

Arquitectura Ferroportuaria en Bahía Blanca, 1880-1930

José María Zingoni



Red de Editoriales
Universitarias Nacionales



200 AÑOS
BICENTENARIO
ARGENTINO

ISBN 978-987-1648-03-0
ISBN 978-987-1648-04-7
ISBN 978-987-1648-05-4



Editorial de la Universidad Nacional del Sur



REUN
Red de Editoriales
Universitarias Nacionales



**200 AÑOS
BICENTENARIO
ARGENTINO**

Diseño Gráfico
Paola Barandiarán

Impresión: A3

Foto de Tapa
María Carolina Zingoni

ISBN 978-987-1648-03-0

ISBN 978-987-1648-04-7

ISBN 978-987-1648-05-4

Fecha de Catalogación 23-03-2010

Queda hecho el depósito que establece la ley 11.723

A mis hijos

María Carolina, María Florencia y Juan Ignacio

Índice

Prólogo: <i>Arq. Ramón Gutiérrez</i>	6
Presentación: <i>Agr. Jaime Linares</i>	10
Introducción	13
Capítulo 1 - Las empresas ferroviarias asentadas en la ciudad.	24
Capítulo 2 - Las empresas ferroportuarias.	43
Capítulo 3 - Evolución del perfil urbano de las construcciones ferroviarias.	65
Capítulo 4 - Los territorios de las empresas ferroviarias en la ciudad.	77
Capítulo 5 - Los puertos en las costas bahienses.	139
Capítulo 6 - Grümbein y Villa Rosas.	195
Capítulo 7 - Epílogo: la usina General San Martín.	227
Bibliografía	238
Archivos consultados	243

Agradecimientos:

A Ramón Gutierrez, Rogelio Salmona, Marta Zátonyi, Jaime Linares y Eduardo Reese; maestros indiscutibles cuyas enseñanzas están reflejadas en cada una de mis reflexiones sobre la ciudad.

Al personal y autoridades de la Biblioteca Bernardino Rivadavia, del Archivo del diario "La Nueva Provincia", de los Museos Histórico, del Puerto, Ferro White -todos del ámbito de la Municipalidad de Bahía Blanca-, de la Empresa Distribuidora de Energía (EDES), de Ferro Expreso Pampeano y de Camuzzi Gas Pampeana; por la cordialidad y paciencia con la que me recibieron en todos estos años.

A mis alumnos y colegas de la Universidad Nacional del Sur y de otras instituciones educativas; porque con ellos he compartido ideas, datos y anécdotas que han enriquecido este trabajo.

Prólogo

La Arquitectura Industrial como patrimonio cultural

La tarea que ha abordado en este trabajo José Zingoni, constituye de por sí un homenaje a su ciudad, Bahía Blanca. Constituye también un reconocimiento a una concepción del patrimonio cultural de los argentinos que ha sido capaz, en las últimas décadas, de abrir una nueva perspectiva, no solamente para la investigación histórica, sino también para la conservación de ese patrimonio.

En efecto, desde los pioneros trabajos realizados por el Instituto de Arte Americano de la Universidad de Buenos Aires, que dirige José M. Buschiazzo, y de la edición del libro “La arquitectura del Liberalismo” (Ed. Sudamericana, 1968) la arquitectura de la generación del 80 comenzó a ser valorada no solamente en sus aspectos emergentes de los palacetes urbanos, sino también desde la perspectiva de sus realizaciones de una arquitectura de la producción que había transformado el país, en tiempos de su inserción en el mercado mundial.

La transferencia de capitales y la reorganización del territorio en función de materias primas para la exportación, estuvo acompañada por una alta inversión de capital extranjero, predominantemente inglés, en obras de infraestructura y equipamiento. La articulación entre ese ingreso de capitales para el desarrollo agrícola ganadero, y la organización básica de la incorporación de tecnología de punta en materia ferroviaria y portuaria fue realizada en una vertiginosa dinámica que atendía en Argentina y en Europa la concatenación de intereses económicos.

Si la crisis económica de 1890 pudo resolverse en buena medida por la ampliación notable de millones de hectáreas que quedaron liberadas para la producción como consecuencia de la “pacificadora” campaña del desierto, no menos cierto es que el impetuoso desarrollo de Bahía Blanca estuvo signado por las alternativas de este episodio.

José Zingoni nos presenta hoy los testimonios subsistentes de un completo sistema de puertos, ferrocarriles, usinas y edificios industriales que permanecen como testimonio de un tiempo muy especial de la ciudad. Allí se consolidó una identidad donde se conjugaron el espíritu audaz de los pioneros con la dinámica transferencia de una modernidad, instalada más en sus resultados, que generada en la madura producción de sus decisiones.

El sistema de puertos y ferrocarriles de Bahía Blanca, es sin duda de los más complejos e interesantes de nuestro país, con arquitecturas tan variadas como las que van desde las viviendas de chapa y madera del Puerto de Ingeniero White hasta los refinados edificios del Puerto Militar y la Base Naval Puerto Belgrano.

Los tiempos que van desde el apogeo finisecular hasta el centenario de la fundación de la ciudad (1928), son sin duda cualificadores de la vida bahiense y constituyen hoy buena parte de la expresión tangible de su patrimonio arquitectónico y urbano.

En tiempos de grandes cambios arquitectónicos, de centralización y concentración de servicios, muchos de estos grandes contenedores de antiguas funciones han sido declarados

obsoletos. También la presión especulativa sobre ciertas áreas, hoy devenidas en centrales por el crecimiento de la ciudad, exigen su remoción y renovación.

El trabajo de Zingoni es por lo tanto valiente y oportuno. Apunta a presentar la historia de estas edificaciones, a señalar su importancia en la configuración del patrimonio bahiense, pero además pone en evidencia toda la potencialidad que las mismas tienen para su adecuado uso en el presente.

Zingoni recoge así la actualizada visión de que el patrimonio no solamente es histórico y cultural, sino que también lo es desde el punto de vista económico, y considera que en nuestro país como en el resto del continente no tenemos derecho al derroche. Estamos pues ante un “patrimonio construido” que requiere la estrategia de utilizar plenamente aquellos bienes de los cuales disponemos, que son herencia (inclusive económica) de las generaciones que nos precedieron y que pueden ser adaptadas hoy, si no están en estado de obsolescencia, a nuevos usos y funciones.

Los reciclados galpones del Puerto Madero en Buenos Aires señalan la viabilidad de una propuesta que, lejos de constituir una carga económica para la ciudad, posibilita una recuperación dinámica de calidades urbanas en áreas afectadas por cambios de usos o desactivadas.

Cuando el Municipio de Bahía Blanca tenga que tomar decisiones compartidas y consensuadas con su población para el mejoramiento de su ciudad, tendrá que tener en cuenta las calidades de este patrimonio que hoy, con acierto, José Zingoni ha puesto de relieve.

No muchos, como decía Lezama Lima, han tenido la oportunidad de dedicar su tarea a cuidar y avivar las tradiciones. José Zingoni y el equipo que lo acompaña en este tipo de investigaciones en la Universidad Nacional del Sur, están dando el testimonio de un compromiso coherente con su ciudad y su cultura. No podemos menos que congratularnos por ello.

Arq. Ramón Gutiérrez

Presentación

La iniciativa de la editorial de la Universidad Nacional del Sur, de poner a disposición *Arquitectura Ferroportuaria en Bahía Blanca, 1880 - 1930*, dieciséis años después de su edición, en un nuevo formato y con el importante complemento de las nuevas tecnologías, es un motivo para festejar.

La obra del arquitecto José María Zingoni-ahora ampliada, es sin duda un material de consulta permanente e imprescindible para quienes necesiten indagar el desarrollo histórico-cultural, en el contexto de los cincuenta años entre 1880 y 1930, que fueron los de mayor crecimiento urbano y la consolidación de ciudad estratégica del sistema de transporte y portuario de la argentina, que aún hoy la identifica.

No tengo duda de que esta obra contribuye grandemente, para la difusión del rico patrimonio que Bahía Blanca recibió como resultado de la inversión extranjera en aquella época y que aún conserva de manera importante.

La toma de conciencia de la importancia de la preservación y el mantenimiento de estos edificios, ha sido por aportes como éste, que hoy reaparece ampliado y con un atractivo complemento de imágenes.

Quienes se introduzcan en sus páginas, se sentirán atrapados entre algunas imágenes que transitan diariamente y que han acompañado el cambio permanente del último siglo y el relato ameno que el autor acompaña para involucrarnos y comprometernos en la mayor obra colectiva en la que podemos participar: la ciudad.

Las futuras generaciones de bahienses dispondrán de este aporte serio y meticulado para identificarse con su territorio y su pasado y redoblar el esfuerzo para construir una ciudad de posibilidades para todos, como lo fue la esperanzada Bahía de su primer centenario.

Agr. Jaime Linares

Créditos

Autor: **José María Zingoni**

Curriculum Vitae del autor

<http://www.visualcv.com/j66dc09>

Producción: Geraldina Di Lorenzo

Entrevistas: Carlos Quiroga

Videos: NENUFARES

Maximiliano Moguilliansky

Emanuel Romero

Ignacio García Montero

Diseño Gráfico: Paola Barandiarán

Fotografía: Gustavo Lobos

Sebastián Lobos

José María Zingoni

María Carolina Zingoni

Introducción

Durante el siglo XIX las construcciones industriales se convirtieron en polos de nuevas aglomeraciones humanas. La revolución demográfica hace que la población europea pase de los cien millones a comienzos del siglo XVIII a 170 millones del año 1800. Todavía en 1830 no existían en Europa más de veinticinco ciudades con cifras de población superior a los 1000.000 habitantes y solamente dos de ellas – Londres y París – superaban el medio millón. La distribución de las ciudades menores por el territorio era bastante uniforme, manteniendo una relación adecuada a su papel preponderante de centros administrativos y comerciales de carácter agrícola.

Los impactos en el territorio generados por la organización del sistema productivo y de las relaciones capital-sociedad-estado, alteraron totalmente el sistema de una manera sin precedentes. *“En pocos decenios el cuadro ambiental-ciudad-territorio va a experimentar alteraciones de un alcance al que anteriormente no se había llegado ni en el curso de los siglos; y estas mutaciones no son otra cosa que la desintegración del sistema orgánico tradicional y la organización, por encima de él, de un sistema nuevo. El territorio se modifica, sobre todo como sede de la producción, según una nueva articulación de los centros productivos que altera la situación precedente, pero también se modifica como sede del intercambio, en el sentido de que se impone una nueva red distributiva encima de la existente, poniendo en relación la articulación productiva con el*

mercado. Las diversas fases de este proceso aparecen ligadas a la tecnología de la producción y del intercambio, así como, naturalmente, a la recíproca articulación de los factores de la producción, el capital y el trabajo".¹

La urbanística de la revolución industrial concreta dos hechos contundentes: el ferrocarril y los servicios higiénicos. Las primeras intervenciones planificadas son provocadas por la introducción del transporte ferroviario. Los nudos de este sistema se convirtieron en los factores más característicos de la nueva articulación, tanto en el conjunto del territorio como al interior de los centros. Las estaciones funcionan como imanes potencializados por el tamaño de la ciudad.

Un punto también significativo de esta urbanística es el de las reglamentaciones. Si bien existen antecedentes históricos bastante más antiguos, -como la legislación indiana-, durante el siglo XIX cobran un impulso especial. La codificación de las alturas y distancias entre construcciones e infraestructura, la reglamentación de otros parámetros de la edificación, la división del suelo, la tipología del equipamiento, la definición de los usos (zoning), son algunos de los instrumentos con los que paulatinamente se va construyendo un bagaje técnico disciplinar tendiente a afrontar temáticas cada vez más amplias.

En la primera fase de la industrialización, las preocupaciones de la administración burguesa son las de ordenar lo mejor posible, con el más bajo costo y a los menores riesgos, la acumulación

demográfica correspondiente a los nuevos papeles asumidos por las aglomeraciones urbanas. Sin embargo, en el momento en que la organización de la ciudad y el territorio se disponen a reflejar una creciente complejidad de las relaciones productivas y sociales, en un contexto de niveles más altos de urbanización, se produce un cambio en las funciones de los entes locales y en las relaciones que estos mantienen con los órganos centrales y periféricos del Estado.

A pesar de algunas experiencias de ordenamiento, el desmesurado crecimiento de la ciudad industrial generó una profunda desconfianza hacia el modo de habitar. No encontrando posibilidad de restituir el orden y armonía a los grandes aglomerados, algunos propusieron organizaciones totalmente diferentes. Las intervenciones para las mejoras urbanas las podemos diferenciar en dos: aquellas referidas específicamente a la vivienda y las dirigidas a los espacios públicos.

En cuanto a estos últimos, se generan cambios muy significativos: la necesidad de contar con ciertos espacios abiertos, sean estos sitios recreativos, o pulmones urbanos, comienza a ser patente para esta época. *“En el siglo XVIII el parque es todavía un hecho privado, ligado exclusivamente a la mansión rural o suburbana de las ricas familias aristocráticas o burguesas. Sin embargo, con los squares londinenses y el Royal Crescent de Bath, el parque privado entra en la ciudad bajo la forma de condominio y se convierte ya en un equipamiento*

de barrio. Precisamente con el estímulo y ayuda de estos ejemplos, en el período victoriano, cuando los efectos de la revolución industrial se dejan sentir pesadamente sobre el ambiente físico y social de las ciudades, cobra vida en Inglaterra un movimiento a favor de los parques públicos para las ciudades mayores".²

En lo que concierne a las viviendas, las casas de la ciudad industrial, son más higiénicas y confortables que las que conoció la generación precedente, incluso que las habitadas en los campos; el descenso de la mortalidad infantil no deja dudas al respecto. Pero existen grandes diferencias de acuerdo al lugar y la época: como siempre sucede, se construyeron también tugurios inhabitables descritos con mucho detalle por las encuestas inglesas y francesas entre 1830 y 1850.

Entre 1825 y 1830 comienzan a funcionar los primeros trenes a vapor en Inglaterra. A partir de entonces también se construyen líneas en Francia y Estados Unidos. En 1842 Europa dispone de un total de 19.949 kilómetros de vías, principalmente en Inglaterra (5.9000 km.), Alemania (5.192 km.) y Francia (1.860 km.); años más tarde – en 1850 – la red mundial alcanzaba los 38.000 kilómetros. Algunas naciones latinoamericanas habían iniciado la construcción de cortos trayectos ferroviarios, pero en Argentina recién en 1857 una locomotora a vapor realizó su primer viaje. Claramente podemos mencionar que nuestro país ingreso tarde en la era del ferrocarril, pero las inversiones posteriores lo irán

posicionando como uno de los más desarrollados en materia de infraestructura férrea.

El período que va desde 1880 a 1916 se caracteriza por un importante desarrollo económico y un crecimiento material sin precedentes. También se produjeron cambios políticos y sociales de relevancia, principalmente la afluencia de inmigrantes a nuestro medio, españoles, italianos, y en menor medida, ingleses, franceses, alemanes y de otras nacionalidades.

El crecimiento de la red férrea en el mundo también es notable para estos años, basta mencionar que para los 1881 la extensión de los trazados mundiales suma 371.000 kilómetros, o sea diez veces más que treinta años atrás. Las construcciones seguirán a ese ritmo pero ya no serán ajenas a nuestro país, muy por el contrario la Argentina ocupará un lugar preponderante dentro del concierto mundial.

“Merced a las inversiones británicas la red ferroviaria argentina se amplió de 2.200 kilómetros en 1880 a casi 36.000 en 1915. Si bien no tenía la magnitud alcanzada en Estados Unidos, la República Argentina, se adjudicó la posesión del tercer sistema ferroviario, en longitud del hemisferio occidental, después de los Estados Unidos y Canadá. En verdad poseía el tendido más largo de América Latina, con el 40% de la totalidad del kilometraje en rieles en el continente sudamericano, y ocupaba el octavo lugar en importancia en el mundo. Otro aspecto impresionante fue que en relación con los Estados Unidos, tenía más kilómetros de rieles por cápita. Sin

duda el sistema ferroviario argentino se asomaba como uno de los mayores logros para un país cuya población en el año 1914 apenas superaba los 5.500.000 habitantes".³

La construcción de las distintas trazas férreas inició una etapa de colonización y expansión agrícola incorporando nuevas tierras al proceso de desarrollo. La conformación de una nueva clase media burguesa de comerciantes, profesionales y pequeños industriales, fundamentalmente por los mismos efectos de la inmigración, marchó a la par de la construcción de los ferrocarriles y la población de las diferentes regiones del país. Las vías unieron distintos pueblos y ciudades, pero también dieron origen a nuevas fundaciones, principalmente en las aéreas agrícolas. Si bien cumplieron un rol fundamental para las comunicaciones y el desarrollo agropecuario, no alentaron la industrialización argentina más que en algunos sectores. Las compañías ferroviarias brindaron la posibilidad de suministros exteriores de diversos productos y la oferta de una dieta alimenticia de buena calidad y suficientemente económica para los países europeos. En esta situación Argentina no podía desarrollar complejos industriales como los de Gran Bretaña o Estados Unidos. La mayoría de las industrias que los ferrocarriles contribuyeron a crear se centran en el procesamiento de materias primas, la producción de alimentos y los servicios urbanos.

Tanto la importancia estratégica del ferrocarril – y sus puertos – como el volumen de capital invertido se convirtieron tanto en imagen de

prestigio como poder. La mayoría de las empresas ferroviarias en nuestro país fueron extranjeras y dentro de ellas las de gran proporción corresponde a capitales británicos. Bahía Blanca es un excelente ejemplo de ello, tres de las cuatro empresas son de esta procedencia, la restante francesa. Lo importante es subrayar que además del transporte de pasajeros y de carga, las mencionadas firmas, se encargaban de la provisión de electricidad, gas, agua, desagües, infraestructura de caminos, transporte urbano y terminales portuarias.

Semejante demostración de poder generó muchas opiniones contrarias que quedaron asentadas en diferentes documentos y crónicas de la época. Si bien muchas de ellas pueden estar teñidas de ideales nacionalistas o liberales, las condiciones de poder que tenían las compañías principalmente en pueblos o ciudades pequeñas les permitió elaborar políticas de desarrollo urbano propias.

“Todos sabemos cuán poderoso es el Estado entre nosotros y cuantas facultades se han concedido a los Ejecutivos. Pero muy pocos saben que la potencia de los ferrocarriles es quizás superior a la potencia del Estado, porque se ejerce sin control alguno, discrecionalmente. Precisemos algunas de las determinantes de esa potencia. Las entradas brutas de los ferrocarriles argentinos, en conjunto, son casi iguales a las entradas brutas o rentas generales del Gobierno Nacional. Es decir que los ferrocarriles disponen de iguales medios financieros que los poderes públicos. (...)”

El instrumento más poderoso de la hegemonía inglesa entre nosotros es el ferrocarril. El arma del ferrocarril es la tarifa. Las tarifas juegan un papel preponderante en la vida de un pueblo. Con ellas se pueden impedir industrias, crear zonas de privilegio, fomentar regiones, estimular cultivos especiales y hasta destruir ciudades florecientes".⁴

La construcción de distintas líneas entre 1907 y 1914 se desarrolló a un promedio de 1.800 kilómetros por año, más que ninguna nación europea en ese mismo lapso. Los nacionalistas combatían los ferrocarriles extranjeros como instrumentos de los imperialistas para dominar el país. En definitiva, sostenían que los ferrocarriles ingleses no iban a crear una Argentina más fuerte sino que iban a proveer los medios para los cuales Inglaterra adquiriría otra Irlanda. A partir de la década del '10 las empresas llamadas "Las cuatro grandes" (Ferrocarril del Sud, Buenos Aires al Pacífico, Central Argentino y del Oeste) absorben las compañías menores y combinan distintos servicios. Las fusiones comienzan con el claro objetivo de eliminar líneas y servicios ineficaces.

Referirnos a la importancia urbana y social que produjo este sistema, tiene como objetivo señalar la esencia misma de las construcciones. La estética funcional de las empresas ferroviarias es de una claridad y coherencia total con el modelo impuesto. Estas obras marcan el principio del cambio en muchas de nuestras ciudades. La irrupción de modelos elaborados en otros países, incluso importando tecnología, serán una nota disonante

en el medio urbano y rural argentino. *“En este tipo de obras, por la permanente vigencia de Inglaterra que iba a la vanguardia mundial del tema e instaló la mayoría de los ferrocarriles americanos, podríamos decir que nuestra producción era tan contemporánea como la europea porque obviamente era europea (...). Los elevadores de granos, los depósitos y almacenes de chapa que se erigen desde la Patagonia a México ejemplifican el equipamiento básico para los países agro exportadores de América. Ferrocarril, puertos, depósitos, industrias de extracción o de transformación primaria de la materia prima señalan la nueva etapa histórica”.*⁵

Bahía Blanca cuenta con una importante cantidad de obras altamente significativas de este período, producto de ser uno de los puntos más desarrollados por sus características geográficas. La calidad de muchas de sus construcciones, como también la diferencia tipológica y la variedad existente son destacables, ya que en el propio radio urbano-portuario encontramos arquitectura e infraestructura de distintas empresas y capitales, destinadas tanto a barracas como a depósitos, viviendas, estaciones, usinas, caminos y puentes.

La característica de ser un poblado consolidado alrededor de la plaza, posibilitó que los distintos ferrocarriles eligieran los sectores más convenientes para sus asentamientos, fraccionándolos casi siempre en dos: el puerto y la ciudad. Lo que entonces fue la periferia de la trama

urbana, hoy se encuentra estrechamente vinculada al territorio del macrocentro.

Este trabajo, pretende rescatar la significación que tienen para la ciudad estas obras, tanto tiempo relegadas y desconocidas por sus propios habitantes. Más allá del estudio de muchos de sus edificios, la aproximación al tema se hace desde lo urbano, desde la ciudad que hoy encontramos; por eso se destaca tanto el perfil de crecimiento comparativamente con otros sectores urbanos y la consolidación de las aéreas específicas.

El impacto urbano del desarrollo ferro portuario en nuestro medio es muy grande y no se pretende hacer un recuento cronológico ni un inventario de todas las obras. Varias de ellas quedan excluidas o son mencionadas brevemente. Otras aéreas o edificios son demasiado ricos en sí mismos y podrían constituir por si solos temas a desarrollar.

La elección del periodo propuesto tiene relación con el auge ferroviario en nuestro país y la llegada a Bahía Blanca del primer tren. Sin embargo, la expansión de los ferrocarriles británicos en la Argentina terminó con el estallido de la Primera Guerra Mundial en 1914. Las inversiones posteriores a dicho suceso son muy pocas y Bahía Blanca no es ajena. La elección del período final (1880-1930) se sustenta en que su funcionamiento continuó a menudo con beneficios hasta dicha época, no pudiendo generar suficiente tráfico como para garantizar una nueva expansión.

Introducción

Notas

1. SICA, Paolo. *Historia del urbanismo. El siglo XIX*. Madrid: Instituto de estudios de Administración Local, 1981. (Primera edición 1977, Roma, Italia: Giuslaterza y Figli Spa).

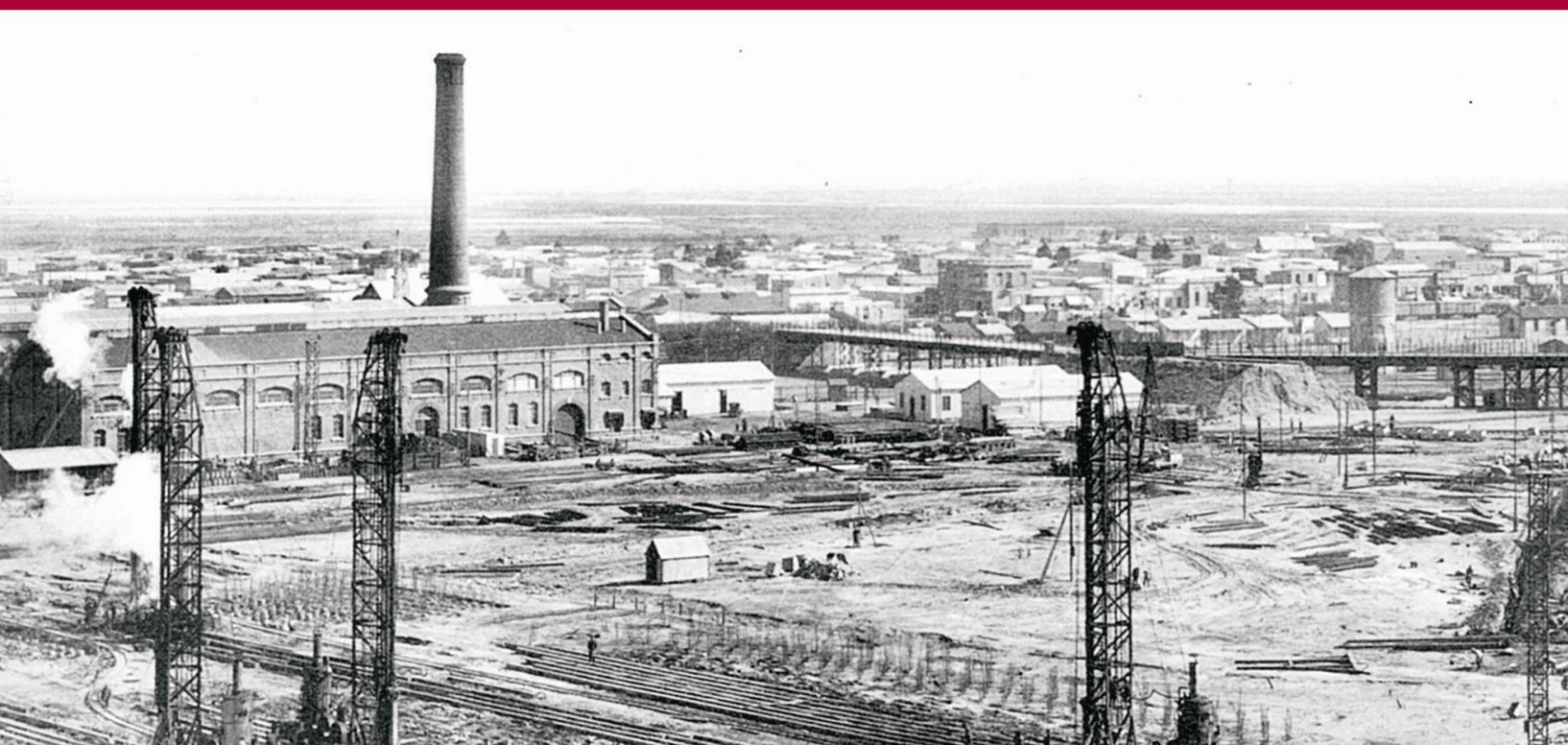
2. Op. Cit. (SICA, Paolo...)

3. WRIGHT WINTHROP, R. *Los ferrocarriles ingleses en la Argentina*, Buenos Aires: Emecé Editores, 1980. (Primera edición 1974).

4. VASALLO ROJAS, Emilio y MATUS GUTIERREZ, Carlos. *Historia de los ferrocarriles argentinos*, Santiago de Chile: Editorial de los Talleres Gráficos del Estado, 1947.

5. GUITIERREZ, Ramón. *Arquitectura y Urbanismo en Iberoamérica*. España: Cátedra, 1983.

Las empresas ferroviarias asentadas en la ciudad | 1



Capítulo 1

Las empresas ferroviarias asentadas en la ciudad

Las características de Bahía Blanca a finales del siglo XIX, la convirtieron en un sitio estratégico para llevar adelante un centro de producción y comercialización de características internacionales. Diversas empresas comenzaron a asentarse en nuestro medio y a realizar distintos tipos de obra tendientes a asegurar la capacidad de operación de las mismas.

De esta manera se construyeron ramales que vincularon nuestra ciudad con otras zonas, edificios que permitieron el albergue de personas y fundamentalmente el acopio de productos, otros que posibilitaron la radicación de industrias – como las destinadas a la generación de energía – y principalmente las tareas en los puertos, que aseguraban la posibilidad de atraque de buques de ultramar.

La mayor parte del capital invertido en estas empresas era inglés, y esta constante del país sigue vigente en Bahía Blanca. Aquí debemos subrayar que lo hecho por estas compañías – en diferente grado – tiene también estrecha relación con el desarrollo urbano de la ciudad. La historia de ellas ha estado vinculada a la creación de casi todos los servicios, por lo tanto, han contribuido a las mejoras en la calidad de vida de nuestra población.

Cuatro son las compañías que actuaron en nuestra ciudad; el Ferrocarril Gran Sud, el Bahía Blanca al Noroeste, el Buenos Aires al Pacífico y el Rosario a Puerto Belgrano. Lo siguiente es una

explosión de cada una de estas empresas tendiente a dar un marco cronológico de sus respectivas actuaciones.

En agosto de 1861, el señor Eduardo Lumb, presentó una solicitud a la Legislatura de la Provincia de Buenos Aires pidiendo autorización para construir una vía férrea entre Buenos Aires y Chascomús. Lumb, de origen inglés, encontró un lugar respetado entre los vecinos porteños. Su actividad se centraba en el comercio de importación y exportación con Inglaterra y su prestigio llevó a vincularlo con los círculos sociales más destacados. Sin embargo, el petitorio no encontró lugar en la Cámara de Diputados hasta mayo de 1862, otorgándose el 12 de junio de dicho año. A fines de 1862 quedó aprobada la traza; no obstante, a pesar de los esfuerzos, no se pudo conseguir el capital necesario para la construcción y explotación de obras.

En vista del fracaso, Lumb se trasladó a Londres en donde dos banqueros – Baring y Robertson – se interesaron en el proyecto. Así la concesión fue transferida a favor de una compañía anónima londinense. Dicha firma tomó el nombre de “Buenos Aires Great Southern Railway Company Limited”. El servicio se libró finalmente en diciembre de 1865.

Los ciento catorce kilómetros construidos parecían ser suficientes para el directorio de la empresa. Las ganancias eran satisfactorias aunque se sabía que el servicio que prestaba era parcial, dado que debía ser completado con carretas para llegar a los lugares de producción. Tampoco se obtenían créditos suficientes de Inglaterra, y el Estado Nacional no apoyaba decididamente (como lo haría años más tarde) el tendido de vías.

Superados estos inconvenientes se resolvió autorizar nuevas extensiones y los rieles comenzaron a desplazarse por la parte meridional de la provincia de Buenos Aires, desde el Atlántico al sudoeste, tocando varios puntos de la costa entre Bahía Blanca y la Capital Federal, incluyendo el puerto y la ciudad de La Plata, los balnearios de Mar del Plata y Necochea, y el puerto militar, situado en las inmediaciones bahienses (por entonces la Base Naval se encontraba en el Partido de Bahía Blanca).

Esta línea empalmaba con el Ferrocarril del Oeste en Buenos Aires, Temperley, Mármol, Merlo y Carhué; y con el Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico en Bahía Blanca, Ingeniero White y Darregueira. La compañía tenía estaciones de trasbordo con las vías de trocha angosta del FFCC General y Midland en Solá y Carhué, respectivamente. Bahía Blanca era a su vez cabecera de otra línea de 560 km de longitud por medio de la cual la misma empresa difundía sus servicios hasta la región andina mas allá de Neuquén.

Con el avance de la técnica y el crecimiento de la empresa se fueron experimentando modificaciones en los rieles usados. El riel primitivo (Ballow) fue reemplazado por el Vingoles de 58 libras, entre 1871 y 1886; en 1889 se adoptó el de 70 libras, en 1895 se elevó el peso del riel a 74 libras, aumentándose también la longitud desde 7.62 metros a 9,15 metros; en 1905 se adoptó el riel de 85 libras, empleándose en 1910 el de 100 libras cuya longitud era de 12,19 metros, asentado sobre durmientes de quebracho colorado y acero que descansaba sobre balastro de piedra y conchilla en una extensión de 1.508 kilómetros, utilizándose balastro de tierra firme en el resto de la línea. Hasta esta fecha se habían reemplazado 1.190 kilómetros

de vías pro los rieles de 85 y 100 libras, alcanzándose la extensión total de estos rieles a 1.664 kilómetros.

Datos provenientes de 1910¹ marcan la importancia de esta compañía en una fecha tan temprana. Sobre la red de Gran Sud existían 314 estaciones, siendo la más importante la terminal de Buenos Aires-Plaza Constitución-, destinada a pasajeros. La principal estación de cargas era la de Solá, con una superficie de 251.000 m². El material rodante estaba compuesto de 546 locomotoras de distintos tipos; 579 coches de pasajeros (comprendiendo salones de primera, segunda, restaurantes y bufetes), 283 furgones de encomiendas y equipajes, 34 furgones cuadra para el transporte de animales finos, 12.000 vehículos de carga con una capacidad de 240.000 toneladas, 1.216 vagones para el transporte de hacienda con capacidad de 18.5000 animales vacunos o 147.000 lanares y 249 furgones de carga.

Este material, destinado al tráfico público únicamente, no comprendía los vehículos de servicio interno que alcanzaban un total de 403 unidades. El material rodante de pasajeros descripto tenía en su totalidad comunicación interna corrida y podía ser comparado con los más lujosos del resto del mundo según varias crónicas.

El hecho de que las regiones que cruzaba el Ferrocarril del Sud sean llanas en su mayoría, facilitó la formación de trenes muy largos, siendo común aquellos cuya longitud superaba los quinientos metros. *“En definitiva, lo que marcaba la característica fundamental del Gran Sud, es su índole civilizadora y su espíritu poblador, que lo llevaba a fomentar las regiones lejanas y a descongestionar las metrópoli para afirmar la vida próspera en sus pueblos suburbanos, mediante un*

excelente servicio de trenes y la baratura de sus tarifas".²

La política portuaria seguida por la compañía ha sido muy importante. En 1885 se comenzó la construcción de 450 metros de muelle en la ribera sud del riachuelo (antes que el Gobierno Nacional construyera Puerto Madero). En aquel punto – que es por donde se introducen parte de los materiales de la empresa – se había construido una grúa corrediza, la Temperley Transportes, para facilitar la rápida descarga del carbón que se recibía para talleres y locomotoras.

Casi simultáneamente se dió comienzo a la construcción de otro muelle en Bahía Blanca, como complemento de la línea Lamadrid, a lo que fue más tarde Ingeniero White, dejando así las bases del puerto. *"Interesará también, sin duda, saber que el Gran Sud recibe anualmente 250.000 toneladas de carbón Cardiff para el consumo de sus locomotoras y talleres, efectuándose el transporte de la mayor parte por la flota de 7 vapores que posee a tal efecto. Sus grandes y modernos talleres en Banfield, para la construcción, armamento y reparación del material rodante, constituyen una notabilidad en su género. Por último, no estará de más recordar que las principales canteras de piedra en explotación en la República están situadas sobre la red del F. C del Sud y que la casi totalidad de adoquinado de la Capital, La Plata, pueblos de la provincia – sud y sudoeste – se ha efectuado con piedra obtenida de esas canteras que la producen en cantidades considerables, y de una calidad superior a la análoga del extranjero. Tal es a grandes rasgos la historia de este ferrocarril que si ha logrado beneficios propios, ha contribuido en primera línea al desarrollo de las zonas que sirve y, por lo tanto, es parte muy importante al crecimiento de la riqueza pública".³*

El desarrollo del Ferrocarril del Sud se iba a continuar con los años, adquiriendo nuevas propiedades. Significativas son las memorias de Arturo Coleman al respecto⁴. El día 24 de Noviembre de 1922, la Gerencia General reunió en la Plaza Constitución a un grupo de personas de sus más altos directivos para comunicarles la decisión de la transferencia – celebrada en Londres – del Ferrocarril Bahía Blanca al Noroeste y del Ferrocarril al Pacifico, desde Bahía Blanca inclusive, hasta la estación Huinca Renancó, comprendidos todos los ramales y las empresas subsidiarias de las mismas existentes en Bahía Blanca, al Ferrocarril del Sud.

Coleman debía elevar un informe a las autoridades para la cual se organizó una inspección por los diversos ramales. Otro informe, redactado por separado, contenía los datos referentes a las empresas subsidiarias como las Compañías de Luz y Fuerza, la de Gas, la de Tranvías (de la cual el FCS ya poseía el 50%) y el resto de las acciones de la Compañía de Aguas Corrientes (el FCS poseía el 75% de las acciones).

El día 3 de octubre, el Gerente General J. M. Eddy, convino que el Ferrocarril del Sud tomara posesión de todas las instalaciones el 1ro de noviembre. Coleman se hizo cargo y comenzó la reorganización y armonización de los sistemas existentes de ambas empresas, tarea inimaginablemente difícil dada la magnitud de propiedades y capitales por ambas partes.

Posteriormente, algunas empresas subsidiarias fueron vendidas, como las Compañías de Tranvías, de Gas y de Luz y Fuerza, las cuales fueron adquiridas por una empresa de Buenos Aires en 1927.

A tres años del arribo del primer tren a Bahía Blanca, el señor Luis D´Abreu – importante vecino bahiense – consiguió una concesión para la construcción de una línea Bahía Blanca a Toay (La Pampa) con dos ramales, uno a Villa Mercedes en San Luis y otro a Rio Cuarto en Córdoba. La misma fue otorgada en 1887 por el Poder Ejecutivo, figurando como firma contratante “D´Abreu, Flores y Cía.”. La concesión fue transferida a favor de John C. Meiggs y Cía., por decreto en 1888, los cuales a su vez la transfirieron a la “Compañía de Ferrocarriles Bahía Blanca al Noroeste” (Bahía Blanca North Western Railway Company).

A pesar de la crisis en la que se vió inmerso el país en ese momento (1890), se pudieron terminar los primeros 175 kilómetros, los cuales unían nuestra ciudad con Bernasconi. En febrero de 1891 se habilitó la línea. A partir de ello, y como producto de un trabajo constante, se siguió avanzando para llegar finalmente a Toay en julio de 1897. Es por esta fecha en que la empresa construye sus grandes talleres, almacenes y depósitos, con diversos departamentos de trabajo. También es por entonces que se abren los primeros edificios del Mercado “Victoria”, las usinas y el conjunto de viviendas en la calle Brickman, fortaleciendo cada vez más un punto vital de la ciudad.

No obstante toda esta infraestructura levantada, la empresa encontró serias dificultades financieras dado que los territorios que la línea cruzaba tenían producciones escasas, debido principalmente al predominio de latifundios, obstaculizando así la división de tierras.

En este estado de cosas se hace cargo de la explotación la empresa Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico (Buenos Aires and Pacific Railway Company)

en 1904. El nuevo directorio señaló como gerente local a W. B. Harding Green, quien fue un aporte decisivo para el cambio de situación, convirtiéndose él mismo, en poco tiempo, en una persona relevante de la sociedad bahiense.

De inmediato pensó en trazar nuevos rumbos y orientaciones. A este efecto solicitó – y obtuvo – la concesión de una línea troncal, que partiendo de Nueva Roma llegará a Huinca Renancó en Córdoba. En dicho punto empalmaría con las vías del Ferrocarril Oeste Argentino.

Hacia 1908 se cumplía el nuevo cometido. La terminación de esta línea abrió insospechadas perspectivas al comercio bahiense ensanchando considerablemente su radio de influencia y estableciendo comunicación directa con las provincias de Cuyo.

El 26 de enero de 1874, el Gobierno firmó un contrato (reformado el 18 de Marzo de 1878) con el señor John E. Clarck, para la construcción de dos líneas: una, partiendo de la ciudad de Buenos Aires a San Juan, y otra, desde Mendoza hacia Chile. La primera de ellas fue vendida en octubre de 1882 a una compañía especialmente establecida en Londres bajo la razón social de “Buenos Aires and Pacific Railway Company (Compañía de Ferrocarriles Buenos Aires al Pacifico)”. El decreto del Gobierno Nacional aprobando la venta y sancionando los estatutos de la compañía lleva fecha del 16 de enero de 1883.

Esta compañía se formó con el objetivo de comprar a John Clarck toda la parte del contrato estipulado entre él y el gobierno argentino para la construcción de las dos líneas antes mencionadas,

además de establecer y organizar el servicio de una compañía ferroviaria y adquirir cualquier otro ferrocarril o empresa que se estimara conveniente o ventajosa, así como los servicios auxiliares que pudieran resultar beneficiosos en cualquier tramo.

