitos de locomotoras, casillas, usinas, lampisterías, servicios de salud, viviendas: transitorias, permanentes (unifamiliares, ya sean individuales a pares o agrupadas, y colectivas).
- 3b) Fuera del cuadro de estación: talleres de fabricación y reparación a gran escala, refugios, apeaderos o paradas, cabinas de señales o puestos de señales, garitas o casillas guardabarreras.
- 4) Instalaciones de apoyo o servicio: tanques de agua, tanques de combustible, puentes peatonales, silos, surtidores de agua, pilas de agua, palancas de cambio de vías, aljibes o cisternas, molinos de viento, bandeja giratoria, señalizaciones, letreros indicadores.

Esta nómina no agota la totalidad de elementos que integran esta herencia cultural, y que incluyen en ella los bienes muebles, los documentos (planimetría, fotografía, etc.) y los aspectos inmateriales (Ferrari, 2011b).

Ahora bien, de acuerdo a lo expuesto cabe sostener que el sistema ferroviario puede encuadrarse como patrimonio puesto que se compone en su totalidad de los restos de la cultura industrial. Ello se debe, fundamentalmente, a que en el proceso de implantación intervinieron los conceptos característicos de la época de la industrialización, la idea de sistemas constructivos, repetición, mecanización, prefabricación por catálogo, racionalización, funcionalidad y modulación. En este sentido, se trata de un conjunto de componentes relacionados entre sí cuyo valor principal es ser parte integrante de un todo. No debe perderse de vista que este es el primer y principal valor. Así, el patrimonio ferroviario adquiere un valor universal puesto que en muchos sitios ha tenido y tiene profundas consecuencias históricas en cuanto al paisaje cultural que generó a su alrededor: estructurador del territorio, instalación de nuevos asentamientos, generación de espacios urbanos con significado relevante o peculiar, nacimiento de una nueva arquitectura, incorporación de un sistema de transportes con la introducción de aspectos novedosos como la supresión del espacio-tiempo (Ferrari, 2011c), y las estaciones como puertas de las ciudades (Navascués Palacio, 1988; Tartarini, 2000).

Entendido el valor como sistema podemos enunciar otros: por un lado, el atributo estructural de la red que tiene un gran potencial en la relación conectividad-cantidad posible de población transportada; por otro, y como señala Lanuza Riling, “las estaciones de pasajeros eran de los pocos puntos de contacto entre este sistema y la escena urbana, convirtiéndose en edificios representativos, cargados de significado y que fueron construidos como piezas arquitectónicas notables. Por ello, su valor artístico y cultural trasciende su mero valor de uso” (Riling, 2010: 3).

#### 4. LAS ESTACIONES FERROVIARIAS DE LAS CIUDADES CAPITALES

Se enuncia a continuación una caracterización histórico-arquitectónica de las nueve estaciones capitalinas del Noroeste Argentino considerando además sus transformaciones.

##### *Estación Tucumán Central Córdoba (1876)*

Se inauguró en 1876, al oeste del centro histórico, venía de Córdoba (línea construida por el FF.CC. Central Córdoba), continuó de Córdoba a Tucumán y de allí a Salta, a Jujuy y a La Quiaca y El Ramal (línea construida por el FF.CC. Central Norte) (López, 1994).<sup>1</sup> La organización planimétrica del edificio de pasajeros, respondió a una organización en parrilla en el cuerpo central y locales alineados en los laterales. Sobre éste se desarrolló una segunda planta con una torre de escaleras saliente de la fachada, articulando de este modo una composición lineal con una asimétrica en dos niveles. El edificio actual presenta varias modificaciones respecto al original, de acuerdo a una foto de 1910, se le aumentó una planta ampliado su ala norte. En la actualidad la envolvente está desprovista de varios elementos ornamentales que poseía en el siglo XIX. El empleo de la torre, aunque poco común en el NOA, fue un recurso muy usado en la historia de la arquitectura para indicar lugares significativos y mostrar un símbolo de prestigio. En una de las fotos antiguas, puede observarse los modillones (una especie de almenado de formas curvas en el remate) y la trilogía de arcos, típicamente italiana. Se destacaba a nivel de planta baja un revestimiento en piedras – que también desapareció–, a modo del almohadillado característico de los palacios italianos.

Durante lo que se llamó “Remodelación ferrouurbanística” (Piñero, 1998: 62), se rehabilitaron para ser reutilizados algunos depósitos de carga (como centro cultural), otros como espacios deportivos y se restauró parcialmente el edificio de pasajeros. Sin embargo, la intervención en su conjunto no llegó a ser una puesta en valor en el sentido estricto del concepto. A pesar de ello, algunos edificios han continuado su uso a pesar de la falta de mantenimiento y otros, como los depósitos de cargas sobre calle Marcos Avellaneda, se volvieron a abandonar y, actualmente, a uno de ellos, le falta una parte de la cubierta con riesgo de colapso de estructuras. A principios del siglo XXI se construyeron dos túneles para atravesar el predio ferroviario y permitir la conexión vehicular. También, se proyectaron dos puentes peatonales y como excusa de esta intervención se demolieron completamente un depósito de carga y otro parcialmente, una usina y dos viviendas donde en una de ella

funcionaba un destacamento policial. En trabajos de campo pudo constatarse que sólo se utilizó una parte para la realización de puentes y túneles, lo que fue apoyado con el análisis de imágenes satelitales de *Google Earth* correspondientes a los meses de junio de 2013, y enero, marzo y julio de 2014. En ellas, pueden verificarse las evidencias de los edificios demolidos y la construcción de una nueva nave con idénticas características (esto último crea confusión con la construcción de un falso histórico, algo inaceptable desde la teoría de la conservación) (González Moreno-Navarro, 1996). En los sectores de depósitos de carga que dan a la calle 24 de Septiembre y Suipacha, se instaló un complejo deportivo, allí se almacenaron a partir de la década de 1960 productos de las bodegas Cavic (de San Juan) y Tomba (de Godoz Cruz, Mendoza). De acuerdo a la observación directa en los trabajos de campo realizados, en lo que se refiere al espacio de las viviendas se han conservado la mayoría de ellas, pero hay muchas en calamitoso estado de conservación. Estas situaciones ocurren en varios de los edificios ferroviarios e instalaciones que integran el cuadro de Estación. Por mencionar algunos de ellos, la cabina de señales, de dos plantas, ha sido sometida al abandono y se encuentra en muy mal estado con las carpinterías sin vidrios y la cubierta desaparecida.

Figura 1. Edificio de Pasajeros, Estación Tucumán Central Córdoba, 1910.

Fuente: Archivo General de la Nación.



Figura 2. Edificio de pasajeros, Estación Tucumán Central Córdoba, 2023.  
Foto: M. Ferrari.



Figura 3. Depósito de cargas, Estación Tucumán Central Córdoba, 2023.  
Foto: M. Ferrari.



Figura 4. Estación Tucumán Central Córdoba. Fuente: elaboración propia en base a *Google Earth*, 2023.