Si bien comenzó con un ramal, la competencia hizo necesaria la extensión de su radio de acción. Los progresos fueron lentos hasta 1900, sin embargo en adelante fueron muy rápidos.

El 1ro de julio de 1904 la Compañía del Pacífico tomó posesión de la Compañía de Ferrocarriles de Bahía Blanca al Noroeste, que pasaba por la parte sudoeste de la provincia de Buenos Aires con un ramal de Bahía Blanca a Toay, o sea una distancia de 375 kilómetros. La compañía poseía también el Mercado de Concentración de lanas, Frutos y Cueros "Victoria".

En 1906 se comenzó la construcción de un ramal para unir la propiedad de Bahía Blanca a las líneas principales del Pacífico y establecer así una parte de la línea intermediaria que habría de construirse entre Bahía Blanca y Mendoza. Este ramal que se terminó en 1907, tiene una longitud de 461 kilómetros y va desde Nueva Roma a Huinca Renancó a través de una fértil región. Posteriormente se tendieron varias líneas auxiliares que van hasta Toay y elevaron en 1910 a 1.053 kilómetros el área cubierta por la propiedad bahiense.

No se puede dejar de mencionar otras actividades complementarias proporcionadas por esta compañía, como el fluido eléctrico necesario para el alumbrado público particular de Bahía Blanca. Además existía un servicio de tranvías eléctricos que fue inaugurado el 1ro de mayo de 1910. Esta red comprendía tres rutas de

circunvalación con una longitud de 16 kilómetros de vía sencilla. El material de tracción era de veinte coches para pasajeros, todos de un solo piso terminados en plataforma de tipo giratorio y con capacidad para cuarenta personas.

Cabe destacar también la distribución de gas a través de la planta de Villa Rosas, que en ciertos tiempos contribuyó con el alumbrado y que luego se centró en la distribución domiciliaria.

La política de expansión del directorio de la empresa mediante la celebración de varios contratos con las líneas de Villa María y Rufino, Bahía Blanca y Noroeste, y Gran Oeste Argentino, además de la adquisición de un trozo de la línea andina y de gran numero de ramales construidos, la línea auxiliar de la Central Pacífico a Nueva Roma y la construcción de un puerto – Galván – en Bahía Blanca, no sólo le ha dado un gran crecimiento desde 1900 sino que ha colocado a la compañía como una de las más significativas e importantes de esta etapa.

Otra de las empresas que hicieron de Bahía Blanca un punto importante, fue el Ferrocarril Rosario a Puerto Belgrano. Partiendo de aquella ciudad santafecina y, atravesando una zona de vasta producción, se unía con Puerto Belgrano, buscando en nuestra región una salida natural y propicia a una parte de la producción de la pampa húmeda y utilizando la línea como una alternativa para descongestionar el puerto rosarino. Los distritos ubicados en la parte sur de la provincia de Buenos Aires hallaron en esta línea una posibilidad para la exportación triguera, mientras que el primer tramo (el de Santa Fe), atraviesa una de las zonas ganaderas más ricas del país.

Quizás lo más interesante de esta propuesta era la comunicación directa de dos importantes puertos, uno del norte y otro del sur, estableciéndose así posibilidades alternativas de exportación cuando alguno de ellos quedaba atiborrado de mercadería o de barcos. De esta forma se armaba un triángulo portuario con vértices en Rosario, Buenos Aires y Bahía Blanca. Claro que esta particularidad hizo que esta línea debiera cruzar las trazas de otras compañías férreas de la provincia de Buenos Aires, el Central de Córdoba, el Central Argentino, Pacífico y los ferrocarriles del Oeste y el Sur.

La primera concesión para la construcción de este ferrocarril se otorgó a Diego de Alvear, por ley promulgada el 16 de diciembre de 1903. Dos años después fue transferida a la firma "Ferrocarril Rosario a Puerto Belgrano", una de las compañías ferroviarias francesas que operaron en nuestro país. También se transfirieron las concesiones obtenidas para la construcción de un muelle y elevadores en el lado sur del puerto militar. Estas últimas instalaciones fueron adquiridas al poco tiempo por el gobierno nacional e incorporadas al servicio de la Marina de Guerra en el año 1914.

A mediados de 1908 visitó nuestro país el señor A. Bernard, banquero parisense y presidente de los Ferrocarriles Metropolitanos de París, quien presidía a la vez esta empresa. Por esta fecha los trabajos habían comenzado acogiéndose los beneficios de la Ley Mitre, siendo presidente de la comisión de la empresa constructora el señor Hersent. La labor demandó más de dos años, librándose al público el 11 de diciembre de 1910.

La línea, que tiene una longitud aproximada de 800 kilómetros, atraviesa de norte a sur la

provincia de Buenos Aires con una trocha de 1,676 metros y rieles del "Vignole" de 12 metros de largo y un peso de 45 kg. por metro. Están fijados sobre durmientes de quebracho colorado (16 por riel) y como balastro se utilizó piedra partida. Existen 33 puentes que cruzan las líneas de otras compañías, tres de las cuales miden 41 metros, ocho de 36 mts, 6 de 31 mts, uno de 20 mts, tres de 15 mts, cuatro de 10 mts, y uno de 5 mts; es decir un total de ochocientos cincuenta y siete metros de puente.

Hay además otros puentes necesarios para cruzar ríos; el más largo está situado en el valle del Sauce Grande, es de armazón de hierro y mide 266 metros. También existen cuarenta y cuatro puentes más sobre ríos, con una longitud total de doscientos setenta y un metros. Hay muchos de mampostería con bóvedas de armazón o hierro. Tomadas en conjunto representan un total de seiscientos setenta y cuatro metros de puentes. En cuanto a los terraplenes, los más importantes que ha sido necesario construir, al hacer las pendientes para el cruce de otras líneas, representan un promedio de noventa mil metros cúbicos de balastro por cada cruce de alto nivel.

Esta empresa utilizaba tres clases de locomotoras. El primer modelo, montado sobre dos ejes dobles giratorios se usaba para el tráfico de pasajeros. Estas máquinas fueron construídas en los talleres de la casa de Schwarzkopft, de Berlín. El segundo modelo, usado en los trenes de carga, es del tipo mixto; la locomotora ténder para obreros, es de expansión sencilla con cuatro ejes dobles.

La mayor parte de los vagones tenía una capacidad de 40 toneladas, aunque también se usaban vagonetas abiertas de 20 toneladas. Los coches de pasajeros estaban montados sobre ejes

giratorios de tipo americano con corredor central. Además de los coches de primera y segunda clase, la compañía contaba con coches dormitorio, mixtos, restaurantes y salones. El material rodante hacia 1910 era de veinticinco locomotoras, cincuenta coches de viajeros y unos mil vagones.⁵

En Puerto Belgrano se poseía un muelle de 250 metros de longitud, 100 metros de anchura en su base y elevándose siete metros sobre el nivel del mar. Esta disposición del muelle en dos partes de diferente anchura, ofrecía la ventaja de proporcionar independencia de acción, aumentando así las posibilidades del tráfico.

En el muelle podían acomodarse simultáneamente cuatro buques de 125 metros de eslora cada uno. El mismo estaba construido con grandes bloques de mampostería, hormigón armado y una armazón metálica que apoyaba en una profundidad de diez metros bajo la superficie. Había tres grandes galpones de 80 x 25 metros, además de otros edificios para las diferentes oficinas de Aduana, Subprefectura Marítima y las necesarias para las oficinas de la Compañía.

Por entonces la línea llegaba solo a Punta Alta. La importancia que como ciudad iba adquiriendo Bahía Blanca, llevó al directorio a que se considerase como imprescindible que la estación terminal se encontrara en nuestra ciudad. A ese efecto comenzó a construirse una prolongación que cubriera la necesidad, una vez que la concesión fue otorgada.

La nueva línea, complemento de la red general de la empresa, fue inaugurada en 1923. No obstante, crónicas de la época señalan que ya en 1922 había llegado la primera locomotora

proveniente de Arroyo Pareja, cumpliendo un recorrido aun no oficializado.

Interesantes son las opiniones vertidas por Arturo Coleman sobre este trazado: *"Debo explicar que desde que se proyectó la construcción del citado ferrocarril entre Puerto Belgrano y Rosario, consideré que el trazado del mismo era inconveniente desde el punto de vista económico de la explotación, porque no llenaba una necesidad sentida, y además, por cruzar muchas líneas ferroviarias ya en pleno servicio..."*. Quedan así sentadas las diferencias en cuanto a la planificación del trazado de los ferrocarriles por parte de los ingleses, representada en la figura de Coleman, y el trazado francés, de una empresa vinculada a las principales corporaciones del aquel país. El Superintendente de Tráfico del Ferrocarril Sur (Coleman), continúa sus juicios sobre la traza: *"Basta observar el mapa de los ferrocarriles argentinos y comprobar la cantidad de vías que corta el Ferrocarril Rosario a Puerto Belgrano, casi todas ellas conectadas con la Capital Federal, para que si sin ser experto en la cuestión, comprender que como negocio tenía que resultar precario"*.⁶

Como complemento del desarrollo que tuvieron las empresas ferroviarias en nuestro medio, parece significativo esbozar algunas consideraciones sobre los ingleses en Bahía Blanca.

Desde los fundadores, pasando por los primeros pobladores – los ocasionales y los definitivos –, hasta entrado el siglo XX, la sociedad bahiense se componía fundamentalmente de personas arribadas al extranjero o descendientes de ellos. Es cierto que existía el criollo, el mestizo e inclusive el indio, sin embargo, la influencia que tuvieron los inmigrantes ha sido definitiva, y ello

obedece a varias razones, al menos desde el punto de vista estético.

Algunos grupos eran reducidos, pero su ubicación en la tenencia del poder era demasiado importante. Es el caso de los ingleses y los franceses, quienes a pesar de ser pocos comparativamente, la trascendencia de sus actividades – ya sean económicas, políticas o sociales – les brindó una influencia importantísima.

La expresión urbana del gusto “oficial”, es decir el urbanismo y la arquitectura de quienes tenían el poder, quedó justamente en manos de arquitectos, ingenieros y paisajistas de estas procedencias. Preferentemente arquitectos franceses – formados en las “escuelas de bellas artes” –, e ingenieros ingleses – formados en las “escuelas politécnicas”.

“La colectividad británica es, igualmente que la alemana, de escaso número en Bahía Blanca, igual que aquella, también eminentemente capitalista y con una gran fuerza de impulsión creadora y progresista. El capital inglés ha hecho el milagro de los ferrocarriles del país, y fundado así, la civilización capitalista, de cuya influencia proviene el desarrollo del comercio, de la industria y de la población general del país. De Bahía Blanca, como de todas las ciudades del interior, puede decirse que no halló su propio destino, hasta que éste fue alumbrado por el faro de tope de las locomotoras, echadas a rodar por el capital inglés”.⁷

El mismo texto abunda en detalles sobre hechos, acciones y personajes que contribuyeron a solidificar un crecimiento de la ciudad y la zona. A la narración anterior podemos agregar las notas sobre el capital inglés de los ferrocarriles.

“La acción del capital británico, con una amplia representación como factor decisivo del progreso general del país, no ha podido ser más fecunda para los intereses de Bahía Blanca. Fundo (sic) primero el Ferrocarril del Sud en 1884, la fundación del Ferrocarril Noroeste, que lleva a la Pampa la civilización social y agrícola por toda la zona y que afianza además la existencia económica del puerto de Ingeniero White; la fundación del Puerto Galván, del alumbrado eléctrico y del Mercado Victoria, que son otras tantas consecuencias de la empresa del Noroeste; la acción de la empresa Ferrocarril Pacífico que se hizo cargo de la primera, y que fundó el servicio tranvías y de aguas corrientes; y que fueron más tarde totalmente adquiridas por el Ferrocarril del Sud – y que no fueron, por otra parte, ajenos al capital inglés – resume de manera elocuente la trascendencia económica de la colectividad británica en Bahía Blanca, y aseguraron finalmente su consolidación con la fundación de la línea a Zapala y la prolongación de la primitiva del Pacífico hasta Patagones”.⁸

Sin duda el trabajo más completo en los últimos años sobre los ingleses en nuestra ciudad, ha sido realizado por Gustavo Monacci (Universidad Nacional del Sur, 1979). La incidencia demográfica, política, económica; los ferrocarriles, los servicios públicos y los diferentes aportes culturales, son señalados por este autor, y constituye un aporte fundamental para abordar el tema de la arquitectura ferroviaria.

La característica de la localización espacial de las empresas han sido aspectos que llevan a pensar que las propias implantaciones de la colectividad, constituyeron una tendencia a generar amplias fundaciones de territorios dominados por capital y

estética propia. Del mismo modo esa tendencia al aislamiento, presente en ésta, más gradual en Bahía Blanca, ha contribuido también a la causa de conformar territorios propios.

El mismo autor señala: *"En cuanto a su localización en el ámbito urbano, este grupo se mantuvo en términos generales en el sector oeste de la ciudad, desde sus ángulos sur a norte. En especial la calle Almafuerde, anteriormente denominada Atacama, concentraba a numerosos vecinos ingleses, que trabajaban en el Ferrocarril Bahía Blanca al Noroeste, y en menor grado se afincaron en las calles Juan Molina, Holdich, Patricios, Terrada, Tucumán y 9 de Julio. Esta característica se perfila a fines de la década del diez y de los principios del veinte. Por otro parte, era muy nutrida su presencia en Ingeniero White y en Coronel Maldonado".*⁹

Mucho de lo nuestro tiene origen en las costumbres inglesas, ya sea en lo deportivo, social, cultural y religioso; ya personajes, políticos, empresarios, comerciantes; ya los "buenos modales", o la misma utilización de vocablos de tal procedencia, por no citar la "jerarquización" que daba el colocar un nombre inglés a un comercio. Todas estas pautas marcaron una penetración cultural más que significativa.

No es propósito de este trabajo desarrollar la influencia social que han tenido los ingleses; sin embargo, el planteo que nos ocupa es establecer la importancia y significación que la arquitectura generada principalmente por las empresas ferroviarias, ha tenido (o tiene) en la conformación de una identidad urbana bahiense.

Capítulo 1

Las empresas ferroviarias asentadas en la ciudad

Notas

1. Cfr: LLOYD´S; *Impresiones de la República Argentina en el siglo XX*. Londres: Lloyd´s Greater Britain Publicshing Company, 1911.

2. Cfr: Ibídem.

3. Cfre: Ibídem.

4. COLEMAN, Arturo: *Mi vida como ferroviario inglés en la Argentina*. Bahía Blanca, 1948.

5. Cfr.: Lloyd: Impresiones...Op.Cit.

6. COLEMAN, Arturo: Mi vida...Op.cit.

7. "Influencia de la colectividad británica". En: Centenario de Bahía Blanca, Bahía Blanca: *La Nueva Provincia*, 1928.

8. "Influencia...Ibídem.

9. MONACCI, Gustavo; *La colectividad británica en Bahía Blanca*. Bahía Blanca: Universidad Nacional del Sur, 1979.

Arquitectura ferroviaria i 2



Capítulo 2

La arquitectura Ferroportuaria

Las distintas empresas asentadas en nuestra ciudad y la zona han construido espacios que traducen sin duda un cierto dominio “feudal” o territorial. La importancia de los asentamientos estaba dada por la magnitud y cantidad de sus edificios, aunque algunas tipologías mostraron siempre rasgos visibles de preocupación por aparentar una estética más refinada y elaborada. Entre estas construcciones figuran sin duda las estaciones de trenes, lugar símbolo de la revolución industrial, que concitó la atención tanto de arquitectos como de ingenieros.

En primer lugar es conveniente aclarar que, al referirnos a “estación”, estamos aludiendo a una tipología de edificio a la cual se suscriben sus tipologías funcionales básicas: la estación propiamente dicha, y la terminal. La diferencia fundamental, radica en la localización del andén respecto a las propias vías del tren. En el primero de los casos, la ubicación es paralela y por lo tanto permite la continuación del viaje de la maquina hacia otros destinos. En el segundo – la terminal – la localización es perpendicular, finalizando así el recorrido de las vías.

Por supuesto, las estaciones aventajan en cantidad a las terminales, por no decir que estas últimas son bien escasas. Prácticamente en todos los casos están concentradas en el nacimiento de las

vías, ya que las culminaciones siempre eran posibles de continuar, salvo algunas excepciones.

En Bahía Blanca, las principales estaciones cabeceras dan muestra de esta diversidad tipológica-funcional. Si bien más adelante comentaremos sobre cada uno de los edificios, podemos avanzar mostrando un ejemplo de lo mencionado.

La estación Bahía Blanca del Ferrocarril del Sud se ubica paralela a las vías y permite el paso del tren hacia las estaciones "Spurr" y "El Puerto", la cual a su vez permite la continuación de las cargas hacia los propios muelles. Estamos así, frente a una línea que presenta una terminal en su nacimiento y luego todas las estaciones, ya que culminan en las propias dársenas.

La estación Bahía Blanca del Buenos Aires al Pacífico, nace como una línea hacia el oeste, con la posibilidad de concretarse hacia el resto de la provincia de Buenos Aires. Además de esta doble reunificación, la concentración alrededor de los edificios de la empresa, nuclea un punto de derivación hacia el propio Puerto Galván.

Finalmente, como representante de estas distintas características, tenemos la "terminal" Bahía Blanca, del Ferrocarril Rosario-Puerto Belgrano. La misma es una extensión del mencionado ramal que unía las dos zonas portuarias más importantes del interior del país, realizada por la empresa para vincular también dos ciudades de gran crecimiento, como las que albergaban las actividades directas e indirectas de ambos puertos.

En cuanto a la propia estética de estos edificios podemos mencionar dos características fundamentales para su comprensión. En primer término, las empresas asentadas en el país – o sus representantes técnicos – operaron con dos criterios: sus edificios se inclinaban por tendencias histórico-eclécticas, con lo cual aludían principalmente a la arquitectura pintoresquista con ciertos elementos neogóticos; o se inscribían más en la producción de obras industriales, despojadas en general de todas las alusiones académicas y haciendo primar sus características “funcionalistas”.

Ejemplo de lo primero ha sido el tren del bajo San Isidro, en la provincia de Buenos Aires, que en la actualidad se encuentra reciclado con el nombre de “Tren de la Costa”.

La arquitectura bahiense se ha inscripto siempre en la segunda tendencia. Casi como una reafirmación de la importancia netamente productiva de estas actividades, los edificios de la región, más allá de conservar una estética edilicia de gran jerarquía, se convirtieron en obras en donde, tanto la expresividad de los materiales y la tecnología, como su perfección funcional y la correcta distribución de partes en el espacio con el consecuente y apropiado dominio del contexto, caracterizaron el valor más allá de la inclusión de cualquier elemento “prestigioso”, que fueron más que nada un consumo de moda de la época.

Pero esta característica que es aplicable al noventa por ciento de las construcciones, mantiene sus excepciones en esta tipología de estaciones. Tal

vez una idea a la que aludimos en el presente trabajo, con la de considerar que estos edificios se convirtieron en verdaderas puertas urbanas, motivaron la intención de “embellecer” las construcciones. Sin duda también, que al ser los sitios en donde los pasajeros circulaban, era motivo para poner mayor acento en el repertorio de formas que avalaban el buen gusto.

Casi como paralelo, podemos mostrar la sofisticación de los coches de primera, los dormitorios o coches comedor, en comparación con los transportes de carga. Esto, que tal vez resulte un tanto obvio, nos puede ayudar a explicar o entender las diferencias de criterios a la hora de ejecutar proyectos.

Tal es así, que los edificios de estaciones mostraban claramente dos mundos (por entonces con estéticas disociadas): el de la arquitectura y el de la ingeniería. Los espacios quedan segmentados en dos; el sitio dominado por la maquina – el andén – y el lugar del hombre. Es en este último donde se desarrollan las actividades básicas como la venta de pasajes, los depósitos de valijas y paquetes, los propios de administración y otras que se vinculan directamente a normas sociales de la época, como la sala de espera general y la exclusiva de las damas. También es característico el baño de hombres en el exterior del edificio y por lo general bastante apartado de la construcción.

La estación Bahía Blanca del Ferrocarril del Sud, es el mejor exponente en la región de las características mencionadas. Aquí se ven claramente

los dos mundos aludidos; las características francesas – no demasiado elaboradas – de su cuerpo principal y la tecnología de las estructuras de hierro para el amplio espacio del andén.

No obstante ello, se puede observar la intención de otorgar al material “hierro” (el cual fue menospreciado por la arquitectura) de cierta elaboración o refinamiento en su expresión. Un ejemplo concreto es el de dotar de capiteles corintios a las propias columnas, un recurso utilizado muchas veces en edificios de jerarquía.

Las barracas y depósitos, han sido tal vez las construcciones que en mayor medida han logrado esa expresión de la función, lo tecnológico y lo constructivo, tan particular de estos edificios.



Estación Ferrocarril del Sud. Detalle de las columnas de hierro fundido con capiteles corintios

La simpleza de sus volúmenes, la solida relación vacío-lleno, la expresión de los muros de ladrillo visto, los desagües, las cubiertas de chapa y vidrio, las instalaciones al aire y las carpinterías metálicas son sus principales constantes. A veces, en edificios de gran porte, se cuenta con los guinches que terminan de dejar a la vista las características industriales y productivas de estas construcciones.

La localización de estos edificios está siempre relacionada con los tendidos férreos, tanto para poder ser provistos de materia prima – provenientes del campo -, como por la vinculación a los puertos para la exportación de productos.

En este sentido guardan similitud con las estaciones, ya que las vías forman parte – estética y funcional – de los edificios. Sin embargo, a pesar de ser casi siempre puntos terminales, la localización de la masa construída es paralela para poder aprovechar así la mayor relación de carga-descarga. Por lo tanto podemos sintetizar que las barracas y depósitos presentan tipológicamente accesos diferenciados para poder realizar operaciones tanto desde vagones como desde carros, carretas o camiones.

Interiormente los espacios son unitarios, segmentados únicamente por las columnas que ayudan a dividir los acopios en loteos para su mejor identificación y clasificación. Los pisos generalmente fueron elevados y de material, algunos con aislaciones térmicas y/o barreras de vapor. Las cubiertas presentaron siempre lucarnas de vidrio que permitían una iluminación cenital amplia,

logrando además el efecto invernadero por el calentamiento de la cubierta y el mantenimiento de temperaturas por las características constructivas de muros y pisos, asegurando de tal forma un excelente secado de los productos. Basta pensar en las necesidades de acopio de la lana o semillas para darse una idea de lo fundamental de estas cuestiones.

Las localizaciones de barracas en Bahía Blanca se identifican con los asentamientos de las empresas. El territorio del Buenos Aires al Pacífico, es significativo por tener el Mercado "Victoria" pero no presenta muchos establecimientos, más allá de la barraca de los señores Engelbert, Hardt y Cía.¹

La mayor concentración de estos establecimientos se ha dado en los bordes de la estación Sud donde funcionaron barracas de acopio de cereales, lanas y molinos harineros. Si bien más adelante desarrollaremos en detalle cada uno de los edificios, es importante subrayar la inserción espacial y el impacto producido por el dominio del territorio desde la construcción de la estación a la última barraca.

Respecto a los elevadores son construcciones que siempre fue necesario ampliarlas y dotarlas de mayor tecnología, ya que constituían el elemento de servicio fundamental para el cargado de cereal en los buques. Las consideraciones técnicas siempre quedaron en especialistas, aunque podemos diferenciar los proyectos construídos enteramente en el puerto y aquellos realizados con materiales

estandarizados, los cuales a la manera de un mecano se traían y ensamblaban.

Dado su gran tamaño se convirtieron en centinelas del paisaje de la bahía. Su funcionamiento era totalmente eléctrico, con lo cual se hacía elemental la provisión de energía en cantidades suficientes.

Para eso, la Empresa debía (o le convenía) asegurarse la correcta provisión, y siempre tuvo a su cargo la generación mediante usinas. De esta manera podían conjugar las ampliaciones de los puertos o en otros sitios, con una planificación del aumento en la carga de energía.

Las usinas seguían constituyendo el elemento símbolo de la producción, dado justamente por su función dinámica (hay que tener presente que por entonces la mayoría de las maquinas se movían por transmisión). Las chimeneas eran los puntos más precisos, jugando como organizador espacial de todo el conjunto edilicio.

La evolución de estos edificios nos da una pauta del movimiento y crecimiento en la ciudad. Entre las más importantes hay que citar la de Brickman, Donado, la del Puerto Comercial y la de Loma Paraguaya, sin olvidar la gran cantidad de subestaciones que necesariamente debieron construirse.



Usina del ferrocarril Buenos Aires al Pacifico en Loma Paraguaya (1910). Constituyó una de las mejores obras construidas en nuestro medio. Lamentablemente la mayor parte del conjunto ha sido demolida.

Los muelles eran lo principal en materia de infraestructura. Su construcción era muy exigente, no solo por realizarse en el agua, sino que esto se veía agravado por los movimientos de las mareas y la baja adaptabilidad del suelo para recibir fundaciones.

Complemento fundamental del crecimiento de los muelles eran las obras de dragado del canal y los tendidos de vías que permitían el ingreso y egreso de cientos de vagones en forma simultánea. Además, los mismos muelles debían recibir el peso propio de los elevadores, depósitos e industrias que en ellos se podían instalar.

Los caminos de acceso fueron partes, a veces relegadas, como lo señalan las crónicas de aquél que vinculó a la ciudad con el puerto de White. Los mayores intercambios se realizaban por tren, y aquí, si los cambios realizados y sus playas de maniobras constituyen toda una nota de importancia. *“Fueron los años de grandes construcciones: el muelle de hierro, los elevadores de granos, las obras paralelas, la playa ferroviaria más grande de América del Sur. Toda esa infraestructura permitió que White se convirtiera en uno de los puertos principales del país, sino el primero”.*²

La planificación del tendido de vías y caminos se realizaba acorde a diversos condicionantes; a veces geográficos, otros técnicos. La necesidad de distintas comunicaciones debió imponer la realización de puentes para salvar los continuos tráficos que el tren producía. Hay que tener presente que casi todos los convoyes que hasta allí

llegaban eran largos (cincuenta vagones), ya que la llanura pampeana y las poderosas máquinas de la Compañía lo permitían.

Resalta entre estas construcciones el Complejo de Puentes “La Niña”, contruídos para salvar la playa de maniobras del ferrocarril en el pueblo de Ingeniero White.

Más allá de la amplitud de la política migratoria, y el sentimiento con que gran parte de la población argentina ha recibido a los inmigrantes en diversas épocas, la oficialización de una religión ponía algunas trabas sobre normas edificatorias de los templos de otros cultos. Entre ellas cabe mencionar la imposibilidad de resaltar su imagen exterior, o la preponderancia de localizaciones urbanas. Lo cierto es que más allá de estas cuestiones, las diferentes colectividades incorporaron a su nuevo hábitat la necesidad de culto que tenían.

Sobre estas características se expresa una nota sobre los cultos bahienses, *“El carácter esencialmente cosmopolita de la inmigración que en la Argentina se advierte, se acentúa, muy especialmente en Bahía Blanca, en cuya formación tanto han contribuído las colectividades extranjeras. Es natural, en consecuencia, que a más de la religión católica se practiquen por las colectividades extranjeras, las suyas propias, al amparo de los derechos que la Constitución otorga a todos los habitantes de la Nación para orientar sus creencias en forma ampliamente liberal y tolerante.*

Aunque todas las colectividades practiquen su propia religión, sólo han levantado templos y capillas de cierta importancia los protestantes, dada la importancia que en Bahía Blanca asumieron, desde hace muchos años, los residentes ingleses, vinculados en forma muy estrecha a los progresos de la ciudad".³

Desde fines del siglo XIX han practicado sus ceremonias las iglesias anglicanas, metodistas y años después la Escocesa protestante. La Sociedad Británica de Bahía Blanca – formada el 12 de octubre de 1912; la iglesia metodista realizó lo propio en 1906, en el edificio de la calle Villarino.



Templo Anglicano. Detalle del acceso.

Las características estéticas de estos templos van siempre ligadas a una expresión neogótica, que se vincula sin duda con los sitios de origen de estos movimientos religiosos, y también con una advocación

histórica de los movimientos medievales hacia la comprensión del espacio espiritual.

La realización de viviendas para el personal fue una política constante de estas empresas, y marca quizás el punto más fuerte entre las acciones productivo-comerciales y las pautas de localización. En definitiva, las prédicas de los utopistas dieron sus frutos (aunque en diferentes grados) haciendo comprender las bondades de algunos beneficios sociales para los propios empleados.

En Bahía Blanca existen varias construcciones destinadas a obras domésticas; en ellas se pueden ver las distintas jerarquías de los moradores, constituyendo de tal manera un amplio repertorio de tipologías. Pero, más allá de las construidas por las empresas, la propia expresión de esta arquitectura influenció a otros a utilizar técnicas y lenguajes similares para sus edificios.

Conjuntos de viviendas como Maldonado, Brickman o White, muestran la fuerza expresiva de estas construcciones. La vinculación de los edificios en áreas homogéneas, potencializa la importancia de cada una de las obras pero por sobre todo el conjunto.

Es el caso de Ingeniero White, en donde la planificación de viviendas realizadas por la propia Empresa, hay que sumarle el establecimiento espontáneo de muchos pobladores.

De tal forma, podemos verificar las diferencias y similitudes entre las encargadas y las

autoconstruidas. Las distintas tipologías se refieren tanto a sus propietarios como a sus moradores. Las condiciones urbanas eran parejas para todos, así que existe un compromiso, principalmente de la Empresa, por ciertas condiciones de salubridad, como es el caso del acceso al agua potable. Hay que tener en claro que los directivos extranjeros vivían en un ambiente en donde estos planteos urbanos se encontraban a la orden del día, y si bien esos cuestionamientos no eran realizados con la misma fuerza en nuestra ciudad, marcaban un adelanto frente a cualquier propuesta lugareña.



*Conjunto de viviendas ferroviarias.
Ingeniero White.*

La solidez de construcción quedaba ampliamente demostrada en el caso de White, donde las casas del personal ferroviario fueron en su mayoría construidas con mampuestos; mientras que el resto

adoptaba las tecnologías del “ballon-frame” con chapa o eran provistos de casillas de madera para utilizar como vivienda transitoria.

Las viviendas debían ser sobreelevadas por medio de una estructura de damero con pilares, dadas las características de fácil anegamiento del suelo por su proximidad al mar.

Cuando la solución adoptada es entre medianeras, aparecen volúmenes con techos a dos aguas y muros resueltos con un entablonado de madera o chapa. En su interior, las paredes y los pisos se revisten con pinotea.

En la fachada plana – exenta de todo decorativismo – se insertan las aberturas que se ubican de acuerdo a las necesidades funcionales y no respondiendo a una intención de proyecto.

La nota más saliente – y la que le otorga una clara identificación dentro del conjunto -, es el gran alero corrido que protege al frente. La culminación de dicho alero se realiza con una cenefa de madera en la cual se combinan prolijamente diversas figuras geométricas.



Vivienda de Ingeniero White. Detalle.

Típica casa whitense con exterior de chapa y aberturas de madera. Resalta el trabajo de la cenefa.



En cuanto al equipamiento urbano, podemos señalar elementos muy disímiles que las empresas ferroviarias fueron incorporando. Lo cierto es que más allá de la condición de implantación marginal – impuesta ya sea por el movimiento férreo, ya por las características higiénicas, ya por los conceptos (europeos) de la planificación – la estética de esta arquitectura penetró hasta el centro mismo de la urbe.

Al menos tres cuestiones hacen que la localización espacial de esta estética fuertemente identificada con lo industrial y productivo, exceda sus propios límites y comience a confundirse incluso en el paisaje mas afrancesado de la ciudad. Estas son: el tendido eléctrico urbano, el transporte de tranvía eléctrico y los acondicionamientos de los pasos a nivel.

Todas ellas, a través de diversos elementos contribuyeron a cambiar la imagen del paisaje urbano, o al menos a incluir “intrusos” que fueron con el tiempo considerados como propios. Los transformadores de energía, las farolas, las vías del tranway, las barreras y sus casillas; todo esto identificó ya no algunas zonas, sino a la ciudad con ese sentido industrial de la época.



Durante la época de cosecha, el gran movimiento del puerto motivo la necesidad de construir cientos de casillas de madera para albergar provisoriamente a la población.

Capítulo 2

La Arquitectura Ferroportuaria

Notas

1. Dicha propiedad se encuentra más allá del Mercado "Victoria", siguiendo la línea que unía con del Sud que transitaba al puerto de Ingeniero White. La construcción fue realizada por el arquitecto José Bauerle. En: *Revista del Centro Comercial de Bahía Blanca*, marzo 24 de 1906, año V, número 176, pág. 1 y 6.

2. LIBERALI, Ampelio: *Historias Whitenses*. Bahía Blanca: Editorial del Museo del Puerto, 1994.

3. "Cultos Disidentes". En: *Centenario de Bahía Blanca*. La Nueva Provincia, 1928.

Galería Fotográfica

Fotos Capítulo 2

http://www.photoshop.com/user/arquitecturaferroportuaria/?rlang=en_US&trackingid=BTAGC&galleryid=27458d12a14744f59934abe4eba6b44d&wf=shareslideshow

Columnas de Hierro

http://www.photoshop.com/user/arquitecturaferroportuaria/?rlang=en_US&trackingid=BTAGC&galleryid=571ffd569f854b909773ef953367efb9&wf=shareslideshow

Iglesia Anglicana

http://www.photoshop.com/user/arquitecturaferroportuaria/?rlang=en_US&trackingid=BTAGC&galleryid=96da43d3f3bf4420afd9b70e230d4013&wf=shareslideshow

Usina Loma Paraguaya

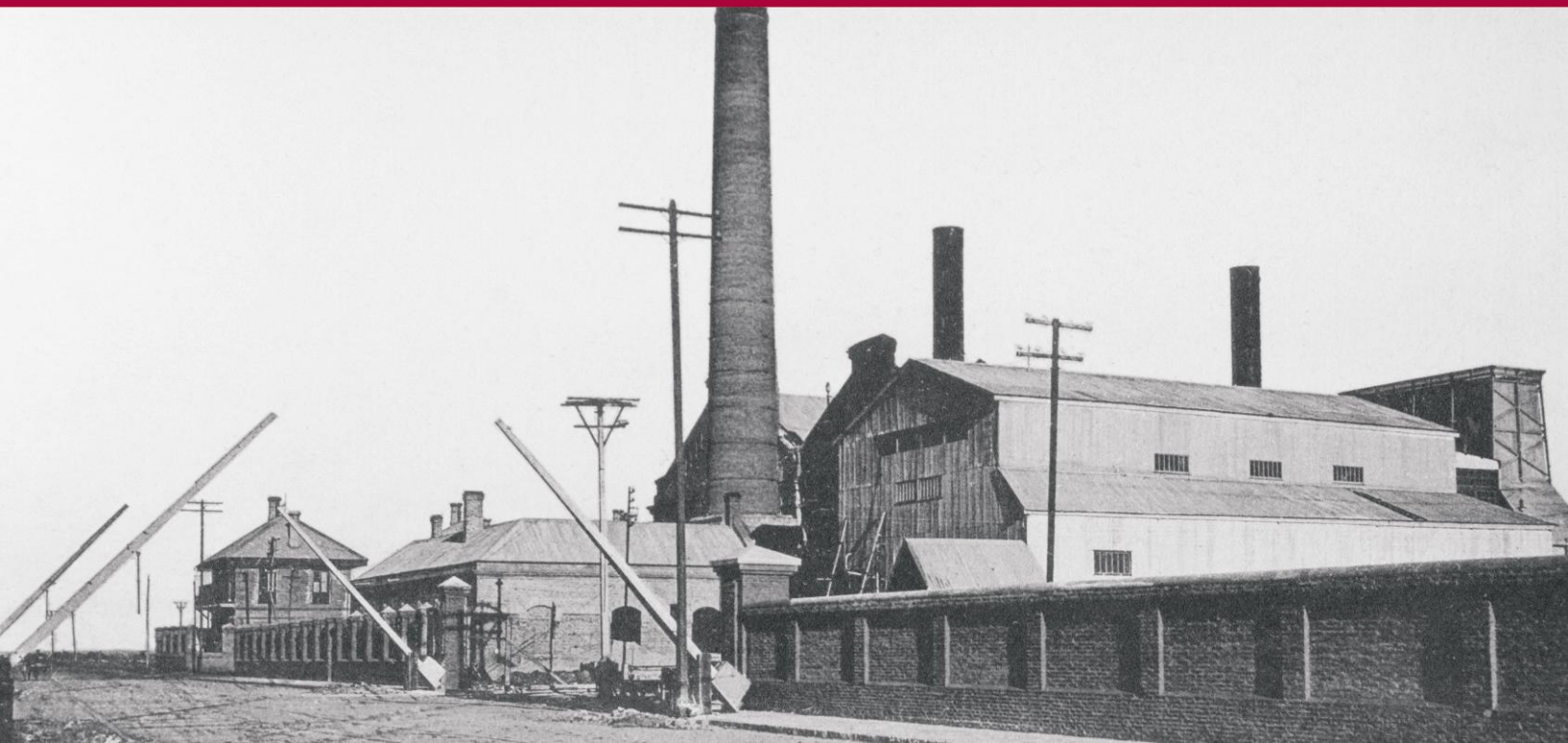
http://www.photoshop.com/user/arquitecturaferroportuaria/?rlang=en_US&trackingid=BTAGC&galleryid=1c70daba58764999abce31804cf3c15d&wf=shareslideshow

Viviendas FCS Ing. White

http://www.photoshop.com/user/arquitecturaferroportuaria/?rlang=en_US&trackingid=BTAGC&galleryid=73e5b7bbbc184195a0686546d597c82d&wf=shareslideshow

Evolución del perfil urbano de las construcciones ferroviarias

3



Capítulo 3

Evolución del perfil urbano de las construcciones ferroviarias

Para una aproximación a la comprensión del espacio de la producción bahiense, se hace necesario no sólo una evolución cronológica de las edificaciones, sino también la solidificación de las localizaciones en el tiempo. También es importante ver como avanzaban otras zonas, para poder descubrir dentro de la actual masa edificatoria, cómo ha sido la construcción de nuestra ciudad.

La evolución de la arquitectura ferroviaria para el período comprendido (1880-1930) tiene, como es de suponer, un correlato con las inversiones extranjeras en nuestro país y específicamente en la región. Aunque también podemos decir que la infraestructura prevista alcanzaba para el desarrollo logrado, es claro observar que en los últimos quince años del período aludido no existen prácticamente obras significativas.

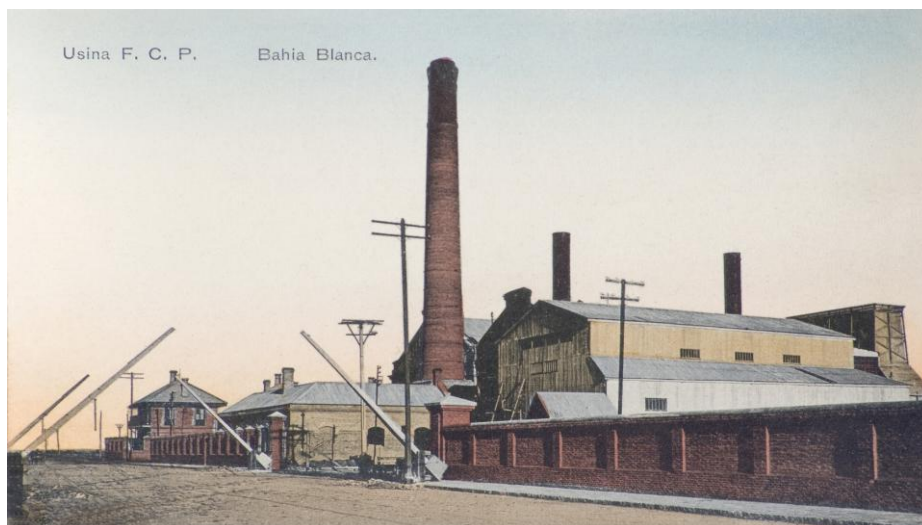
Las primeras obras de las empresas ferroviarias en nuestro medio comienzan en 1883, cuando el Ferrocarril del Sud llega con las vías y construye la estación y los depósitos; al año siguiente siguen las obras en el puerto, y en 1885 se habilita el primer muelle. Este es un período claramente formativo; en la misma década, la empresa Bahía Blanca al Noroeste realiza sus primeras obras, como lo atestiguan la estación y los sellos de varias vías.