Referencias: 1. Edificio de pasajeros / 2. Depósitos de carga (actualmente complejo deportivo) / 3. Nuevas intervenciones (túneles) / 4. Nuevas intervenciones (Puentes peatonales) / 5. Depósitos de carga / 6. Depósito de carga imitando el antiguo (actualmente centro cultural).

### *Estación Tucumán El Provincial (1889)*

La historia de esta estación comenzó cuando el Ferrocarril Central Noroeste Argentino llegó en 1889 a la Estación El Provincial, ubicada al sur de la ciudad sobre el entonces denominado Boulevard Roca. Fue promovida por el gobierno provincial y construido por la compañía North West Argentine Railway Company Limited, constituida en Londres en 1886. El inicio de este ramal partió desde Lamadrid hacia Graneros y Villa Alberdi, luego tomó rumbo hacia el norte y llegó a la ciudad de Tucumán en 1889. Fue la estación que vinculó el sur de la provincia para el desarrollo de la industria azucarera. El cuadro de estación ocupó un predio de tres manzanas en la trama urbana. En una aerofotografía de la década de 1960 pudo advertirse la existencia de depósitos y talleres de locomotoras. No tenemos referencia de cuando fueron demolidos todos los edificios, sólo el edificio de pasajeros se mantuvo. En la década de 1990 fue intervenido para su mejora, pero al poco tiempo sus puertas originales fueron robadas y quedó nuevamente en el abandono hasta que se sufrió otra transformación a partir de 2021.

El edificio de pasajeros estuvo organizado en forma lineal, con una estructura en parrilla desarrollada en dos niveles. El acceso se realizó desde

la calle y perpendicular al edificio. En la planta baja, el eje de simetría pasaba por el *hall* de acceso y los locales se situaban en forma consecutiva y alineada hacia ambos laterales. Se utilizó la clásica tipología de cuerpo longitudinal con galerías hacia el boulevard de acceso y otra hacia el andén, en el lado opuesto. Las características arquitectónicas sobresalientes estaban netamente emparentadas con la tradición inglesa. Un elemento constructivo que reveló el origen de sus constructores fue la serie de chimeneas que sobresalen del tejado. La cubierta inclinada, el uso del ladrillo visto, el tipo de aparejo, las tornapuntas de madera de la galería del andén completaron los elementos estilísticos ingleses usados en este edificio. Puede observarse que aún persisten varios sectores con tejas originales del momento de su construcción (perteneciente a la firma de Pierre Sacoman de Saint Henry-Marseille). En una foto antigua es posible advertir el uso de la estructura resistente y barandas de madera, mientras que en la actualidad presenta la sustitución de las mismas por mampostería. En la intervención que se realizó entre los años 2021 y 2023 se le despojaron de instalaciones adicionales adosadas realizadas con posterioridad a su primitiva construcción, esta iniciativa es parte de preservar.<sup>2</sup> En el interior se derribaron muros, se despojó parte de la losa del entrepiso, de desvirtuaron parte de los hogares que la caracterizaban, se introdujeron instalaciones adicionales de modo irrespetuoso como conductos de humo que ventilan por debajo de la cubierta del balcón corrido que da hacia la fachada. Se apoyó, además, una nueva estructura metálica sobre el antiguo muro, evidenciando una falta de respeto hacia uno de los pocos edificios del siglo XIX que tiene la ciudad. El resultado fue una pérdida de su originalidad en el interior transformándose en uno de los tantos ejemplos donde se encuentra ausente la conservación de la originalidad.

Figura 5. Fotografía aérea, 1960. Fuente: Instituto de Historia y Patrimonio, FAU-UNT.



Figura 6. Estación El Provincial a principios del siglo XX.  
Fuente: [<https://enteculturaltucuman.gov.ar/ex-estacion-tucuman/>].



Figura 7. Edificio de Pasajeros, Estación El Provincial, 2023. Foto: M. Ferrari.



Figura 8. Edificio de Pasajeros, Estación El Provincial, 2023. Foto: M. Ferrari.



Figura 9. Estación Tucumán El Provincial. Fuente: elaboración propia en base a *Google Earth*, 2023.



Referencias: 1. Edificio de pasajeros (actualmente polo gastronómico) / 2. Espacios ferroviarios demolidos (actualmente parque público) / 3. Nuevas intervenciones (escuelas) / 4. Antigua vivienda ferroviaria.

## *Estación Tucumán - Sunchales (1890)*

La estación del ex Ferrocarril Sunchales, perteneciente al Ferrocarril Central Argentino fue inaugurada en 1890. Desde Rosario el tendido de rieles de trocha ancha hacia el norte vinculó, a su paso, Rafaela, Sunchales, La Banda (Santiago del Estero) y llegó a Tucumán en 1890 a la Estación Sunchales. El cuadro de estación dispone de más de 90 edificios. El predio sigue cumpliendo funciones ferroviarias ya que circulan trenes de pasajeros y cargas de Tucumán a Buenos Aires. Los edificios de esta estación poseen diferentes tipos de deterioros. Por ejemplo, el edificio de pasajeros –el componente más emblemático– ha tenido mínimas tareas de mantenimiento. En el resto de los edificios como los antiguos depósitos donde se desarrollan tareas deportivas las tareas de mantenimiento o conservación son escasas o nulas.

El edificio de pasajeros fue erigido frente a una gran plaza de una manzana completa y es la única estación en Tucumán que conserva este tipo de espacio urbano. El terreno para la plaza fue adquirido por la empresa y forma parte del cuadro de estación, según planos ferroviarios. Su estilo reveló un tinte marcadamente italianizante, su composición simétrica se organizó en un bloque principal de dos plantas resaltado por un pórtico, en el eje, de seis columnas y dos alas laterales, una escalinata a lo ancho del sector central terminó por realzar la fachada del edificio. Es el único edificio en el NOA que conserva su fachada original y toda su estructura y envolvente interior intacta, salvo los sanitarios que tuvieron remodelaciones. Su organización planimétrica es la combinación de una disposición alineada de locales con otros en parrilla, ordenadas en el cuerpo central y las alas. El sector de los andenes se desarrolló por detrás del cuerpo central y perpendicular a este, resultado de la tradicional forma en “T”.

La cubierta, de este espacio en doble altura, fue considerada tipo para las grandes estaciones de ferrocarril. Su estructura consistió en la combinación de una armadura consistente en cordón superior recto e inferior curvo, unidos con nervaduras longitudinales. La envolvente de los lados laterales se ordenó según la repetición de un módulo conformado por un gran arco al que se le superpusieron tres más pequeños. De modo que pareció recrearse el esquema característico de los planos verticales de una catedral, arquería y triforio, que en este caso se convirtieron en un gran claristorio a lo largo del andén.