Si tratáramos de construir una especialización urbana de la ciudad, veríamos sólo aisladas obras de poca magnitud. Basta pensar que en estos años es cuando comienzan a realizarse las primeras

construcciones domésticas con mampuestos de ladrillos. A la característica de un centro poco consolidado, le sumamos las obras ferro-portuarias, aisladas en el amplio entorno que todavía planteaba la ciudad.

Sobre fines de siglo comienzan a cambiar algunas zonas, las cuales van a alterar la morfología, urbana. Sin duda el sector más trabajado va a ser el del Bahía Blanca al Noroeste; la finalización de la primera etapa del Mercado "Victoria" -1897- y la inauguración de la iglesia "La Piedad", por los mismos años, nos dan una idea del grado de evolución de la zona. Principalmente "el Victoria" tiene que haber afectado mucho las visuales, ya que a pesar de ser sólo la primera parte, ésta ha mantenido siempre la longitud con lo cual la perspectiva desde el centro fue constante. El caso de la iglesia es más que importante, basta pensar que por entonces no habían comenzado las obras de la catedral, y que para su inauguración asistió el Presidente de la República y otros importantes funcionarios.

Postal de principios de siglo XX, es el paso a nivel con barreras de calle Donado, entre el Mercado Victoria y la Usina de Donado y Brickman que es lo que aparece en la imagen. Detrás, aparece la primera construcción de la colonia de viviendas en calle Brickman.



Vista en escorzo de la usina eléctrica del FC BAP.



Tampoco hay que olvidar el desarrollo que se iba dando en el puerto. La construcción de diversos muelles, algunas viviendas y los edificios administrativos, consolidaban el perfil de tierras anegadas que presentaba la ría. Los avances se daban no sin muchas dificultades, y posiblemente esto retrasó muchas acciones que iban a venir en los años próximos.

El subperíodo que va entre 1904 y 1914 es sin duda el más rico en producción arquitectónica ferroporтуaria en nuestra ciudad. Son años en donde la consolidación de este espacio es tan fuerte y dominante que llega a ser preponderante con respecto al propio centro.

El crecimiento de la empresa Ferrocarril del Sur y la absorción del Bahía Blanca al Noroeste por el Buenos Aires al Pacífico, fueron hechos no menos significativos para otorgar este impulso. Basta recordar que a partir de que el BAP comienza a funcionar en nuestra ciudad (1904) se realiza la construcción de las últimas etapas del Victoria, la usina de Brickman y Donado (1908), el conjunto de viviendas en Brickman (1908), el puente Colón (1908), los elevadores Nro. 1 en Galván (1908), la usina Loma Paraguaya (1910), y siguiendo en fechas cronológicas: los elevadores Nro. 2, 3 y 4, el empedrado a White, la Compañía de Gas en Villa Rosas y muchas otras obras de arquitectura e infraestructura.

La empresa del Sud no realizó menos obras; entre ellas la nueva estación Bahía Blanca, la estación Spurr, algunas obras de infraestructura, pero principalmente concentró su atención en el desarrollo portuario. Allí levantó los talleres de máquinas, numerosas viviendas de diferente jerarquía, la usina del puerto, los elevadores, y obras

de infraestructura como la playa de maniobras férreas, el complejo de puentes o el tendido de agua potable desde la ciudad.

Aquí es importante subrayar una consideración muy especial que marca tanto una diferencia en el crecimiento de Bahía Blanca con otras ciudades, como la importancia de estas obras en el propio desarrollo. Por entonces, mencionemos 1910 por citar una fecha clave (el centenario de la Revolución de Mayo), el espacio de la producción bahiense se encontraba más consolidado que el propio centro. Nuestra periferia tenía identidad propia; ya era una ciudad industrial portuaria, pero el centro recién comenzaba a traslucir ciertos aspectos de jerarquía. Todavía era el pueblo que no se animaba a ser ciudad; sólo el pensar que para 1908 alrededor de la plaza, el único perfil terminado que pasaba por encima de los dos primeros pisos era la torre municipal. De los edificios que actualmente existen (enteros) podemos citar el ex-Banco Español, el ex-Banco Nación y las obras de la Catedral aunque le restarían todavía veintiún años para ser finalizada.

Ni que decir de los puertos; en Galván se había culminado ya con las obras del Elevador Nro. 1 y una importante firma estaba construyendo un molino harinero en los muelles; en White la empresa comenzaba con los grandes elevadores e inauguraba la usina del ferrocarril con la torre más alta de toda la ciudad. A este paisaje le podemos agregar las obras de Puerto Cuatrerros con el frigorífico y, por supuesto, el Puerto Militar o Belgrano. Sin duda es la gran época de consolidación de un frente marítimo de amplias magnitudes y diversas características, el cual llegó a su desarrollo en fecha más temprana que el propio centro de la ciudad.

Aquí es importante detenernos en un punto: la relación entre estas construcciones y el propio crecimiento de la ciudad. La estructura urbana bahiense, de plaza central y crecimiento centrífugo, va a ser limitada; en primer término, hacia el noroeste se encuentra el cauce del arroyo Sauce Grande, constituyendo un límite natural (posteriormente encauzado en varias partes) que lo podemos considerar como los dos restantes lados de un supuesto triángulo urbano, conformados por las vías del ferrocarril. Existen nodos perfectamente consolidados en estos "lados", como son las mencionadas áreas de las estaciones del Ferrocarril del Sud y la del Buenos Aires al Pacífico. Sin embargo, a pesar de esta concentración de edificios e infraestructura, las vías se extienden cerrando la trama urbana en lo que hoy se conoce como "cinturón férreo", "cinturón de hierro" o "anillo de acero".

Esta denominación, tanto de cinturón como de anillo, muestra a las claras la comprensión tanto de circunvalación como de límite impuesto por el trazado de las vías. También los términos de "hierro" o "acero" presentan el connotado de ajustado, inflexible, rígido o determinante, en referencia a la materialidad pero también a la restricción de crecimiento del centro de la ciudad.

El concepto es claro; las vías no se encuentran solas, sino que están provistas de otras construcciones complementarias en territorios bastante extensos. Tal vez una de las notas más salientes son los largos y cerrados muros que flanquean la traza férrea en su recorrido por la ciudad. Así, el límite impuesto por este recorrido ha creado zonas muy diferentes, o mejor dicho una: la interna, donde se encuentra la continencia y la aislación de la ciudad al abrigo de este anillo.

Exteriormente se localizan barrios y villas, cuya estructura urbana a veces continúa la del centro, y otras tantas toma situaciones de trazas independientes. La conexión entre estos espacios y el sector céntrico se da por varios pasos a nivel protegidos con barrera, que al estar ubicados esparcidamente crean aglomeraciones vehiculares en dichos pasos, acentuando el límite al referir distintas zonificaciones y tráficos.

Entre las edificaciones complementarias que podemos destacar se encuentran las casillas de guarda, las cuales se presentan básicamente en dos tipos diferentes. Las de dos pisos, con basamento de ladrillo y el nivel alto de madera, albergan importante maquinaria de transferencia. La cubierta se realiza también con estructura de madera y resalta en ellas los amplios ventanales para tener visuales muy claras. El acceso se realiza mediante una escalera exterior. El otro tipo de casilla es menor, y constituye principalmente una suerte de refugio para el operador o guardia del paso a nivel.

Las señalizaciones también son parte importante del equipamiento y del paisaje urbano. Podemos apreciar que la protección utilizada para los pasos a nivel -en otras épocas-, fue realizada con un sistema de tranqueras. Existe sólo un paso a sobre nivel en la ciudad, el puente Colón.

No solamente en los cruces de vías encontramos equipamiento digno de ser observado, también dentro de estas mismas áreas existen otro tipo de señalizaciones -éstas destinadas a los trenes- que ayudan a consolidar e identificar el paisaje del área.

A partir de 1914 no son muchas las obras, al menos significativas, que podemos enunciar. Luego de la guerra, existe un nuevo impulso pero éste se

da más en sentido de expansión de los tramos viales. Nuevas conexiones van a ampliar los horizontes, pero las obras en la ciudad ya nunca tendrían el ritmo de la época que les precedió.

La compra de las propiedades del Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico (en nuestra región) por parte del Sud, y la venta de sus compañías subsidiarias fue marcando el retroceso en campos de acción e inversiones que tanto había caracterizado a las empresas inglesas.

Quizás dos obras, distantes en el tiempo, marcan esta etapa de pérdida de presencia urbana; es importante aclarar que no constituyen de ninguna manera una síntesis de esos años, sino casos que tal vez no hubieran tenido cabida anteriormente.

Nos referimos en primer término al proyecto de la nueva estación del Pacífico, obra proyectada desde 1908 y que fue demorada a la espera de tiempos mejores. Quizás la magnitud misma del proyecto, o la necesidad de imagen superior a la estación Bahía Blanca de su principal competidor - Ferrocarril del Sud-, constituyó un pesado lastre. Pero lo cierto, a la luz de los hechos, es que no se pudo construir ni siquiera una estación de modestas proporciones que cambiara la estética que siempre mantuvo la empresa a pesar de la precariedad de dicho edificio.

El desarrollo portuario bahiense fue acompañado regionalmente por las obras del puerto militar y las del Ferrocarril Rosario a Puerto Belgrano.

Este ramal, concesionado en 1903 y habilitado en 1910, tenía por fin trasladar mercaderías desde la zona mesopotámica a nuestros

puertos con el objeto de descongestionar los fluviales.

La proximidad con un centro urbano como Bahía Blanca, motivó al FCRPB a construir un ramal entre dicha localidad y la ciudad. Las obras se terminaron de construir en 1922 y el servicio se habilitó un año más tarde.

Las características de ser exclusivamente un transporte de pasajeros y no de carga, sumadas al hecho de que su capital era francés, dan por resultado características diferentes en la política de la empresa y en particular en la expresión de sus construcciones. Dentro del conjunto del patrimonio ferropuerto bahiense, es una obra de excepción cuyo valor radica en las diferencias con las tipologías ferroviarias existentes localmente.

Desde lo urbano, la estación no genera ningún territorio de influencia. Es un conjunto edilicio específico, ubicado como culminación de la vía férrea al final de una arteria central de la ciudad.

Años más tarde, sobre el cierre del período estudiado (1930), nos encontramos con otro hecho difícil de ser pensado dos décadas anteriores. La penetración de capitales italianos en la provisión de servicios, principalmente la energía eléctrica; y más aún, la construcción de una gran usina en el puerto -lindante con la inglesa- de amplias dimensiones y con características estéticas netamente histórico-eclécticas.

Esto último, desarrollado como cierre del trabajo, es significativo al mencionar tanto el retiro de inversiones inglesas en nuestro medio, como también la pérdida de consolidación territorial que buscaban las empresas. Sirve además para reafirmar que en un sistema capitalista, el significado

arquitectónico está siempre cargado de valor económico.

Las señales ferroviarias constituyen muebles urbanos que caracterizan que caracterizan e identifican el área.



Señales ferroviarias, en el paso a nivel de calle Brown.



Galería Fotográfica

Fotos Capítulo 3

http://www.photoshop.com/user/arquitecturaferroportuaria/?rlang=en_US&trackingid=BTAGC&galleryid=1f710c738f0b4a16986fdc56d0030790&wf=shareslideshow

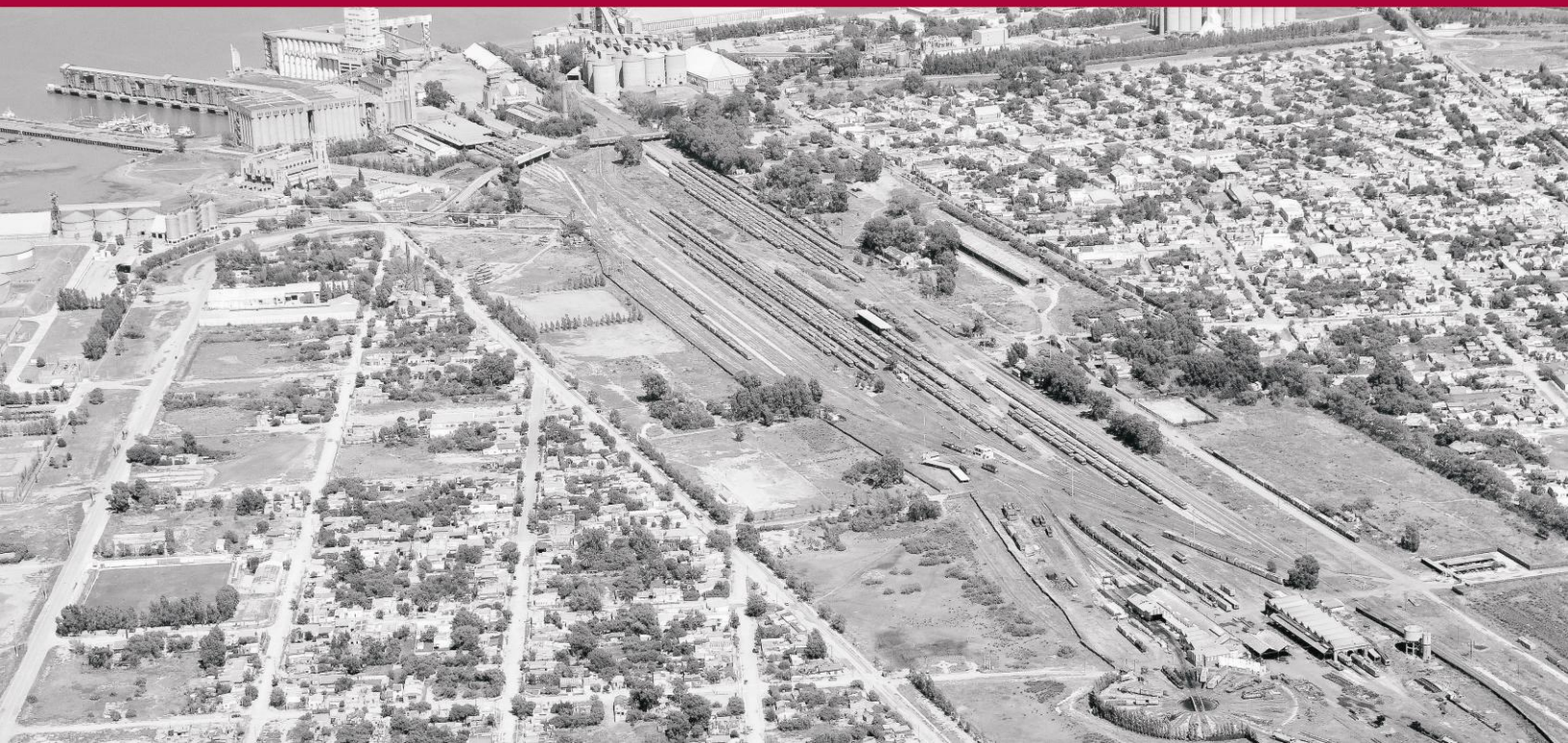
BAP

http://www.photoshop.com/user/arquitecturaferroportuaria/?rlang=en_US&trackingid=BTAGC&galleryid=4d60ea02f5eb49a48b262cf74b27f864&wf=shareslideshow

Muebles Urbanos

http://www.photoshop.com/user/arquitecturaferroportuaria/?rlang=en_US&trackingid=BTAGC&galleryid=864939bce3914b489b54e753e63720ee&wf=shareslide
[show](#)

Los territorios de las empresas ferroviarias en la ciudad | 4



Capítulo 4

Los territorios de las empresas ferroviarias en la ciudad

Las concesiones de líneas por parte de diferentes empresas determinaron ocupaciones del territorio distintas. Si bien existió un criterio en la apropiación del suelo, principalmente por sus necesidades funcionales y técnicas, no existió una concentración única de las actividades. Muy por el contrario, los asentamientos se vieron polarizados principalmente por las dos empresas más importantes que operaron en la ciudad: el Ferrocarril del Sud y el Buenos Aires al Pacífico.

Por este motivo parece significativa una aproximación al tema desde un punto de vista espacial y temporal. La homogeneidad en la expresión de las obras no fue un hecho únicamente determinante por las empresas. La imagen industrial se extendió a capitales y colectividades ajenas a las empresas ferroviarias, consolidando más aún los núcleos aludidos. No obstante estos conceptos, cada una de las áreas tuvo características muy definidas, que nos permiten verlas como un conjunto aunque con sus diferencias. Sin duda esto fue motivado por múltiples aspectos, como las regiones de trabajo o las diferentes políticas de sus directorios.

La estación del Ferrocarril del Sud constituye el núcleo de una de las áreas más destacadas. La traza "corta" la ortogonalidad de las calles produciendo un camino -férreo- directo al puerto. Cuando en 1884 llega el ferrocarril a este punto, el crecimiento se daba hacia la zona opuesta -el cauce del arroyo Sauce Grande-. En relación a la ubicación diagonal respecto al trazado de las calles céntricas podemos

ensayar dos hipótesis; la primera, que el tendido de las vías sigue aproximadamente el curso del Napostá y se dirige directamente al puerto concesionado por la empresa; la segunda, que la zona donde se asentó la estación y sus dependencias pertenecían a tierras suburbanas, consideradas como quintas. Siguiendo una característica de toda la provincia de Buenos Aires, originada en los barrios porteños, la traza de quintas se quebraba a 45 grados respecto de las calles céntricas. De este modo, cualquiera de las hipótesis puede ser considerada posible, y tal vez ambas sean válidas.

Vista aérea del territorio del Ferrocarril del Sud. Se puede ver claramente la impresionante playa de maniobras que la empresa FCS tenía en el puerto de Ingeniero White. Se puede apreciar desde la zona de talleres hasta los muelles propiamente dichos.



Por entonces, como señalamos, el crecimiento de la ciudad se daba principalmente hacia el norte. Si bien esto no se alteró, el establecimiento del

Ferrocarril del Sud tuvo impactos de gran importancia. El hecho de ser el primer ferrocarril que llegó a la ciudad, y la primacía que siempre tuvo para el tráfico de pasajeros desde Buenos Aires y toda la provincia, sumados a la importancia de este transporte en la radicación de industrias de considerable tamaño (las cuales precisaban materia prima en cantidad, o necesitaban exportar sus productos por el puerto, o distribuirlos al interior de la provincia), fueron condiciones que caracterizaron al lugar como un centro de comunicaciones e industrial. También es importante señalar el establecimiento de hoteles para pasajeros y algunos servicios de comida en sus inmediaciones.

Vista del cuadro de la estación desde el oeste de la ciudad. Puede apreciarse la estación propiamente dicha, los talleres del BBNO casi enteramente desmantelados y al fondo el puente Colón y la gran silueta del Mercado "Victoria".



El camino desde el centro -Plaza Rivadavia- a la estación fue cambiando su fisonomía. El comercio fue estableciéndose en las calles troncales de este recorrido (San Martín y Chiclana), mientras que las transversales recibían crecimientos más lentos o moderados. También se observan mayores asentamientos de viviendas (unifamiliares y multifamiliares) en las calles transversales que en las troncales. Ello obedece a algo lógico, el continuo tráfico entre la estación y el centro de la ciudad era más propicio para el comercio, además las calles recibían un tráfico elevado y su estado no era óptimo.

El elemento arquitectónico principal del sector lo constituye la estación del Ferrocarril del Sud; en realidad -como veremos en más detalle- dos estaciones diferentes que hablan a las claras de la importancia adquirida por la Compañía y por la Ciudad. Decimos que es lo más importante porque su temática es la que aglutina al resto de las obras (si la estación estuviera en otra parte, el resto de las construcciones también), pero no estamos haciendo un juicio de valor sobre sus aspectos estéticos, paisajísticos o históricos.

El territorio de la empresa delimita una amplia zona en la cual encontramos talleres, viviendas del personal y depósitos, además de la estación con sus oficinas, salas y andenes; también importante equipamiento urbano como las casillas de señalización, el puente peatonal, faroles y señales, los cuales caracterizan fuertemente al paisaje.

Pero el sector espacialmente conformado excede los límites de los territorios de la empresa. A su alrededor se consolida un área industrial de fuerte presencia, la más importante desde el punto de vista del capital privado para esta época. Hacia el

frente de la estación, sobre la avenida General Cerri, van a localizarse los hoteles, hospedajes y casas de comida; hacia atrás, el contra frente o el andén, va abrirse la avenida Parchappe y el área industrial.

En dicha arteria se localizan distintos edificios, principalmente destinados al acopio de lanas, frutos y cueros. La característica de los terrenos era inmejorable para este tipo de asentamientos industriales; por un lado la comunicación directa con el ferrocarril, por otra parte la proximidad del Napostá que permitía un caudal de agua necesario para evacuar residuos. Entre la avenida Parchappe y el curso del arroyo, quedaba una franja de terrenos de considerable profundidad, las cuales se adaptaban perfectamente a este tipo de requerimientos. Desde la misma estación se realizaron desvíos a muchos de esos lotes, con lo cual, luego del arribo del tren, los vagones eran desviados según las necesidades a cada establecimiento.

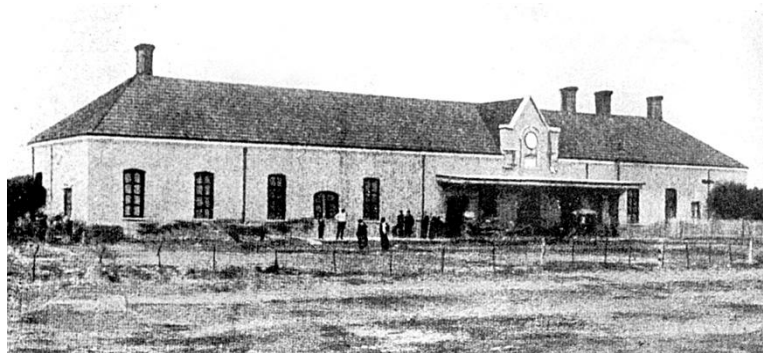
Otras industrias muy importantes se ubican en los alrededores del área. Es el caso de los molinos harineros "La Sirena" y "América", la cervecería "San Martín", y la barraca "Masurel Fils".

La construcción del sector, fue un proceso que duró prácticamente todo el período al cual este trabajo se refiere. Por eso las características sensiblemente diferentes de algunas de estas obras. La misma estación ferroviaria nos da cuenta de este proceso, ya que allí vemos algunas de las primitivas obras construidas en el siglo pasado y otras -años más tarde-, producto del gran crecimiento de la empresa.

El primer edificio de la estación Bahía Blanca del Ferrocarril del Sud, nos puede parecer de características simples, pero fue de gran importancia

por entonces. Su implantación toma la clásica disposición paralela a las vías, con una planta rectangular predominantemente alargada, cuyo frente se abría hacia la ciudad y su contra frente a las vías.

Su aspecto constituyó la típica imagen de esta arquitectura; líneas simples, paredes de ladrillo visto, aberturas con arcadas adinteladas con mampuestos de ladrillos, carpinterías con aberturas de madera y vidrio repartido, chimeneas con destacados remates y hierro utilizado en distintos lugares. La asimetría, a pesar del volumen simple y la poca ornamentación, constituye también una característica del edificio, marcando así una importante diferencia con las obras académicas registradas principalmente por profesionales egresados de las Academias de Bellas Artes.



Vista del frente de la primera estación. Edificio de ladrillo y teja. Destaca la simetría, el alero sobre el acceso y el gablete enmarcado del reloj, también se puede observar su cerco de alambrado de hilos. Seguramente una de las primeras fotografías de éste inmueble. (Archivo La Nueva Provincia).

Destaca dentro de la fachada principal el acceso, formado por un alero -protección necesaria del sol y la lluvia- y el gablete superior (uno de los pocos lugares donde se concentra ornamentación). En este último, un nicho con arco de medio punto y una importante dovela, albergan un reloj y la inscripción en piedra de la fecha 1883, año de la construcción (el tren llega a principios de 1884, por lo tanto todo estaba terminado unos meses antes).

Resulta significativo que el lugar más destacado de la obra sea brindado al tiempo. Importa resaltar acá dos tiempos; uno es el de la construcción, marcando una fecha pionera y un punto de partida a su propia historia. Esto no es algo novedoso, pero interesante para tener en cuenta, sobre todo porque las construcciones realizadas por las empresas ferroviarias llevan generalmente sellos de procedencia y fechas en muchas de sus partes. El otro tiempo es el actual -el horario- que se relaciona con la puntualidad y el servicio. Aquí sí podemos hablar de un elemento que lejos de ser meramente decorativo se asocia con las ideas funcionales del edificio. Es notorio que dentro de estos dos sectores urbanos que mencionamos -el centro y el límite férreo- existen dos relojes ubicados por disposiciones especiales. Uno como vimos, es el de la estación del ferrocarril y el otro es el que las autoridades de la provincia regalaban a sus municipios para ser colocados en la torre del palacio municipal.

No podemos dejar de recalcar la asimetría que establece el acceso, al ser desplazado hacia el sur del edificio, donde además tres altas y gruesas chimeneas desequilibran el peso (formal por supuesto) del sector norte en el cual encontramos sólo uno.

El contrafrente aparece abierto, con un amplio andén semicubierto con techo de estructura metálica, el cual apoya sobre columnas en uno de sus lados y sobre el muro mismo en el otro. La cubierta del andén es por demás significativa; tomando como módulo el intercolumnio -existían nueve- y el ancho del andén, se construían pequeños techos con pendientes a tres lados, realizados en chapa. En la cumbrera de los dos lados largos (en sentido perpendicular a las vías) se armaban pequeñas cubiertas de doble pendiente con vidrio (lucarnas), logrando así una luz cenital en el interior del andén.

El vidrio armado (para otorgarle resistencia y, frente a una eventual rotura, que éste no ponga en peligro a las personas) también era utilizado en el agua más corta de la cubierta de cada módulo del andén.

Si bien éste elemento desapareció junto con la estación, es posible verlo en otros edificios ferroviarios en localidades de la provincia. Por ejemplo, la estación ferroviaria de Necochea conserva aún en su andén una galería idéntica donde incluso existían todavía algunos vidrios importados, presuntamente originales.

Las fotos de época nos dan un registro bastante acertado de la importancia de esta construcción y de sus resoluciones. Resulta curiosa la utilización por entonces, del muro de ladrillo como soporte de gran cantidad de carteles publicitarios.

Estación Ferrocarril del Sud (1883). Fachada del Andén. (Archivo La Nueva Provincia).



Los talleres de Ferrocarril del Sud fueron construidos en 1883, conjuntamente con la primera estación. Constituyen la obra más antigua que podemos encontrar en el macro centro bahiense. El perfil de los talleres ayuda a recrear el primitivo conjunto y sus relaciones con el entorno. Por otra parte, contrapuesto con la actual estación, permiten discernir las transformaciones operadas en la ciudad en el término de veintisiete años.

Formalmente, el edificio se compone de pequeñas naves (talleres y/o dependencias) techadas con cubiertas a dos aguas de fuerte pendiente. Se ubican paralelos a las vías, del lado opuesto a la estación, y desplazado de su andén principal. Una plataforma a lo largo del frente,

permite el acceso a los vagones con mayor comodidad.

Posiblemente, en sus orígenes, las fachadas fueran de ladrillo visto y sus cubiertas de teja francesa, siguiendo las líneas del edificio principal. En la actualidad los muros se encuentran revocados, y las techumbres cambiaron por chapas, aunque quedan algunas pendientes con sus tejas originales.

Podemos observar sus portones de madera y los herrajes. También en uno de sus laterales, se aprecia la inscripción del año de construcción "1883", algo que al realizar el revoque se mantuvo. Sin embargo, lo más interesante tal vez sean las piezas de desagüe pluvial. Este material era importado directamente, por lo menos en esta fecha. Se encuentran realizadas en hierro fundido y resalta el diseño de la totalidad y cada una de las partes; las bajadas, la cámara de expansión, sus detalles y encuentros. En ellas podemos, nuevamente, leer la fecha "1883" y la compañía propietaria "FCS".

La estación Bahía Blanca del Ferrocarril del Sud fue reemplazada hacia 1910. La importancia que para la empresa había adquirido este punto, acompañada de la jerarquía que estaba tomando la ciudad, fueron seguramente factores decisivos para establecer un edificio de mayor envergadura. En realidad, las ampliaciones alcanzaban tanto a la parte pública (estación propiamente dicha), como a otras obras. La documentación para las mismas fue convenientemente presentada durante 1909: *"(...) la dirección de ferrocarriles ha aprobado los planos y memorias descriptivas referentes a las modificaciones que la empresa del ferrocarril del Sud va a introducir en las vías existentes de la estación Bahía Blanca, del edificio de pasajeros y de un galpón para depósito de encomiendas"*.¹



Vista actual de los Talleres del ferrocarril del Sud, construidos en 1883 conjuntamente con las obras de la primera estación.

Toda la línea férrea del sudoeste bonaerense mantiene construcciones típicas, como la primera estación bahiense. No es un dato que produzca extrañeza ya que han sido realizadas en épocas similares, pero principalmente porque responden a una idea de diseño instrumentado tipológica y tipificadamente desde una compañía con fuerte presencia de su imagen. Los hechos antes mencionados (la importancia estratégica para el ferrocarril y la significativa presencia de la ciudad en el repertorio nacional) fueron determinantes para jerarquizar la estación y darle un tratamiento especial.

Sólo tres estaciones de toda la provincia de Buenos Aires van a alcanzar esta jerarquía. Estas son la terminal La Plata, y las estaciones Mar del Plata y Bahía Blanca. Cabe agregar la terminal Plaza Constitución, el edificio más grande e importante que poseía el Ferrocarril del Sud. En todas estas

obras se ha dejado la imagen de la expresividad inglesa a merced del gusto francés academicista.

Nuevamente recalamos la importancia que adquirieron los centros urbanos mencionados, los cuales debían tener edificios acorde a su elegancia novecentista. El academicismo francés respondía mejor que ningún estilo, a la representatividad institucional. Generalmente, los centros urbanos fueron consolidados con edificios públicos (municipios, bancos, iglesias, etc.) realizados acorde a estas normas.



Detalle de los desagües pluviales realizados en hierro fundido.

Cabría preguntarse si las terminales o estaciones, al no encontrarse ubicadas muy céntricamente necesitaban la aplicación de dichos criterios. En principio, podemos observar que en pocos años, la traza del ferrocarril pasa de encontrarse en la periferia urbana a quedar inserta en el propio trazado, desdibujando la relación de polo, ya sea por el crecimiento del centro, ya sea por

establecimientos de nuevas periferias. No obstante esta realidad, hay una idea que no debe dejar de ser considerada; las estaciones (y terminales) de los ferrocarriles constituían verdaderas puertas urbanas, ya que por ellas entraba el mayor flujo de personas. Si se considera a las mismas como el portal de acceso a una ciudad, es lógico comprender que la compañía deseaba estar acorde con la jerarquía del sitio.

Las nuevas obras reformaron y ampliaron la edificación existente otorgando comodidad a las crecientes necesidades. Así lo destaca una crónica de la época: *"El nuevo edificio tendrá en su planta baja, un gran pórtico de entrada, hall, sala de espera, otra para señoras con su lavabo correspondiente, boletería, telégrafo y oficina del jefe de estación. El piso alto estará ocupado por las oficinas del tráfico, en parte, y en parte por la casa particular del jefe de estación. Las alas, que constarán solamente de planta baja, servirán: una para equipajes, encomiendas, guardas, farolería, etc. y otra para confitería".*²

El nuevo edificio mantiene la implantación primitiva, el frente aparece bastante retirado de la línea municipal y la planta creció longitudinalmente. Su aspecto exterior ha variado considerablemente, aunque es posible observar que el planteo queda limitado por la necesidad de aprovechar lo existente.

El acceso vehicular se transformó en una playa tip pórt-cóchére, cercada por un muro de importantes rejas y dos grandes portales. El pavimento de piedra y adoquines reemplazó la explanada de tierra pisada. El edificio propiamente dicho se compone de un cuerpo central alto y dos laterales más bajos. El primer cuerpo -el central-

presenta una división tripartita con el centro levemente adelantado y jerarquizado por un frontis trunco del cual emerge un nuevo cuerpo ahora sí coronado por otro frontis pero más pequeño. Nuevamente, en este destacado lugar se encuentra el reloj y por debajo de él, en el friso superior al primer piso, las inscripciones "1883 -BAHIA BLANCA- 1910" separadas de a una en tres paños.

Los otros dos cuerpos, que cierran el centro de la obra, son rematados por un techo de pendiente con pizarras negras. Sólo existen dos chimeneas y éstas son de poca dimensión.



Segunda Estación del Ferrocarril Sud. (Archivo LNP).



Vista actual de la Estación Ferrocarril del Sud (1910).

Se ha cuidado de mantener la simetría de la obra, principalmente en este cuerpo. Los muros de ladrillo han desaparecido, siendo reemplazados por las buñas y el símil piedra. Han aparecido los motivos ornamentales académicos, aunque utilizados con discreción.

El cierre de la composición lo dan los dos pabellones laterales bajos, donde no se ha mantenido la simetría. Estos volúmenes presentan techumbres de iguales características pero de mayor dimensión. La fachada se unifica por toda una gran marquesina de hierro y vidrio, la que recorre todo su frente brindando la protección necesaria. Aquí, nuevamente vemos la conjunción (o convivencia) del academicismo francés, con elementos derivados directamente de la expresividad industrial. Muy pocos edificios podían "tolerar" estos elementos. Por otra parte, dicha marquesina constituye uno de los mayores atractivos del edificio. Su diseño integral y el de sus partes son dignos de prestarle atención; las bajadas, sus cámaras de expansión con tapas para acceder y limpiarlas, no constituyen elementos puramente funcionales, sino verdaderas piezas diseñadas para ser producidas industrialmente.

Hacia 1910 las obras se encontraban en avanzado estado; prueba de ello es no sólo la inscripción de tal fecha en el frontis de su fachada, sino también varias notas periodísticas: *"Hicimos ayer una breve visita a la estación del Ferrocarril del Sud, la que se está ampliando convenientemente. Ya se inició el revoque de planta baja y se ha comenzado el techado. Se han construido innumerables habitaciones para oficinas de la misma. Se ha resuelto también que en la planta alta se instalen las dependencias de la superintendencia de tráfico, cuyas oficinas actualmente funcionan en la calle Fitz-Roy 82. Según informes que se nos*

suministraron, este local se librerá al servicio público posiblemente el mes de marzo del año próximo".³

Estación Ferrocarril del Sud. Detalle del remate con frontis superior, enmarcando el reloj.



Los cambios no sólo se han producido en el cuerpo principal del edificio, sino en todas sus partes. El andén semi-cubierto fue reemplazado por una gran estructura de hierro, chapa, madera y vidrio, la cual toma el ancho de las vías y logra cubrir el andén de ambos lados, posibilitando así el acceso a dos trenes simultáneamente (dado la doble vía que allí existe). Las características académicas se han respetado a tal punto, que las columnas de hierro fundido sobre las que descansa semejante estructura, poseen capiteles corintios del mismo material. Es importante resaltar también que en muchas de sus partes (bases, fustes, vigas, etc.) podemos descubrir inscripciones con el dato del año de elaboración de la pieza, la procedencia y la compañía a la cual pertenece.

El andén fue, posteriormente, ampliado a una tercera vía; además ha sido completado con otros andenes cubiertos. Recordemos que eran característicos de esta línea los trenes largos, y eso ha quedado expresado en el planteo de la estación. Recorriendo este espacio es posible observar algún equipamiento significativo, como son las viejas farolas.

Bahía Blanca fue una de las ciudades argentinas que más sintió el fenómeno de la inmigración, y una de las que mayor cantidad de extranjeros recibió. Es de destacar el grado de complementariedad de las colectividades entre sí y con los propios bahienses, superando incluso, antiguas rivalidades nacionalistas. Los diversos censos van marcando altos porcentajes de residentes de otros países, y son ellos los que forman parte de las principales actividades de la ciudad.

Vista hacia el andén cubierto.



Los franceses se caracterizaron desde el principio por el comercio de lanas y cueros. Dos de las primeras pulperías que se establecieron en las cercanías del fuerte eran propiedad de inmigrantes de esa nacionalidad. Hacia fines de siglo pasado se establecieron conocidas firmas como la Barraca Francesa, de Eduardo Guiraud. Su actividad se dirigió a la exportación de lana sucia para el abastecimiento de la industria textil de norte y este de Francia, aunque también se embarcaba hacia Bélgica y Alemania.

A medida que se iba desarrollando la explotación de los lanares se hizo necesario mejorar las condiciones de almacenaje. Pronto el movimiento de lanas alcanzó proporciones significativas y los depósitos se convirtieron en establecimientos con

equipamientos y capacidades apropiadas a las nuevas circunstancias.

Además de la barraca mencionada, se sumaron otras como "El Mirador", de Jofré hnos. y Tellarini; y "La Inglesa", de J.K.Theobald y Compañía. Todas ellas se encontraban en las cercanías de la estación del Ferrocarril del Sud, teniendo desvíos propios hacia el interior de los galpones. La construcción más antigua de éstas, data de fines de siglo pasado.

Uno de los establecimientos que alcanzaron mayor trascendencia, tanto por sus características cuanto por su capacidad, fue "Los Merinos", de la firma francesa Masurel Fils. Dicho edificio fue levantado en la irregular manzana limitada por las calles Brandsen, Darwin, Corrientes y las vías del ferrocarril. Anteriormente existían allí algunos depósitos ferroviarios y los primitivos galpones de la firma exportadora de los cuales quedan pocos sectores.

Barraca "Masurel Fils"



Barraca "Masurel Fils". Detalle de la esquina. Se puede apreciar el trabajo en ladrillo, las molduras y la inscripción con el nombre del profesional.



El edificio fue realizado aproximadamente en 1920 y constituyó una de las últimas obras en su tipo. El proyecto estuvo a cargo del arquitecto Pablo Pater, conocido profesional de origen francés, que realizó relevantes construcciones en la Capital Federal, como la Embajada de Francia y el Tigre Hotel. Sin embargo, y a pesar de que tanto los capitales, como el autor del proyecto hayan sido de procedencia francesa, la edificación representa todas las características de la arquitectura utilitaria inglesa. Muros de ladrillo visto, estructura de hierro compuesta de columnas y cabriadas, y amplios ventanales con guinches de elevación, son sus principales elementos. La construcción fue llevada a cabo por la empresa Marengo, Perrone y Ayerza.

La firma Masurel Fils compraba lana en el Mercado Victoria a los consignatarios, quienes la recibían de los propietarios de los campos. Luego la trasladaban a la barraca donde se la clasificaba y se procedía a enfardarla. La prensa para esta tarea, consistió primero en una máquina de dos cajones que funcionaba vapor. Para ello se contaba con una caldera que, debido al problema de la provisión de agua existente por entonces en Bahía Blanca, se había proyectado con un gran depósito subterráneo que almacenaba el agua de lluvia de los techos. Más tarde esta prensa fue reemplazada por una más moderna de tres cajones giratorios accionados por un sistema eléctrico. Cada fardo prensado pesaba aproximadamente cuatrocientos veinte kilos. Esto se realizaba para aprovechar al máximo la relación volumen-peso y abaratar así los fletes de exportación.

El edificio se dispone en el terreno formando un "V" trunca, con su lado más largo sobre Darwin, y el corto sobre Corrientes; en el vértice se ubica un volumen abierto de escalera, baños y

depósito de agua, dejando así libre el remate de la avenida Parchappe. Sobre el lateral corto de las vías del ferrocarril quedaron los viejos galpones, y sobre Brandsen se ubicaron las oficinas.

La barraca propiamente dicha es un edificio de dos plantas que en principio se abría a un patio central, el cual fue posteriormente cubierto debido a la creciente necesidad de almacenaje. Toda la estructura de la fachada es de ladrillo visto. Ventanas y portales se abren hacia una amplia vereda utilizada como playa de cargas. El remate está realizado con un friso de varias líneas y gotas. A diferencia de otras edificaciones podemos notar en ésta ciertas ornamentaciones y un diseño muy equilibrado que denota la presencia del profesional. Por ejemplo, los remates con frontis del luneto, donde en el sector central revocado se inscribían las letras de "MASUREL FILS", que hoy casi han desaparecido. También las tronerías de las esquinas, marcadas con salientes y revoques, ayudan a dar unidad a la obra. Interiormente se pueden apreciar las columnas y vigas de hierro de grandes luces. En este caso, el material fue traído de Estados Unidos, como rezan las inscripciones de los mismos.