El reloj al inicio del sector de andenes es lo que puede decirse una joya de la prefabricación de catálogo, único en el Noroeste Argentino. Fue realizado según la placa que poseía hasta hace algunos años por una importante firma inglesa “Singer & Sons. Ltd. Frome. English Make”.<sup>3</sup> Esta

empresa, nacida en 1847, se dedicaba a la fundición a presión. Su exquisita ornamentación está basada en formas *Art Nouveau* donde se recrearon cabezas de animales, así como vegetales y lazos en formas curvas. La firma de Andrew Handyside fue la que fabricó la estructura de hierro de toda la estación. Su sello puede leerse en las columnas centrales de la cubierta de los andenes y en las galerías, perpendicular a aquellos, de los sectores de espera.

Figura 10. Edificio de Pasajeros Estación Tucumán Sunchales Mitre, 1910.  
Foto: Archivo General de la Nación.



Sus ménsulas revelan un importante desarrollo en la ornamentación de formas onduladas provenientes de la estilística del *Art Nouveau* combinadas con la estructura de sostén. La mencionada empresa fue artífice de otro de los catálogos que circularon por nuestro medio: Andrew Handyside and Co., Works in Iron, publicado en 1874, expresaba toda la ornamentación y estructura en hierro que su producción.

Figura 11. Edificio de Pasajeros. Ferrocarril Mitre Tucumán, 2021.  
Foto: Luis Bruna.



Figura 12. Interior del Edificio de Pasajeros, sector de los andenes.  
Fuente: [<https://www.lagaceta.com.ar/nota/560902/economia/tren-tucumanretiro-vuelve-mano-estatal.html>].



Figura 13. Edificios de Pasajeros Estación Tucumán Sunchales Mitre. Andenes y reloj. Ferrocarril Mitre Tucumán. Foto: Luis Bruna.



Figura 14. Estación Tucumán Sunchales Mitre. Fuente: elaboración propia en base a Google Earth, 2023.



Referencias: 1. Plaza / 2. Edificio de Pasajeros / 3. Viviendas / 4. Depósito de locomotoras / 5. Plataforma giratoria / 6. Tanques de agua.

## *Estación Tucumán San Cristóbal - El Bajo (1892)*

A los pocos días de que se aprobara en el Congreso la venta del Ferrocarril Central Norte, se concedió la autorización, en 1887, a la firma Portalis Frères, Carbonnier Fils et Compagnie para construir y explotar una línea desde la Estación San Cristóbal, Estación del Ferrocarril de Santa Fe, hasta Tucumán (López, 1994). El ingeniero Georges Poulet dejó Francia desde 1889 a 1895 para hacerse cargo de la dirección de la compañía y de la supervisión de la construcción e inauguración de la nueva red ferroviaria (Poulet, 2006). La estación fue inaugurada en 1892 frente a la antigua plaza Constitución en el denominado El Bajo, antiguo lugar de llegada de las carretas que arribaban a la capital desde el sur. En 1895 fue transformada en plaza y se autorizó la expropiación de terrenos para regularizarla. Ya entrado el siglo XX, durante la intendencia de Ramón Isauro Martínez, se sancionó la ordenanza que disponía erigir allí una Estación Terminal de Ómnibus. En 1959, la plaza desapareció para dar lugar al nuevo edificio.

Entre 1995 y 1996 se realizó lo que se llamó “Remodelación ferroubanística”, la que contempló una parte del cuadro de estación. En ese momento se fraccionó el área ferroviaria para insertar una calle y permitir el paso automovilístico, quedando la parte norte con la correspondiente transformación y la parte sur fue sometida al abandono y luego demolida para la construcción de escuelas. La intervención solo contempló una parte, se levantaron las vías y se reemplazó el sector con una avenida con palmeras y detalles desvinculados del paisaje ferroviario. Los edificios se transformaron sin algún criterio de conservación y perdieron su carácter original. La dejadez, relevada en 2023, evidencia el abandono del edificio de pasajeros cuya fachada hacia las vías no sólo fue alterada con la inserción de una nueva galería, sino que además tiene las antiguas celosías cortadas, huecos en los antiguos muros y plantas que emergen de la losa del balcón entre otras patologías. En la fachada que da hacia la calle, el deterioro está tapado con pintura. Uno de los galpones ferroviarios no tiene cubierta, su estructura de madera resiste al embate de años de abandono, aunque está a punto de colapsar.

La organización planimétrica del edificio de pasajeros muestra una composición en parrilla, tripartita del espacio donde, en el sector central, el *hall* principal vincula el acceso de la calle con el área de andenes. Este tipo fue empleado, en varios edificios del Noroeste Argentino. En este caso, para salvar el desnivel entre la calle y los andenes una pronunciada escalera descendía desde el *hall* de acceso. En los laterales del cuerpo central se dispusieron dos alas que cumplieron la función de basamento, sobre ellas se ubicaron galerías desde las que se podía observar desde lo alto la llegada de los trenes. De la observación de fotografías antiguas puede reconocerse que con posterioridad se levantaron muros perimetrales y las galerías pasaron a ser locales cerrados.

La construcción evidenció el uso de una tipología de palacio muy difundida en Francia en el siglo XVII. Se destacó con absoluta claridad su composición simétrica, remarcado en el eje por un pórtico de acceso y el almohadillado. El frontón fragmentado, típico del renacimiento tardío o manierista, coronó el sector central donde además se usó el orden en forma apareada. Al comparar fotos antiguas con el estado actual, se puede observar la desaparición de las balaustradas que acompañaban a las aberturas, reemplazados hoy por muros, lo mismo sucedió con el remate en el balcón situado sobre el eje y el coronamiento de hierro situado sobre la cumbrera. Motivos *Art Nouveau* y formas curvas completaron el frontispicio y la parte superior del edificio respectivamente. Los guardapolvos en forma de tímpano de la fachada hacia la calle permanecieron al menos hasta 1910, según las fotografías. En la actualidad se encuentran transformados en un cornisamiento rectilíneo. Según algunas fotos de la colección Poulet (2006), los andenes se cubrieron con una estructura muy sencilla basada en pequeñas armaduras metálicas sostenidas por columnas de hierro. En la actualidad, han quedado vestigios de soportes puntuales de hierro con vigas en voladizo y cubierta de chapa.

Figura 15. Edificio de Pasajeros Estación Tucumán El Bajo, 1910.  
Fuente: Archivo General de la Nación.



Figura 16. Edificio de Pasajeros, Estación Tucumán El Bajo, 2023.  
Foto: Mónica Ferrari.



Figura 17. Depósito de cargas en ruinas, Estación Tucumán El Bajo, 2023.  
Foto: M. Ferrari.



Figura 18. Estación Tucumán El Bajo. Fuente elaboración propia en base a *Google Earth*, 2023.



Referencias: 1. Antigua plaza Constitución, luego Estación Terminal de Ómnibus, actualmente espacios feriantes / 2. Edificio de Pasajeros / 3. Depósito de cargas en ruinas / 4. Depósito de cargas / 5. Depósito de locomotoras / 6. Depósito de locomotoras / 7. Nuevas intervenciones.

### *Estación Salta (1891)*

Inaugurada en 1891, fue la única estación de ferrocarril de la ciudad. El predio de la estación alberga –entre galpones, depósitos, viviendas, oficinas, etc.–, cerca de 40 edificios, además del edificio de pasajeros. Gracias a una foto antigua, se pudo detectar que originalmente el edificio de pasajeros tuvo una sola planta con una fachada italianizante, organizada con un cuerpo central, resaltado con una sucesión de tres de arcos y un pretil de mayor altura respecto a las alas laterales. A modo de arquitecra, este importante elemento aparecía sostenido por dos pares de semi columnas jónicas que terminaban por enmarcar el acceso a la estación. Sobre la serie de ventanas de las alas laterales se empleó el arco y el frontón alternados típicos del clasicismo italiano. Un gran cornisamiento unía toda la fachada otorgándole así una unidad absoluta. Situada como telón de fondo al final de la calle Balcarce, el corredor se abrió en una importante perspectiva gracias a una pequeña plazoleta.

Cuando se realizó la ampliación en altura se respetó la planta original, pero se cambió la estética de la fachada. Desaparecieron los guardapolvos, las columnas y la cornisa para dar lugar a un ropaje exterior muy austero siguiendo la composición en parrilla y simétrica con la que se había originado. En el nuevo lenguaje se adoptaron los cánones compositivos de la arquitectura académica como el énfasis en el eje y los sectores esquineros sobresalientes del plano de la fachada. Estos se destacaron, además, mediante una textura de almohadillado. El remate superior se determinó con una importante cornisa y el límite superior se realizó mediante un pretil de paramento liso. La sencillez del planteo en su simetría total gira en torno al eje principal determinado por el gran *hall* de acceso que se conecta directamente con el sector de andenes. Este espacio funciona como sala de espera y venta de boletos de los trenes que actualmente circulan a Socompa o a San Antonio de los Cobres (el llamado “Tren a las nubes”). Tiene edificios en buen estado de conservación (particularmente, el de pasajeros), regular y malo (en el resto de los edificios). Hay varios depósitos que están siendo usados, pero otros en estado total de abandono. Sólo dos de los edificios han tenido transformaciones: donde funciona la Unión Ferroviaria y el Sistema de Seguridad 911. El Molino harinero de la cooperativa agrícola harinera de Salta ubicado colindante al cuadro de estación se encuentra en ruinas.

Figura 19. Primera Estación Salta. Fuente: [<http://cronicasehistoriasferroviarias.blogspot.com/2011/07/ayer-y-hoy-en-los-trenes-de-salta.html>].



Figura 20. Edificio de Pasajeros y sector de andenes, Estación Salta, 2023.  
Foto: M. Ferrari.



Figura 21. Edificio de Pasajeros y sector de andenes, Estación Salta, 2023.  
Foto: M. Ferrari.

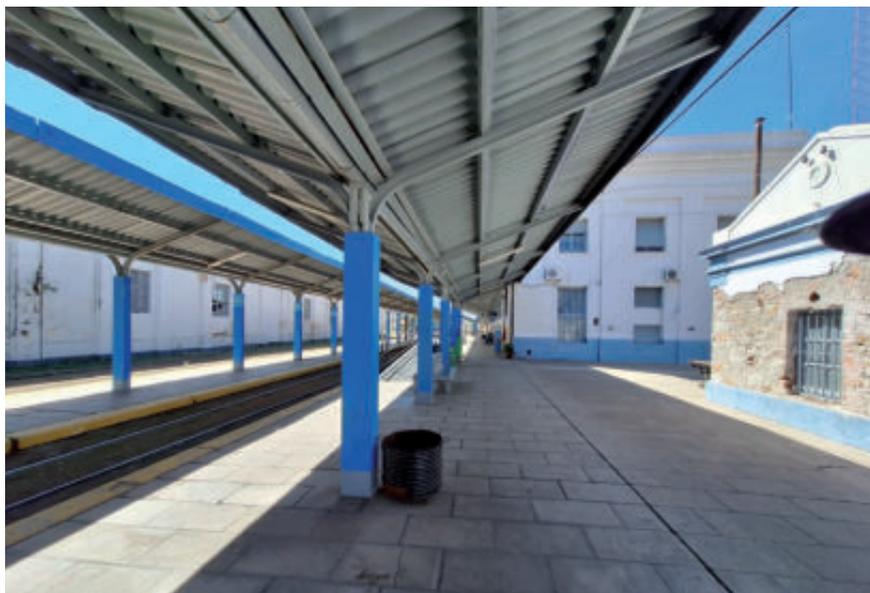


Figura 22. Estación Salta. Fuente: elaboración propia en base a *Google Earth*, 2023.



Referencias: 1. Plazoleta / 2. Edificio de Pasajeros / 3. Depósito de encomiendas / 4. Talleres / 5. Depósitos de cargas / 6. Viviendas / 7. Nuevos usos (911) / 8. Oficina.

### *Estación Santiago Central Córdoba (1884)*

En 1884 se inauguró con la apertura al servicio de un ramal que partía de Frías en la línea del Ferrocarril Central Norte que iba de Córdoba a Tucumán. En un trabajo de campo realizado en 2002, se pudo constatar que el predio contaba con dos depósitos de carga, un núcleo de sanitarios, un depósito de encomiendas, tres viviendas, un tanque de agua, una mesa giratoria, un cobertizo para locomotoras y el edificio de pasajeros. Los únicos que se mantienen aún son los dos últimos, el primero restaurado y el último en franco deterioro. Entre 2014 y 2015 se construyó la sede del Consejo Deliberante a menos de 20 metros, con un edificio que lo cuadruplica en tamaño imponiendo la preponderancia gubernamental sobre la destrucción de su importancia histórica, al insertarlo tan cerca y con las enormes proporciones de su volumetría.

De la observación planimétrica y trabajos de campo puede afirmarse que el edificio de pasajeros contó con una gran explanada a modo de plaza seca la que, dentro del cuadro de estación, creó el entorno adecuado para darle jerarquía al acceso. Tiene una organización compacta en planta baja a la que se le superpone otra, con forma de “U”, en la planta alta. Por detrás de este volumen se situó una extensa galería para el andén. La planta del edificio

tuvo una organización tripartita y el *hall* de acceso, en el eje, que conducía directamente hacia el andén. Este modo de organizar el espacio se utilizó años más tarde, en una repetición idéntica del mismo, cuando a principios del siglo XX se construyó el sector de almacenes en los Talleres de Tafi Viejo (hoy demolido). Su lenguaje neoclásico italianizante, deducible de la lectura histórico-arquitectónica, se expresó en el uso de frontones, guardapolvos rectos, balaustradas y sillares de esquina. Una estructura de madera apoyada sobre delgadas columnas de hierro conformó la galería del andén en la que, además, han perdurado casi intactas las guardamalletas (tablas caladas) que contornean las galerías del andén, del acceso y de la planta alta.

Figura 23. Estación Santiago Central Córdoba. Fuente: Historia de Santiago del Estero [<https://www.instagram.com/p/CKKogc7DgdW/>].