Dos industrias merecen destacarse en este sector: los molinos harineros "América" y "La Sirena". Ambos ocupan posiciones distantes entre sí, pero pertenecen al conjunto de edificaciones nucleadas por el movimiento del ferrocarril.

Molino "La Sirena" de José Godio, sobre las calles Dorrego y General Paz. (Archivo LNP).

La implantación del molino harinero "La Sirena" -propiedad de José Godio- es la más cercana a la estación del ferrocarril. Un desvío provee al molino de los vagones con la materia prima y la salida para su mercado regional y el puerto. Las grandes dimensiones de la obra dan una idea acabada de la importancia del mismo.

El edificio se desarrollaba en un terreno de dieciocho metros de frente sobre la calle Dorrego y de ochenta y siete sobre la calle General Paz, en una manzana truncada por las vías del ferrocarril, la cual posibilitaba -mediante un desvío- el acceso de vagones directamente al edificio para el transporte de mercadería. El cuerpo principal, destinado al molino, constaba de cuatro pisos y reunía la amplitud necesaria para instalar las nuevas máquinas que a tal efecto se habían adquirido. Además se encontraban obras complementarias como silos, elevadores para el almacenaje y la molienda de trigo.

El volumen construido denota inmediatamente la característica de edificación industrial, su gran nave y su torre, como también el tipo de aventanamientos y la construcción baja de oficinas. La presencia, otrora, de los silos hacía más evidente aún su uso. No obstante, el conjunto guarda cierta expresividad italianizante, como el gusto por las pilastras y algunos ornamentos. Seguramente el color también fue una nota particular, aunque es difícil saberlo.



La obra fue terminada hacia fines de 1921 y la inauguración de las nuevas instalaciones la convirtieron en una de las más modernas de su especie en el país. Es un testigo indiscutido de que, por entonces, la ciudad no solo consolidaba un claro prestigio institucional y comercial, sino también industrial. Una nota publicada en un diario local da cuenta de las características del edificio: *“El cuerpo principal del edificio, destinado a molino, consta de cuatro pisos y reúne amplitud sobrada para instalar en él nuevas máquinas para triplicar la producción actual. La indicada parte de la construcción, así como las demás dependencias, se ha llevado a cabo empleando materiales de primera clase. Es, por lo tanto, una obra realizada a todo costo, como corresponde a un establecimiento llamado a elaborar productos de calidad y en las mejores condiciones de higiene y de eficiencia técnica.*

*Un desvío del FC Sud permite la entrada de vagones hasta junto mismo al molino. La operación de descarga del trigo se efectúa con facilidad y prontitud, pues desde el vagón mismo pasa a un compartimento en el subsuelo, en donde comienza en realidad el complicado proceso que ha de convertirlo en harina. Se han tomado todas las disposiciones para economizar trabajo y tiempo, en la operación preliminar que dejamos consignada. Una báscula de 80.000 kilogramos, instalada en lugar conveniente al desvío permite pesar los vagones antes de proceder a descargarlos, comenzándose así las operaciones de control que han de proseguir más tarde en diversas etapas del proceso de elaboración”.*⁴

Esta obra forma parte de la consolidación del perfil urbano industrial que se daba hacia el norte de la estación del FCS. Algo similar sucedía hacia el

este y al sur del cuadro principal de dicha empresa ferroviaria.

En esta última dirección dos empresas son importantes de destacar: el molino y fidelería América y la cervecera San Martín. El primero de ellos fu fundado en 1889 por Bartolomé Long. El edificio industrial ocupa un importante terreno lindante con la calle Chiclana y las vías del ferrocarril. Su sencilla morfología, típica de nave industrial, ha sido determinante en la consolidación del paisaje urbano del sector. Este molino harinero se destacó siempre por el potencial de producción y por su calidad.

En cercanías, del otro lado de la vía férrea, se levantaba la fábrica de cerveza más importante de nuestro medio. Esta industria está directamente vinculada a la producción de lúpulo y de cebada cervecera, ambos cultivos típicos de nuestra región.

En un terreno de casi 5 hectáreas –por entonces al borde del ejido urbano–, se levantaban las construcciones de aproximadamente 18.000 m², de los cuales en una primera etapa se realizaron 3.300 m².

La construcción data de 1910 y específicamente estaba localizada en las esquinas de las calles Brown y la actual Montevideo. Sus diferentes sectores distribuían las actividades de administración, depósito, almacenes, cámaras frigoríficas, laboratorio y fábrica de soda, entre las más representativas. Vecina a la fábrica estaba la caballeriza que se utilizaba para el reparto.

Como recuerdo de esta construcción ha quedado en pie la significativa chimenea, la que se erige como hito urbano y referencia ineludible del sector. El detalle de sus trabas de ladrillo, tanto en

su base de forma octogonal como en el remate de la chimenea, es de una riqueza excepcional. En lo más alto, las cinchas de hierro y el coronamiento del mismo material dan una idea de las altas temperaturas a las cuales estaba sometida esta estructura. La obra es un elemento muy significativo de nuestro pasado industrial vinculado al desarrollo de las áreas ferro-portuarias de nuestra ciudad.

Durante años se ha señalado su valor patrimonial y urbano, proponiendo en varias ocasiones el diseño y construcción de una plaza en dicho lugar. Si bien la chimenea se ve sólida, presenta grietas en la parte superior del cilindro y algunos destrozos en su base lo cual obliga a verificar el estado de la misma y tomar las precauciones correspondientes

Otra área importante dentro de la trama urbana, es la constituida por la empresa del Ferrocarril Bahía Blanca al Noroeste, y luego continuada por el Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico. Sin duda es el sector más significativo, tanto por su homogeneidad, la calidad de sus obras y la extensión de territorio que ocupa.

A pesar de lo que podemos suponer, dada la cantidad de construcciones de estas empresas, la incidencia que tuvieron en el desarrollo bahiense, y las compañías a su cargo, sin dejar de mencionar la consolidación del sector en estudio, la estación del Bahía Blanca al Noroeste nunca alcanzó las dimensiones justas. El edificio levantado responde a las primeras estaciones construidas las más de las veces como provisorias. Sin embargo, ésta quedó definitiva en el paisaje de la zona, como importante testimonio de aquellas tipologías.



Estación del Ferrocarril Bahía Blanca al Noroeste.

Está realizada con la tecnología más apropiada de las construcciones portuarias. Un sistema similar al "ballon-frame", pero revestido exteriormente con chapa, el cual permitía un grado de industrialización del edificio bastante elevado.

Su planta, en forma de doble T se ubica paralela a las vías y tiene un importante retiro de la calle, formando una playa de acceso que siempre se mantuvo de tierra. Las dos alas que cierran el volumen son diferentes; sobre un lateral presenta un sólo cuerpo, mientras que en el otro aparecen dos. Entre estos cuerpos, y tanto sobre el andén como sobre la playa, se forman galerías cubiertas con techos de pendiente y lucarnas jerarquizando los accesos. Las carpinterías y la estructura son de

madera. La chapa actúa tanto como revestimiento del panel del muro como de las cubiertas.

Existen construcciones aledañas de similares características. Entre ellas cabe destacar el viejo quiosco sobre el andén (hoy trasladado al frente); es de planta octogonal y esta realizado con la misma tecnología.

Está claro que el primer objetivo de estas líneas era el transporte de productos y no de personas. Sin embargo los viajes de pasajeros aumentaron considerablemente y muchas crónicas dan testimonio de lo inadecuado de la estación. Pero, a modo de ejemplo, tomemos algunos cambios en el volumen de lo transportado.

"El movimiento de trenes en Bahía Blanca, ha seguido una relación directa con el creciente desarrollo adquirido desde hace dos años aproximadamente por esta ciudad de la provincia. Un dato bien elocuente, es la comparación del movimiento que ha tenido la estación del ferrocarril durante los meses de enero a octubre del año próximo pasado y en el corriente.

	1907	1908
<i>Pasajeros</i>	76.818	125.578
<i>Encomiendas</i>	799.475	1.389.405
<i>Equipajes</i>	48.570	64.855
<i>Carga despachada</i>	46.546.850	49.610.030

Como se ve, la proporción de aumento es notable y da una idea clara del vigoroso adelanto de

la ciudad de Bahía Blanca, que está llamada ser la primera en el sur de la provincia".⁵

Estos aumentos, además de la citada jerarquía de la empresa en el ámbito local y nacional, motivaron sin duda la exigencia propia y ajena de construir una estación acorde con la importancia, y tal vez, un poco más. Cuando Buenos Aires al Pacífico se hace cargo de las instalaciones, entre sus diversos proyectos se presentan los planos de una gran estación: *"La nueva estación del Pacífico se levantará sobre los mismos terrenos que ocupa la actual y que no responde ya, como es sabido, a los adelantos alcanzados por Bahía Blanca, al tráfico de la empresa ni a las comodidades del público que viaja o se aposta en el pobre y estrecho casuchín de hoy".⁶*

Aparentemente el proyecto avanzó mucho, pero las obras no llegaron. No se conoce muy bien el por qué, ya que en esta época la empresa realiza fuertes inversiones tanto en el área de estudio como en el puerto. Seguramente primaron los criterios productivos a la hora de destinar los recursos, y también es posible extraer de los comentarios la conclusión de que deseaban levantar el mayor edificio de pasajeros de la ciudad y ello demoró la iniciación.

Construcciones complementarias a la estación. Típica arquitectura industrial de ladrillos y tejas.

"Dentro de breves días se dará comienzo a la construcción del edificio destinado a la estación del



Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico en esta ciudad (...). La nueva estación será, pues, una obra de importancia por su amplitud, confort y belleza arquitectónica".⁷

La nueva estación proyectada se levantaría en un terreno contiguo al edificio y constaría de un frente de 125 metros de extensión y dos pisos. En la planta alta se instalarían las oficinas de administración.

La plataforma proyectada contaba con ascensores, y el movimiento de equipajes se hacía por pasadizos subterráneos. El edificio tenía dos torres, una de las cuales llevaba un reloj de dos metros 60 centímetros de diámetro. Existía también la idea de instalar un gran hotel anexo como se acostumbraba en las estaciones ferroviarias europeas.

El entorno de la estación, además de las obras a mencionar, está formado por edificios destinados a talleres de actividades diversas relacionadas con la puesta a punto de las máquinas y las vías. Estos edificios están contruidos en ladrillo y guardan una semejanza mayor con los depósitos y construcciones del Mercado.

Iglesia y Colegio "La Piedad", construida en el Siglo XIX.

Un punto a destacar en el sector, es la iglesia y el colegio "La Piedad". La iglesia es uno de los pocos edificios del siglo pasado que se conservan en la ciudad. Llama la atención el sitio elegido para su



construcción, dado que estaba bastante alejado de donde terminaba de conformarse el pueblo. Nótese que el actual edificio de la catedral no había sido comenzado. También puede parecer extraño incorporar un edificio de este tipo dentro de la temática de la investigación.

La construcción del templo y del colegio fue posible gracias a las donaciones efectuadas por Luis D'Abreu Bulhoses y su esposa, María Isidora Buroñez. Como vimos, el señor D'Abreu estuvo vinculado a la concesión de esta línea, y es posible que haya querido instalar un importante centro religioso y educativo con la intención de equipar la zona próxima a dicha empresa, constituyendo así un factor de arraigo para sus trabajadores.

La piedra fundamental de los citados edificios fue colocada el 25 de enero de 1891, actuando de padrinos el doctor Posse - ex Ministro de Justicia e Instrucción Pública - y la señora Buroñez. Las obras se construyeron según planos del ingeniero Luis Salvá y su inauguración tuvo lugar el 15 de abril de 1894, oportunidad en que se realizó un emotivo acto al cual asistieron diversas personalidades.

En efecto, la importancia de la ceremonia, la obra y las relaciones del donante, quedaron muy bien determinadas por la asistencia de figuras del orden nacional. Significativo es que, las diversas edificaciones de las empresas del ferrocarril, no sólo construían y consolidaban el perfil urbano y de la bahía, sino que motivaron el crecimiento de lazos entre la sociedad bahiense y sus representantes provinciales y nacionales.

Entre las visitas más destacadas invitadas a participar de dicho acto podemos mencionar al entonces Presidente de la Nación, Luis Sáenz Peña y su esposa, Cipriana Lahitte de Sáenz Peña; a la

usanza colonial ellos donaron el cáliz de oro que se empleaba en los oficios.⁸ Entre la nutrida comitiva se encontraban también los Generales Luis María Campos y Nicolás Levalle, como también altas autoridades eclesiásticas, como el Obispo de Buenos Aires, Monseñor León F. Aneiros y el Superior de los Salesianos, Santiago Costamagna.

La Iglesia de La Piedad fue por entonces -y hasta bastante tiempo después- la obra religiosa de mayor envergadura. Presenta una alta torre sobre el cuerpo central, donde se encuentra el acceso, enmarcado por dos columnas corintias y rematado por un pequeño frontis.

Una de las características más importantes de la fachada era la policromía de materiales, dada por el blanco del revoque utilizado en los elementos clásicos, el rojizo del ladrillo y el gris de la pizarra. De esta manera se diferenciaba el sistema trilítico conformado por el entablamento, columnas y pilastras del muro en sí.

Las crecientes actividades de la empresa, y el interés de abastecer de energía no sólo a las propias dependencias, sino a toda la ciudad, motivaron que se construyese un edificio específico para usina. Hacia fines de 1907, la empresa Buenos Aires al Pacífico anunciaba las obras y sus principales características y efectos.

La construcción de la usina fue contratada con una compañía extranjera. La generación de energía prevista debía satisfacer tanto las necesidades de la empresa, como las del alumbrado público y del sistema de tranvías que reemplazaría a los coches de vapor que por entonces circulaban por la ciudad. La nueva usina también proporcionaría la energía para los guinches, elevadores y demás servicios del Puerto de Galván.

*Vista en escozo de la usina en calle Brickman.
Se puede ver el interés por los detalles en esta tipología.*

Los trabajos se comenzaron a fines de 1907, y en el término de pocos meses las obras quedaron concluídas.

La construcción se llevó a cabo en terrenos propios de la empresa, en la esquina de las calles Brickman y Donado, algo retirada de esta última. El proyecto consiste en dos naves adosadas por uno de sus laterales, y cada una cubierta con techos de pendiente a dos aguas; es decir, la tipología más acostumbrada para la resolución de edificios industriales.

Sin embargo destaca por sus proporciones, el tratamiento de los muros con aberturas y molduras diversas que le dan una resolución más acabada. Es de resaltar que aquellos edificios destinados a la producción de energía (electricidad o gas) son los que más cuidado tienen en la utilización de ornamentos.

La construcción estuvo a cargo de José Rión. En marzo de 1908 el edificio se encuentra finalizado y comienzan a instalarse máquinas, las cuales constan de tres turbinas, una de 500 kw. y dos de 250 kw. Para el montaje de ellas debió realizarse una cabriada y una base de cemento armado.⁹

Las extensiones de la línea motivaron siempre ampliaciones de la empresa, ya sea en este sector como en el puerto. La conexión con la región de Cuyo repercutió en la necesidad de realizar depósitos especiales para el almacenamiento de



productos vitivinícolas. El Buenos Aires al Pacífico los construyó en terrenos propios sobre la calle Chile, a metros del puente Colón.

Los galpones se ubican en diagonal a las vías y calle, aparentemente con dos motivos principales; primero, los desvíos podían hacerse sólo con leve inclinación y no con un giro de noventa grados, y segundo, de esta manera se lograba mayor desarrollo de galpones, lo cual es muy importante para operar desde el mismo convoy.

Galpones vitivinícolas contruidos por la empresa Buenos Aires al Pacífico.



La construcción es de dos niveles, realizada en ladrillo, con diversas aberturas y guinches de elevación. El traspaso de la empresa a manos del Buenos Aires al Pacífico no postergó ni los proyectos ni las obras, aunque la idea original presentaba más depósitos.

A mediados de 1908 las obras quedaron terminadas y ya pudieron empezar a operar. *"Ha quedado terminado uno de los dos grandes galpones destinados a servir de depósitos a los productos vitivinícolas que la empresa mencionada construye en los terrenos adyacentes al Mercado Victoria y que dan frente a la calle Donado. (...) El otro galpón quedará terminado a fines del mes corriente, y aunque la inauguración oficial se realizará en breve tiempo no se ha fijado aún definitivamente la fecha en que tendrá lugar el acto".*¹⁰

Sin duda una de las instalaciones más importantes realizadas por los ferrocarriles en Bahía Blanca, es la construcción del Mercado de Lanas, Frutos y Cueros "Victoria". Tomando su nombre seguramente de la Reina, este Mercado fue comenzado a construir por la empresa del Ferrocarril Bahía Blanca al Noroeste hacia fines del siglo pasado.

El objetivo fue desde el comienzo concretar un lugar de concentración de productos que, provistos desde las diferentes zonas surcadas por las vías de la empresa, pudieran ser acopiados para su transacción y posterior exportación. Esto se verá claramente en el planteo arquitectónico; sus magníficos depósitos, la disposición funcional respecto a las vías y caminos, y la existencia de la "sala de comercio", dan cuenta rápida del fin propuesto.

Mercado Victoria. (1897).

El 30 de octubre de 1897 se terminó la primera etapa, y a partir de allí se siguió



consecuentemente con las ampliaciones, aunque ciertamente su calidad decreció. El paso de firma del Bahía Blanca Noroeste al Buenos Aires al Pacífico - ocurrido en 1904 - no impidió este crecimiento, por el contrario, potenció la actividad del Mercado con obras complementarias de gran importancia.

Nada mejor que las reseñas de aquellas épocas para tener una idea más cabal de la significación de la obra para el movimiento de la plaza bahiense, y la transformación que en tan pocos años operaba en la ciudad. *"Nadie pone en duda ya la importancia que ha adquirido nuestro Mercado "Victoria" como plaza de venta de productos pecuarios, habiéndose colocado en primera fila después del Mercado Central de Avellaneda, del cual es un serio competidor.*

*A los esfuerzos hechos por la empresa del F.C. Bahía Blanca y N.O., ampliándolo y dotándolo de todas las comodidades ha respondido el concurso de los señores Consignatarios de esta plaza, complementándose unos y otros en sus fines, para formar una verdadera plaza de transacciones de productos, y seguramente mientras subsista esta encomiable armonía, aconsejada por la comunidad de intereses, el movimiento del Mercado "Victoria" tomará cada día mayor impulso y demandará nuevos sacrificios a la Empresa que lo explota".*¹¹

Esto fue sin duda así, la comunión de intereses, ayudada por los beneficios mutuos lograron que un proyecto de estas características avanzara en pocos años. Pero a no pensar que las tareas eran fáciles; seguramente la centralidad de la Capital Federal, con el Mercado de Avellaneda era muy fuerte, y más aún referida al pequeño punto que era nuestra ciudad. Revertir esta situación con obras y convertirlas en centros comerciales, no fue

una tarea exclusivamente de inversión; difícil fue también revertir las opiniones de los hacendados respecto de la calidad de este complejo.

El movimiento del Mercado no sólo quedaba registrado en sus libros, sino que cada ejercicio era noticia: *"El 30 de junio cerró el Mercado Victoria su año de cosecha con una existencia de 557.103 kilos de frutos del país, en sus amplios depósitos. Dicho total se descompone así: lana 503.080 kilos; cuero lanar 42.381 kg; id. de potros 1370 kg; id. de vacunos 5.233; cerdo 2.629 kg; varios 2.409 kg.(...) Resulta así para el año clausurado el 30 de junio del corriente año, o sea la última cosecha, un aumento de 775.867 kilos".*¹²

No obstante, este gran crecimiento parecía no alcanzar los propósitos trazados. Es así que meses después del cierre del ejercicio de 1908, vemos cómo se continúa la difusión publicitaria de las bondades de los edificios. La misma se centraba en cuatro características de la obra: 1) los 30.000 metros cuadrados cubiertos, 2) la magnífica luz, 3) la existencia de cuatro galpones, y 4) los pisos de asfalto. Estos aspectos se conjugaban en dos cuestiones fundamentales para los productores y comerciantes:

- 1) la estanqueidad, al tener lugares completamente secos e impermeables.
- 2) la comunicación directa con todos los ferrocarriles.

Como señalamos anteriormente, la fecha que se toma como establecimiento del Mercado "Victoria" es el 30 de octubre de 1897. A partir de allí se abrieron diversos galpones y obras complementarias. Dicha fecha la podemos leer tanto en los frentes del galpón Nro. 1, como en diversas

vías del tendido que cruza el Mercado. A continuación marcamos un cuadro de la evolución de las obras con sus dimensiones.¹³

Año 1897 - Galpón Nro. 1 250 x 20 mts. - 5.000 m²

Año 1897 - Galpón Nro. 2 330 x 20 mts. - 6.600 m²

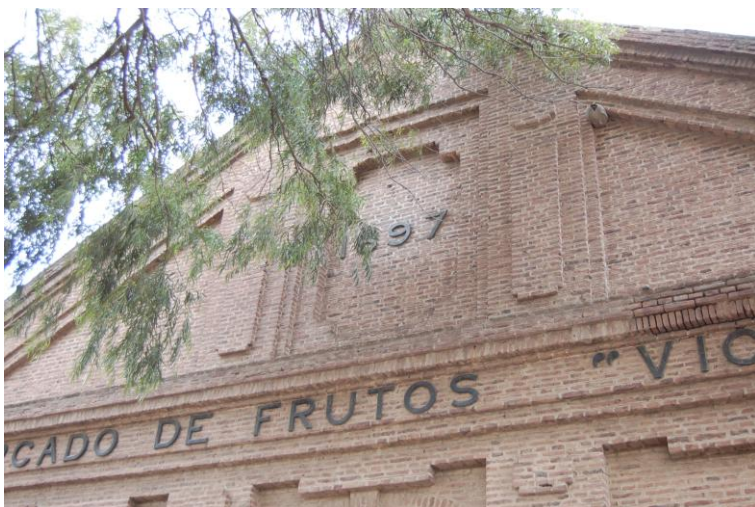
Año 1901 - Galpón Nro. 3 333 x 30 mts. - 9.900 m²

Año 1904 - Galpón Nro. 4 333 x 30 mts. - 9.900 m²

Año 1907 - Galpón Nro. 5 64 x 30 mts. - 1.920 m²

De esta manera, finalizadas las sucesivas etapas, la superficie total del Mercado de Concentración fue de 33.320 metros cuadrados. A ellos había que sumarle la superficie de los sótanos, bajo los mismos galpones (1.600 m²). Estos sitios estaban destinados principalmente a pañol de herramientas, y eran utilizados por la propia empresa. El dato es muy significativo, ya que la totalidad de la superficie superior era comercializable. En definitiva, el Mercado "Victoria" superaba los 30.000 metros cuadrados cubiertos, convirtiéndolo así en uno de los más grandes de la época en su tipo. *"La superficie disponible, considerable, como se puede apreciar por las cifras señaladas, alcanza para almacenar 8.000.000 kilos de frutos y 60.000 toneladas de cereales".*¹⁴

Mercado Victoria. Detalle del acceso principal con las inscripciones en el friso y en el frontis.



La infraestructura que se realizó para el complejo no es menos significativa. Todas las instalaciones están servidas por veinte desvíos del ferrocarril, ligados a las vías de acceso a la ciudad y sus ramales. En dichos desvíos podían operar unos seiscientos vagones simultáneamente. Para mayor comodidad de las operaciones, los galpones contaban con doscientas nueve puertas.

Vista interior de uno de los galpones del Mercado. Interior con columnas de hierro. (Archivo LNP).

La estructura arquitectónica de los galpones es lineal, paralela a las vías férreas y formando grandes avenidas centrales por donde antes circulaban los carruajes y vehículos. En la materialidad domina fuertemente el uso del ladrillo visto, las cubiertas son de chapa (de diferentes tipos según los años) y vidrio con estructura de hierro, aunque existen algunas cabriadas de madera; en el interior de los galpones más anchos también existen columnas de perfiles de hierro.

Los ambientes interiores son totalmente libres, con un lateral abierto a las avenidas y el otro a las vías. El solado es de cemento y tiene un tratamiento térmico asegurando así el secado de los frutos por el efecto invernadero producido por el calentamiento desde las cubiertas.

Exteriormente, los galpones cuentan con galerías laterales tratadas con quebracho. Las mismas se encuentran lo suficientemente elevadas para facilitar las operaciones de carga y descarga desde los diferentes vehículos. Las galerías están cubiertas por un alero con pendiente.



La ornamentación se reduce al mínimo y está constituida principalmente por el trabajo de trabas del ladrillo estableciendo diversas figuras geométricas, frisos o nichos en donde se localizan inscripciones como la de "Mercado de Frutos Victoria", o la fecha de construcción.



Mercado Victoria. Vista desde calle Undiano de las etapas construidas por la empresa BAP.

Este trabajo ayuda a darle mayor jerarquía a un sitio en donde lo fundamental eran sus aspectos funcionales y tecnológicos. Así lo destacan los testimonios gráficos y escritos de entonces. *"El fotograbado que aparece hoy en primera página representa una sección de uno de los cuatro magníficos galpones del Mercado "Victoria" que ha surgido por feliz iniciativa de la Compañía del F.C. Bahía Blanca y Noroeste, una de las empresas que ha previsto con mayor seguridad de miras y ayudado con mayor entusiasmo el desarrollo comercial de esta ciudad y su zona tributaria.*

La fotografía que publicamos da solamente una pálida idea de lo que es en realidad este Mercado, no pudiendo reflejar toda su amplitud, sus comodidades, y sus ventajas: luz, higiene, seguridad, pisos de asfalto, paredes de mampostería, obras de precaución contra los incendios, puertas de fierro,

*atinada disposición de las varias secciones, hacen de este local el ideal de los depósitos, no tan sólo de lanas, cueros y cereales, sino que para toda clase de mercaderías".*¹⁵

Las nuevas instalaciones favorecieron a todos. A los productores porque encontraban lugar donde depositar sus productos sin las urgencias inmediatas motivadas por diversos factores. Basta pensar que un productor que esperaba en su campo por el comprador obligaba a éste a una gran travesía; por otra parte, desconocía las ofertas y demandas que se producían en los grandes centros. Así, los consignatarios se evitaban los gastos y los viajes, pudiendo concentrar su actividad en pocos días.

La lana fue sin duda una de las actividades centrales y típicas del movimiento del Mercado. La época de la esquila reunía en nuestra ciudad numerosos compradores, fundamentalmente franceses, aunque también ingleses, alemanes y norteamericanos. A dichas personas que venían a Bahía Blanca para realizar sus operaciones y que, concluidas éstas se marchaban, se los denominó "langostas", ya que, como ese animal, legaban, tomaban su producto y se iban. Los llamados langosteros, formados por clasificadores y compradores de lana, se unieron en una sociedad denominada "La Langosta", entre cuyas actividades principales se encontraba la realización de una fiesta en el día de San Blas (2 de febrero), patrono de los laneros.

El 2 de febrero de 1899, Adolphe y Camille Duquennoy, Louis Dunortier, Bernard Pinet y Robert Leduc, decidieron festejar con una cena la fiesta de San Blas, patrón de los peinadores y compradores de lana -según la costumbre en Francia-. La fiesta comenzó a realizarse todos los años, cada vez con

mayor número de adeptos. Alternó el nombre del santo con el de "langosta". En 1902 se percibe la confraternidad entre los consignatarios de la plaza.

Para 1903 San Blas está en todo su apogeo, la fiesta de "La Langosta" se realiza en los salones de la Societé Française: *"Es necesario haber asistido a una de las fiestas de La Langosta para darse una idea de la jovialidad, del empuje, de la alegría que en ella reina; la decoración de la sala del banquete; la mesa, adornada con un gusto langostino, sus cien convidados vestidos con el clásico guarda-polvo obligatorio, contribuye a la originalidad de la fiesta. El banquete de San Blas en Bahía Blanca es seguramente el único en su género en el mundo".*¹⁶

Más de cien personas concurrían a dichas reuniones; las diferentes nacionalidades quedaban fundidas por la camaradería del trabajo. La simpatía que se ganaron del resto de la población no fue sólo por su trabajo y alegría, por sus desfiles y fiesta, sino también por las pruebas de generosidad con el resto de la ciudad, como los donativos realizados al Hospital Municipal. La sociedad "La Langosta" se reunía solamente una vez por año, el día de San Blas, o sea el 2 de febrero. No tenía reglamentos ni estatutos.

Los aspectos temporales de la lana, marcaban épocas de gran trabajo, con necesidad de grandes espacios, y otras de poco movimiento. Las autoridades del complejo debieron tener mucho cuidado en el mantenimiento de la actividad a lo largo del año, aunque quedaba claro que los requerimientos por almacenaje de lanas eran tan fuertes que motivaban los crecimientos del edificio y el cuidado en la resolución de ciertos aspectos tecnológicos, como es el mencionado caso de la aislación térmica del solado.

"Ciertamente es una nota altamente simpática la que ofrece el movimiento activo del Mercado, cuyas recientes ampliaciones son apenas suficientes a la gran recepción de lanas, lo que hace presumir que la Empresa se verá en breve obligada a ampliar nuevamente sus ya espléndidos galpones teniendo en cuenta que ellos están destinados a ser el gran granero de La Pampa y de buena parte de la Provincia".¹⁷

Hacia el centenario de la ciudad (1928), el día de mayor entrada de productos fue el 13 de noviembre de 1907. Entonces, se recibieron en el Mercado 523.647 kilos de frutos. La mayor existencia se marcó el día 18 de diciembre de 1920, registrándose en tal día un total de 11.142.680 kilos de frutos.

El conjunto de viviendas de la calle Brickman, más conocido como barrio inglés, contribuye fuertemente a la caracterización paisajística del área. Algunos investigadores han denominado al sector como "New Liverpool", en relación a dicha ciudad inglesa en semejanza por la arquitectura del sitio. Sin embargo, la mayoría de los textos que invocan ese nombre lo utilizan en referencia a nuestra ciudad.

"Una de las obras de mayor importancia que se han construido en nuestra ciudad en los últimos tiempos, es indudable que la constituyen las ordenadas por las empresas del ferrocarril del Sud y del Pacífico en Ingeniero White y en los alrededores del Mercado Victoria respectivamente.

En este último paraje la empresa del Pacífico contrató con el señor José Rión la construcción de catorce edificios destinados a los empleados que prestan servicios en la misma, de los cuales nueve



están completamente terminados y los restantes lo estarán al cabo de pocos días.

La vasta extensión que ocupa este grupo de casas, es de más de dos cuadras, desde la calle Donado hasta la avenida Colón donde se levantará el gran puente proyectado y que dará paso a las líneas férreas del ferrocarril indicado.



Conjunto de viviendas construido por el ferrocarril Buenos Aires al Pacífico (1908). Cada edificio contaba con cuatro unidades, dos en planta baja y dos en la alta.

Las catorce casas son cómodos chalets de altos y cada uno se compone de cuatro departamentos, dos en la planta baja y dos en la alta, con tres habitaciones, cuarto de baño, cocina, etc. cada uno, lo que da un total de cincuenta y seis cómodas viviendas para familia".¹⁸

Conjunto de viviendas en calle Brickman. Detalle.

Los edificios presentan elementos típicos de la arquitectura inglesa como el ladrillo visto, los techos con pendiente y las clásicas chimeneas. También el retiro de la línea municipal, materializado por el cerco de mampuestos y rejas, da un cierto aspecto de patio inglés. Las viviendas estaban



destinadas a personal de la empresa, si bien no necesariamente de gran jerarquía, queda claro que eran obreros especializados. De todas formas llama la atención la utilización de tipos que representan de uno u otro modo, la pertenencia a cierto bienestar social europeo. Perrot y Guerrand (1990) señalan justamente esta característica, refiriéndose principalmente a la sociedad burguesa inglesa: "(...) dos pisos como signo de triunfo social, un jardín de altos muros para evitar las relaciones con la vecindad (...)".

Otro punto importante a destacar es el de los retretes exteriores a las viviendas. Parecería una contradicción con lo expuesto anteriormente. Quizás para clarificar la conjunción de actitudes y también la claridad de la obra, es bueno traer parte de otro

estudio de Perrot (1988) *"Con el aumento de la sedentarización de la clase obrera y el agravamiento de las condiciones de alojamiento, quejas y deseos se van precisando. Durante la encuesta parlamentaria de 1884, los obreros interrogados -y es la primera vez que ello sucede- se extienden las recriminaciones contra la suciedad de las viviendas, las alcobas llenas de chinches, y los muebles de alquiler: paredes mugrientas, letrinas siempre atascadas, olores nauseabundos, etc. De modo más positivo manifiestan determinadas peticiones: un poco más de espacio, al menos un par de cuartos y, si hay hijos, si el padre de familia se respeta, tres o cuatro piezas no son demasiadas. La decencia conyugal se pone por delante de la reivindicación de los excusados. En cuanto les es posible, los obreros empiezan a separar las habitaciones de los padres de la de los hijos. (...) Maréchal, al esbozar un proyecto de construcciones obreras, no se atreve a dejar previstos un WC particulares: el pueblo no demanda tener retretes en casa. Pero sí que pide casas de dimensiones modestas, con una gran variedad de fachadas, a fin de que no haya en ellas nada que pueda pensar en que se trata de una ciudad obrera. Horror al encuartelamiento y deseo de una vivienda individualizada son cosas que se manifiestan claramente en estos textos".*¹⁹

La importancia de este conjunto merece que se resalten las características mencionadas; tanto por su implantación, concepción arquitectónica, detalles, como también por ser la mejor expresión de un determinado tipo de vivienda al que aludimos anteriormente.

Vista del puente Colon desde el cuadro de vías; se puede ver los enormes pilares de ladrillo que sostienen el puente y los laterales realizados enteramente en hierro.



Entre las obras de infraestructura más destacadas se encuentra el "Puente Colón", que cruza las vías del Ferrocarril para continuar con dicha avenida. Llama la atención algunos puntos, como ser que fue el único paso a nivel sobre barreras realizado en el macro centro existiendo tal vez puntos -por entonces- de mayor tráfico. Sin duda no fue planteado en estos términos, sino seguramente como el primero de una serie de ellos.

La obra fue realizada en 1908, aunque la propuesta y el proyecto datan de un par de años antes. *"Tenemos conocimiento de que la Empresa del F.C. al Pacífico se ha presentado a la Municipalidad pidiendo autorización para construir un puente en el paso a nivel que existe en el cruce de la Avenida Colón con la línea que va al Mercado "Victoria" y Puerto Galván.*

Nos consta también que algunos propietarios de la Avenida Colón, sabedores del proyecto, han manifestado su opinión en contra, dando por razón que estos arcos de fierro romperían la perspectiva de la Avenida, tapando la vista...de qué?...del horizonte pampeano?

Cabe esperar que la autoridad municipal no se muestre tan amante de los horizontes despejados, ni se deje influenciar por el espacioso pretexto de la perspectiva, y apruebe sin más trámite el proyecto de la Empresa de F.C. al Pacífico, por la conveniencia y utilidad práctica que representa, favoreciendo la comodidad y la seguridad del tráfico en ese punto. Por otra parte, sería curioso ver rechazada aquí la propuesta de una obra, que en otras ciudades de gran movimiento se impone como obligación a las Empresas ferrocarrileras en vista de las ventajas que

presenta para la libre circulación de trenes y peatones.

A los que pretenden justificar su oposición al proyecto por razones de estética, diremos que el puente proyectado resultará más bien un adorno para nuestra principal arteria pues la Empresa del Pacífico entiende hacer al mismo tiempo una obra de arte, que en nada desmerecerá en comparación de los grandiosos edificios que nuestra imaginación, se complace ya en ver levantados por toda la extensión de la Avenida".²⁰

La nota del periodista no deja de tener razón, los planteos para la avenida Colón se basan en los proyectos de Haussmann para París, y más directamente en la avenida de Mayo en Buenos Aires. Sin embargo, la gran pregunta de muchos es el costo y la necesidad de determinar un perfil urbano de tales dimensiones. Dentro de esa discusión ha caído seguramente la propuesta del puente.

Hacia 1908 se ofertaron las obras. Seis constructores concurren a la licitación, siendo aceptada la propuesta de Ernesto Bottonelli. El 18 de agosto de 1908 se firmó contrato entre el constructor y la empresa. Las obras previas ya habían comenzado, los materiales estaban llegando, y a la brevedad se iniciaron las obras.

Por entonces se dieron a conocer algunos datos técnicos de la construcción; la calle que pasa sobre el puente tendría una extensión de 300 y tantos metros de cada lado con el objeto de que en esa distancia pueda establecerse el suave declive necesario.

Al año siguiente la obra se encontraba claramente avanzada y su perfil ya era determinante

en la fisonomía del sector. Cabe aclarar la importancia que tiene como elemento formal para que el conjunto (estación, talleres, depósitos mercado, viviendas, usina) se lea como uno sólo y no como dos partes pegadas. La finalización del puente, cerca del Centenario de la República, viene a ser el broche de consolidación del área.

"Desde la plaza Rivadavia se alcanza ya a distinguir fácilmente una masa que corta allá, a los lejos, la perspectiva de la Avenida Colón. Es el gran puente que la empresa del ferrocarril Pacífico está haciendo echar sobre sus vías, y que, por mucho tiempo, será la obra más grande y de mayor aliento con que contamos en Bahía Blanca".²¹

La parte principal del puente ya estaba construida para los primeros meses del año 1909; se constituía por cinco pilares centrales y dos estribos laterales. En dicha construcción se invirtieron tres millones de ladrillos, calculándose todavía una cifra superior para finalizar los terraplenes.

Los cinco pilares centrales tienen un ancho de 2.20 metros, necesarios para soportar el peso de la armazón metálica del puente y el originado por el tráfico. En la parte sur, entre los dos primeros pilares, se habían colocado los siete tramos de hierro que constituían el esqueleto de puente; soberbias piezas que han precisado para su colocación todo un sistema de rieles y poderosas cabriadas.

Las grandes cabriadas necesarias para la obra se construían ahí mismo. En todo el trabajo se ocupaban unos setenta hombres, cuyo número se duplicaba al finalizar la cosecha.

Al transitar sobre el puente, el empedrado conserva el ritmo del traqueteo del tiempo. En una mirada más atenta puede verse la solidez de sus

barandas de hierro, con sus tornillos y remaches centenarios y firmes.

En las cuadras cercanas a la estación se fue asentando población vinculada a la empresa ferroviaria, entre las cuales destaca la morada de su gerente: William B. Harding Green. Sin embargo, lo que más ejemplifica la presencia de migración inglesa en éste barrio es la construcción de la iglesia anglicana.

Harding Green, como Presidente de la Sociedad Británica, fue el impulsor del culto anglicano y en 1912 inauguró la parroquia San Pablo en la esquina de las actuales calles Almafuerte y Gorriti. Casi sin alteraciones se mantiene el templo hasta hoy. Su exterior es simple y si bien se reconoce en él una función religiosa, la ausencia de una torre le permite integrarse mejor con el perfil urbano del área.

El acceso se realiza por una sencilla puerta y un corto pasillo. Cabe destacar que si bien la libertad de culto existía, este tipo de iglesias no tenía una presencia física destacada en la ciudad.

El edificio es de una nave y de características neogóticas. Se destaca en ella su piso y su techumbre de pinotea con una interesante estructura del mismo material.

En la cabecera, tres altos ventanales ojivales dan luminosidad interior, que se completa con la que ingresa por las ventanas laterales y el alto rosetón.

El área del Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico se extiende más allá de las obras mencionadas; hacia el noroeste llegando hasta los talleres y viviendas de Maldonado, hacia el noreste más allá del mercado

Victoria, hasta el cruce con las vías del Ferrocarril del Sud.

La zona del Maldonado es muy significativa por su extensión de tierras y alberga un patrimonio construido importante pero en mal estado de conservación: los talleres y la colonia de personal.