### *Estación Santiago - Sunchales (1891)*

El Ferrocarril Central Argentino continuó desde Sunchales –el tendido de rieles de trocha ancha– hacia Tucumán vinculando en su paso a La Banda, en la provincia de Santiago del Estero. En 1891, se unió mediante rieles La Banda con la ciudad de Santiago del Estero. El edificio de pasajeros tuvo una importante inserción en la trama urbana, su ubicación al final de un boulevard se realizó mediante un ensanche espacial en el que se incorporó una plaza. Se

Figura 24. Edificio de Pasajeros, Estación Santiago Central Córdoba, 2023.  
Foto: M. Ferrari.



Figura 25. Estación Santiago Central Córdoba. Fuente: elaboración propia en base a *Google Earth*, 2023.



Referencia: 1. Edificio de Pasajeros / 2. Antiguo depósito de encomiendas totalmente transformado / 3. Sector de viviendas / 4. Depósito de cargas / 5. Nueva intervención (Consejo Deliberante Municipal) / 6. Depósito de carga (actualmente teatro) / 7. Cobertizo de locomotoras.

logró así la visión axial del edificio que puede identificarse como unos de los rasgos del urbanismo del XIX que permanecen aún en el XX.

Respecto a la planimetría del edificio de pasajeros, evidenció una tipología en parrilla y acceso centralizado, similar a la Estación Sunchales de Tucumán por su expresión del neoclasicismo italianizante. Se destaca en la fachada el cuerpo central saliente, el uso de la balaustrada, la arquería y el almohadillado. El sector de la galería de andenes ocupó dos grandes naves paralelas cubiertas con una estructura metálica.

Cuando se hizo el primer trabajo de campo en 2002, el edificio estaba muy deteriorado, pero mantenía su estructura intacta. En 2006 comenzó la construcción de la Estación Terminal de ómnibus en el sector noreste del predio ferroviario, seguidamente se demolieron tres grandes depósitos de carga e instalaciones menores para dejar espacios públicos abiertos. El edificio de pasajeros fue totalmente transformado en el sector de cubierta de andenes. Según puede verse en imágenes satelitales de *Google Earth*, en 2009 comenzó el desmantelamiento de la cubierta y, en 2011, el reemplazo de la cubierta original por una nueva, con lo cual se alteró totalmente el carácter de espacio de vías sin ningún tipo de conservación. La construcción de la cubierta de hierro que cubría el sector de trenes y que caracterizó a los edificios de pasajeros, desapareció por completo. Es contradictorio este tipo de actuación frente al extremo cuidado en la conservación que se puso en el espacio destinado a los pasajeros, habiéndose mantenido casi intacto y devuelto su carácter original a esta parte del edificio.

Figura 26. Estación Santiago Sunchales. Fuente: Historia de Santiago del Estero [<https://www.instagram.com/p/Cd4UN2DO3V3/>].



Figura 27. Edificio de Pasajeros, Estación Santiago Sunchales, 2023.  
Foto: M. Ferrari.



Figura 28. Edificio de Pasajeros, Estación Santiago Sunchales, 2023.  
Foto: M. Ferrari.



Figura 29. Estación Santiago Sunchales. Fuente: elaboración propia en base a *Google Earth*, 2023.



Referencias: 1. Plaza / 2. Edificio de Pasajeros transformado actualmente en centro de convenciones (FORUM) / 3. Tanque de agua elevado en el área se encuentra la Honorable Cámara de Diputados de Santiago del Estero / 4. Nueva intervención Estación Terminal de Ómnibus.

### *Estación Catamarca (1890)*

Fue inaugurada en 1890 cuando se libró al servicio público la prolongación de un ramal del Ferrocarril Central Córdoba que unió Córdoba con Tucumán. El primer tramo fue construido por el Ferrocarril Central Norte Argentino, partió desde un ramal de Recreo (estación de línea Córdoba a Tucumán) a Chumbicha en 1888 y dos años más tarde llegó, mediante otro ramal, a la capital de la provincia. El edificio de pasajeros posee una fachada netamente italianizante, de composición simétrica en la que se organizó mediante una serie de tres arcos flanqueados con alas laterales. Recuerda la antigua Estación Salta antes de su remodelación. Fue estación terminal y su organización espacial denota el único edificio de pasajeros con forma de “U” en el NOA. La manifiesta linealidad y yuxtaposición de locales que se expresa en otros ejemplos analizados se repite en este edificio, tanto en la planta baja como en el piso superior. La tipología de acceso centralizado y vinculación calle-andenes a través de un espacio de transición aparecen nuevamente. La galería del andén no cubre al espacio de locomotoras y trenes, por lo que se convierte en una especie de gran patio a cielo abierto. El diseño de la galería del andén

es único en su tipo, está compuesta por una viga metálica de cordón superior recto e inferior curvo con nervaduras de hierro circulares apoyadas sobre delgadas columnas de hierro. El edificio de pasajeros se reutilizó como Palacio Municipal de la ciudad de Catamarca.

En referencia al resto de los edificios, se realizó un estudio comparativo entre las imágenes satelitales de *Google Earth* correspondientes a los años 2003, 2006, 2010 y 2023. En la primera, el cuadro de estación estaba compuesto por el edificio de pasajeros, una mesa giratoria muy cercana a él, una vivienda que se evidencia en el plano por la sombra de la chimenea situada al final de la calle Buenos Aires (hoy demolida), un depósito de locomotoras donde hoy funciona el Teatro del Sur, una vivienda con casilla de bombeo y tanque de agua, una lampistería y siete viviendas (tres individuales, cuatro colectivas). Sobre avenida Hipólito Yrigoyen había tres depósitos de carga en la imagen de 2006, pero en la correspondiente a 2010 sólo quedaban dos, y en la de 2021 solo uno de ellos. En el sitio de los depósitos demolidos se construyó un nuevo edificio que alberga, a la fecha, la dependencia de obras y servicios públicos de Catamarca ciudad. En el predio se mantienen en pie, además, dos depósitos consecutivos vinculados por sus lados menores, uno de chapa y el otro construido en mampostería de ladrillos mantenidos casi intactos sin grandes modificaciones en su exterior. Una nueva construcción figura en la cartografía actual ocupada por la dirección general de Obras Públicas. En el extremo sur del cuadro de Estación se reutilizó un largo depósito construido en mampostería de ladrillos vistos (para actividades deportivas), así como una cabina de señales y un tanque de agua. En el extremo del cuadro de estación, tanto los depósitos de carga como los espacios remanentes de tierra fueron utilizados como campos de deportes. El Edificio de Pasajeros, luego de años de abandono, ha sido recuperado y restituidas al original cada una de sus partes. Es el mejor ejemplo de conservación de estaciones del NOA, al menos en su envolvente exterior.

Figura 30. Edificio de Pasajeros Estación Catamarca, 2023.

Foto: Celina Tula Norri.



Figura 31. Andenes de la Estación Catamarca. Fuente: [<https://www.flickr.com/photos/miroab/6439740301/in/photolist-2MQ12R-aP4mrc-aP4k6z-aSaPG2/>].