Esta última constituye, junto con las colonias de Ingeniero White y de calle Brickman, las tres iniciativas que hacen las empresas ferroviarias en vivienda colectiva. De allí el enorme valor patrimonial de estos conjuntos, lamentablemente muy desatendidos por las políticas oficiales.

La colonia Maldonado se conforma a partir de tres edificios de planta longitudinal en un amplio terreno con patios en común.

Una de las particularidades es que cada edificio cuenta con una vivienda en las cabeceras del mismo.

Actualmente la obra está ocupada en forma no legal y en su perímetro se ha levantado un vallado de chapa. Ambas características dificultan la percepción de estos emblemáticos edificios.

Ambos sectores, del Sud y al Pacífico, constituyen hechos relevantes tanto en el crecimiento urbano como en el desarrollo de la ciudad. La significación de estas obras es altamente reconocida, tanto en su conjunto, como en muchas de sus individualidades.

El conjunto edilicio de la Terminal de Ferrocarril Rosario Puerto Belgrano se terminó de construir en 1922 y estuvo a cargo del constructor Félix Tanera y sus hijos.

Es la única "terminal" de ferrocarriles que existe en nuestra ciudad. Ello dio lugar a la ubicación de los rieles de forma perpendicular al edificio principal, cuestión diferente a la que sucede con las estaciones.

Esta situación, sumada a ser el único ferrocarril de capital francés que llega a Bahía Blanca, le otorga un grado de unicidad a la obra que valora la existencia de la misma.

La composición del cuadro de la estación es más bien sencilla, la misma se encontraba dominada por el edificio principal de claras características académicas, el andén semi-cubierto ubicado de manera perpendicular y central al edificio, con seis tendidos férreos y, por último, un sencillo galpón eventualmente utilizado para herramientas o enseres varios.

Con la demolición del andén y del galpón se perdió el valor del conjunto. Queda en pie la construcción central, la cual con la restauración cobrará mayor valor.

Este edificio constaba en su planta baja de una sala destinada a la recepción de correspondencia, una oficina de encomiendas y depósito de las mismas, el hall y su boletería, la sala de señoras, la confitería y el despacho del jefe de estación y del telegrafista. Con la intervención de 1980, esta área fue la más modificada.

La parte alta albergaba las habitaciones para dos familias, las correspondientes al Jefe de Estación y a algún otro empleado jerarquizado seguramente.

Sus rasgos académicos le otorgan la sobriedad de los edificios públicos. Destaca en su volumen central la marquesina de hierro y vidrio sobre las

puertas de acceso. Por encima del volumen de dos pisos una fuerte cornisa remata al edificio y un reloj (típico elemento en las estaciones ferroviarias) corona el eje marcando la simetría del frente.

En el año 1946 el Estado Nacional adquirió la Cía. FRPB y tres años más tarde, debido a un plan de ordenamiento ferroviario, la terminal iba a desaparecer. Afortunadamente el proyecto no pudo llevarse a cabo y, luego de haber estado un considerable tiempo en desuso, el mismo fue hábilmente aprovechado como terminal de ómnibus la que se encontraba por entonces en el centro de la ciudad.

Tal función la cumplió desde el año 1980 hasta el 2009, fecha en que se habilita el nuevo edificio de la Terminal de Ómnibus. El proyecto de dicha obra no consideró la preservación del conjunto, limitándose a conservar el edificio principal, pero demoliendo el andén y el galpón que hasta entonces se utilizaba para encomiendas.

Capítulo 4

Los territorios de las empresas ferroviarias en la ciudad

Notas

1. "Planos y Memorias", diario *Bahía Blanca*, 30 de Septiembre de 1909, pág. 4.

2. "La nueva estación del Ferrocarril del Sud", en *Revista Comercial de Bahía Blanca*, 30 de Octubre de 1909, pág. 25.

3. "La estación del Sud", diario *Bahía Blanca*, 16 de Diciembre de 1910, pág. 4.

4. Diario *La Nueva Provincia*, Bahía Blanca, domingo 26 de febrero de 1922, página 7

5. "La nueva estación del Pacífico", en *Revista Comercial*, 12 de Diciembre de 1908, pág. 21.

6. "Una estación futura", en diario *Bahía Blanca*, 17 de Mayo de 1908, pág. 4.

7. "La nueva estación del Pacífico", en *Revista Comercial*, 10 de Octubre de 1908, pág. 21.

8. "A cada uno de los conventos, como así también de las iglesias, la corona les otorgaba un ornamento, un cáliz con patena y campana, todo a cargo de la real hacienda"; esta disposición figura en las Leyes de Indias, confrontar ZINGONI, José María: "Las ideas sobre las fundaciones urbanas en la legislación indiana" (offset), Universidad Nacional de Buenos Aires, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Buenos Aires, 1988.

9. Cfr. diario *Bahía Blanca*, 16 de Abril de 1908.
10. "Las obras del ferrocarril Buenos Aires al Pacífico", en diario *Bahía Blanca*, 4 de Julio de 1908, pág. 1.
11. "El Mercado Victoria", en diario *Bahía Blanca*, 8 de Julio de 1908, pág. 17.
12. "El Mercado Victoria", en diario *Bahía Blanca*, 8 de Julio de 1908, pág. 4.
13. Datos extraídos del libro del *Centenario de Bahía Blanca*, editado por el diario *La Nueva Provincia*, Bahía Blanca, 1928.
14. "Mercado de Frutos Victoria", *Centenario de Bahía Blanca*, Ibídem.
15. "Mercado Victoria", en *Revista del Centro Comercial*, Bahía Blanca, 24 de febrero de 1906, pág. 16 (fotografado en la portada).
16. "La fiesta de la langosta", en *Revista del Centro Comercial*, Bahía Blanca, 4 de febrero de 1905, pág. 14.
17. "El Mercado Victoria", en *Revista del Centro Comercial*, Bahía Blanca, 9 de Diciembre de 1905, pág. 17.
18. "Progresos de Bahía Blanca", en diario *Bahía Blanca*, 10 de Mayo de 1908, pág. 1.
19. Perrot, Michelle: "Modos de habitar. La evolución de lo cotidiano en la vida moderna", en *Arquitectura & Vivienda*, Nro.14, Madrid, 1988.

20. "Iniciativa del Ferrocarril Pacífico", en *Revista de Centro Comercial*, Bahía Blanca, 10 de Marzo de 1906, pág. 17.

21. "El puente de la Avenida", en *Revista del Centro Comercial*, Bahía Blanca, 9 de Enero de 1909, pág. 18.

Galería Fotográfica

Fotos Capítulo 4

http://www.photoshop.com/user/arquitecturaferoportuaria/?rlang=en_US&trackingid=BTAGC&galleryid=d0dbbaaa93c24ad6aab55ec16b9554e9&wf=shareslide show

Cervecería San Martín

http://www.photoshop.com/user/arquitecturaferoportuaria/?rlang=en_US&trackingid=BTAGC&galleryid=eae110f3121245159535355ee4e5a667&wf=shareslides how

Colonia Brickman

http://www.photoshop.com/user/arquitecturaferoportuaria/?rlang=en_US&trackingid=BTAGC&galleryid=cbd8aa277e8a44da914aa8b7c4658928&wf=shareslides how

Colonia Maldonado

http://www.photoshop.com/user/arquitecturaferoportuaria/?rlang=en_US&trackingid=BTAGC&galleryid=001505075ca248e092178cd6de338f70&wf=shareslides how

Depósitos BAP

http://www.photoshop.com/user/arquitecturaferoportuaria/?rlang=en_US&trackingid=BTAGC&galleryid=b657a6eb5b8042f882a96f95f4dc567f&wf=shareslides how

Estación BBNO

http://www.photoshop.com/user/arquitecturaferroportuaria/?rlang=en_US&trackingid=BTAGC&galleryid=a9e3efadfd8348ef8772745063515817&wf=shareslideshow

Estacion FCS

http://www.photoshop.com/user/arquitecturaferroportuaria/?rlang=en_US&trackingid=BTAGC&galleryid=498101b786ea4f059710484c90ff91ab&wf=shareslideshow

Iglesia Anglicana

http://www.photoshop.com/user/arquitecturaferroportuaria/?rlang=en_US&trackingid=BTAGC&galleryid=87276365cc464fc0b0e886dea6e3e3cf&wf=shareslideshow

Iglesia La Piedad

http://www.photoshop.com/user/arquitecturaferroportuaria/?rlang=en_US&trackingid=BTAGC&galleryid=5f7941038421425395597ab80e0e1919&wf=shareslideshow

Masurel Fils

http://www.photoshop.com/user/arquitecturaferroportuaria/?rlang=en_US&trackingid=BTAGC&galleryid=dc5c805f28f24b01aaa7eab030eec5da&wf=shareslideshow

Mercado Victoria

http://www.photoshop.com/user/arquitecturaferroportuaria/?rlang=en_US&trackingid=BTAGC&galleryid=5917370339e14fc09dcadeb7ee268dc3&wf=shareslideshow

Muebles Ferroviarios

http://www.photoshop.com/user/arquitecturaferroportuaria/?rlang=en_US&trackingid=BTAGC&galleryid=df579771b89e44228c273b6396b04779&wf=shareslide
[show](#)

Muebles Urbanos

http://www.photoshop.com/user/arquitecturaferroportuaria/?rlang=en_US&trackingid=BTAGC&galleryid=72b4f1ee6cd74da988fb810016b8d371&wf=shareslideshow

Necochea

http://www.photoshop.com/user/arquitecturaferroportuaria/?rlang=en_US&trackingid=BTAGC&galleryid=37645db1eccf428eb0c4e3e9e3825789&wf=shareslideshow

Puente Colón

http://www.photoshop.com/user/arquitecturaferroportuaria/?rlang=en_US&trackingid=BTAGC&galleryid=38018e2e74314da18912463af634c192&wf=shareslideshow

Talleres BBNO

http://www.photoshop.com/user/arquitecturaferroportuaria/?rlang=en_US&trackingid=BTAGC&galleryid=17137c0b8cc0487bac8b919aa27c18cd&wf=shareslideshow

Talleres FCS – Ing. White

http://www.photoshop.com/user/arquitecturaferroportuaria/?rlang=en_US&trackingid=BTAGC&galleryid=88b14355e76e4378933d0f14b6367e63&wf=shareslide show

Terminal RPB

http://www.photoshop.com/user/arquitecturaferroportuaria/?rlang=en_US&trackingid=BTAGC&galleryid=92c56dfb41a04cacafc5dff5bc01ce&wf=shareslideshow

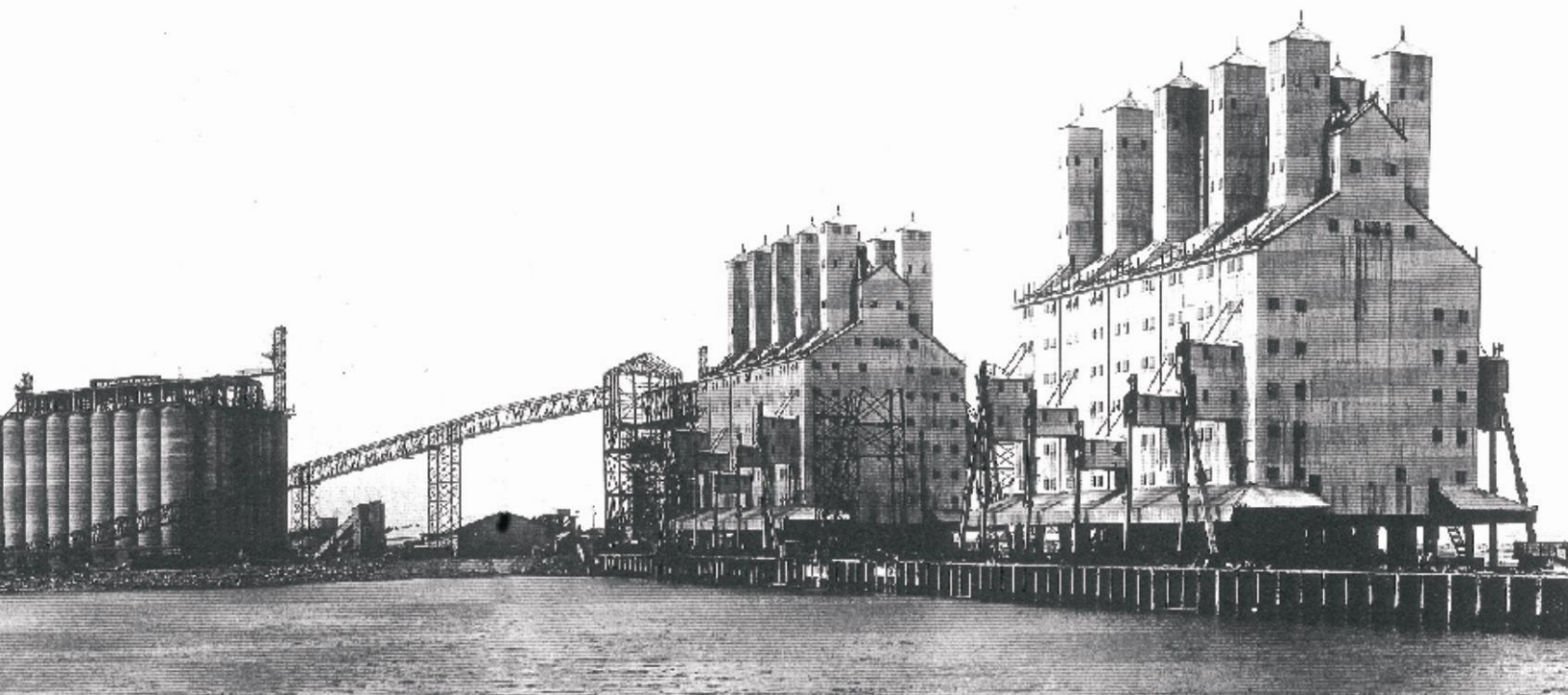
Usina BAP

http://www.photoshop.com/user/arquitecturaferroportuaria/?rlang=en_US&trackingid=BTAGC&galleryid=7003a812f3534c5ebefc5b5c9a22da81&wf=shareslideshow

Vista Aérea Territorio FCS

http://www.photoshop.com/user/arquitecturaferroportuaria/?rlang=en_US&trackingid=BTAGC&galleryid=7b1045290e4848d6beff2b2169b3b6a9&wf=shareslideshow

Los puertos en la costa bahiense i5



Capítulo 5

Los puertos en la costa bahiense

Cuando nos referimos a lo construido en la costa del estuario de la bahía, tenemos que hablar de varios puertos. La pertenencia territorial a la que anteriormente aludimos, sigue manteniéndose en la costa. Cada empresa logra distintas concesiones, y por lo tanto su infraestructura se dirige hacia diferentes sectores.

"A los puertos debe, pues, en realidad, Bahía Blanca, el empuje soberano de sus avances y el haberlo comprendido así, constituye el timbre de gloria para los fundadores de Bahía Blanca que eligieron el emplazamiento de la futura urbe, junto a las aguas de una bahía que, por sus condiciones excepcionales, habría de albergar sobre la tranquila superficie de sus aguas, las soberbias instalaciones de siete puertos a los que afluyen, en busca de productos nobles de la región, centenares de buques de todas las banderas congregados, en pacífica unión, y proclamando, con su sola presencia, la grandeza y el porvenir de Bahía Blanca.

Y si el genio vidente de los fundadores supo anticiparse un siglo a la visión del porvenir, la seguridad del juicio de las empresas que como la del Ferrocarril del Sud, primero, la del Pacífico, después, la del Rosario Puerto Belgrano, finalmente, comprendieron todo lo que significa un puerto comercial en las aguas de la Bahía Blanca en las que si antes rebrillaba el desolador salitre, hoy negrea la masa imponente de los grandes vapores de ultramar".¹

Tal optimismo es comprensible. En 1885 -con el primer muelle- entraron noventa y cinco barcos;

dicha cifra ascendió a cerca de seiscientos en 1927. Además, en ese lapso, se construyeron seis puertos más.

Los siete puertos a que se hace referencia son: el puerto o muelle de embarque de la Compañía Sansinena, situado en Cuatrerros; el Puerto Galván, de la Compañía Buenos Aires al Pacífico; el Puerto de Ingeniero White, de la Compañía del Sud; el Puerto Militar o Puerto Belgrano; el Puerto Belgrano primitivo, construido por el Ferrocarril Rosario a Puerto Belgrano y que luego fue adquirido por el Gobierno Nacional para incorporarlo a los servicios de la Armada; el Puerto Arroyo Pareja, también del Rosario a Puerto Belgrano, utilizado a pequeña escala; y finalmente, el puerto nacional de cabotaje. Este último se encontraba hacia fines de la década del '20 en construcción. Existieron más concesiones para nuevos puertos, pero no fue posible realizarlos y las mismas caducaron.

Puerto de Ingeniero White. Puerto para embarcaciones secundarias.

Destaca entre ellos los puertos de White y Galván, también significativo es el de la compañía Sansinena. El resto de los puertos aludidos excede el ámbito de este trabajo; sin embargo es importante tener presente el conjunto de actividades que en ellos se daban, ya que fue una imagen de una amplia región. El Puerto Militar merecería un apartado especial, tanto por sus características históricas, técnicas, o estéticas; pero señalemos que a fines de siglo pasado, cuando se estudiaron las costas de nuestro



Bahía Blanca Puerto Ingeniero White

país para fundar un puerto militar, la mejor opción fue la ría de la Bahía Blanca.

El Puerto de Ingeniero White se encuentra situado a siete kilómetros y medio al sur de la ciudad de Bahía Blanca. La concesión del puerto para su construcción y explotación le fue otorgada al Ferrocarril del Sud en 1883, al año siguiente llegó el primer tren a Bahía Blanca y al puerto, y en 1885 fue habilitado el primer muelle. Dicha obra contaba con una longitud de trescientos metros, de los cuales doscientos describían una amplia curva. El ancho era de veintidós metros y tenía cinco vías con ocho grúas hidráulicas. En él podían atracar simultáneamente tres vapores de ultramar y dos o tres embarcaciones menores.

El muelle tenía 6.900 metros cuadrados de superficie, pero el continuo aumento del tráfico hizo que pronto la empresa se viera en la necesidad de una ampliación, como también de varias obras complementarias tendientes a acrecentar la exportación cerealera por este puerto.

"Ya en 1889 el tráfico manejado alcanzó a 198.407 toneladas y en 1900, aumentando prodigiosamente, llegó a 1.254.437 toneladas de las cuales 1.026.361 representaban cereales exportados. Esta cifra, con ser considerable, ha sido varias veces superada. En 1924 las exportaciones solamente, según se desprende de los cuadros estadísticos adjuntos, alcanzaron a 1.514.043 toneladas, de cuyo número sólo al trigo correspondieron 947.693. Y en 1927, con no ser uno de los mejores años, la exportación total por este puerto, alcanzó a 1.310.573 toneladas, de las que correspondieron solamente al trigo 762.026. Por algo se considera este puerto uno de los que mueven más cantidad de

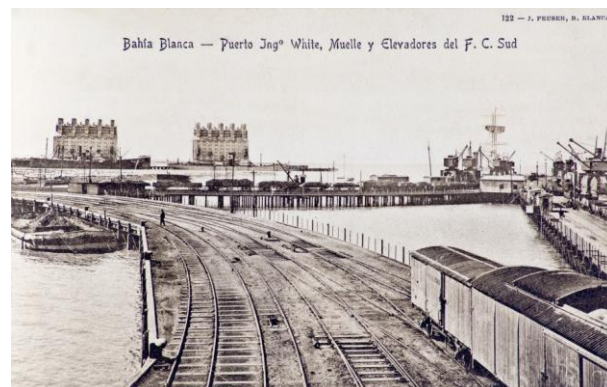
cereales en el mundo entero y desde luego más trigo que ningún puerto de la América del Sur".²

El nuevo ensanche permitió pasar a disponer de una superficie de 23.000 metros cuadrados de muelle, y de una longitud total de novecientos ochenta metros de frente para el amarre de buques. Se aprovechó enteramente el muelle existente, pero ensanchándolo a treinta metros, pudiendo así contener siete vías férreas con sus correspondientes pescantes y cabrestantes hidráulicos y eléctricos. El muelle creció hacia el oeste, pasando a tomar la característica forma de "T". Fue realizado totalmente en hierro.

También se construyó un muelle adicional de madera. Su longitud total era de trescientos metros, la mayoría de los cuales eran rectos. Este muelle permitía el atraque de varias lanchas y dos o tres buques de ultramar. El nivel del mismo se había fijado en nueve metros sobre el nivel de la marea baja; esta diferencia obedecía al deseo de efectuar la carga de los buques por medio de gravitación en todos los diferentes estados de la marea.

Puerto de Ingeniero White. Muelle y elevadores del Ferrocarril del Sud. Postal de época.

Los planos y permisos de obra fueron presentados y obtenidos del Poder Ejecutivo en los años 1899 1900, las obras se sucedieron entre 1900 y 1904. Como consecuencia de las mismas se



llevaron a cabo varias obras complementarias como el tendido de dobles vías férreas entre Saavedra e Ingeniero White (125 kilómetros) para facilitar el tráfico al nuevo puerto, el ensanche y la profundización del canal de acceso, la construcción de una colonia para el personal, la construcción de distintos edificios administrativos, de almacenes, talleres con sus respectivos desvíos férreos y una usina propia, la cual suministraba energía para el funcionamiento de mesas transportadoras, cabrestantes, guinches, elevadores, máquinas separadoras, etc., además de ser utilizada para el alumbrado general y para el funcionamiento de varias maquinarias particulares que poseían cerealistas.

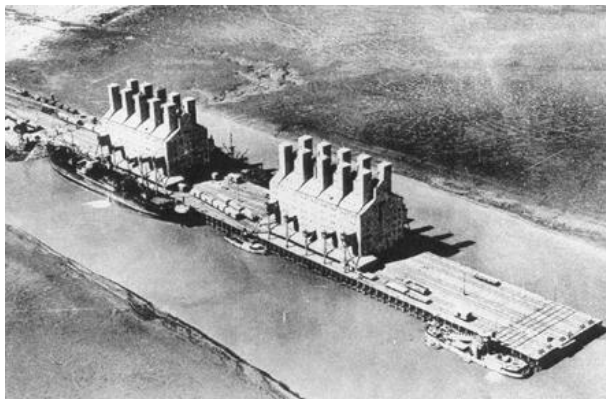
Es por esta época, más precisamente el 20 de junio de 1899, en que por decreto del Poder Ejecutivo Nacional se cambió el nombre de "Puerto Comercial" por el de "Puerto de Ingeniero White", en honor a tan importante figura que durante más de treinta años fue eslabón que unía las aspiraciones de Gobierno Nacional y las de la empresa Ferrocarril del Sud.³

A pesar de estas ampliaciones, el creciente aumento en la exportación de trigo hizo que hacia el año 1905 se produjera en la estación y en el puerto una congestión de tráfico debido a que los muelles y almacenes habían cubierto su límite de capacidad. La actividad en el puerto era constante; *"Nuestra visita al Puerto Comercial no ha sido, sin embargo, infructuosa, y con íntima satisfacción hemos visto reinar en todas partes la mayor actividad en las obras que se llevan a cabo, destinadas a prestar positivos servicios en un futuro no lejano. Hemos visto un ejército de obreros, un hormiguero humano, ocupado en excavar el gran dique que servirá para los buques de cabotaje,*

dejando así completamente libre el amarradero de los vapores al muelle actual; nos hemos complacido de todo aquel febril movimiento, de todo aquel ruido ensordecedor, hecho de mil ruidos: golpes de martillo, rechinamiento de grúas, resoplidos de fraguas y chillidos de carretas y hemos aspirado con fruición aquel sano olor a brea, que parece ensanchar los pulmones, a pesar de que algunas narices lo encuentran insoportable.

En el amplio muelle de madera hemos notado el mismo activo movimiento, para transformar los "Electric Velts" o sea, transportadores eléctricos de bolsas, en transportadores de trigo a granel, con lo que se evita la pérdida de tiempo causada por el sistema actual que obliga a cortar las bolsas en la bodega del buque, operación engorrosa que perjudica la regularidad del trabajo. A este efecto se está construyendo una cantidad de grandes embudos cuadrangulares, o tolvas, que recogerán el trigo de los vagones, donde se hará, de hoy en adelante, la operación de abrir las bolsas. El trigo pasa de la tolva a la cinta sin fin, que lo lleva a la borda del buque, dejándolo caer en la bodega en forma de cascada continua".⁴

Dadas estas necesidades se construyó entre 1906 y 1908 el llamado muelle de los elevadores, utilizado en la exportación de cereales, el cual se armaba con dos grandes elevadores. Cada uno de los elevadores disponía setenta y dos silos de capacidad para almacenar ciento treinta toneladas cada uno. Entre los elevadores se podían depositar, embolsados y a granel, 28.000 toneladas. Resultaban capaces de operar simultáneamente, cuatro vapores en primera andanada y ocho en segunda.⁵



Vista aérea del muelle de los elevadores. (Archivo LNP)

La carga de un buque de seis toneladas de cereales debió ser, a fines de siglo XIX, una operación penosa y larguísima, en la cual se ocupaba gran cantidad de obreros cargados de bolsas. Esta situación cambiaría totalmente en los primeros años del presente siglo; la misma tarea, al finalizar la primera década del XX, se realizaba en un día, con una docena de hombres.

Por entonces, parte del muelle estaba ocupado por cintas cargadoras, las cuales acarreaban el grano a grandes velocidades. El vagón era llevado a un punto conveniente, dos operarios armados de cuchillos chicos y bien afilados, cortaban con destreza el hilo que cierra la boca de la bolsa de cereales; la destreza del personal permitía que dicha tarea se realice con facilidad. El cereal caía en un embudo, por medio del cual se depositaba en la cinta sin fin y ésta, moviéndose sobre numerosos cojinetes, lo llevaba hasta la bodega del vapor, donde se dejaba caer por un grueso chorro continuo. El vagón vacío era tomado por una plataforma que lo llevaba a otra vía, dejando sitio para los otros vagones. La electricidad era fundamental en todos estos movimientos.

El elevador Nro. 1 fue inaugurado el 24 de marzo de 1908, cargando el vapor "Hutton" en ese mismo año; el elevador Nro. 2 fue inaugurado el 10 de enero de 1909, fecha en que comenzó a operar. Ambos fueron contruidos en hierro. La eficacia de los mismos quedó registrada en algunas cargas extraordinarias, las que por mucho tiempo constituyeron verdaderos récord para el abastecimiento de buques.

Pero no sólo las operaciones de infraestructura se realizaban en tierra, sino que, centro de todas las atenciones, eran los estudios y mantenimientos de los canales de acceso. Al respecto, un importante informe de 1909 revela que las profundidades de la bahía eran mayores que las pensadas, y eso por supuesto se traduce en una gran señal de optimismo para las autoridades.

"Son varias las novedades que se han encontrado con este levantamiento, sin que por ello se deje de reconocer la exactitud del plano relevado por Fitz-Roy, considerando los elementos que aquel disponía, como asimismo el tiempo empleado en su trabajo. Ante todo siempre se creyó que el canal principal de acceso a Bahía Blanca tenía 27 pies en marea baja mientras que ahora se sabe que cuenta con 32 pies, y esto mismo, en un sólo punto próximo a la boya número 1, pues en el resto de su extensión supera esta profundidad (...)

*El estudio de mareas que se ha hecho es el más completo practicado hasta ahora en nuestro país (...). La misma comisión ha colocado ya una serie de boyas y balizas que facilitaron la navegación de los innumerables canales y canaletas que se han relevado. Este trabajo ha estado a cargo desde su comienzo por el Capitán de Fragata Ismael Galíndez"(...).*⁶

Para efectuar el trabajo, la empresa disponía de un tren completo de dragado con todos los elementos propios de esa clase de máquinas para cumplir con el objetivo de mantener el canal en buenas condiciones de navegación.

Además, para el almacenamiento y distribución conveniente de los cereales, de noventa y un metros de desvíos, con lo cual dichas operaciones se facilitaban extraordinariamente. También había un galpón ferroviario de 200 x 30 metros y sitios para depositar en planchada hasta 30.000 toneladas de cereal, sin contar las 190.000 toneladas que podían depositarse en sitios particulares.

El personal del Ferrocarril del Sud en el puerto se componía de: 3 encargados, 15 empleados de oficina, 2 encargados de balanza, 16 pesadores, 30 controladores, 2 inspectores de playa, 3 capataces cambistas, 24 cambistas, 12 capataces de cabrestantes y llaveros, 90 peones de cabrestantes, 65 hombres de personal mecánico, electricistas y güincheros, 6 peones ventaneros y borradores de vagones y 2 mensajeros.⁷

El tráfico en los puertos puede ser imaginable. Todo este sistema de infraestructura y comunicación, apuntaba a asegurar el aprovisionamiento de materia prima a los grandes centros europeos, por lo tanto el sentido del tráfico marítimo era que los buques salieran cargados de estos puertos. Sin embargo, esto posibilitaba traer diversa mercadería en los buques; fletes que fueron muy bien aprovechados para la construcción de muchas obras en nuestra ciudad.

Con sólo consultar algún parte mensual del movimiento de exportación e importación, nos podemos dar una idea de ello (Septiembre, 1908).

Importación

3.036 tons. de carga general

15.094 tons. de carbón

1.775 tons. de maderas

96 tons. de materiales

Exportación

30.389 tons. de trigo

1.395 tons. de avena

90 tons. de lana

128 tons. de cueros

514 tons. de cargas varias

Pero sin duda la noticia que más se esperaba era la del aumento en las exportaciones. La descripción de la misma siempre es abundante y rica en detalles; hacia 1924 se registró un importantísimo movimiento que vino a curar las heridas de la crisis. *"Los puertos de Bahía Blanca enviaron este año al exterior, según los cálculos que se hacen, 2.300.000 toneladas, tal vez más. Es el año más fecundo. La producción ha superado a cuantas cosechas hubo en la zona.*

El transporte ferroviario y el trabajo en los puertos tienen un organizador vigoroso, el Superintendente de F.C. Sud, señor Arturo H. Coleman, a quien presentamos examinando los vagones cargados de cereales. La exportación de los productos agrarios se hace con un método y rapidez

asombrosos. El orden, la disciplina en el trabajo, la intensidad en las operaciones, demuestran la importancia que las empresas asignan a los puertos, que son las grandes puertas de salida por la que nuestra producción se distribuye por el mundo.

Y así venimos a ser los graneros que distribuimos por todas partes la producción del país, cada vez más abundante, a medida que los agricultores van adoptando métodos más científicos en la explotación de la tierra, los frutos exportados, el movimiento ferroviario, y por último el embarque en los puertos, se encadenan, formando un conjunto de actividades que demuestran la potencialidad del país en sus impulsos de progreso. La crisis que vino preocupando en los últimos tiempos, desaparece, repuesto el país con esta cosecha extraordinaria, ahora en liquidación".⁸

Ingeniero White contó con una importante estación ferroviaria que, construida en 1885, guardaba similitudes con la inaugurada un año antes en Bahía Blanca.

Hay que subrayar que para el FCS lo importante era llegar al puerto y Bahía Blanca era una estación más, aunque con cierta jerarquía. Sólo con el tiempo esta situación cambió para que la estación de la ciudad guardara una importancia acorde con el crecimiento que dicho centro urbano fue manifestando.

Prueba de ello da el acontecimiento histórico respecto de la llegada del ferrocarril. Las tres formaciones que traían a los más altos funcionarios nacionales y provinciales junto a todo tipo de autoridades, fueron directamente al puerto sin detenerse siquiera en el por entonces pueblo de Bahía Blanca.

La obra de la estación de Ingeniero White expresa lo significativo del lugar, manteniendo la idiosincrasia de algunas construcciones portuarias. Como en su par bahiense, destaca la cubierta que forma la galería. La misma se resuelve con una sucesión de pequeños módulos de estructura de madera con pendientes a dos aguas y cubierta de chapa y vidrio, permitiendo así el ingreso de luz cenital sobre el andén.

Lamentablemente esta estación se incendió y debió ser desmantelada en la década del '90. Las privatizaciones y concesiones de estas empresas estatales no contemplaron la protección del patrimonio, con lo cual las responsabilidades sobre estos bienes comenzaron a estar desdibujadas. En la actualidad, en el Museo Ferro White del puerto, puede verse una maqueta que recrea la estación.

Muy cerca de allí se encuentra todavía en pie la estación sobre calle Rubado. Es esta una pequeña construcción que está sobre la vía que comunica los puertos de Ingeniero White y de Galván.

En sus muros de ladrillo vista se abren puertas y ventanas con marcos ornamentados que si bien de manera muy sencilla, incorporan cierto repertorio de los edificios académicos. Aunque muy sutil, es esta una rareza dentro de la tipología de estaciones.

El techo de estructura de madera con cubierta de chapa y la típica chimenea, son parte de los elementos característicos y constitutivos de esta arquitectura.

En la línea del tendido férreo que va de estación Bahía Blanca a Ingeniero White, muy próxima a esta última y en el comienzo de la parrilla de vías que se abre en el área previa al propio

puerto, se encuentran los talleres de máquinas y vagones de la empresa FCS.

Las primeras obras datan de 1885, lógicamente fueron las construcciones necesarias realizadas por las empresas con la llegada a Bahía Blanca y al puerto de Ingeniero White.

Dentro de los galpones pueden verse las fosas utilizadas para la reparación del material rodante. En otros edificios, algunos ya de 1902, se localizaban los talleres y depósitos. En el amplio predio son muchas las vías que cruzan, lo que da una idea del movimiento férreo del sector.

Las características constructivas de estos edificios replican las típicas ferroviarias: sólidos muros de ladrillos, portones y aberturas de hierro o madera, arcos de medio punto en los vanos – algunos destacando las claves- y techos de chapa con pendiente.

La solución de cubierta destaca como elemento diferencial, techos a dos aguas orientados transversalmente al galpón, pero con diferentes pendientes para permitir la ventilación e iluminación del amplio interior.

También los hay enteramente resueltos en chapa, algunos de los cuales todavía quedan en pie.

Tal vez una de las piezas arquitectónicas más significativas fue el taller de reparación de locomotoras. Esta construcción, lindante con los talleres, era de planta semi-circular, contando en el centro con un puente férreo giratorio y más de veinte vías ubicadas radialmente. La mitad de ellas quedaban cobijadas por un galpón de chapa que, con sus doce tramos o gajos, podía albergar dicha continuidad de locomotoras. Lamentablemente el

edificio fue desmantelado (aproximadamente en los años 2006/2007) por razones de seguridad

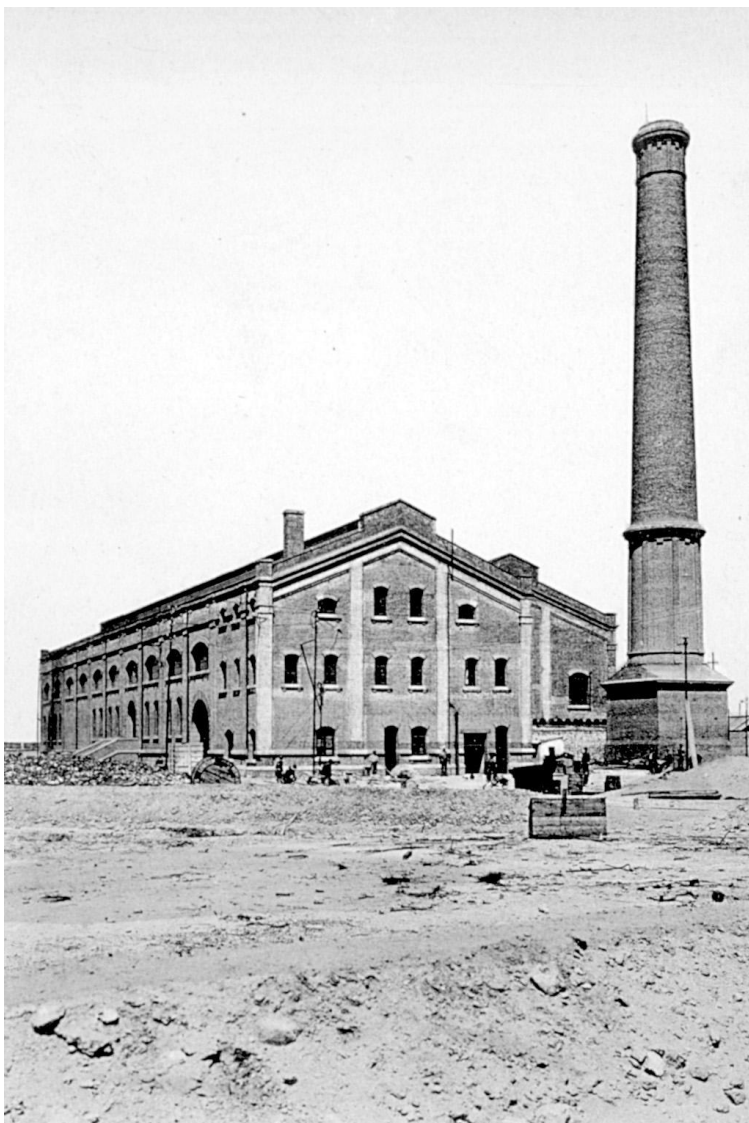
Todavía puede verse en el lugar el puente giratorio con la leyenda "RAMSOMES and RAPIER Ltd., Makers, IPSWICH, England"; también se consigna en letras pequeñas las iniciales "FCS" y la fecha "1927".

La fecha de construcción es incierta. Es presumible que desde los primeros años haya existido este taller de reparación. Más aún, el largo del puente giratorio hace pensar que su dimensión era la necesaria para las primeras locomotoras en las que el largo de las mismas estaba también determinado por el tender o carro utilizado para el carbón.

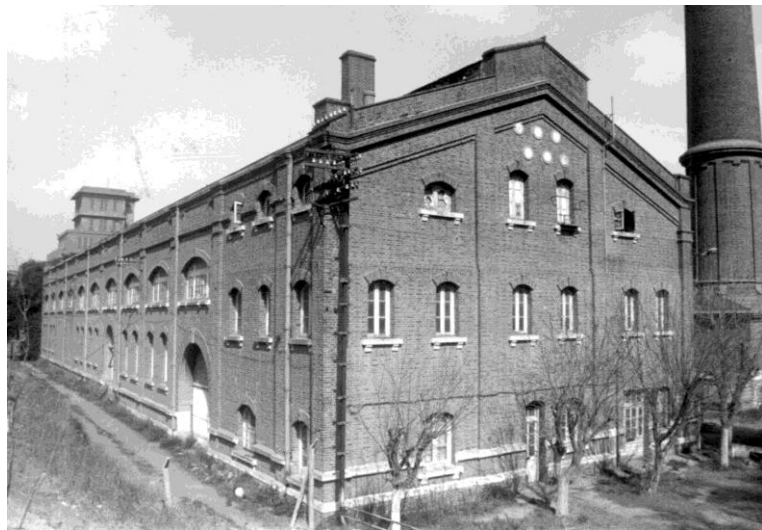
La fecha encontrada en el sello de dicho puente puede estar refiriendo a un cambio del elemento, aunque por el momento es sólo una hipótesis.

En el predio hay otro puente giratorio, de dimensiones más reducidas, el cual siempre estuvo al aire libre.

La importancia estratégica de la costa queda de manifiesto en la magnitud de algunas obras. Todas estas construcciones mantienen no sólo los principales lineamientos en materia tecnológica y desarrollo urbano, sino también la expresividad de los nuevos materiales utilizados en gran escala por la estética de la revolución industrial.



El importante crecimiento del puerto en los años del cambio de siglo, motivaron la construcción de una nueva usina que superaba ampliamente las características de la anterior. Sin duda, esta inversión se hizo consciente de las ampliaciones que a los pocos años comenzaron a ejecutarse, como ser las sucesivas etapas de los muelles y la construcción de elevadores.



Puerto de Ingeniero White. Usina Eléctrica. (Archivo LNP).