Figura 32. Estación Catamarca. Fuente: elaboración propia en base a *Google Earth*, 2023.



Referencias: 1. Plaza / 2. Edificio de pasajeros / 3. Depósito de locomotoras, actualmente teatro / 4. Nueva construcción / 5. Depósito de cargas reutilizados (actualmente Dirección General de Obras Públicas) / 6. Nueva construcción (Central de la Secretaría de Servicios Ciudadanos) / 7. Depósito de cargas totalmente transformado / 8. Depósito de locomotoras transformado parcialmente / 9. Cabina señales.

## *Estación Jujuy (1891)*

Según Cicerchia (2011) la primera estación de San Salvador de Jujuy funcionó desde 1891, cuando se prolongó la línea del Ferrocarril Central Norte desde Tucumán hacia el norte. Estaba emplazada en el barrio San Pedrito. El edificio de pasajeros, tal como se muestra en la foto de su publicación, tenía la simpleza de las construcciones de las estaciones intermedia, volumen prismático, cubierta a dos aguas y galería del andén (Cicerchia, 2011).

Otro edificio de pasajeros fue construido próximo a la plaza fundacional de San Salvador, cuando se inició la construcción de la línea de Jujuy a La Quiaca, según puede verse en la imagen no fechada del Archivo General de la Nación (Figura 33). Su forma actual responde a la ampliación de dos alas y remodelación de la fachada, realizada antes de 1910, según lo declara la segunda imagen fechada por el mencionado repositorio (Figura 34). Su forma simétrica, monumental, el uso de la mansarda y la composición en tres niveles, que se observa en la fachada, constituyen los elementos típicos de la arquitectura francesa. Como varios edificios de pasajeros de las estaciones cabeceras se caracterizó por poseer un volumen con todo el ropaje propio del siglo XIX y los elementos decorativos clásicos para darle su jerarquía. Por detrás, el sector de los andenes fue el sitio donde se expresó la tecnología propia del XIX y la expresión de los ingenieros. La estructura de la cubierta consistió en armaduras de hierro y la utilización de vidrio en sectores de la cumbre. Para su construcción, necesitó salvar el desnivel entre la calle y las vías. Los accesos en este caso son atípicos puesto que no se realizaron por el eje del edificio sino a través de las cuatro puertas en arco ubicadas en las alas. Las que están más cerca del cuerpo central permitieron el acceso a los andenes a través de escaleras y las de los extremos a través de rampas.

Luego del cese del ferrocarril, en 1997, la Municipalidad de San Salvador de Jujuy publicó un proyecto de reciclaje del edificio de pasajeros (Municipalidad de San Salvador de Jujuy, 1997) que afortunadamente no se realizó, planteaba una transformación total del mismo, eliminado gran parte de su originalidad. Actualmente los edificios del cuadro de estación se encuentran en general con un alto grado de deterioro, se realizaron transformaciones importantes con la falta de criterio en materia de conservación de la originalidad. En un plano de conjunto de 1939 figuraban 44 edificios, de los cuales la mayoría sigue en pie a pesar del deterioro. Según el arquitecto jujeño Alfredo H. Miranda en el edificio de pasajeros funciona “un Centro Cultural dependiente de la Municipalidad, dependencias de Turismo, cine de las alturas y Secretarías de los Derechos Humanos. También organizan eventos y se monta un escenario en el espacio donde eran los andenes desnivel que se rellenó para ampliar la superficie donde se instalan ferias artesanales temporarias”.<sup>4</sup> En los largos depósitos de cargas que se encuentran al este del edificio de pasajeros se reutilizaron con actividades culturales, sociales y deportivas. A través de un

análisis de imágenes satelitales de *Google Earth* correspondientes a los años 2002 y 2023 constatamos la utilización de terrenos ferroviarios por parte de particulares en el sector norte del cuadro de estación, al punto de presentar un paisaje urbano altamente degradado con espacios de depósitos de chatarra, entre otros aspectos. Como contraposición, la cara sur –por donde existe una mayor circulación de personas y automóviles– ha sido restaurada y su calle mejorada con equipamiento urbano, aunque la feria de artesanos muestra algunos signos de falta de conservación. El edificio de pasajeros se encuentra en regular estado de conservación, que se evidencia en falta de limpieza de fachada, caída de revoques en diversos sectores, humedad de capa, etc.

Figura 33. Edificio de Pasajeros de la Estación Jujuy antes de la remodelación.  
Fuente: Archivo General de la Nación.



Figura 34. Edificio de Pasajeros Estación Jujuy, 1910.  
Fotos: Archivo General de la Nación.



Figura 35. Edificio de Pasajeros Estación Jujuy, 2023.

Foto: Alfredo Hugo Miranda.



Figura 36. Estación Jujuy. Fuente: elaboración propia en base a Google Earth, 2023.



Referencias: 1. Plazoleta / 2. Edificio de Pasajeros / 3. Depósito de locomotoras / 4. Plataforma giratoria / 5. Departamento de Vía y Obras / 6. Nuevas intervenciones / 7. Depósito de carga / 8. Sector de viviendas, oficinas y depósitos de carga.

## 5. CONSIDERACIONES FINALES

Los edificios de pasajeros de las estaciones capitalinas constituyeron el símbolo del progreso en el siglo XIX y principios del XX. Fueron los espacios de la llegada del tren a las ciudades capitales y el único sitio en el que los pasajeros podían acceder, circular y frecuentar, de todos los edificios ferroviarios, quizás por ello han permanecido en la memoria y subsistido, con transformaciones, hasta el siglo XXI. En cuanto a sus características arquitectónicas, la observación realizada durante los trabajos de campo y la confrontación entre la documentación planimétrica y fotografías históricas con imágenes satelitales, permitió establecer, desde el punto de vista compositivo, que solo las estaciones de Santiago Central Córdoba y Catamarca poseen una composición en “U”, la estación Sunchales Tucumán única estación terminal con el edificio de pasajeros con una composición en “T”, mientras que el resto desarrolló composiciones en parrilla con tendencias lineales y paralelas a las vías. El ropaje estilístico varió desde lo académico en la estación Salta, neoclasicismo francés en las estaciones de Tucumán El Bajo y Jujuy y neoclasicismo italianizante en las estaciones de Tucumán Sunchales Mitre, Tucumán Central Córdoba, Santiago Sunchales Mitre y Catamarca.