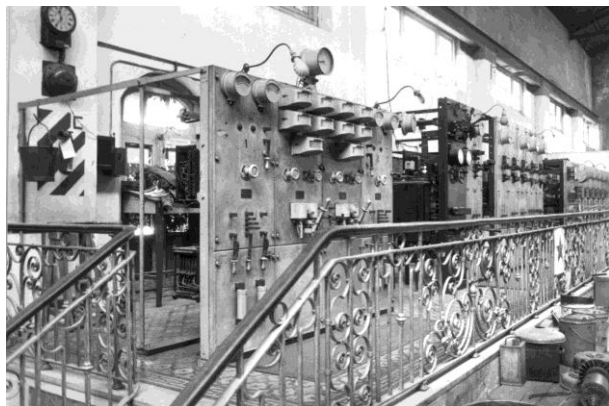
El edificio presenta características excepcionales, tanto por su tamaño, calidad de ejecución, resolución de fachadas, como por el equipo industrial que albergaba. Sin duda, fue también un aporte fundamental a la estética del puerto, el cual como muy pocos, consolidaba una imagen industrial a tan sólo diez años de comenzado el siglo XX.

La obra fue comenzada en 1904, en terrenos totalmente anegados muy cercanos a los muelles. La provisión de energía alcanzaba satisfactoriamente a cubrir las necesidades del movimiento de muelles y la iluminación del pueblo. Cabe acotar aquí, que durante el día, la energía era mayormente utilizada en el puerto, mientras que en la noche -cuando las tareas cesaban- se utilizaba en las casas y calles. De esta manera no se afectaba nunca la capacidad de carga, sino por el contrario se complementaba.

La construcción estuvo a cargo del contratista local José Rión, pero contó con la supervisión permanente del ingeniero Pringles. Estos edificios eran siempre ejecutados con planos elaborados en las mismas oficinas técnicas de las empresas (en Inglaterra) por la complejidad del espacio de las máquinas. Cuatro años más tarde, en 1908, el edificio fue inaugurado.

"Invitados por el Sr. Adolfo Wilkinson, inspector de ferrocarriles, hemos tenido ayer la oportunidad de visitar la nueva usina que la empresa del ferrocarril del Sud tiene en construcción en el puerto de Ingeniero White. La visita del Sr. Wilkinson fue motivada por una orden del gobierno, en la que se le encomendaba la inspección de las instalaciones y maquinarias que previo su informe serán libradas al servicio de las diferentes reparticiones del puerto, en reemplazo de la actual usina que posee dicha empresa.

Los tres dínamos que producían la energía eléctrica, y de una fuerza de 2500 kilowatts, han sido ensayados con resultados satisfactorios (...) La nueva usina dará fuerza eléctrica a los elevadores de granos, guinches, aserraderos, etc. y reemplazará ventajosamente a la que presta actualmente servicio".⁹



Interior de la Usina ferroviaria. Vista de los tableros interiores; puede verse el sitio sobre elevado, con sus barandas y mosaicos, destinado a éste equipamiento. (Archivo LNP).

La planta del edificio se compone de tres volúmenes básicos: una nave principal de amplias dimensiones, otra que se acopla -con funciones de taller secundario-, y la alta chimenea. La nave principal presenta en el frente, las oficinas en diversos niveles, el resto es una sala única -aunque con desniveles y sótano- cuyo destino principal es albergar los compresores, las máquinas de transmisión y los tableros de energía. El gran espacio era iluminado ampliamente por las aberturas laterales y por la luz cenital proveniente de la lucarna central de la cubierta. Un puente grúa se desplazaba por toda la nave.



La chimenea fue el punto más alto no sólo del puerto, sino de toda la ciudad. Llama la atención tanto la verticalidad, como la robustez del cilindro con planta de base cuadrada. La chimenea se comunica subterráneamente con las naves de la usina, aunque exteriormente aparece como exenta.

Interior de la Usina. (Archivo LNP).

Los datos físicos no dejan de asombrarnos; más de tres mil metros cuadrados de superficie cubierta, catorce metros de altura para el edificio, el

espesor de las paredes laterales es de un metro, y los cimientos tienen ocho metros de profundidad realizados con hormigón. La chimenea merece destacarse: cincuenta metros de altura para erigirse como el punto más alto de toda la bahía. La elegancia de este elemento fue mutilada hace unos años al demoler su remate, por lo cual en la actualidad ha reducido un poco su tamaño. No obstante, el mayor perjuicio se ocasionó al derribar una de las zonas de mayor ornamentación.

*Vista desde el puente La Niña de la alta chimenea.
En primer plano, se puede ver una columna de
alumbrado.*



No pocos se refieren a la comparación del edificio con un templo. La característica de composición con naves y techo de pendiente fue muy constante en la arquitectura religiosa cristiana; la robustez y la chimenea exenta, bien se asemejan a las características de algunas iglesias prerrománicas.

"Desde que los ingleses la construyeran, en el año 1904, la usina se convirtió en un monumento a Bahía Blanca, erigido por quienes apostaban todo al futuro. Abastecía de energía eléctrica al puerto y al importante nudo ferroviario emplazado en sus inmediaciones.

Definía una imagen representativa de lo que los bahienses aspiraban a ser. Aquella alborada industrial quedó registrada en una antigua tarjeta postal que hoy contemplamos. En ella, la vieja usina asoma dominante sobre la tierra recién conquistada por el porvenir. Dos naves majestuosas, de 18 por 70 metros y 14 de alto, la convierten en templo de la industria. No debe considerarse extraña la comparación con un templo. El futuro, en aquellos años, era sagrado. La chimenea de 50 metros emula al convocante campanario. Las ventanas, a los claristorios. Los protectores muros, de un metro de espesor, ajenos a cualquier precariedad, consolidan la idea de trascendencia".¹⁰

Sin duda una de las obras portuarias más destacadas, de todas las levantadas por las empresas ferroviarias en la bahía, han sido los desaparecidos elevadores de Ingeniero White a los que oportunamente hemos aludido. Las características técnicas y estéticas de estos edificios se han publicado en diversos medios nacionales e internacionales, siendo quizás una de nuestras imágenes que más han trascendido.

Los elevadores podían almacenar hasta 8000 tons. de cereales en diez horas, si así lo deseaba la casa exportadora. La cifra es más que elocuente para la época, y permitía reducir la espera del trasatlántico para recibir el cargamento en sus bodegas.

Estas obras fueron construidas en Weksman (Inglaterra) y sus instalaciones en el puerto de Ingeniero White estuvieron bajo la dirección del ingeniero Alberto J. Pringles, a quien le correspondió otras construcciones no menos significativas.

La importancia comercial de estos elevadores fue determinante en la transformación de la actividad portuaria. La capacidad de carga, velocidad en las maniobras, y la posibilidad de registro fueron factores que ayudaron a incrementar las operatorias de los buques en nuestro medio, y a definirlo totalmente como un puerto internacional de amplia trascendencia. La rapidez en la ejecución del muelle y de ambos elevadores es llamativa; pero aquí es donde vemos la planificación en el tiempo de las inversiones, ya que para operar con estas máquinas fue necesario realizar la usina mencionada anteriormente.



Puerto de Ingeniero White, muelle de los elevadores. Buques operando desde el elevador 1. (Archivo LNP).

Ambos elevadores eran del mismo tipo, la construcción se realizó en seco con sistemas industrializados,. De planta rectangular, elevados sobre columnas, presentaban una clara volumetría

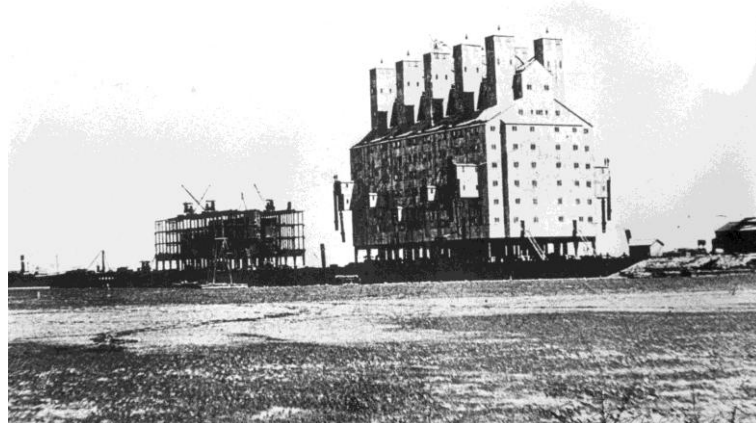
rematada por techos de pendiente con diez esbeltas torres cada uno. La materialidad de la chapa hacía que los días soleados el brillo de la luz se reflejara y aumentara su impacto. Las toberas mencionadas le otorgaban un preciado aspecto edificio.

"A la izquierda de las vías, en terrenos ganados al mar, alzan su masa potente los dos elevadores recientemente inaugurados. Forrados enteramente de chapas de zinc, tienen un color plata vieja que, de lejos parece gris blanco, y en el que reflejándose los rayos solares hieren la vista a distancia. Cuando se les ve lejanos, parecen sólo grandes edificios; de cerca son moles imponentes, monstruos de mil piernas que infunden respeto, y cuya cabeza se pierde en las nubes. El funcionamiento de los elevadores que es sencillismo, parece la cosa más complicada del mundo porque todo en ellos es gigantesco; los depósitos, hexagonales, contienen 125 toneladas; los embudos y básculas, 25 y 35. Todo allí es colosal, y todo se pone en movimiento mediante una manivela que cabe en el puño de un chico de la escuela. Las toneladas de cereal pasan de un piso a otro, de los depósitos a las básculas y a los tubos que las lleva a los buques, y no hay ningún estrépito, ni siquiera ruido; apenas el frotamiento de las correas en los cojinetes o el rumor de los engranajes que giran vertiginosamente.

Sobre el tejado de los elevadores, agarrados al pasamano que corre por toda la cornisa, abarca nuestra vista un campo extensísimo (...) Un rápido ascensor nos hace bajar en un momento los cinco pisos del elevador y volvemos a encontrarnos abajo, entre el bosque de columnas y tubos que son el soporte y la arteria del colosal edificio. El trabajo prosigue, siempre silencioso, y los largos tubos inmóviles, inclinados en ángulo sobre las bodegas

del vapor, lanzan continuos chorros de dorado trigo, que nacido en la pampa inmensa, irá a convertirse en pan en remotos países (...)".¹¹

Elevador 1 recién construido y el número 2 en proceso de construcción. (Archivo LNP).



Las crónicas de la época señalan que desde que fueron construidos, no fue posible separar de la mente de quien por primera vez visitaba Bahía Blanca, la inconfundible silueta de los elevadores de Ingeniero White. Ellos se levantaban como centinelas avanzados de la civilización y exponentes de la capacidad productiva y comercial de la ciudad y la zona. Incluso se permitían las visitas de los turistas, los cuales eran acompañados por personal calificado dando las explicaciones necesarias para su funcionamiento.

La eficacia de estos elevadores quedó demostrada por algunas cargas extraordinarias, las que constituyeron verdaderos récord por entonces. El vapor "Leopold" cargó el 21 de marzo de 1921 siete mil ciento sesenta toneladas en sólo ocho horas; y, años más tarde, el vapor "Barón Dalmucy" cargó cinco mil cuatrocientas toneladas en siete horas. La lista podría ser larga, ya que en muchos casos, tanto por la rapidez de la carga, cuanto por el calado de los buques, se pudo comprobar la eficacia de estas, instalaciones.

El constante progreso de la zona y fundamentalmente del puerto, motivó nuevos crecimientos así como la creación de mejores

muelles y nuevos elevadores adaptados a la moderna tecnología. No obstante esto, siguieron funcionando aunque en menor medida. Su imponente masa seguía siendo testigo de una época y su perfil no era ajeno a ningún bahiense.

*"Ambos elevadores son contruidos en hierro, de líneas elegantes y airosas. Su vista, desde distancias considerables, constituye una de las características del paisaje bahiense. Desde lo más alto del elevador que está sobre el mar, se divisa una gran parte de la bahía. No es posible separar ya, de la mente del que por primera vez visita a Bahía Blanca, la inconfundible silueta de los elevadores de Ingeniero White, que se yerguen como centinelas avanzados de la civilización y son como los exponentes de la capacidad productora y comercial de Bahía Blanca y zona. Su funcionamiento es perfecto, y en todo momento la empresa, si bien con las restricciones del caso, facilita las visitas a los elevadores, haciendo acompañar a los visitantes por empleados calificados que dan todo género de explicaciones al visitante que se maravilla al ver la precisión y la sencillez del funcionamiento de los dos colosos de la exportación".*¹²

Hablar del puerto de Ingeniero White no es solamente hacerlo sobre las obras ferro-portuarias o los edificios institucionales, el pueblo que se fue conformando a pulso de estas actividades, fue cobrando protagonismo hasta convertirse en un paisaje único.

La empresa FCS contribuyó significativamente en el desarrollo de la localidad portuaria, por ejemplo con la red eléctrica y de agua potable.

Sin embargo, va a ser su política de vivienda lo más emblemático. Las construcciones promovidas y a costo propio por la empresa ferroviaria se

localizan obviamente en proximidades de sus instalaciones y cuentan con diversidad de modelos según fuera la jerarquía de los empleados.

La colonia obrera es una de las más significativas ya que es el único caso de vivienda multifamiliar que lleva adelante esta empresa. Son edificios lineales, con techos a dos aguas que cobijan unidades de habitación con patios hacia el frente y el fondo.

Los edificios se encuentran en relativo estado de conservación; bastante bueno si se considera su precaria situación dominial y la ausencia de políticas oficiales. El abandono, la falta de inversión y las inadecuadas intervenciones son las principales características. Sin embargo todo ello es reversible, siempre y cuando se entienda el valor de esta obra.

Son importantes también los proyectos de vivienda apareadas –un edificio con dos unidades-, en dónde se ve una jerarquización de los moradores, tanto por la estética cuanto por las dimensiones de la construcción.

Uno de los rasgos salientes es el porsche que antecede la puerta de ingreso, el cual queda semi-cubierto dentro del volumen de la obra. Existe una versión similar y próxima de estas casas, pero con paredes de entablonado de madera, cuya galería de acceso y central y por lo tanto unificada para ambas unidades. Es difícil adjudicar esta obra a las construidas por la empresa ferroviaria, pero es factible.

Durante la época de cosecha, la necesidad de contar con una importante cantidad de personas trabajando en el puerto hizo que la empresa contratara la construcción de casillas provisorias.

Varios testimonios escritos y fotográficos dan cuenta de ello.



*Típica vivienda de Ing. White, con frente de chapa y sin alero.
(Archivo Museo del Puerto).*

De los varios centenares de estas construcciones que se hicieron en aquellos años, todavía quedan algunas y sirven a su función, aunque como viviendas permanentes.

Son volúmenes de pequeñas dimensiones, con un solo ambiente y techo de chapa a dos aguas. El hecho de que algunas estén apareadas ha servido a la función de contar con más espacio para las familias.

En el otro extremo de las dimensiones, existen tres casas que sin duda fueron ocupadas por las personas con mayor jerarquía dentro de la empresa

y una por el médico, según consta en algunas versiones.

Son viviendas con varias habitaciones, galería en el frente, techos con pendientes y cumbreras. Se encuentran exentas y en terrenos de considerable tamaño.

Al respecto, la arquitecta Raquel Sugrañez nos señala que: *“El tendido férreo fue el factor determinante para la definición de la planta urbana de Ingeniero White quedando separada en dos grandes sectores. Por un lado el pueblo y por el otro, el boulevard, siendo ésta más una subdivisión de espacios que de tipologías arquitectónicas.*

*Poco a poco, el núcleo fue configurando su paisaje con la incorporación de las diversas vertientes culturales inmigratorias, cuyas particulares expresiones arquitectónicas le confirieron un neto carácter pluralista”.*¹³

La disponibilidad de materiales de origen industrial, representativos de la tecnología empleada en las obras de gran envergadura que se estaban realizando, encontraron en Ingeniero White respuestas muy diversas.

Un gran alero corrido protege generalmente los frentes, siendo una continuidad de la pendiente de los techos, cuya terminación es una cenefa de madera en la cual se combinan prolijamente diversas figuras de madera.

“La importancia de elementos prefabricados destinados a la construcción de viviendas permitió la reiteración de ciertos diseños arquitectónicos en las distintas zonas en las cuales está dividido Ingeniero White. Como ejemplo de esta posibilidad, encontramos la edificación en el sector denominado

‘el boulevard’ en calle Corbeta Uruguay 3588, cuyo sinónimo formal se puede ubicar en pleno centro de la planta urbana.

Ambas construcciones se localizan en el terreno con un pequeño retiro de la línea municipal. Presentan una planta compacta que contiene las habitaciones principales y que, a través de una galería, abre a un jardín posterior delimitado por alambrados y setos verdes.

Su fachada -de perfecta simetría- cuenta con un acceso jerarquizado cuyo espacio se enmarca verticalmente por columnas de madera y remata en una saliente trapezoidal determinada por la solución a tres aguas que adquiere la techumbre.

En los laterales se repiten estos quiebres como terminación de la cubierta a dos caídas, incorporando en los planos de fachadas coincidentes los rasgos pintoresquistas del entablillado que forman figura geométrica".¹⁴

En 1984, la Municipalidad de Bahía Blanca impulsó un proyecto comunitario con el objeto de recuperar varias de estas viviendas. Según cuenta la arquitecta Raquel Sugrañez, autora y coordinadora de esta iniciativa, "el objeto básico era desarrollar en el individuo el sentido de apropiación de los bienes patrimoniales y que, como resultado, asumiera su defensa como un deber ineludible".

La casa de Corbeta Uruguay fue partícipe y ganadora del primer premio de la campaña denominada "Operativo White - Puerto Esperanza".

El crecimiento de la actividad comercial de exportación, como también el desarrollo de la localidad de Ingeniero White, motivó la localización de determinados servicios institucionales y

financieros, que naturalmente se concentraban en Bahía Blanca.

El edificio más representativo de estas actividades es el de la Aduana y Prefectura. Sus características y volumetría la podemos apreciar en algunas fotos de época, aunque parte del mismo ha sido desmantelado.

No obstante, un sector considerable del mismo se encuentra en perfectas condiciones y alberga las instalaciones del Museo del Puerto.

Lo primero que debemos señalar es la utilización de la estética de capa para un edificio de funciones administrativas e institucionales. Esta expresión arquitectónica la veíamos reservada para construcciones industriales o populares, pero aquí es utilizada para un edificio oficial.

Obviamente es el entorno el que determina las características estéticas -morfológicas y constructivas- de la obra.

En ella se pueden ver los muros de paneles revestidos interiormente de madera y en su exterior de chapa, el techo con las mismas características al igual que la galería, las aberturas -sencillas y exclusivamente funcionales- y por supuesto, la construcción elevada para prevenir a la misma de cualquier posible inundación.

La ausencia de una preocupación por la simetría de su fachada o el equilibrio de sus proporciones denota el sentido puramente funcionalista de la obra. No obstante, es importante analizar el conjunto original en toda su dimensión para tener una idea más acabada del mismo.

Las características internacionales del modelo económico llevado adelante por Inglaterra durante el siglo XIX principalmente, impuso la necesidad de brindar una opción de culto en los puntos más tocados por los barcos y tripulaciones de aquellos orígenes. Más allá de los sitios que las diversas colectividades construían, existió una sociedad inglesa destinada a dar cabida a los foráneos que por poco tiempo se detenían en los puertos.

La iglesia "Mission to Seamen" se estableció en la primera década del siglo XX en Ingeniero White, y cumplía no sólo tareas relacionadas con el culto, sino también con el esparcimiento de quienes allí se dirigían. En el año 1908, el reverendo T. Wright empezó a actuar como capellán y presidente en un salón gentilmente cedido por el F.C.Sud. Cuatro años más tarde -1912- fue reemplazado por el reverendo Cano Turner, quien permaneció hasta 1914, sucediéndolo el reverendo J. Sanderson. Este último trabajó para reunir fondos y conseguir la construcción de un edificio propio. Así, en 1916 vio el fruto de su esfuerzo, y un amplio espacio fue construido por la constructora W. Rae e hijos, en terrenos del F.C.Sud.

Iglesia "Mission to Seamen" construida en 1916 por la empresa W. Rae e Hijos. Vista en escorzo del edificio, tal cual fue originalmente, pero en otro lugar.

"La sociedad inglesa Mission to Seamen que tiene institutos en casi todos los puertos principales del mundo para atender las necesidades del marino, ha establecido en Ingeniero White un Club para todo marino y oficial de los vapores durante su estadía en el puerto. Los días hábiles hay toda clase de diversiones, como ser: conciertos,

boxeo, billares, etc., y los domingos, culto, según el rito de la iglesia Anglicana".¹⁵

El edificio presenta las características propias de la arquitectura doméstica portuaria, aprehendida de las obras realizadas en los mismos muelles. Paredes de chapa, con sistema de estructura de madera revestida interiormente con el mismo material. La cubierta de fuerte pendiente, también metálica realizada a dos aguas, ayuda a definir la jerarquía del acceso y la lectura de planta única. Un pequeño alero resalta aún más el acceso y una ventana circular -remembranza de los rosetones medievales- marca más el centro del muro.

La sencillez del interior se ve vestida por los bancos de madera, la luz controlada, y esa atmósfera tan particular de los espacios religiosos tan contenidos. La característica de piezas desarmables salvó el destino de este edificio, ya que varios años más tarde fue trasladado de terreno. Hoy conserva intactas sus partes, aunque muchos metros más lejos de donde fuera erigido originalmente.



El otro sector significativo en la consolidación del perfil estético de desarrollo al cual se volcó fuertemente la imagen de la revolución industrial, es el del puerto Galván.

Toma el nombre de un arroyo que desembocaba en las proximidades de donde fue construido. Originalmente perteneció a la empresa Ferrocarril Bahía Blanca Noroeste permitiendo así la salida directa de los productos de la zona de influencia. Sin embargo, el crecimiento del puerto se

dio a partir de que dicha empresa fue vendida al Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico. Los nuevos propietarios continuaron con las obras del mercado, avanzaron con distintos ramales y realizaron un proyecto de desarrollo del puerto de grandes dimensiones.

"Cuando hemos dicho que el Puerto Galván aspira a ser un coloso, es porque el concepto del vocablo no encierra únicamente la extensión que tendrá el muelle del Puerto Galván, sino que se refiere también al conjunto de las obras que se construyen allí.

*En efecto, los 260 metros que constituyen al presente el muelle, han de extenderse hasta 710 metros y los trabajos que se realizan con ese fin sujetos a un sabio plan de ingeniería, ofrecerán a su terminación una obra notable por su solidez y por la amplitud y facilidades que tendrá para las operaciones a que se destina".*¹⁶



Plano general perspectivado de Puerto Galván. A lo lejos se observa Bahía Blanca, y más lejos aún Buenos Aires. Archivo Museo Histórico Municipal).



Puerto Galván. Postal de la época.

Las obras comenzadas por aquellos años - 1905- incluían la construcción de los prismas que sostenían los cuatrocientos cincuenta metros de muelle que se agregaban. Dichos prismas se realizaban en un hormigón compuesto de portland, arena y tosca, formando una piedra de amplia resistencia. Dichos soportes tenían un peso aproximado de 27 toneladas por cada metro de altura y, siendo la altura total de cada uno de ellos, de quince metros (término medio). Podemos establecer que cada pilote de fundación no pesaba menos de cuatrocientas toneladas. Su altura se había determinado por sondeos, los cuales

establecieron que la tosca apta para recibir una fundación se encontraba a 9,30 metros (término medio) bajo el nivel del barro.

Estos datos nos pueden servir para darnos una idea de la magnitud de las construcciones que se debieron realizar. Las obras de ampliación del nuevo muelle necesitaron de cincuenta y seis pilotes para su fundación.

Entre las muchas características que podemos resaltar, debemos mencionar la disposición escalonada que se otorgó al muelle. De esta forma, se facilitaban los atraques de los buques; los doce sitios presentaban longitudes y profundidades variables, las cuales eran adaptables a los distintos tipos de embarcaciones.

"A cada uno de estos escalones corresponden dos vías férreas, de modo que, entrando los vagones cargados por una de ellas, pueden salir vacíos sin ningún inconveniente ni demora alguna por la otra. Esto, como es natural, favorecerá grandemente las operaciones que se realicen en el muelle una vez terminado. Todo el frente del estuario que corresponde a la extensión del muelle, será sometido al dragaje de modo que dé entrada fácil a los buques del mayor calado que se conocen.

Fácil es deducir la grandeza de esta obra ya comenzada, desde que en la actualidad se trata de enterrar el primer prisma de sostén del muelle. Las obras se terminarán, según cálculos, dentro de dos años, precisamente en la época señalada para conclusión de la línea que arranca de Nueva Roma a Catriló, obra del mismo F.C. al Pacífico.

No hay seguramente necesidad de ponderar los grandes beneficios que para entonces ofrecerá el gran muelle de Puerto Galván. Todos los productos

*de la fértil zona que cruzará el ramal a Catrilo tendrán su salida natural por este espléndido puerto. Fácil es hacer el cálculo del tonelaje de aquellos productos que tendrán entonces esa fácil vía de expansión".*¹⁷

Puerto Galván contaba con cuatro elevadores destinados para almacenar cereales en bolsa, aunque también dos de ellos podían almacenar a granel. Las cintas transportadoras y los guinches completaban el equipamiento para carga y descarga. Más de ciento sesenta personas trabajaban en el puerto, sumándose a ellas las tripulaciones arribadas en los barcos y las que operaban en los trenes. La traslación de cereales de uno a otro elevador se efectuaba por cintas transportadoras subterráneas, para luego ser elevados y volcados en los vapores. La disposición de ellos permitía que un sólo barco pudiera ser cargado al mismo tiempo por dos elevadores.

Hacia 1906 la fisonomía del puerto había cambiado considerablemente. *La vista que ofrece nuestro fotograbado de primera página puede decirse, si se nos permite la expresión, un recuerdo póstumo del Puerto Galván, pues con las ampliaciones que se están efectuando allá, sus muelles han cambiado de fisonomía, y en el puertecito de ayer ya se puede adivinar los lineamientos del coloso que será mañana.*

Efectivamente, no es necesaria mucha penetración para afirmar que el Puerto Galván, por su situación y por las proporciones que le asigna el proyecto de ensanche estudiado por la Empresa del F.C. del Pacífico, y que ya empiezan a delinearse con los trabajos en vía de ejecución, será el punto convergente para la salida de toda la producción de la Pampa Central, en su vía a Toay y a Catrilo, de

toda esa inmensa zona, donde empieza a desarrollarse, bajo los más favorables auspicios, la agricultura".¹⁸

Como vemos, las inversiones sobre Bahía Blanca -y sus puertos- tienen un correlato directo con la planificación de expansión de las empresas. No hay improvisación en las tareas, tampoco demoras; todo se basa en un plan maestro. El tendido de las nuevas líneas, las construcciones del "Victoria", los depósitos vitivinícolas, las usinas, las obras portuarias, y muchas otras construcciones son fundamentales engranajes para el logro de dicho objetivo. La estética de estas obras, alejadas de todo academicismo histórico, son la clara expresión del desarrollo efectuado en la región.

El puerto contaba con ocho guinches elevadores de una y media toneladas, los cuales permitían cargar los vapores con cereal, mandando parte a granel y parte en bolsa. Podían efectuar una carga por hora de sesenta y cinco toneladas a granel y veinticinco en bolsas. Los muelles disponían, además, de treinta y un guinches de una y media y de cinco toneladas para la carga y descarga de mercadería.

El paisaje se veía dominado por los gruesos cilindros de ladrillos de los elevadores y las construcciones de chapa. Las vías férreas ocupaban casi todo el terreno y el movimiento de los trenes era incesante. Los mástiles y las corazas de hierro marcaban el fin de los muelles y por detrás se extendía la tranquilidad de la bahía.

Disponía el puerto de 16.000 metros lineales de vía, 44 cabrestantes de dos toneladas y 5 mesas transportadoras. Contaba además con dos tanques de petróleo, los cuales cargaban combustibles en forma directa por medio de tuberías.



Puerto Galván. Vista del Elevador n°1.

La empresa atendía el muelle de elevadores y los depósitos con un personal total de ciento sesenta y un personas. El grupo estaba constituido de la siguiente manera: 1 jefe, 1 ayudante, 22 empleados, 33 encargados, apuntadores y pesadores, 6 apuntadores en playa, 7 capataces y peones, 57 peones y cabresteros y 34 inspectores, capataces y cambistas".¹⁹

El Elevador Nro.1 de Galván sobresale por sus características; al ser el primero se convirtió en el prototipo de los elevadores, pero su definición estética y técnica nos permiten también considerarlo como el arquetipo de su especie en nuestra ciudad.

Se construyó entre 1904 y 1908; consta de ocho cilindros de ladrillo los cuales podían almacenar hasta 1.000 toneladas de cereal cada uno, pero la capacidad total sumando los pisos, vías y embudos llegaba a 18.000 toneladas. En ellos se puede

observar los arcos y anillos estructurales acusados por las diferentes trabas de ladrillo.

La obra se fue realizando a la par de las ampliaciones de los muelles, finalizándose hacia 1908. La construcción presenta dos fachadas muy diferentes; hacia el mar se elevan los cilindros de mampuestos, con su color, textura y morfología dominando el paisaje costero; por otro lado, hacia el muelle, éstos son encimados por livianos volúmenes de chapa, con torretas marcando ritmos y generando una estética industrial muy singular.

Finalizadas las obras se realizaron las pruebas correspondientes y comenzó a operar. *"Ayer fue efectuada la prueba de los elevadores de granos construidos en Puerto Galván por la empresa del Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico. El resultado ha sido absolutamente satisfactorio retirándose complacidos de él, el Gerente señor Green, el Jefe de Tráfico, señor Gwyn, el encargado de los mismos, señor Pepper y demás personal superior que presenció los ensayos".*²⁰

Las características técnicas principales del elevador son su capacidad de almacenaje de 18.000 toneladas, distribuidas de la siguiente manera: ocho silos de 1000 toneladas cada uno, en tres pisos 6300 toneladas, en vías cuatro y cinco 2800 toneladas, en embudos 900 toneladas. Además contaba con siete balanzas, ocho norias, cuarenta y ocho motores (1185 HP), 28 rejas para trabajo de personal, cuatro cabrestantes y trece rolletes. Podemos decir que en un trabajo ordinario de ocho horas se cargaban cuatro mil trescientas toneladas.²¹

Por esos mismos años, las obras en Galván motivaron la radicación en el mismo muelle de un molino harinero. La Compañía del ferrocarril Buenos Aires al Pacífico celebró contrato con una

importante firma comercial de la capital. La construcción comenzó casi de inmediato con la culminación de las ampliaciones portuarias y precedió en el tiempo (y en el espacio) a los otros elevadores. Hacia 1908 comenzaron las obras y para el Centenario de la República se encontraba ya funcionando.

El establecimiento perteneció a la firma "Vattuone & Bosso hnos.", la que tuvo molinos en Pehuajó y Bahía Blanca. En realidad, Benedicto Vattone fundó su primer molino en la Capital Federal, allá por el año 1878. Fallecido el fundador, el hijo se hizo cargo de las operaciones y amplió su campo de acción a la provincia de Santa Fe. Posteriormente se establecieron en Bahía Blanca (1909) con este molino.

La industria era de las más adelantadas en su género y significó un factor de progreso para Bahía Blanca, tanto desde su punto de vista industrial como comercial.

Consecuentemente con lo mencionado nos referimos a notas que dan cuenta de la pronta puesta en marcha de la actividad del molino. *"Este importante establecimiento harinero, cuya construcción acaba de recibir los últimos toques, entrará en funciones en estos días. Su ubicación excelente en un puerto de tanto movimiento como el de Galván, lo coloca en inmejorables condiciones para hacer, en tiempo normal, un espléndido trabajo, y para exportar con la mayor comodidad sus harinas, que han de ser de calidad inmejorables a juzgar por lo perfeccionado de sus maquinarias".*²²

El molino "Bahía Blanca" instalado en Puerto Galván, producía un promedio diario de 1300 bolsas de harina de 70 kilos de peso cada una. En Pehuajó la fabricación alcanzaba a unas 500 bolsas. Puede

estimarse que el monto total de la fabricación ascendía a 415.000 bolsas en nuestra ciudad y en Pehuajó a 150.000.

La última evolución que experimentó la firma fue la de incorporar en 1920 a los hermanos Atilio y Rodolfo Bosso, parientes de Vattuone y "criados en la harina" (sic).

La casi totalidad de la harina que fabricaban los molinos de los señores Vattuone & Bosso -un 80% por lo menos- se consumía en Capital Federal, debido a su calidad realmente superior, que permitió la competencia con la producción de Buenos Aires. El resto se colocaba en plaza y en la zona, donde actuó la firma en forma altamente eficiente. Esa zona es muy extensa. Para la venta de sus productos comprendió -además de Capital Federal- Mar del Plata, Ayacucho, Pringles, Bolívar, Coronel Suarez, Carhué, y las provincias de La Pampa y Mendoza.

La producción del "Molino Bahía Blanca" se comercializaba bajo la conocida y acreditada marca Lutter. Para guardar el trigo disponían de silos anexos al molino con capacidad de 3500 toneladas, además de galpones, también en Puerto Galván con una capacidad análoga.

La construcción del molino sigue similares lineamientos con las obras de la empresa ferroviaria. La utilización del ladrillo visto, los volúmenes en altura y la concentración de la edificación, son algunas de las características que mantienen. El paisaje de la bahía sobre el puerto Galvón había comenzado a transformarse.

Sucesivamente con el crecimiento de la actividad portuaria, principalmente las exportaciones, se fueron realizando ampliaciones

que permitieron mejorar la capacidad de almacenamiento. Entre éstas cabe destacar la construcción de los elevadores Nro.2, Nro.3 y Nro.4.

Las características de estos edificios son similares a las del Nro. aunque no presentan la riqueza estética de éste. Ello se debe principalmente a un menor manejo de las proporciones, a la carencia del juego complementado por los volúmenes de chapa, y también a una implantación más relegada.

No obstante, desde el punto de vista técnico, fueron obras muy significativas y a ese aspecto nos referiremos.²³

El Elevador Nro.2 poseía una capacidad de almacenaje total de 10.000 toneladas, pudiendo cargar quinientas toneladas hora. Disponía de las siguientes instalaciones: dos vías interiores, dos externas, cuatro guinches, cuatro balanzas, cuatro norias, diecinueve motores (237 HP), dieciséis rejas separadas en cuatro secciones, una mesa transportadora, once cabrestantes, un cabrestante en vía, cuatro rodillos, seis cintas, tres hidrantes, doce puertas y diez baldes para servicios de incendios.

En cuanto al Elevador Nro.3 su capacidad total era de 11.000 toneladas, pudiendo cargar también quinientas toneladas por hora. Sus instalaciones se componían de cuatro vías, cuatro guinches, cuatro balanzas, cuatro norias, ocho motores, ocho rejas, una mesa transportadora, ocho cabrestantes, cinco rolletes, cuatro cintas para granel, dos hidrantes, doce puertas, ocho baldes para incendios y cuatro lanzaderas.

Finalmente se construyó el Elevador Nro.4 (el mayor de estos últimos). Su capacidad total de

almacenaje era de 12.500 toneladas, pudiendo cargar doscientas cincuenta toneladas por hora. Sus instalaciones eran similares a las otras y se componían de 12 silos de cien toneladas cada uno, 11 silos de ciento veinte toneladas cada uno, 11 silos de doscientas veinte toneladas cada uno y 12 silos de cuatrocientas cuarenta toneladas cada uno; además, embolsadas en galpón se almacenaban dos mil doscientas ochenta toneladas.

Disponía de una balanza, una noria, nueve motores (129HP), ocho rejas, dos cabrestantes, cuatro rolletes y cuatro cintas. La salida del silo podía efectuarse a razón de ciento cincuenta toneladas por hora.

Si bien Galván se alimentaba de la energía producida por la fantástica usina de Loma Paraguaya, en las inmediaciones del muelle se construyó una sub-estación de transformación de energía. El edificio se encuentra alejado de los muelles, casi en el acceso mismo al puerto. Su implantación es libre, es decir se localiza exenta de otras construcciones, a pesar de sus escasas dimensiones. Volumétricamente aparece minimizada por las grandes obras portuarias, tanto que, a pesar de encontrarse al paso, resulta inadvertida para muchos.

A pesar de las modestas proporciones, el edificio presenta una interesante calidad resolutive. Dos naves de -diferentes medidas- con techos a dos aguas conforman la ya clásica tipología. Interiormente el funcionamiento responde a estos dos tamaños; la mayor presenta la altura total del edificio y en la menor se ubica un entrepiso para alojar diverso equipamiento.

Los aventanamientos son una de las particularidades más sobresalientes del edificio, no

tanto por su forma como sí por su dispositivo para abrir y su entramado metálico de protección. La puerta también merece destacarse; puede abrir como cortina metálica de enrollar, o con una pequeña abertura para las personas. Este tipo de dispositivo para cerramiento de vanos en edificios industriales era muy común y conocido.

Al ingresar, el espacio sin duda sorprende. La luz baña un ambiente único, sectorizado por el entrepiso lateral. Es aquí donde se toma conciencia de las aberturas y del diseño de su carpintería metálica, pero sólo es el marco de un pequeño museo de la industria. Exentos de los muros y en una longitud más que considerable, se encuentran grandes tableros de electricidad con todos sus relojes y llaves; incluso cada sector del tablero conserva su lámpara de conchilla original.



Detalle de los tableros de energía eléctrica ubicados en la sub-estación Puerto Galván.

Acercándonos a ellos vemos que los tableros tienen una base de mármol de Carrara de cinco centímetros aproximados de espesor. El instrumental se arma con voltímetros, amperímetros y llaves. Los relojes -amperímetros y voltímetros- llevan las siguientes inscripciones principales: "B.A.P. Westinghouse, Manchester, England". La sigla B.A.P. es curiosa en primera instancia ya que no pertenece a la casa matriz del instrumental ni a ninguna especificación técnica, sino a la empresa que le iba a

dar uso: la "Buenos Aires and Pacific Railway Compañy". El instrumental inglés que se traía ya incorporaba la nomenclatura de la empresa en una prolija caligrafía. Los grandes interruptores llevan impresa la marca Oil Circuit, Breaker, y cada tablero se arma con un voltímetro (arriba), dos amperímetros (centro), y una llave (abajo). En la sub-estación se encuentran varios de ellos en buen estado y lo que es más increíble, en funcionamiento. Dadas las características de los aparatos es posible fechar su instalación entre los años 1905 y 1910.

Es sin duda la sub-estación mejor conservada de esta época. Además de lo mencionado hay que destacar el transformador y los paneles divisorios superiores. La perfilería del edificio lleva el sello "Dorman Long & Co. Ltda., Middlesbrough, England".

La historia del puerto Cuatrerros está vinculada al desarrollo del campo y de la industria; el frigorífico se dedicaba a la producción y envasado de productos alimenticios destinados principalmente a la exportación. Este tipo de industrias tuvo un importante desarrollo en nuestro país, generando marcas de reconocido prestigio mundial.

En 1901 la Compañía Sansinena compró dos mil hectáreas en Cuatrerros, propiedad de Ernesto Tornquist. Allí comenzó la construcción de un frigorífico, puerto y playa de maniobras, todos ellos bajo la dirección del Ingeniero Huergo. Los mismos se inauguraron el 1ro. de octubre de 1903. A la par de la empresa se fue consolidando un pueblo, ya que sólo la fábrica operaba con ochocientos obreros.

"Cuatrerros antiguo vado sobre el Sauce Chico, usado por la indiada para sus robos de ganado y paso natural hacia Patagones, nace a la historia oficial en 1876 cuando el Ministro Adolfo Alsina, usando el Sauce Chico como frontera natural, emplaza siete fortines desde Cuatrerros hasta Fuerte Argentino, hoy lamentablemente perdidos en su ubicación.

Quizás por las connotaciones despectivas, su nombre fue cambiado por decreto militar en 1943, por el del benemérito General Cerri (...). Desde lejos se podía avistar el gran complejo del frigorífico, donde sobresalían dos altas chimeneas, edificios de tres pisos para cámaras enfriadoras con temperaturas de hasta ocho grados bajo cero".²⁴



General Cerri. Frigorífico Cuatrerros. Chimenea.

La variedad de la oferta que la Compañía Sansinena tenía -ya por la década del '20- da una idea del valor agregado a las carnes faenadas y menudencias. Cuarenta clases de fiambres, veintitrés embutidos, veinte subproductos industriales y veinticinco de conservas enlatadas.