¿Cómo se transformó el patrimonio ferroviario?, ¿qué transformaciones funcionales experimentó la arquitectura ferroviaria?, ¿en qué medida estas transformaciones pusieron en valor dicho patrimonio? Las transformaciones en el patrimonio ferroviario experimentaron diferentes niveles de conservación y preservación y se manifiestan en intervenciones que se realizaron en dos niveles: por un lado, la rehabilitación de edificios y, por otro, la reutilización de tierras con nuevos equipamientos. En el primer caso, lo ocupan: a) los edificios de pasajeros bien conservados (en lo referente al término estricto de conservación), es decir, aquellos que aún mantienen las características históricas del bien, como en Catamarca, Tucumán Central Córdoba, Salta, Jujuy y Tucumán Sunchales Mitre, tanto en su entorno urbano como en los aspectos constructivos, dentro de este grupo se encuentra, además, la estación Santiago Central Córdoba, aunque evidencia detalles constructivos que aún no se pusieron en valor (guardamalletas). De este modo puede decirse que en general en estos edificios hubo una pertinente puesta en valor; b) Edificios de pasajeros que han perdido varias de sus características originales, que han tenido escasa conservación, recuperación, restauración y mantenimiento, pero que pueden ser reversibles como Tucumán El Bajo; c) Edificios de pasajeros que han perdido una gran parte de su herencia histórica y sus intervenciones resultan irreversibles (lo que significa que no hubo conservación, ni preservación, ni puesta en valor) como Tucumán El Provincial, cuyo interior ha sido transformado totalmente, también Santiago Sunchales Mitre que ha perdido el notable sector de los andenes; d) Elementos componentes del sistema

(depósitos de cargas, de encomiendas o de locomotoras, usinas, viviendas, etc.) que se han conservado en forma compatible respecto del pasado (donde el término conservación en sentido estricto les cabe): algunos edificios de la Estación Catamarca y Estación Salta; e) Elementos componentes del sistema que han conservado parcialmente su originalidad o que se encuentran a la espera de su conservación y puesta en valor: algunos edificios de Tucumán Central Córdoba, Tucumán Sunchales; Tucumán El Bajo; Santiago Central Córdoba, Catamarca y Jujuy; f) Edificios en ruina o demolidos en todas las estaciones del Noroeste, es decir, cuando no hubo reconversión o renovación del bien, no se prologó su vigencia y por ende su vida útil quedó truncada.

Respecto a las transformaciones funcionales que se realizaron en el patrimonio ferroviario, en la mayoría de los casos, salvo en estación Salta y Tucumán Sunchales Mitre, que cumplen funciones ferroviarias, la reutilización de edificios ha involucrado la incorporación de actividades gubernamentales (Tucumán El Bajo, Santiago Sunchales Mitre, Santiago Central Norte, Catamarca). En menor escala lo ha ocupado el ocio (Tucumán El Provincial), organizaciones de diferentes tipos (Salta, Jujuy) y cultura y deporte (Catamarca, Tucumán Central Córdoba, Jujuy). En las tierras de los cuadros de estaciones la reutilización implicó la incorporación de nuevos equipamientos relacionados con: actividades gubernamentales (Santiago Sunchales Mitre, Santiago Central Córdoba), de transporte (Santiago Sunchales Mitre, Santiago Sunchales Mitre, Santiago Central Córdoba), educativas (Tucumán El Provincial) y generación de espacio público (Tucumán El Provincial, Santiago Central Córdoba, Catamarca). En síntesis, la puesta en valor del patrimonio ferroviario resultó de la siguiente manera: seis de nueve edificios de pasajeros mantienen casi todas las características históricas originales del bien, uno ha perdido varias de sus características originales, pero son reversibles y dos han perdido una gran parte de su herencia histórica, pero en nueve estaciones analizadas hubo demoliciones de edificios de acompañamiento o algunos se encuentran en ruina a punto de desaparecer.

La posibilidad de reutilización y recuperación del patrimonio ferroviario constituye una opción a la sostenibilidad de un valioso patrimonio consistente en edificios y tierras. Sin embargo, la permanencia en el tiempo de los edificios ferroviarios no ha ocurrido en la mayoría de los casos analizados. Las interpretaciones sesgadas por las partes implicadas que han intervenido y la falta de entendimiento del valor del patrimonio ferroviario como sistema, se ha visto demostrada en varios ejemplos de las ciudades capitalinas. Estas condiciones fueron lo que llevaron a exageradas transformaciones, demoliciones, abandonos o destrucciones de los componentes (depósitos de locomotoras, talleres, viviendas, etc.) y la consecuente pérdida de los edificios del siglo XIX o de la originalidad de los mismos. El mayor problema reside en que en varios de ellos se ha perdido la capacidad de acceder y controlar

la interpretación del propio pasado a lo que se suma el impedimento de recuperar el tren en esos espacios ferroviarios negando las posibilidades de un transporte sustentable, no contaminante, para ejercer el dominio de las tierras para un uso limitado y/o de un solo sector de la población.

Los edificios y componentes ferroviarios son de media a larga duración, de hecho, varios han sido tan bien construidos que han permanecido más de 100 años a pesar de su falta de mantenimiento. Las funciones que ellos albergan son, en ocasiones, de muy corta duración, pues están sometidas a la cambiante oferta y demanda, a las dinámicas económicas y políticas, y a vaivenes externos que las modifican. Por ende, las necesidades económicas de ciertos sectores no debieran estar por encima de la herencia cultural que portan los edificios. Para cerrar vale citar aquí una recomendación para usos futuros que propone Ostria González (2012: 9):

la esencia de un objeto arquitectónico con valor patrimonial, va más allá que una estructura espacial de uso específico y, por lo tanto, trasciende su carácter meramente funcional. Determinar el orden patrimonial subyacente, entendido como el soporte histórico espacial de un objeto arquitectónico valorado a través del tiempo, será la clave que posibilite integrar nuevos usos a la estructura preexistente.

## NOTAS

- <sup>1</sup> Esta línea también fue llamada Ferrocarril Central Córdoba sección norte, de allí la popularización del nombre de la estación pues el FF.CC. Central Norte perteneció a la misma compañía del Central Córdoba. El tramo Rosario-Córdoba lo hizo una empresa inglesa, el tramo Córdoba-Tucumán y al norte el Estado. En 1888 se vendió la línea troncal que conectaba la ciudad de Córdoba con San Miguel de Tucumán a una empresa francesa, pasando a constituir el Ferrocarril Central Córdoba, el resto del ferrocarril desde Tucumán y en construcción a Jujuy y Salta persistió como la línea del Estado.
- <sup>2</sup> Programa implementado desde la Agencia de Administración de Bienes del Estado (AABE) para las provincias, municipios y ONGs.
- <sup>3</sup> La empresa se dedicó al mobiliario de catedrales e iglesias como Westminster, Gloucester, Ripon y Madras. También a esculturas como “Boadicea” situada en el puente de Westminster frente a las cámaras del Parlamento de Londres, “Cecil Rhodes” en las colinas de Motoppo en Zimbabwe, el trabajo de bronce de la “Victoria and Albert Memorial”, frente al Palacio de Buckingham y muchos más en todo el mundo. Véase [<http://www.jwsinger.com/about.html>].
- <sup>4</sup> Alfredo H. Miranda, comunicación personal, 15.06.2023.