Desde los primeros tiempos, el pequeño puerto permitió la exportación de los productos del frigorífico alcanzando promedios mensuales de cuarenta mil reses ovinas, veinte mil vacunas, más los subproductos envasados.

Dentro del conjunto se localizan diversos edificios destacándose en el paisaje las dos altas chimeneas. Las viviendas destinadas al jefe y subjefe de la planta, presentan claras características inglesas, tanto por su composición como por su volumen. La casa principal consta de dos niveles, tiene una amplia galería en el acceso y techo a dos aguas. Una construcción secundaria - y exenta de la obra - estaba destinada exclusivamente a la cocina; aunque, dentro de la vivienda también se encontraba una pequeña estancia para esa función.

Es importante mencionar en la zona del puerto, la estación Aguará y también la General Cerri. La segunda constituía parte del ramal que iba a Patagones, mientras que la primera - Aguará - era la que vinculaba a este puerto con los troncales bahienses. Aguará es una estación de volumetría simple y pequeña.

Estación Cerri. (Archivo LNP).

El clásico cartel con la denominación del lugar, junto con el galpón de chapa, son los infaltables elementos que acompañan la composición. También hay que destacar la palmera, planta exótica cuya figura al costado de la vía y al lado del edificio, tiene una fuerte presencia.

Las pequeñas dimensiones de la estación no le hacen perder los elementos característicos de las mismas. Muros de ladrillos vistos, carpinterías de madera, galería sobre las vías, columnas de hierro,



típicas cenefas, techos con pendiente y chimenea, son infaltables al momento de identificar estas construcciones en el paisaje sub-urbano.

La estación Aguará aún conserva elementos de época como el pizarrón del andén y los portalámparas en donde se colgaban las lámparas para las señales.

Distinta suerte tuvo la estación General Cerri. Este edificio de significativas dimensiones, ha desaparecido completamente. Lo inhóspito del lugar, la desaprensión de un Estado que no ha sabido o no ha querido tener política alguna respecto de la preservación de éste patrimonio y las carencias de significativos sectores de la población, son causas centrales del desguace del edificio. Hoy nada queda de aquella vieja estación. El edificio relevado durante la primera edición de este trabajo, muestra una construcción con un mayor desarrollo longitudinal que otras estaciones rurales. Las características constructivas se mantienen, destacándose sus techumbres de teja francesa y el largo andén. Lamentablemente ya son fotos de un pasado que no volverá.



General Daniel Cerri. Estación Aguará, se encuentra en la línea que comunica con el Puerto Cuantreros, La Lanera Argentina y el Frigorífico Sansinena.

Entre la estación Aguará y el frigorífico Cuatreros se instaló por entonces la "Lanera Argentina". Este establecimiento estaba destinado al acopio y lavado de lana, la cual podía ser exportada por el puerto.

La obra presenta varias naves, cuyas fachadas reciben el mayor interés en cuanto tratamientos. Los tímpanos se resuelven de una manera sobria, con una moldura perimetral y ventanas en sus centros. Es de destacar el diseño original de los portones de madera.

Un lugar especial lo guarda la chimenea. La misma se alza en uno de los laterales de la planta. La importancia de este elemento no se refería exclusivamente a lo funcional, sino a la representación de la misma imagen de aquellas ciudades industriales de los siglos XVIII y XIX en la campiña inglesa. Quizás por eso en ellas se

concentra gran parte de la ornamentación llevada a cabo por las diferentes trabas de ladrillo.

La Lanera Argentina se instaló en General Cerri en 1902, aunque venía trabajando en el país desde 1870. Las políticas económicas desacertadas conspiraron contra esta producción; en lo nacional la producción ovina fue desapareciendo y en la región los reembolsos a los puertos patagónicos crearon asimetrías que con la ausencia de políticas provinciales que los contrarestaran terminaron por hacer morir estas empresas y dejar sin trabajo quienes en ellas se desempeñaban.



La Lanera Argentina. Vista posterior del edificio; se puede apreciar las características típicas de los edificios industriales de esta época, con sus paredes de ladrillo, sus grandes naves, la resolución morfológica de sus techos y la infaltable chimenea.

Capítulo 5

Los puertos en la costa bahiense

Notas

1. "Puertos de Bahía Blanca": Centenario de Bahía Blanca, *La Nueva Provincia*, Bahía Blanca, 1928.

2. "Puerto de Ingeniero White": *Ibídem*.

3. Cfr. RÖGIND, William: *Historia del Ferrocarril del Sud*. Buenos Aires: Estudios Gráficos Argentinos, 1937.

4. "Puerto Comercial": en *Revista del Centro Comercial*. Bahía Blanca, 13 de enero de 1906, pág. 16.

5. La información fue extraída del libro del Centenario, Bahía Blanca, 1928.

6. "El Puerto de Bahía Blanca, su levantamiento hidrográfico": en diario *Bahía Blanca*, 28 de febrero de 1909, pág. 4.

7. Resulta interesante conocer sobre la variedad de tareas efectuadas por los obreros en los muelles. A tal efecto sugerimos su consulta en: *Centenario...*, Bahía Blanca, 1928.

8. "Movimiento agrícola en nuestra zona": en *Revista Arte y Trabajo*, año IX, Nro. 118, 24 de febrero de 1924.

9. "La Nueva Usina de Ingeniero White": en diario *Bahía Blanca*, 10 de abril de 1908.

10. BENITEZ, Rubén: "Usina Ferroviaria, ¿patrimonio en subasta?". Diario *La Nueva Provincia*, 27 de noviembre de 1994, pág. 40.

11. "Los Puertos de Bahía Blanca, Ingeniero White": en *Revista Comercial*, 27 de febrero de 1909.

12. "Puerto de Ingeniero White": en *Centenario...* Op. Cit.

13. Viñuales, Graciela y Zingoni, José; Patrimonio Urbano y Arquitectónico de Bahía Blanca, editado por el diario *La Nueva Provincia*, Bahía Blanca, 1990.

14. Ibidem.

15. "Instituto Mission to Seamen": en *Centenario...* Op. Cit.

16. "El Puertecito Galván aspirando a coloso": en *Revista del Centro Comercial de Bahía Blanca*, 1 de abril de 1905, pág. 15.

17. Ibidem.

18. "Puerto Galván, Nuestro Grabado": en *Revista del Centro Comercial de Bahía Blanca*, Nro. 71, 17 de febrero de 1906, pág. 16.

19. Resulta interesante disponer de la variedad de tareas efectuadas por los obreros en los muelles, en *Centenario*, Bahía Blanca, 1928.

20. "Elevadores de Puerto Galván": en diario *Bahía Blanca*, 7 de enero de 1909, pág. 5.

21. Datos técnicos extraídos del libro del *Centenario*, Bahía Blanca, 1928.

22. "Molino Harinero": en diario *Bahía Blanca*, 30 de agosto de 1908, pág. 4.

23. La abundancia de detalles técnicos, principalmente la cuantificación de la capacidad de trabajo de estas obras no debe llamar la atención. Las publicaciones se convierten en verdaderas herramientas de promoción del potencial de los puertos. En *Centenario*, Bahía Blanca, 1928.

24. RIMONDI, Oscar: "Cuatreros: Historia de un frigorífico": en *La Nueva Provincia*, 23 de febrero de 1992, pág. 32.

Galería Fotográfica

Fotos Capítulo 5

http://www.photoshop.com/user/arquitecturaferroportuaria/?rlang=en_US&trackingid=BTAGC&galleryid=05b349e370454393a2be2ff0839ec72e&wf=shareslideshow

Ingeniero White

http://www.photoshop.com/user/arquitecturaferroportuaria/?rlang=en_US&trackingid=BTAGC&galleryid=ea03719276c24aa9bcc76dce3f660296&wf=shareslideshow

La Lanera

http://www.photoshop.com/user/arquitecturaferroportuaria/?rlang=en_US&trackingid=BTAGC&galleryid=b746ddddd64b14cbdbb6c7f1c31af4396&wf=shareslideshow

Locomotora

http://www.photoshop.com/user/arquitecturaferroportuaria/?rlang=en_US&trackingid=BTAGC&galleryid=f31c0d3f8a8a4c86a296a6fe1d32ea64&wf=shareslideshow

Muebles Urbanos

http://www.photoshop.com/user/arquitecturaferroportuaria/?rlang=en_US&trackingid=BTAGC&galleryid=66e4a0471bf9452285ea7c217d1c529c&wf=shareslideshow

Muelle de los Elevadores

http://www.photoshop.com/user/arquitecturaferroportuaria/?rlang=en_US&trackingid=BTAGC&galleryid=c8d41945bebd469ea8d24c0cbc389ba0&wf=shareslideshow

Museo del Puerto

http://www.photoshop.com/user/arquitecturaferroportuaria/?rlang=en_US&trackingid=BTAGC&galleryid=10348c51368541ad9b9d1b478174010d&wf=shareslide
[show](#)

Puente La Niña

http://www.photoshop.com/user/arquitecturaferroportuaria/?rlang=en_US&trackingid=BTAGC&galleryid=4627a6915c9c4ce4bc82e931411d0ff7&wf=shareslideshow

Puerto de Ing. White

http://www.photoshop.com/user/arquitecturaferroportuaria/?rlang=en_US&trackingid=BTAGC&galleryid=2fc2d5c089de468894cd14aeade60318&wf=shareslideshow

Puerto Galván

http://www.photoshop.com/user/arquitecturaferroportuaria/?rlang=en_US&trackingid=BTAGC&galleryid=0e98f5d209c94cee80d8ab1f9aff75a7&wf=shareslideshow

Sub Estación Galván

http://www.photoshop.com/user/arquitecturaferroportuaria/?rlang=en_US&trackingid=BTAGC&galleryid=9c13120569524ff09366ffa4e75b8ad6&wf=shareslideshow

Usina FCS Ing. White

http://www.photoshop.com/user/arquitecturaferroportuaria/?rlang=en_US&trackingid=BTAGC&galleryid=0012a3705e3445558770a5a678c275bf&wf=shareslideshow

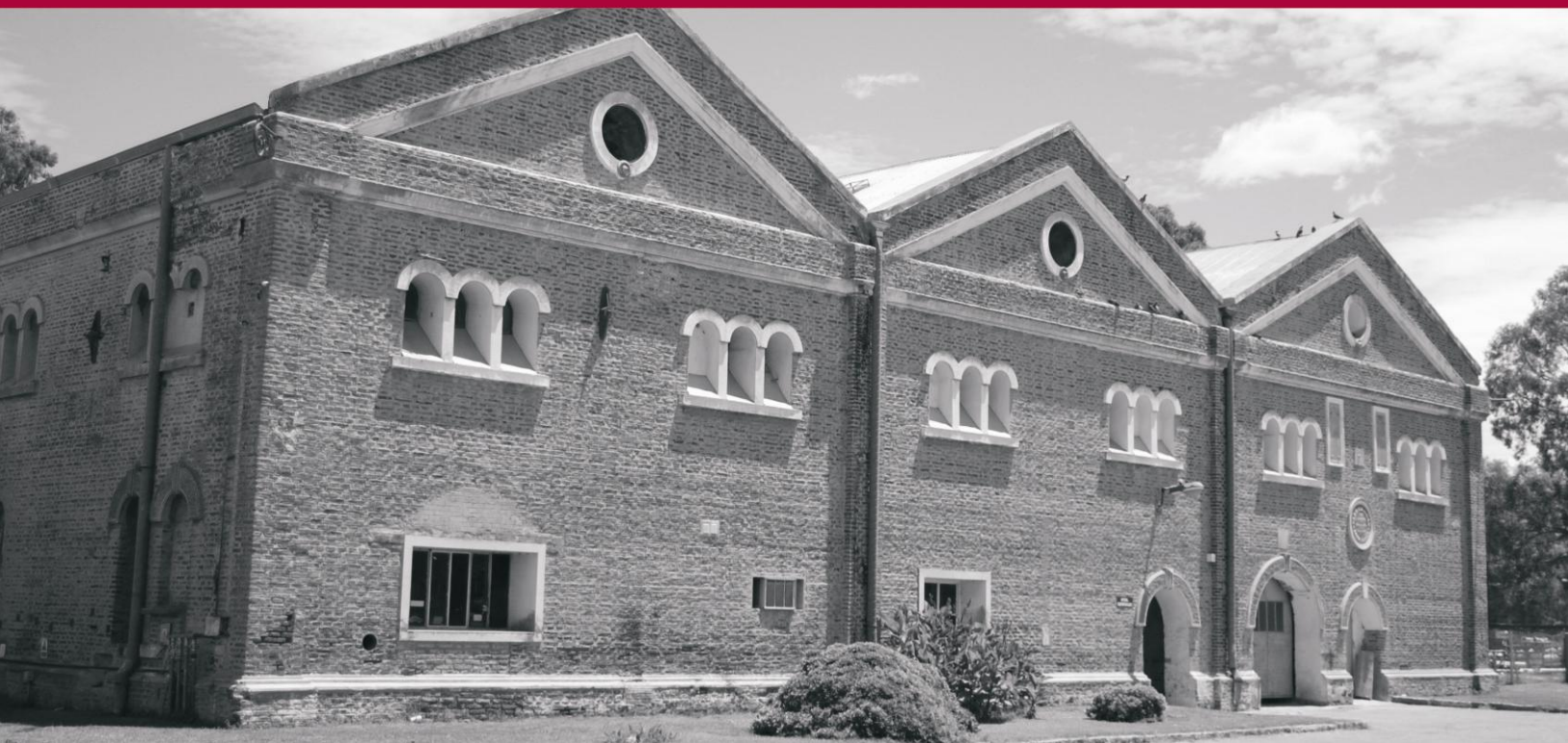
Viviendas FCS Ing. White

http://www.photoshop.com/user/arquitecturaferroportuaria/?rlang=en_US&trackingid=BTAGC&galleryid=f642e30f72d348788b28dcf7d88b734e&wf=shareslideshow

Viviendas Ingeniero White

http://www.photoshop.com/user/arquitecturaferroportuaria/?rlang=en_US&trackingid=BTAGC&galleryid=040fcdad89e04b77acbfdbc95efdcf23&wf=shareslideshow

Grünbein, Villa Rosas, Loma Paraguaya, Cabildo y las estaciones rurales del Partido de Bahía Blanca | 6



Capítulo 6

Grünbein, Villa Rosas, Loma Paraguaya, Cabildo y las estaciones rurales del Partido de Bahía Blanca

Las ideas urbanas desarrolladas principalmente en Inglaterra, avanzan hacia una polarización de los núcleos obreros persiguiendo así una mejor calidad de vida para dicho sector de la población, proporcionándoles mayor espacio, aire libre, incorporación de la naturaleza y, en la medida posible, también infraestructura de servicios. Por otra parte la descongestión de los centros urbanos era fundamental, porque se evitaban así varias situaciones caóticas que tuvieron impactos negativos sobre la ciudad y su gente.

Muy importante para cualquiera de estos planteos eran sin duda las comunicaciones. Sin ellas, esto no era posible, ya que la población -casi siempre de bajos recursos- debía moverse hacia su sitio de trabajo. No siempre la localización de las industrias se realizaba en los mismos sitios que la residencia; es más, se intentaba que no fuera sí. Dentro de los sistemas de transporte ninguno aseguraba tanto la eficiencia como el ferrocarril.

Estación Grünbein. Vista Parcial del andén. (Gustavo Lobos).



Esta era la mejor condición de oportunidad que tenía Grünbein, y además de estar el sitio localizado en un lugar de buenas características, dada su altura, la consistencia de sus tierras y las óptimas distancias a la ciudad (breves pero considerables, en las puertas mismas de la población). El sitio adquirió gran relevancia con las obras del Puerto Militar. Por un lado fue necesaria la construcción de la estación para establecer la comunicación con las obras, y así poder abastecerlas de materiales por la misma línea del Sud. Por otra parte, después iba a tener un movimiento intenso por el propio personal de la Base que se llegaba hasta Grünbein para realizar la combinación.

"La ley 3450 del 2 de diciembre de 1896 disponiendo la construcción de un Puerto Militar en Bahía Blanca promovió la necesidad de conectar el punto elegido -inmediaciones de Arroyo Pareja- con las líneas del F.C. Sud para la rápida y cómoda conducción de materiales. La empresa, en su deseo de cooperar con tal obra tomó sus medidas y en siete semanas de tiempo tendió el ramal que une a Grünbein con el Puerto Militar, haciendo factible la empresa resuelta por el Estado.

*El nuevo ramal, con el crecimiento incesante de la población de Punta Alta y de la zona militar, tiene un tráfico intenso y regular que se acrecienta todos los años".*¹

La estación se ubica paralela a las vías, con un edificio de dos cuerpos, uno de ellos de una sola planta y el otro de dos. Su fachada es de ladrillo visto, pudiendo observar en ella diversos trabajos de molduras con el mismo mampuesto, concentradas principalmente en los frontis. Las cubiertas son de teja francesa, y sus pendientes se ven enriquecidas

por dos chimeneas en el cuerpo bajo y una en el alto.

Hacia las vías se levanta el andén semi-cubierto con las clásicas planchadas apoyadas sobre columnas de madera. Los diversos locales se abren a ella. Del otro lado de las vías, existe también un parador semi-cubierto, cuyos muros y cubierta se hallan realizados en madera.

Actualmente, en este edificio tiene una de sus sedes la empresa concesionaria "Ferro Sur Roca". Por tal motivo, la estación se encuentra convenientemente cerrada en todo el perímetro del cuadro y en uso continuo. Sin duda esto contribuyó a una adecuada conservación del mismo, aunque podemos ver como se ha perdido la expresión del ladrillo visto con un recubrimiento de pintura que, por más que mantenga una coloración similar, distorsiona totalmente la materialidad original.

Hace quince años aproximadamente, todavía podíamos encontrar diversos elementos característicos de las estaciones: bancos, balanza, portalámparas e incluso la campana con la inscripción de la sigla de la empresa "FCS", testigo de la empresa ferroviaria propietaria del edificio. Es de esperar que estos elementos se sigan conservando en su lugar o preservados en otro sitio adecuado.

"La estación fue habilitada para pasajeros, carga y hacienda; se encuentra a 12 km. de Bahía Blanca Sud y a 628 km. de Constitución".²

La población rural cercana a Grünbein, se dedicaba en su mayoría a la explotación de la industria lechera. A pesar de ser bastante numerosa, se hallaba afincada una sola casa comercial, propiedad por entonces del señor Nicolao. La

implantación era en esquina, frente a la misma estación, y constituía el centro de reunión de todo el vecindario.

En 1904, Felipe Arturo Hardcastle fundó una industria destinada a la fabricación de bolsas. Posteriormente se incorporaron a la firma Percy y Eduardo Hardcastle, y en 1908 se instalaron en Grünbein. El edificio constaba de dos galpones en los cuales se cosían las bolsas con máquinas Singer traídas de los Estados Unidos. La arpillera era importada de la India, directamente por el puerto local.

En el establecimiento trabajaban alrededor de sesenta operarios, en su mayoría mujeres inmigrantes españolas. Las bolsas se vendían en el sudoeste de la Provincia de Buenos Aires y en diversos puntos de La Pampa. El precio de cada bolsa para trigo era hacia 1919 de 0,56 pesos y de 0,80 para avena.

Por entonces se anunciaba la construcción de numerosas viviendas destinadas a albergar a más de treinta familias que trabajaban en la fábrica. La planta había sido comprada a la importante firma Bunge y Born, y comenzó su decadencia cuando esta misma empresa inició la modalidad de distribuir bolsas a los agricultores, resarciéndose de su costo con la entrega de cereal, a la cual se comprometían aquellos. La fábrica de Hardcastle dejó de funcionar en 1928 aproximadamente.

Pero no fue el único problema que presentó el crecimiento de este punto de la ciudad. El valor de la propiedad de la tierra constituyó, como es lógico, un factor decisivo en la localización de las personas.

"Distante sólo 15 minutos de la estación Ferrocarril Sud, es el paso obligado de los trenes que

van a Buenos Aires por vía Lamadrid, Pringles, Tres Arroyos y al Puerto Militar, dando un total de dieciséis trenes que se detienen en la estación diariamente.

Sin embargo a pesar de estas facilidades que permitirían a numerosas familias, especialmente a las de clase obrera, trasladar sus viviendas a aquellos parajes, no se ha formado como en otras estaciones más distantes, un núcleo de población como sería de esperarse. Y la causa consiste en los crecidos precios que el propietario de los terrenos, señor Grünbein, exige para cederlos a los que los solicitan, pretendiendo obtener por ellos utilidades considerables que hacen imposible la adquisición del más insignificante lote".³

Vemos así como, a pesar de distintas características que ayudaron a la posible localización y desarrollo de este centro, hubo otros condicionamientos como la voluntad del propietario de imponer su valor de la tierra y la promoción para comercialización de la empresa Bunge y Born (este último totalmente ajeno al sitio, pero de fundamental impacto sobre él) que terminaron por erradicar a las pocas familias hacia otros sitios de la ciudad.

Villa Rosas presenta bien las características que satisfacían las necesidades de barrios obreros. Desde allá podía abastecerse de personal tanto al puerto como a la ciudad. Su zonificación es eminentemente residencial, aunque existían también algunos comercios. Sin duda tres obras han tenido un fuerte impacto urbano en la concreción y crecimiento de la villa: la construcción de la Compañía de Gas, la estación Spurr, y el camino empedrado entre White y Bahía Blanca.

"Villa Rosas es una población eminentemente obrera. Está situada a mitad del camino empedrado que une a Bahía Blanca con Ingeniero White. Es por decirlo así un barrio poblado por trabajadores del puerto y por los braceros que intervienen en los trabajos de las grandes barracas de cereales y acopios del país que existen hacia esa parte de la ciudad. La población es bastante numerosa, no así su acervo comercial, ya que la mayoría de sus habitantes hacen su aprovisionamiento diario en Bahía Blanca o Ingeniero White".⁴

La distancia de la fundación de Bahía Blanca respecto de su puerto estuvo condicionada por la obtención de agua de calidad y en cantidad, como también de un suelo firme. Esta situación derivó en la necesidad de establecer un trayecto firme que posibilite la comunicación entre ambos centros.

El crecimiento de la localidad portuaria de Ingeniero White y el desarrollo de Bahía Blanca en todos sus aspectos -institucional, comercial, financiero, residencial y de servicios- incrementaron año a año el tráfico de personas y mercaderías.

Sin embargo, para el año del Centenario de la República, cuando ya la ciudad y el puerto veían definidos sus perfiles urbanos con importantes y significativas construcciones, el camino al puerto no había sido concretado.

La distancia de nueve kilómetros entre un punto y otro, debía ser recorrida por terrenos bajos, inundables, algunos convertidos en verdaderos cangrejales y consecuentemente peligrosos.

En septiembre de 1911, *La Semana Comercial*, una revista muy popular en nuestro medio por aquellos años, en referencia al camino señalaba que *"todo su trayecto es lo que se dice un mata caballos,*

*una serie infinita de pozos y zanjas peligrosísimas para la vida de los conductores y para el valor de las mercaderías".*⁵

La nota finalizaba señalando que, antes de tomar la decisión de paralizar el tránsito, los sectores comerciales involucrados pedirían una reunión al gobierno provincial.

Consecuentemente con ello es lo que señalaba Arturo Coleman en su ya citado libro.⁶

Como se puede apreciar, la especulación de la tierra era ya una práctica bien conocida y la generación de plusvalías urbanas a partir de una decisión político-administrativa y una obra específica, un hecho irrefutable.

Las dificultades locales por definir el trazado del camino al Puerto fueron bien aprovechadas por Coleman quien propuso un nuevo trazado, este por caminos más aptos físicamente, que pasaban casi íntegramente por tierras del FCS y que llevaban exclusivamente al puerto de dicha empresa.

El poder que le daba su cargo y la habilidad política de éste empresario de antaño, lo llevó a entrevistarse directamente con el Gobernador Vergara y hacerle la oferta, la cual fue difícil rechazar.

El camino pasaría por 5,5 km. de tierras de la empresa, la cual "donaría" el suelo necesario para la obra y costearía la pavimentación en dicha extensión. Sin duda esta acción constituye un antecedente interesante de las leyes sobre cesión de tierras en subdivisiones parcelarias y del actual instrumento de contribución por mejoras.

Posteriormente y sin dejar que la prensa se entere anticipadamente, se lo comunicó al Intendente Municipal. El 22 de mayo de 1912. El HCD aceptó la propuesta del FCS y estableció que el ancho del camino desde la avenida Colón hasta su enlace en la calle Guillermo Torres, sería de 25 metros y desde allí hasta el acceso al puente de Ingeniero White que cruza la playa de maniobras (La Niña) su ancho sería de 17,32 metros.

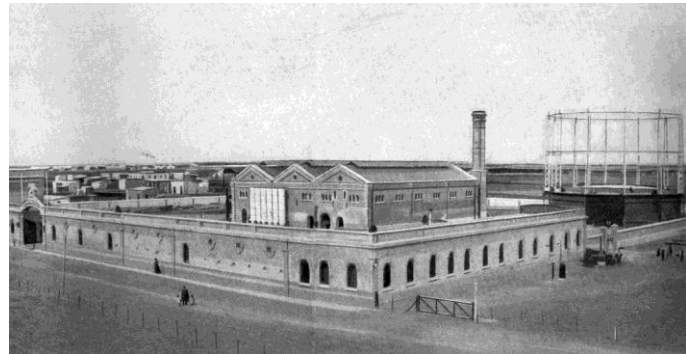
El ingeniero Jorge Delpech preparó los pliegos de condiciones y por licitación pública, los señores Reid y Cía., obtuvieron el contrato. Las obras comenzaron de inmediato y para ello se compraron tres millones de adoquines de Tandil.

La construcción del camino se terminó tres años después, habilitándose el 10 de julio de 1915. Para entonces, en el trayecto que media entre la plaza Rivadavia y el puente de la avenida Colón, faltaba pavimentar todavía cuatro cuadras.

El camino a Ingeniero White recibió el nombre de avenida General Arias y, a comienzos de los años treinta -durante la gestión de Agustín de Arrieta- se plantaron los eucaliptus tan característicos de su paisaje.

La concesión para la construcción de la Compañía de Gas, fue comprada por una empresa inglesa (dependiente del Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico) la cual le dio un gran impulso a la iniciativa. Los estatutos de la sociedad, con carácter de compañía anónima, fueron publicados en los medios locales; allí se especificaba que el dominio radicaba en Inglaterra y que el objetivo era llevar adelante toda clase de servicios que se relacionasen con el abastecimiento de agua, gas o energía eléctrica, tanto para uso público como particular, tanto en la ciudad como en los suburbios.⁷

Más allá de la riqueza arquitectónica, ésta es una de las mejores realizaciones de conjunto. Además de la señalada complementariedad entre la fábrica, la estación y el camino -no hay mucho que imaginarse para darse cuenta de la significación urbana de estos tres elementos-, al observar el planteo de la propia construcción de la compañía vemos más claramente esa intención de "fundar" y asentar población suburbana que tan presente tenían las empresas ferroviarias.



Compañía de Gas. Vista de todo el complejo. (Archivo LNP).

Sobre un terreno de grandes dimensiones (87.152,77 varas cuadradas), dividido en cuatro cuadrantes iguales, se dispone una distribución espacial en la cual se combinan los talleres, el gasómetro, las oficinas y los depósitos en uno de ellos; los restantes cuadrantes son destinados para parque y club de tenis. Aquí subrayamos nuevamente la existencia de esa preocupación de la empresa por crear las mejores condiciones urbanas -según los conceptos de la época- para que las familias se radiquen definitivamente. Un sitio

perfectamente comunicado, donde es posible disfrutar del aire libre. No olvidemos que los avances en las teorías centrales (europeas principalmente) sobre el planeamiento urbano eran de perfecto conocimiento por las autoridades de las empresas.

En cuanto a los edificios propios de la fábrica, éstos los podemos clasificar en las tres grandes naves centrales, la alta chimenea, el gasómetro (en la actualidad desmantelado) y los edificios de apoyo.

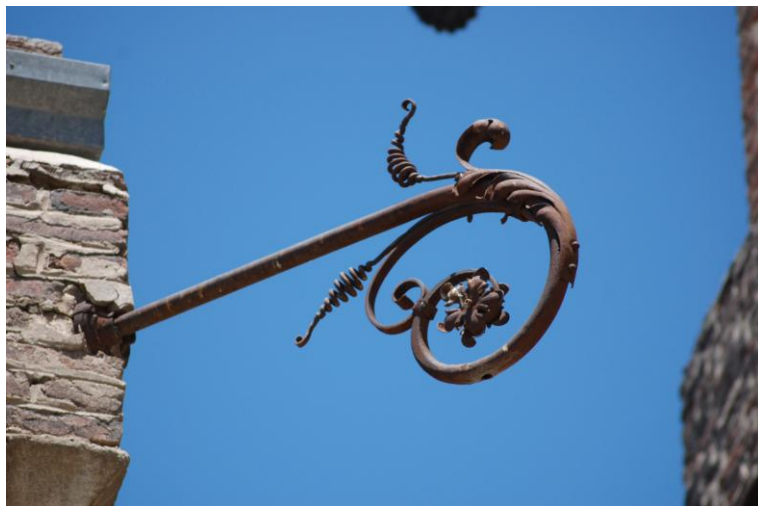
Las naves son la parte más importante de la construcción; prueba de ello lo atestigua su propia implantación en el centro mismo del terreno. El espacio se resuelve de la forma más característica utilizada por la arquitectura funcional inglesa: naves con techos de fuerte pendiente a dos aguas, mampostería de ladrillo y predominio de los llenos sobre los vacíos.

En todo el conjunto se nota la mano de experimentadas personas. Así consta en el plato ceremonial donde se registra el nombre del arquitecto Arturo Gibson, del constructor Antonio Gerardi y la fecha de obra -1907-. Como era característico, las fachadas de las naves gozan del prestigio respecto de las otras. Esa primacía de las visuales frontales -recurso fuertemente académico- se ve también en la composición de la obra con la chimenea y el gasómetro. Los ornamentos de las aberturas y las cornisas le dan mayor jerarquía al edificio; si bien como vimos, no son características estas resoluciones en los edificios ingleses utilitarios, recordemos que las obras referidas a usinas siempre han presentado un grado de elaboración mayor.

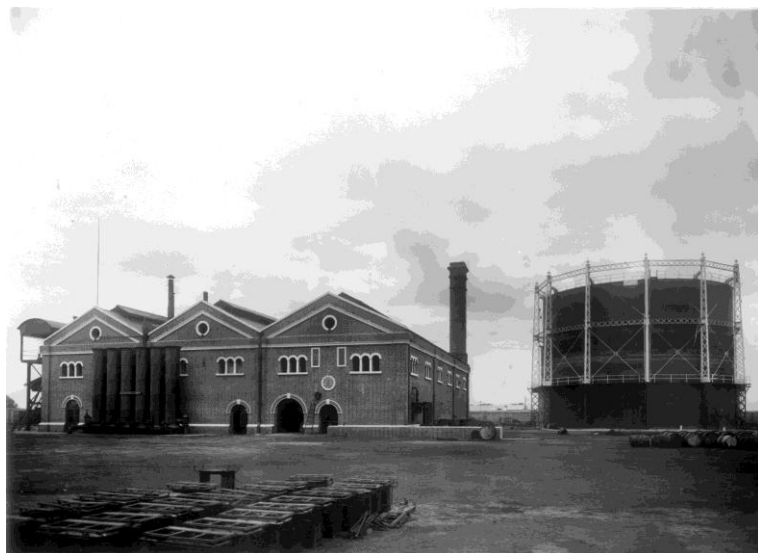
Compañía de Gas. Detalle de la fachada principal, en donde se ven las terminaciones de los arcos y el plato de ceremonia.



La chimenea es un dato interesante, no sólo porque se constituyó en el elemento de control y organizador espacial de la villa, sino porque es la única en su tipo de planta cuadrada.



*Vista posterior del edificio. Chimenea.
Detalle superior de una esquina del edificio.*



Edificio de la Compañía de Gas, el gasómetro y la chimenea humeando. (Archivo LNP).

La administración y otras dependencias complementarias se ubican sobre la línea municipal, consolidando así un frente urbano, el cual en algunos sectores presenta dos niveles. *"No menos interesantes resultan las construcciones secundarias que se ubican por todo el terreno. Entre ellas se destaca el edificio destinado a oficinas y vivienda del director del establecimiento, en cuyo frente se encuentran importantes balcones, uno de ellos con interesantes ménsulas con cabezas de carneros y enormes farolas de hierro fundido y trabajos de forja, que en sus tiempos eran provistos de gas. El tratamiento del ladrillo vista (...) contrasta con los escuetos adornos y enmarques pintados de blanco, haciéndose notable el buen estado de conservación del conjunto".*⁸

En cuanto a las características técnicas, la fábrica contaba con los más adelantados sistemas de producción. Uno de ellos estaba dado por la existencia de dos generadores para la gasificación completa -en una sola operación- del carbón de piedra y petróleo crudo, cada uno de los cuales tenía una capacidad de siete mil metros cúbicos de gas de 3.600 calorías/día. El otro sistema consistía en siete bancos de tres metros de largo cada uno, en los cuales se ubicaban ocho piezas rectangulares construidas en material refractario. La capacidad de producción de cada banco era de mil ochocientos metros cúbicos de gas a 4.500 calorías/día. Con este sistema se producía un residuo de tres mil kilos de coke.

La fábrica contaba además con condensadores, lavadores y purificadores, para depurar el gas, a razón de quinientos metros cúbicos por hora. El gas se almacenaba en el gasómetro, cuya capacidad era de siete mil metros cúbicos y se distribuía por una red de cañerías de setenta y cinco

kilómetros tanto para el alumbrado como para la calefacción de la ciudad y sus suburbios.

Durante los años de la guerra mundial y aún cierto tiempo después que terminara, resultó imposible proveerse de carbón de piedra, ya que la importación no era factible por entonces. No por ello se interrumpió la fabricación de gas. La Compañía, para llegar a ese resultado, se vio en la necesidad de recurrir a ciertos materiales para poder continuar el suministro a su clientela. Se hicieron, al efecto, numerosos e interesantes experimentos habiendo empleado, entre otras materias, las mazorcas de maíz, el afrecho, el aserrín, varias clases de aceites y diferentes clases de leña.

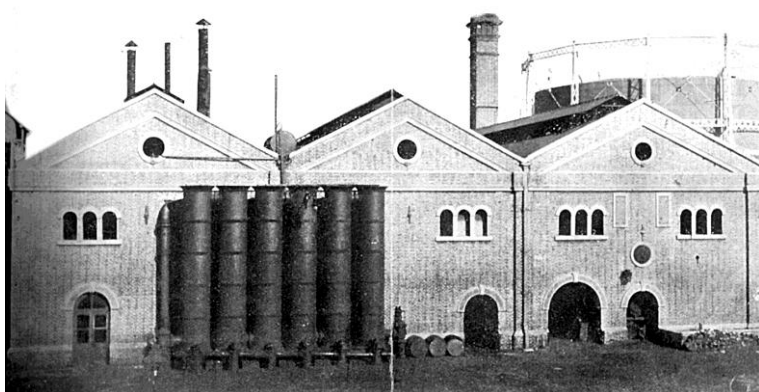


Villa Rosas. Compañía de Gas. Vista actual de los pabellones.

Tan interesantes experiencias no fueron infructuosas. Llegó a comprobarse que ciertas clases de leña, empleadas conjuntamente con el petróleo crudo, eran adecuadas para sustituir al carbón de piedra. En vista de este resultado, la Compañía hizo

construir un plantel especial para la producción a base de dichas materias. Aunque la calidad del gas, de esa manera obtenido, no era igual a la del que se produce con carbón, el suministro a los clientes - objetivo final de todos esos esfuerzos- no fue interrumpido, aunque hubo que vencer grandes dificultades para obtener el gas en las cantidades que eran necesarias para el consumo diario. Estas experiencias, aunque costosas, fueron de real interés para las consideraciones expuestas.⁹

Vista de la fachada principal; se ven los tubos de hierro en su frente y el gasómetro asoma detrás de la construcción. (Archivo LNP).



Terminada la guerra no se restableció de inmediato, ni mucho menos, la normalidad. El precio de los combustibles sufrió enormemente y como consecuencia de ello, la Compañía se vio en la ineludible necesidad de suprimir las rebajas que había acordado anteriormente sobre el precio del gas empleado para la calefacción. El resultado no

podía ser sino uno; la merma considerable de las ventas.

Los tres restantes cuadrantes, a los que aludimos en la implantación del conjunto, estaban dominados por la forestación. El propio diseño de la distribución de las especies es interesante por sus cambios de densidad, permitiendo distintas situaciones paisajísticas. Esto último puede observarse muy bien en documentación fotográfica de la época. Sin embargo, refiriéndonos a las construcciones, debemos mencionar el club de tenis; este edificio, de lo muy poco que hoy podemos conservar de arquitectura recreativa realizada por las empresa ferroviarias, se ubica sobre una de las esquinas del terreno, bastante alejado de la propia fábrica.

El edificio comprende un cuerpo bajo, abriendo frente al court con una galería. El dato más sobresaliente es su torre central, de planta octogonal y rematada con una cúpula de gajos. Una estética diferente de la utilitaria, pero no por ello menos inglesa, se expresa entre la obra, la cancha de tenis y los árboles.

Muy cerca de allí, la estación Spurr, propiedad de la línea del Ferrocarril Sud, media entre la estación Bahía Blanca y El Puerto. Si bien hemos manifestado el carácter de la territorialidad que mantiene cada empresa, Villa Rosas es tal vez un punto de inflexión en donde confluyen intereses, vías y acciones en un sentido conjunto, lo cual demuestra que más allá de las diferentes gestiones de cada una, hay una línea de planificación general.

Pero confluir en el mismo espacio -o territorio- no necesariamente significa pérdida de identidad de las partes. La implantación de la estación Spurr sigue la ortogonalidad del área del Ferrocarril del

Sud y por lo tanto se encuentra girada respecto al trazado de la Compañía de Gas, la cual mantiene la retícula ortogonal impuesta por la plaza. Casi que la dialéctica centro-periferia, que se debate en el propio trazado urbano, se lleva por diversas cuestiones hasta aquellas latitudes. Más allá de existir razones obvias para mantener las implantaciones, los proyectistas de una y otra, no tienen en cuenta la posible amalgama de las trazas, aunque más no sea mediante los propios edificios o su forestación.

Estación Spur. Fachada principal con las palmeras como parte del paisaje.



El nombre de la estación está relacionado tanto con los ingleses como con el puerto. *"El marino Federico Spurr, de típico apellido inglés, tiene una historia verdaderamente notable por su constante navegación a los mares del sur. Nadie como él entró y salió tantas veces de la bahía Blanca, al mando del transporte Villarino, con el cual realizó nada menos que 193 viajes por el sur, tocando en todos ellos a Bahía Blanca. (...). Como Jefe del transporte Villarino, ejerció la vigilancia de las costas patagónicas y estableció comunicaciones directas y periódicas con los puertos del sur. Instaló la subprefectura marítima y llevó las civilizaciones a las costas de la Patagonia. Ya capitán de navío, en*

1888, desempeñó numerosas comisiones técnicas, y formó parte de la comisión naval argentina que adquirió en Inglaterra elementos navales".¹⁰

Spurr es sin duda una de las mejores obras de estaciones intermedias en toda la provincia de Buenos Aires. Más allá de las resoluciones de implantación y las características arquitectónicas del edificio, el conjunto presenta todos los elementos típicos de una construcción de esta naturaleza.



Estación Spurr. Vista parcial de la fachada.

El cuerpo principal tiene planta en L, con su lado mayor paralelo a las vías. Desde la villa, el edificio se presenta con un frente de dos alturas y enmarcado por altas palmeras. La forestación es parte del proyecto, ya que están rítmicamente distribuidas en los canteros destinados a albergar a distintas especies. Su perfil, de muros, techumbres y árboles, se transforma en una silueta característica

desde el camino empedrado, generando un paisaje suburbano con visuales únicas.

La dinámica de los volúmenes es equilibrada por la síntesis de los elementos utilizados; muros revocados, aberturas pintadas y techumbre de tejas francesas. El colorido de estos materiales, sumados al verde de la vegetación, le da un encanto especial en el marco del territorio.