## BIBLIOGRAFÍA

- ÁLVAREZ, Francisco (25.11.2021): “1992 – Cierra en Tucumán la Estación Ferroviaria de mayor movimiento del país después de Retiro, la popular Estación ‘El Bajo’”. Disponible en [<https://noticiasconenfoque.com.ar/nota/10368/1992-cierra-en-tucuman-la-estacion-ferroviaria-de-mayor-movimiento-del-pais-despues-de-retiro-la-popular-estacion-el-bajo->].
- CEDENO VALDIVIEZO, Alberto (2009): “Restauración, reciclaje y ¿por qué no rehabilitación o reutilización?”, *Arquitecturas del Sur*, 35, pp. 28-39. Disponible en [<https://revistas.ubiobio.cl/index.php/AS/article/view/829/786>].
- CIDERCHIA, Ricardo (2011). “Regreso al futuro”, *Ciencia hoy*, 21, 123, pp. 23-31. Disponible en [<https://www.cienciahoy.org.ar/ch/ln/hoy123/Regreso%20al%20futuro.pdf>].
- CONFEDERACIÓN ARGENTINA (1853): *Constitución de la Nación Argentina de 1853*. Disponible en [[http://www.infoleg.gob.ar/?page\\_id=3873](http://www.infoleg.gob.ar/?page_id=3873)].
- El Tucumano* (2.01.2022): “De plaza y terminal a mercado popular: la historia del corazón del Bajo, el día que ardió en llamas”. Disponible en [<https://www.eltucumano.com/noticia/libre/279288/de-plaza-y-terminal-a-mercado-popular-la-historia-del-corazon-del-bajo-el-dia-que-ardio-en-llamas>].
- FERRARI, Mónica (2010): “Patrimonio Ferroviario en el Noroeste Argentino. La línea Jujuy – La Quiaca”. Tesis Doctoral, Universidad Pablo de Olavide, Sevilla.
- FERRARI, Mónica (2011a): “Los asentamientos urbanos producidos por la instalación del ferrocarril en el noroeste argentino”, *Revista Apuntes*, 24, 1, pp. 26-43. Disponible en [<https://revistas.javeriana.edu.co/index.php/revApuntesArq/article/view/8886>].
- FERRARI, Mónica (2011b): “El sistema ferroviario en el noroeste argentino. Arquitectura e instalaciones complementarias”, *Revista Apuntes*, 24, 1, pp. 44-61. Disponible en [<https://revistas.javeriana.edu.co/index.php/revApuntesArq/article/view/8887>].
- FERRARI, Mónica (2011c): “Patrimonio ferroviario y desarrollo sostenible en el noroeste argentino. Líneas de intervención”, *Revista Labor & Engenho. The International Journal on Heritage and Regional Development, Water, Energy, Environmental and Cultural Resources*, 5, 3, pp. 1-19.
- GONZÁLEZ MORENO-NAVARRO, Antoni (1996): “Falso histórico o falso arquitectónico, cuestión de identidad”, *Loggia, Arquitectura & Restauración*, 1, pp. 16-23. DOI: [<https://doi.org/10.4995/loggia.1996.5480>].
- GONZÁLEZ VARAS, Ignacio (2005): *Conservación de bienes culturales. Teoría, historia, principios y normas*, Madrid, Ediciones Cátedra.
- La Gaceta*, Tucumán (09.07.2013): “En siete meses se liberarían dos calles”. Disponible en [<http://www.lagaceta.com.ar/nota/551777/politica/siete-meses-se-liberarian-dos-calles.html>].
- LANUZA RILLING, Felipe (2010): “La ausencia como modo de aparecer: Paisaje y fragmento en la ex-circunvalación ferroviaria de Santiago”. *Actas del X Congreso*

- Internacional CICOP. Rehabilitación del Patrimonio Arquitectónico y Edificación. Perspectivas Contemporáneas y Nuevas Dimensiones del Patrimonio*, CICOP, Chile. Disponible en [[http://www.todopatrimonio.com/pdf/cicop2010/47\\_Actas\\_Cicop2010.pdf](http://www.todopatrimonio.com/pdf/cicop2010/47_Actas_Cicop2010.pdf)].
- LÓPEZ, Mario Justo (1994): *Historia de los Ferrocarriles Nacionales. 1866-1886*, Buenos Aires, Ediciones Lumiere.
- MOSTRADA, Julieta (2007): “La refuncionalización en el patrimonio edilicio: un enfoque histórico”, *Anales LINTA*, 4, 1, pp. 45-53. Disponible en [<https://digital.cic.gba.gov.ar/items/e3b0c88c-0f70-4fb0-8c44-67b4ba48ec3f>].
- MUNICIPALIDAD DE SAN SALVADOR DE JUJUY (1997): “Jujuy recicla. Revalorización y reciclaje del edificio ex Estación de ferrocarril en San Salvador de Jujuy”, *Arquiplus*, 7, pp. 10-13.
- NAVASCUÉS PALACIO, Pedro (1988): *La estación de ferrocarril, puerta de la ciudad*, Valencia, Generalitat Valenciana, Consellería de Cultura, Educació i Ciència.
- NOVAKOVSKY, Alejandro y PARIS BENITO, Felicidad (s/f): “Consideraciones metodológicas para la intervención en el patrimonio construido”. En NOVAKOVSKY, Alejandro y ROMERO, Laura, *Intervenciones en el patrimonio cultural. Eje 5*, pp. 831-849. Disponible en [<https://librosfaud.mdp.edu.ar/EbooksFaud/catalog/download/pc04/35/321-1?inline=1>].
- OSTRIA GONZÁLEZ, Claudio (2012): “Reconversión arquitectónica como respuesta sustentable: la conservación y gestión del patrimonio industrial en la región de Antofagasta, Chile”. Tesis Doctoral, Universidad Pablo de Olavide, Sevilla. Disponible en [<https://rio.upo.es/xmlui/handle/10433/4174>].
- PIÑERO, Rolando (1998): “Remodelación ferrouurbanística”, *Arquiplus*, 9, pp. 62-63.
- Poulet, Georges (2006): *Aurora Argentina. Cyanotypes 1890-1894*, Munich, Daniel Blau Editor.
- REAL ACADEMIA Española (2014): *Diccionario de la Lengua Española*, 23ª edición. Disponible en [<https://dle.rae.es/reconvertir?m=form>].
- SCHVARZER, Jorge (1999): “Los ferrocarriles de carga en la Argentina. Problemas y desafíos en vísperas del siglo XXI”. Disponible en [<http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/argentina/cicea/FERAUL.DOC>]
- TARCHINI, María Laura (2010): “Infraestructura ferroviaria. Reflexiones sobre el rol del patrimonio en las ciudades”. *Actas del X Congreso Internacional CICOP. Rehabilitación del Patrimonio Arquitectónico y Edificación. Perspectivas Contemporáneas y Nuevas Dimensiones del Patrimonio*, CICOP, Chile. Disponible en [<https://silo.tips/download/infraestructura-ferroviaria>].
- TARTARINI, Jorge (2000): *Arquitectura Ferroviaria*, Buenos Aires, Ediciones Colihue.
- TARTARINI, Jorge (2002): “Relevamiento e Inventario del Patrimonio Ferroviario en la Argentina”. En *Patrimonio Industrial. Fuerza y riqueza del trabajo colectivo*, Buenos Aires, CICOP, pp. 269-272.