Mientras la fachada de acceso es más bien cerrada, dominada por algunas aberturas pero a su vez escondida tras las palmeras, la fachada de las vías presenta toda la amplitud de recibimiento y acogida que tiene el amplio andén. Techo de chapas de asbesto-cemento, sostenido por cabriadas metálicas y apoyado en columnas de base cuadrada del mismo material, constituyen la tecnología empleada. Las distintas salas de espera, de atención, encomiendas y boletería se abren a este sitio donde entre otras cosas, se encontraba la balanza, bancos y la campana.

La casa del Jefe de la Estación se ubica al costado mismo del edificio, y se desarrolla en dos plantas. La zona de recepción y cocina en planta baja, con acceso desde el frente y desde el patio lateral, y los tres dormitorios en la planta superior.

Forman parte de la composición de la estación los baños de caballeros (alejados convenientemente), el puente de hierro (típico de estas estaciones, pero único en nuestra ciudad) y el refugio frente al andén. Este nos cuenta de la doble vía de acceso al puerto (la cual se extendía hasta Saavedra). Se mantiene la materialidad de los muros, pero la cubierta está realizada con estructura y machimbre de madera.



Vista del andén de la estación, todavía en funcionamiento e impecable.



Vista del andén de la estación en funcionamiento.

Una obra a destacar pero que ha llegado a nuestros días solo en una pequeña parte, es la Usina Loma Paraguaya. Este edificio fue construido por la empresa FC BAP a principios de siglo e inaugurado en 1910. Da cuenta del crecimiento de la actividad económica y de las necesidades que la empresa tenía para dotar de suficiente energía al Puerto

Galván. Seguramente, también proveería de energía a la compañía de los mismos capitales que se encargaba del suministro en la ciudad de Bahía Blanca. No deja de llamar la atención, porque sólo dos años antes, la misma empresa inauguró la usina de calles Brickman y Donado, lo cual muestra el rápido crecimiento de nuestra localidad.

Las fotos de época muestran un edificio de importantes proporciones, organizado en diferentes volúmenes los cuales se disponen ortogonalmente en un terreno también de significativas proporciones.

*Usina Loma Paraguaya. Inaugurada en "1910".
(Archivo LNP).*

Su localización, a medio rumbo entre el puente Colón -centro del área dominada por el BAP- y el puerto Galván, dan cuenta de lo periférico de su implantación. La zona, conocida como Loma del paraguayo o, finalmente, Loma Paraguaya, era un sitio con buenas perspectivas de urbanización. Además de la usina, los ingleses habían construido una cancha de golf y una pileta.



Nada de eso queda, como tampoco el edificio que nos ocupa.

En la actualidad podemos observar un ala lateral de la usina, en donde la empresa EDES mantiene sus oficinas. En el predio pueden verse las fundaciones de parte del resto de la edificación, que dan una idea de la dimensión y solidez de las mismas. También determinados encastres o vestigios de columnas de hierro que se elevan por encima de la actual edificación como testigos mudos del volumen que otrora, seguramente dominaba el horizonte.

No sólo por su tamaño, sino también por sus características estéticas, la usina Loma Paraguaya ha sido sin lugar a dudas una de las piezas más importantes de la arquitectura de la producción en Bahía Blanca.



Vista de la construcción existente en la actualidad, sólo una parte del importante edificio que originalmente construyera la empresa BAP.

Usina Loma Paraguaya. Vista parcial de la fachada actual.



En 1901 el FCS comenzó la obra de ampliación del tramo Olavarría-Bahía Blanca, la que se desarrolló en un lapso de más de dos años. El paso del trazado por Sierra de la Ventana obligó a realizar numerosas excavaciones y terraplenes. En 1902 circulaban por lo que sería Cabildo, trenes conocidos como “La Balastera” porque transportaban balasto para asentar las vías, además de otro tipo de materiales y el personal necesario para la obra y su dirección.¹¹ El 15 de julio de 1903 fue inaugurada la estación del Ferrocarril del Sud, denominada “Cabildo” por la Dirección General de Ferrocarriles de la Nación.¹² El trazado del poblado corresponde al plano oficial de Centros Agrícolas, el cual se repite en cantidad de pueblos y ciudades de la pampa húmeda. Dos ejes estructuran esta trama urbana, uno de ellos lo constituye la vía del ferrocarril. En el centro se ubica la estación y frente a ella las veinticuatro manzanas que conforman el ejido urbano, dispuestas en cuadrícula



Fachada sobre el andén. Muros con revoques, andén semi-cubierto, aberturas de madera. Los techos parecen haber sido reemplazados en épocas bastante recientes.

Del otro lado de la vía, en simetría especular con el trazado urbano, se delinea la zona de quintas; doce parcelas dispuestas en retícula ortogonal, donde cada una tiene el doble de la dimensión de las manzanas urbanas.

Setenta y dos parcelas conforman el resto de la división catastral de estos poblados o "centros agrícolas".

El cuadro de estación es central en la conformación urbana del pueblo, pero también lo divide en dos. No sólo por su dimensión, sino por las vías. Los edificios que componen el área se encuentran en buen estado; podemos ver la estación con la casa del Jefe, el andén y el baño exento, el tanque de agua, el paño de herramientas, el galpón, señales y carteles propios. El edificio principal deja el lenguaje del ladrillo visto por el revoque, aunque mantiene la decoración del ladrillo en los marcos de las aberturas y en las esquinas del edificio.

Todavía pueden verse algunos de los elementos como los portalámparas, el bebedero y la caja de maniobras para los desvíos de las vías. En el conjunto de obras patrimoniales que nos dejó el legado de las empresas ferroviarias, no menos importantes son las estaciones rurales del Partido de Bahía Blanca.

Cabildo es sin duda la más destacada de la línea que va desde Grünbein a Olavarría (o vía Pringles), pero debemos mencionar también otras menores como Corti o Cochrane.

La primera de ellas toma el nombre de Adela Corti, propietaria de las tierras en donde se construyó la estación. Se ubica a 38 km de la estación Bahía Blanca del FCS y fue inaugurada en julio de 1903. Estaba habilitada para operar con el transporte de pasajeros, de cargas y de hacienda en pie.

Todavía se conserva en buenas condiciones. Como todas las de su tipo, la estación cuenta con un edificio principal y una vivienda anexada, un galpón, tanque de agua y muebles específicos como los carteles con el nombre del lugar y las diferentes señales de las vías.

El edificio guarda las características estéticas de otras estaciones de su tipo en nuestro Partido, como ser Cabildo o Spur; muros de revoque al descubierto con terminaciones de ladrillo visto y listones de madera en bandas horizontales (utilizados también para clavar carteles con información u otros elementos), andén con estructura de madera –tanto columnas como vigas, cubierta de chapa (aunque la actual no es original) y aberturas de madera con postigos internos, son sus principales características.

El galpón frente a la estación también guarda las características propias de este tipo de construcciones; sus paredes de ladrillo visto destacándose en torno a las pocas aberturas con sillares y la cubierta a dos aguas -también con chapas evidentemente cambiadas hace algunos años-.

Entre Corti y Cabildo, más precisamente a 48 km de la estación Bahía Blanca, se encuentra Cochrane. Su nombre proviene del almirante Alejandro Tomás Cochrane, de origen escocés, a quien en 1818 San Martín le confió el mando de la escuadra chilena con la cual bloqueó las costas del Perú.

La estación fue abierta en mayo de 1913 y operaba para pasajeros y carga. Sus características edilicias eran similares a sus pares más cercanos: Corti y Cabildo. Lamentablemente en la actualidad ha sido desmantelada y solo quedan algunos rasgos de sus fundaciones.



Fachada sobre el andén. Muros con revoques, andén semi-cubierto, aberturas de madera. Los techos parecen haber sido reemplazados en épocas bastante recientes.

La denominada "vía Lamadrid", que tiene su culminación en el Puerto de Ingeniero White y su estación más destacada en Bahía Blanca, cuenta con dos significativos ejemplos de estaciones rurales como son La Vitícola y Napostá.

La primera de ellas se construyó en 1888, como iniciativa de la empresa "La Vitícola S.A.", un establecimiento que poseía varios viñedos en esta zona.

El edificio se construyó cinco años más tarde que las primeras estaciones de la línea, quizás por eso sus características son diferentes. En las fachadas se dejó de lado el ladrillo visto, utilizando como terminación del mismo un expresivo revoque. El ladrillo visto se reserva para marcar los ángulos de los volúmenes o los contornos de las aberturas. Las techumbres son de chapa. El andén se resuelve con una galería cubierta sencilla, las típicas columnas de hierro sin mayores ornamentos y un techo de chapa de escasa pendiente.

Las construcciones aledañas terminan de conformar este paraje en la extensión del paisaje pampeano; casas, galpones y el infaltable tanque de agua. En éste caso, dicha construcción es uno de los aspectos más destacados del conjunto y uno de los depósitos más representativos de todo éste patrimonio en el Partido de Bahía Blanca.

Totalmente construido en hierro, el tanque de planta rectangular descansa sobre grandes perfiles que trasladan sus cargas a una estructura de hierro que se levanta más de cinco metros sobre el nivel del terreno, consiguiendo así la altura necesaria para distribuir el agua por gravedad.

Actualmente, el tanque se encuentra en buenas condiciones, aunque desprovisto de su cubierta de chapa.

Ubicada en el kilómetro 640, a 40 km. de la estación Bahía Blanca, se encuentra la estación Napostá.¹³

Más allá del deterioro por la falta de uso y del vandalismo que estas edificaciones han sufrido, la estación conserva intacta su volumetría, la expresión de su materialidad y la presencia del conjunto en el paisaje.

El sencillo andén muestra las delicadas columnas de hierro con sus sencillos elementos decorativos (colaborativos de la resistencia estructural) y las tejas francesas o marselesas como todavía puede observarse en los sellos de fábrica que tienen esas piezas cerámicas.

El cartel “encomienda”, todavía presente en el andén, da una clara idea del diseño tipológico de cada uno de los elementos gráficos, con su tipografía, base y la flexibilidad de sus soportes.

La estación propiamente dicha conserva los ornamentos propios logrados con diferentes aparejos del ladrillo; arcos y pilares sobre las aberturas, ventanas circulares ciegas, remates de chimenea, son los principales puntos de concentración de los mismos.

El conjunto está conformado por el tanque de agua, el galpón de chapa, el infaltable y típico cartel de la estación, el pañol de herramientas y el taller. Éste último conserva los mismos portones que los talleres originales de la estación del FCS en Bahía Blanca y su morfología es sumamente semejante.

Capítulo 6

Grünbein, Villa Rosas, Loma Paraguaya, Cabildo y las estaciones rurales del Partido de Bahía Blanca

Notas

1. "Ferrocaril del Sud", en Centenario de Bahía Blanca, *La Nueva Provincia*, Bahía Blanca, 1928.

2. Cfr. Ferrocarril Pago Chico; *boletín informativo Raltren Club*, Número 10, editado por Héctor Francisco Guerreiro, Bahía Blanca, noviembre-diciembre 2001, página 1

3. "La estación Grünbein", en diario *Bahía Blanca*, 24 de abril de 1928, pág. 4.

4. "Villa Rosas", en Centenario de Bahía Blanca, *La Nueva Provincia*, Bahía Blanca, 1928.

5. Revista *La Semana Comercial*, Número 6, Bahía Blanca, 16 de septiembre de 1911, página 1.

6. Arturo Coleman, op.cit., página 343.

7. Para una mayor ampliación, se pueden confrontar los estatutos en una publicación del diario *Bahía Blanca* del 27 de noviembre de 1907 (página 7), bajo el título de "The Bahía Blanca Gas Company Limited".

8. VIÑUALES, Graciela y ZINGONI, José; en "Patrimonio Urbano y Arquitectónico de Bahía Blanca", editado por el diario *La Nueva Provincia* y el Instituto de Investigaciones en Historia de la Arquitectura y el Urbanismo, Bahía Blanca, 1990.

9. Cfr: "Compañía de Gas de Bahía Blanca", Centenario de Bahía Blanca, *La Nueva Provincia*, Bahía Blanca, 1928.

10. COLEMAN, Arturo: *Mi vida como ferroviario inglés en la Argentina*, 1887-1948, Bahía Blanca, 1948.

11. Cfr. Cabildo y su gente; vivencias de 100 años, Tomo I, 2003, página 36

12. Cfr. Ibídem, página 41.

13. Cfr. Ferrocarril Pago Chico; *boletín informativo Raltren Club*, Número 2, editado por Héctor Francisco Guerreiro, Bahía Blanca, junio 2000, página 1.

Galería Fotográfica

Fotos Capítulo 6

http://www.photoshop.com/user/arquitecturaferroportuaria/?rlang=en_US&trackingid=BTAGC&galleryid=fffe4f43d7bb4410850494d17fc6588a&wf=shareslideshow

Cabildo

http://www.photoshop.com/user/arquitecturaferroportuaria/?rlang=en_US&trackingid=BTAGC&galleryid=5925d2c8633647a4a08db63f4ebe2e1b&wf=shareslideshow

Estación Corti

http://www.photoshop.com/user/arquitecturaferroportuaria/?rlang=en_US&trackingid=BTAGC&galleryid=d1621fd8e528438ab644e5922f2d05b1&wf=shareslideshow

Estación Grümbein

http://www.photoshop.com/user/arquitecturaferroportuaria/?rlang=en_US&trackingid=BTAGC&galleryid=3c30fe38b470491aa1f9454070bc9713&wf=shareslideshow

Estación Rubado

http://www.photoshop.com/user/arquitecturaferroportuaria/?rlang=en_US&trackingid=BTAGC&galleryid=6a20342127a2424c9c048c7f67ed2bfc&wf=shareslideshow

Estación Spurr

http://www.photoshop.com/user/arquitecturaferroportuaria/?rlang=en_US&trackingid=BTAGC&galleryid=b1c26e5991444f4cbe0a3c126f73f7a6&wf=shareslideshow

La Vitícola

http://www.photoshop.com/user/arquitecturaferroportuaria/?rlang=en_US&trackingid=BTAGC&galleryid=dd41b3a225ef48d6af622eb8c0c9fa1b&wf=shareslideshow

Napostá

http://www.photoshop.com/user/arquitecturaferroportuaria/?rlang=en_US&trackingid=BTAGC&galleryid=7339560b98f94ff8982a3b4b8e1913b2&wf=shareslideshow

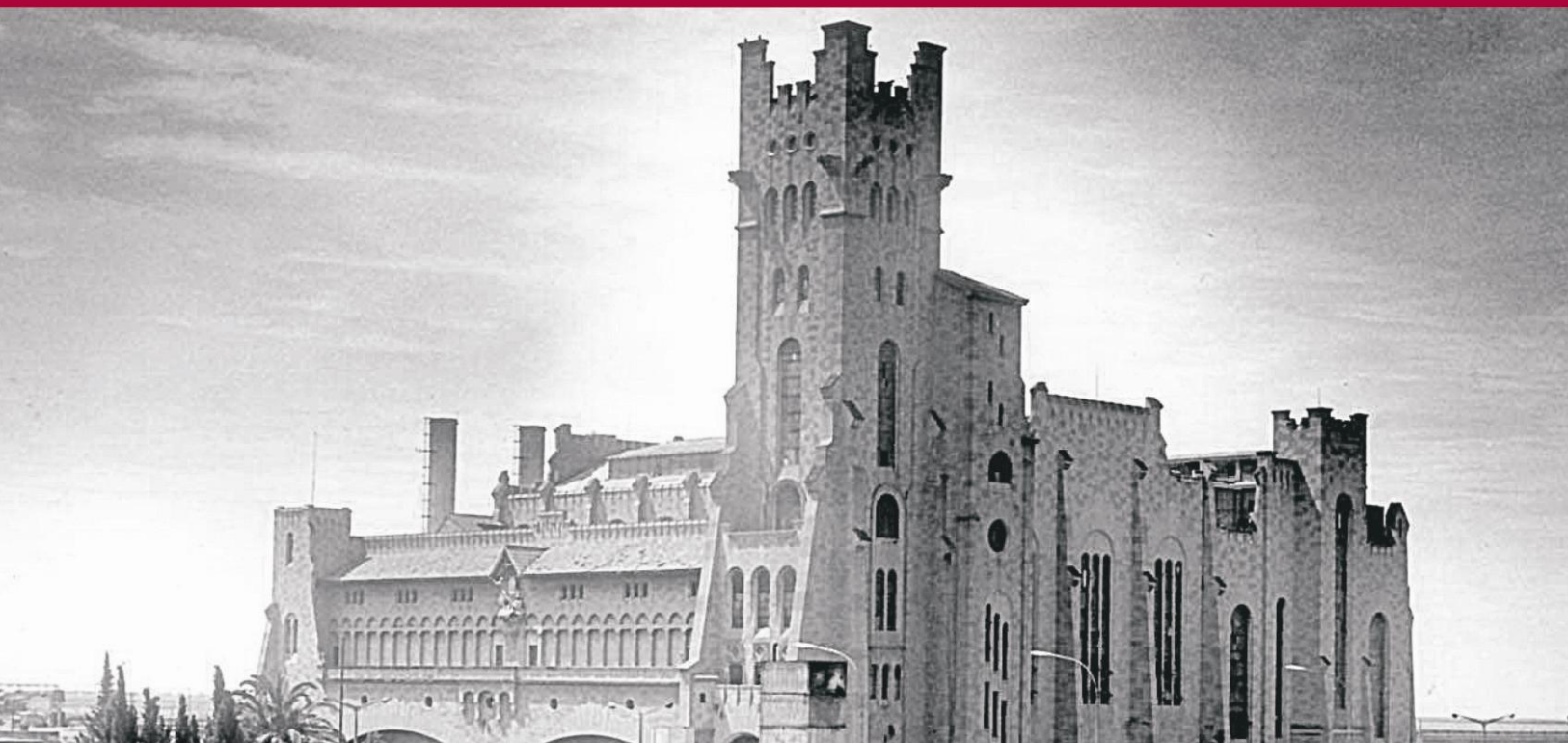
Usina de Gas

http://www.photoshop.com/user/arquitecturaferroportuaria/?rlang=en_US&trackingid=BTAGC&galleryid=6bf29e8d94834c709cde87f2fac95ae8&wf=shareslideshow

Usina Loma Paraguaya

http://www.photoshop.com/user/arquitecturaferroportuaria/?rlang=en_US&trackingid=BTAGC&galleryid=3c5731324a2c42b78e2095b83b95b154&wf=shareslide show

La usina General San Martín:
epílogo de una época | 7



Capítulo 7

La usina General San Martín: epílogo de una época

El arte, expresión del sentimiento y la razón del ser humano (individual y colectivo), cambia, se transforma, hasta se mueve, podríamos decir. Nuestra ciudad no ha sido (ni es) ajena a estas transformaciones.

La solidez espacial y de lenguaje alcanzada por la estética de la revolución industrial en nuestro medio, no va a poder con la inercia del cambio. Nada marca tan bien el final, o mejor dicho el gusto por una nueva definición del espacio, como la usina General San Martín. Muchos son los edificios académicos realizados durante el período de referencia (1880-1930), pero nos encontramos frente a una obra con tres características que hacen interesante el ejemplo para mostrar el corte o la ruptura definitiva con la arquitectura industrial.



Ingeniero White. Usina General San Martín. Arquitecto J. Molinari. Vista de la fachada del edificio.

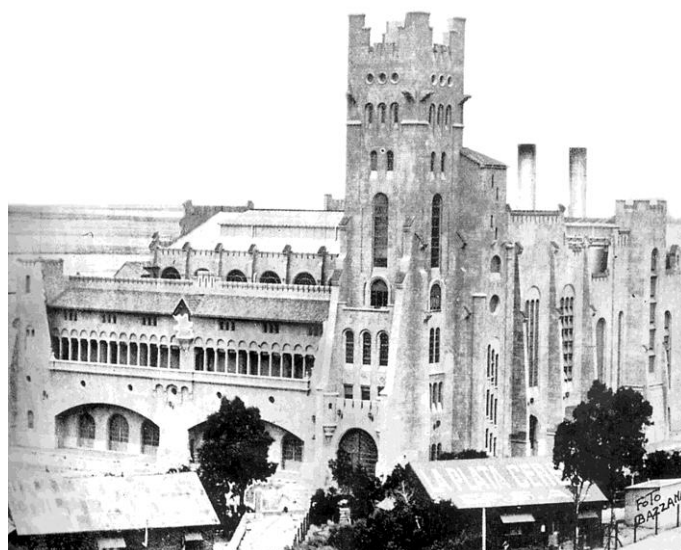
En primer lugar mencionemos la ubicación - costa del puerto de Ingeniero White-, localización de la empresa del Ferrocarril del Sud, cuya zona presentaba uno de los mayores perfiles industriales. Señalemos, en segundo término, la función del edificio: usina; sin duda una de las temáticas preferidas y el edificio símbolo de las empresas ferroviarias. Por último, la procedencia de capitales, en este caso italianos, que sin duda fue decisiva para el cambio en la expresión edilicia.

La usina General San Martín podría haber quedado fuera de este trabajo, pero la contraposición de su lenguaje puede darnos una mejor visión de la arquitectura producida por los ferrocarriles en Bahía Blanca.

En el año 1929 las Empresas Eléctricas de Bahía Blanca (EEBB) encargaron el proyecto de una planta termoeléctrica al arquitecto J. Molinari, por entonces jefe de proyectos de la Compañía Ítalo Argentina de Electricidad, quien había realizado en la Capital Federal muchas subestaciones de transformación.

El nuevo edificio se levantó en la zona del Puerto de Ingeniero White. Los trabajos estuvieron a cargo de la empresa alemana Geopé, y para construirlo allí hubo que ganarle tierras al mar. Dado que el solar era un lodazal hasta donde las mareas llegaban, sus cimientos tuvieron que ser erigidos sobre pilotes de hormigón que se hundían en el barro hasta encontrar el suelo pedregoso.

Vista del edificio terminado En donde se destaca la presencia de su torre. (Archivo Museo Ferrowhite).



Poco tiempo más tarde, en 1932, la obra quedó terminada y se hizo inconfundible la silueta de la usina como contrapunto de los grandes elevadores del puerto, inmersos en la calma de la bahía. La inauguración oficial se realizó el 1ro. de octubre de ese mismo año.

Dada la vinculación de la firma local con la Ítalo Argentina los capitales para dicha obra fueron enteramente italianos.



Detalle de la torre.

Aunque el programa de necesidades hubiera hecho pensar en una solución funcionalista, se ve aquí una concreción que adscribe a corrientes historicistas las cuales parecían ajenas al tipo de edificio planteado. Por un lado es bueno recordar que las obras de Molinari realizadas para la Ítalo son fuertemente historicistas, aunque concretadas en ladrillo y con tendencias florentinas. Por otro lado, parece que se quiere dar cierta idea de fortaleza y energía, y ambas se logran tanto con el partido adoptado cuanto con el tratamiento de los detalles.

La energía está presente por el movimiento ascendente de volúmenes que terminan en el torreón, por las esbeltas aberturas y la graduación que le otorgan los contrafuertes. La fortaleza la dan las superficies cerradas o apenas perforadas, pero especialmente el revestimiento de piedra (tratado con diferentes tonalidades), sus almenas y sus "torres de guardia".

Llama la atención la galería corrida sobre el frente, en el primer nivel, con su pseudo-loggia. Dos sistemas de arcos se repiten simétricamente, los capiteles de cada columna constituyen un motivo distinto, aunque repetido en cada parte. Entre ellos aparecen guardas geométricas, motivos vegetales y animales. En el centro de la galería se encuentra una escultura adosada al muro con la advocación a San Jorge. Esta obra fue realizada por el escultor italiano Troiano Troiani (quien llega al país en 1914) y posiblemente fue donada por otros dos italianos: Juan Carosio, Presidente del Directorio de la Ítalo, y el Ingeniero Agustín Zamboni, quien ocupaba el cargo de Director General de ambas empresas (la Ítalo Argentina y la EEBB).

Motivo central de la fachada principal: la escultura de San Jorge y el dragón, bajo un gablete de madera y teja colonial.





Detalle de San Jorge y el caballo.

La obra titulada "San Jorge y el dragón", muestra al santo montado en un brioso caballo en el momento justo anterior al de clavar su lanza en la boca del dragón. La situación es captada con todo el dramatismo, el rostro sereno de San Jorge se contrapone con la feroz cabeza del animal agazapado bajo la figura del caballo. De esta forma, el tenso dinamismo de la escena mítica se ve perfectamente equilibrado por la composición.



Perspectiva de las pseudo columnas y los cambios de capiteles.

Así, una de las últimas fases de historicismo-eclecticismo se hará presente en nuestra ciudad. La arquitectura de la revolución industrial comenzará a dialogar con edificios concebidos con otros parámetros, no por esto menos importantes.

A la distancia, la visión que nos da el tiempo nos impone rescatar el valor de estas obras,

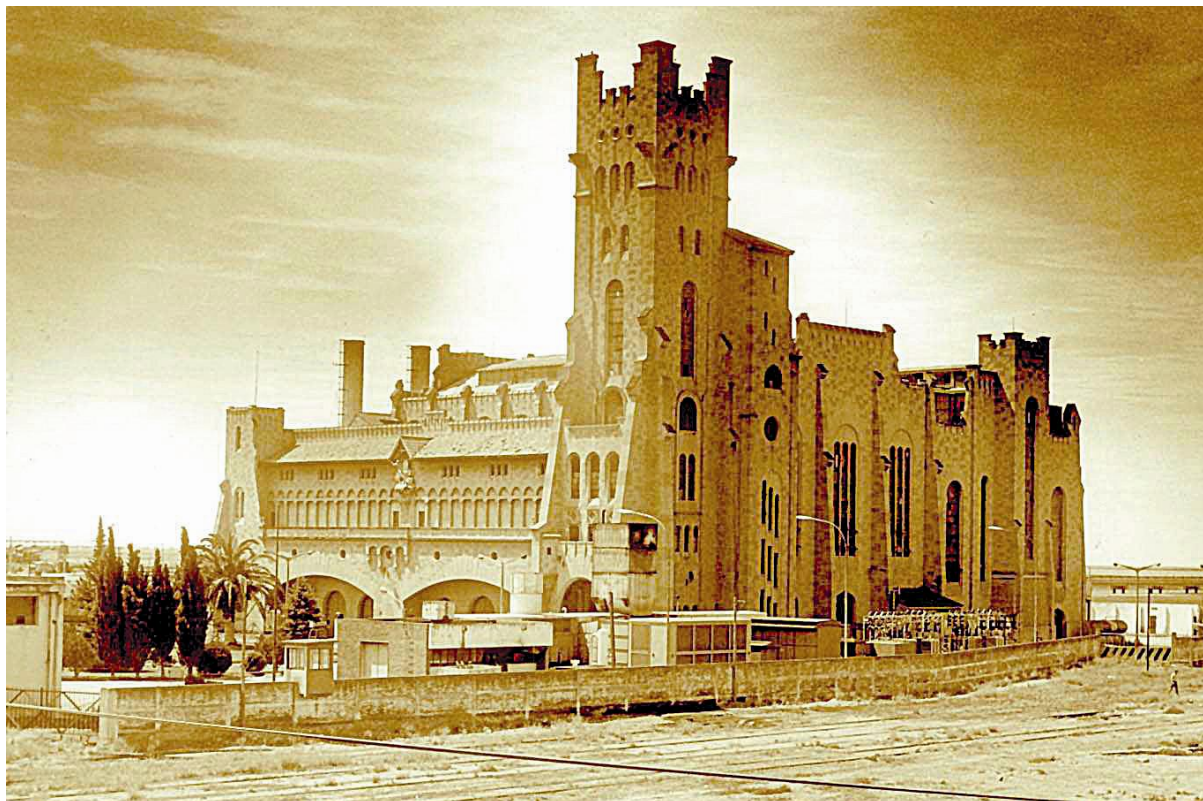
verdaderos testigos del desarrollo de Bahía Blanca y una amplia región. Sin duda la recuperación de un patrimonio tan vasto e interesante, no puede tener el fin de un repositorio cultural; se impone una valoración y una utilización del mismo.

La usina general San Martín ha sido declarada Monumento Histórico Nacional –luego se cumplieron los trámites para su declaratoria provincial- jerarquía que da cuenta de su significación como arquitectura emblemática de nuestra ciudad. Sin embargo, la puesta en valor del mismo era un desafío en el que pocos confiaban. Paradójicamente, los primeros pasos se dieron en medio de la peor crisis que le tocó vivir a nuestro país en los últimos años, la de 2001/2002. Desde entonces la recuperación física del predio ha sido constante, siendo lo más importante el dotarla de actividad.

Vista de la fachada principal.

Así fue como en viejas instalaciones, pero intrascendentes desde el punto de vista patrimonial, se acondicionaron sus espacios para albergar allí un importante patrimonio de objetos ferroviarios. Bajo la dirección del arquitecto Reynaldo Merlino cobró forma el proyecto de Museo Ferro White y su archivo, piezas claves de la actividad cultural de la Municipalidad de Bahía Blanca.





Vista panorámica del edificio. (Archivo Museo Ferrowhite).

El parque, la casa del Gerente -convertida hoy en "la casa del espía" y una suerte de anexo del museo- y el mantenimiento del resto del predio, son acciones de recuperación que complementan el haber sacado del abandono al valioso edificio. Queda mucho por hacer, es claro. Pero aquello que parecía un delirio se volvió quizás una utopía y hoy, gracias al esfuerzo de varios gobiernos, es un gran desafío que bien puede realizarse.

Nunca encuentro mejor final que el planteado por Rubén Benítez hace unos años; *"La peor culpa que podemos tener es la de no darnos cuenta de lo que somos. Y esto es lo que nos está ocurriendo"*.¹

No hay mejor remedio para esto que el **saber**; la construcción del conocimiento es una tarea difícil, larga, donde todos estamos involucrados. Varios nos han marcado el camino, lo importante es continuarlo.

Capítulo 7

La usina General San Martín: epílogo de una época

Notas

1. BENITEZ, Rubén; "La inmigración como esencia", ponencia presentada en el Primer Seminario sobre Historia y Realidad Bahiense, publicada por la Universidad Nacional del Sur y el Colegio de Escribanos de la Provincia de Buenos Aires; *Bahía Blanca de Ayer y Hoy*, Cernadas de Bulnes, Mabel (compiladora), Buenos Aires, 1991.

Galería Fotográfica

Fotos Capítulo 7

http://www.photoshop.com/user/arquitecturaferroportuaria/?rlang=en_US&trackingid=BTAGC&galleryid=ce16cc35eee0422e9631bcfa3817bb16&wf=shareslideshow

Archivo Usina GSM

http://www.photoshop.com/user/arquitecturaferroportuaria/?rlang=en_US&trackingid=BTAGC&galleryid=dec63bf606ed4394baf69ee765280e25&wf=shareslideshow

Detalles Usina GSM

http://www.photoshop.com/user/arquitecturaferroportuaria/?rlang=en_US&trackingid=BTAGC&galleryid=baaebd5b1d1645ca8337533634dea3d9&wf=shareslide
[show](#)

Usina GSM

http://www.photoshop.com/user/arquitecturaferroportuaria/?rlang=en_US&trackingid=BTAGC&galleryid=272d52a0bdcc4775b546a31e23edff82&wf=shareslideshow

Bibliografía

Arquitectura Ferroportuaria en Bahía Blanca 1880 - 1930

ARAOZ, Luis F. (recopilador): *Leyes, Decretos y Contratos, Dirección de Ferrocarriles Nacionales, 1845-1880*. Buenos Aires: Imprenta Lit. y enc. Mariano Moreno, 1891.

ARIES, Philipe y DUBY, Georges: *Historia de la Vida Privada*. Madrid: Taurus, 1990.

BRONDOLO, Margarita, CAMPOS, Marta, ZINGER, Susana, DEL POZO, Olga, LORDA, M. Amalia: *Geografía de Bahía Blanca*. Bahía Blanca: Encestando, 1994.

CAVIGLIA, María Jorgelina: *Ingeniero White, La huelga de 1907*. Bahía Blanca: Ediciones del Museo del Puerto, Municipalidad de Bahía Blanca, 1994.

CERNADAS DE BULNES, Mabel (comp.): *Bahía Blanca de Ayer a hoy*. Buenos Aires: Universidad Nacional del Sur y Colegio de Escribanos de la Provincia de Buenos Aires, 1993.

COLEMAN, Arturo: *Mi vida como ferroviario inglés en la Argentina*, Bahía Blanca, 1948.

DE FUSCO, Renato: *L'Architettura dell'Ottocento*. Torino, Italia: Utet, 1980.

DOVAL, Néstor (Director), DEL VISO, Alberto, SOTERAS, Marcelo, ALBANESI, Pablo, MEDUS, Miguel, ZINGONI, José: *Construcciones Ferroviarias en Bahía Blanca, 1880-1930 (inédito)*. Bahía Blanca:

Universidad Nacional del Sur, Departamento de Ingeniería, 1995.

GAZANEO, Jorge y SCARONE, Mabel: *Arquitectura de la revolución industrial*. Buenos Aires, 1966.

GAZANEO, Jorge y SCARONE, Mabel: *Revolución industrial y equipamiento urbano*. Buenos Aires, 1967.

GOMEZ DA SILVA, Gerardo: *Aquitettura do ferro no Brasil*. Sao Paulo: Nobel, 1986.

GUTIERREZ, Ramón: *Arquitectura y Urbanismo en Iberoamérica*. España: Cátedra, 1983.

GUTIERREZ, Ramón: *Buenos Aires, evolución histórica*. Bogotá: Fondo Editorial Escala, 1922.

HARDOY, Jorge Enrique: *Las ciudades en América Latina*. Buenos Aires: Paidós, 1972.

LA NUEVA PROVINCIA: *Centenario de Bahía Blanca*, Bahía Blanca, 1928.

LA NUEVA PROVINCIA: *Sesquicentenario de la Fundación de Bahía Blanca*, Bahía Blanca, 1978.

LLOYD'S: *Impresiones de la república Argentina en el siglo XX*. Londres: Lloyd's Greater Britain Publishing Company, 1911.

LIBERALI, Ampelio: *Historias Whitenses*, Bahía Blanca: Editorial del Museo del Puerto. Municipalidad de Bahía Blanca. 1994.

MARICONDE, María del Carmen de: *Arquitectura del siglo XIX (offset)*. Universidad Nacional de Córdoba, 1983.

MIGNOT, Claude: *Architecture of the 19th. Century*. Italy: Evergreen, 1983.

MONACCI, Gustavo: *La colectividad Británica en Bahía Blanca*. Bahía Blanca: Universidad Nacional del Sur. 1979.

ORTIZ, Federico, MANTERO, Juan Carlos, GUTIERREZ, Ramón, LEVAGGI, Abelardo: *La Arquitectura del liberalismo en la Argentina*. Buenos Aires: Sudamericana, 1968.

RAGON, Michel: *Historia mundial de la arquitectura y el urbanismo moderno, ideologías y pioneros 1800-1910, tomo I*. Barcelona: Destino, 1979.

RIGAMANTI, Esteban: *Antecedentes históricos sobre la ciudad de Bahía Blanca*. Buenos Aires: Sociedad Impresora Americana. 1950.

REY, María Ebelia, ERRAZU DE MENDIBURU, Delia y ABRAHAN, Norma: *Historia de la Industria en Bahía Blanca, 1828-1930*. Bahía Blanca: Universidad Nacional del Sur. Departamento de Ciencias Sociales. 1980.

ROISECCO, Giulio (director), JODICE, Romano (coordinador): *L'Architettura del ferro*. Roma: Bulzoni. 1980.

ROGIND, William: *Historia del Ferrocarril del Sud*. Buenos Aires: Estudios Gráficos Argentinos. 1937.

ROMERO, José Luis: *Latinoamérica: las ciudades y las ideas*. Argentina: Siglo Veintiuno. 1986 (1ra. edición 1976).

SARRAILH, Eduardo: *Plan de Desarrollo de Bahía Blanca*. Municipalidad de Bahía Blanca, 1971.

SCALABRINI ORTIZ, Raúl: *Historia de los Ferrocarriles Argentinos*. Buenos Aires: Reconquista. 1940.

SCHLATTER, Eduardo (recopilador): *Leyes, Contratos y Resoluciones, referentes a los ferrocarriles y tranvías a tracción mecánica de la Republica Argentina*. Buenos Aires: Taller tipográfico de la Penitenciaría Nacional. 1904 (2da. Edición).

SICA, Paolo: *Historia del Urbanismo. El siglo XIX*. Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local. 1981 (primera edición 1977, Giuslaterza y Figli Spa, Roma, Italia).

VASALLO ROJAS, Emilio y MATUS GUTIERREZ, Carlos: *Historia de los Ferrocarriles Argentinos*. Santiago de Chile: Editorial de los Talleres Gráficos del Estado. 1947.

VIÑUALES, Graciela y ZINGONI, José María: *Patrimonio urbano y arquitectónico de Bahía Blanca*. Bahía Blanca: La Nueva Provincia e Instituto Argentino de Investigaciones de Historia de la Arquitectura y del Urbanismo. 1990.

WAISMAN, Marina (coordinadora): *Documentos para una Historia de la Arquitectura Argentina*. Buenos Aires: Summa. 1984.

WEIMBERG, Félix (director) y otros: *Historia del Sudoeste Bonaerense*. Buenos Aires: Plus Ultra. 1988.

WEIMBERG, Félix y otros: *Manual de Historia de Bahía Blanca*. Universidad Nacional del Sur, 1978.

WRIGHT WINTHROP, R.: *Los ferrocarriles ingleses en la Argentina*. Buenos Aires: Emecé. 1980 (1ra. edición 1974).

ZINGONI, José María: *Las ideas sobre las fundaciones urbanas en la legislación indiana (offset)*. Buenos Aires: Universidad Nacional de Buenos Aires. Facultad de Arquitectura y Urbanismo. 1988.

ZINGONI, José María: *Industrias, Ferrocarriles y Puertos en Bahía Blanca, 1880-1930 (inédito)*. XXV Jornadas del Instituto Argentino de Investigaciones de Historia de la Arquitectura y del Urbanismo. Concepción del Uruguay. Entre Ríos, Argentina, 1990.

ZINGONI, José María: *Inventario del Patrimonio Arquitectónico y Urbano del Partido de Bahía Blanca (inédito)*. Municipalidad de Bahía Blanca e Instituto Argentino de Investigaciones de Historia de la Arquitectura y del Urbanismo. Bahía Blanca, 1992.

ZINGONI, José María: *Urbanismo, Arquitectura e Ingeniería en el siglo XIX (inédito)*. Universidad Nacional del Sur. Departamento de Ingeniería. Bahía Blanca, 1994.

Archivos Consultados

La realización de este trabajo motivó la necesidad de consultar periódicamente diversos archivos, colecciones de revistas, diarios, trabajos inéditos, planos y documentación fotográfica. Para una ampliación de la bibliografía y una mayor comprensión del lector, se señalan aquí los repositorios principales:

- Biblioteca Bernardino Rivadavia, Bahía Blanca.
- Centro de Documentación de Estudios de la Historia de la Arquitectura y del Urbanismo, Buenos Aires.
- Departamento Cartográfico del Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires, La Plata.
- Departamento Catastral del Municipio, Bahía Blanca.
- Diario La Nueva Provincia, Bahía Blanca.
- Museo del Puerto, Bahía Blanca.
- Museo Ferrowhite, Bahía Blanca.
- Museo Histórico de la Provincia de Buenos Aires, La Plata.
- Museo Histórico Municipal, Bahía Blanca.

- Museo Nacional de Ferrocarriles Argentinos, Buenos Aires.

- Sociedad Central de Arquitectos, Buenos Aires.

- Empresa Social de Energía de Buenos Aires (ESEBA). Bahía Blanca.

Arquitectura Ferroportuaria en Bahía Blanca, 1880 - 1930

<http://issuu.com/arquitecturaferroportuaria/docs/bahiablanca>



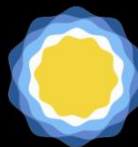
Editorial de la Universidad Nacional del Sur

Fecha de Catalogación 23-03-2010

Impreso en Argentina



**Red de Editoriales
Universitarias Nacionales**



**200 AÑOS
BICENTENARIO
ARGENTINO**