

PARTE II

ESTACIONES INTERMEDIAS DEL F.C. DE BUENOS AIRES A ROSARIO. EL RAMAL RETIRO-TIGRE.

ESTACIÓN SAAVEDRA

En el ramal Retiro-Tigre existen dos tipologías de especial interés. La primera con edificios de montaje en seco, con estructuras y cerramientos de madera y cubiertas de chapa acanalada y pertenece a las estaciones de Colegiales (1898) y Centrángolo, Luis M. Drago, Migueletes, Chilavert y José L. Suarez.

La segunda tipología pertenece a las estaciones de Coghlan, Saavedra, Florida, Mitre y Borges.

La estación de Saavedra siendo característica de este conjunto de estaciones, fue creada e inaugurada el mismo día que la estación Coghlan, la cual presenta una importante similitud. Se trata de una de las tipologías de estaciones intermedias de mayor complejidad y calidad estilística y ornamental en su estilo gótico victoriano y repertorio decorativo de fantasías medievales. Esta calidad también se ve reflejada en la existencia de construcciones auxiliares como ser sanitarios, andenes de espera a ambos lados de las vías y puente peatonal metálico elevado. La existencia de estos elementos complementarios amplía la utilización de distintos materiales y métodos constructivos: ladrillo, hierro y madera logran una convivencia armoniosa siendo en la actualidad un ejemplo vivo del repertorio de tecnologías posibles en aquellos tiempos. La estación realizada en material y cubierta inclinada de pizarras se compone de un volumen rectangular y simétrico que presenta en fachadas enfatizado el cuerpo central al encontrarse flanqueado por dos cuerpos extremos. Esta simetría identificada en fachada y planta contenía la sala de espera general y la boletería, la sala de espera para señoras, la vivienda del encargado de la estación y habitaciones de servicio que poseían un acceso desde el lateral exterior. Los sanitarios se encontraban en un volumen independiente que compartía con la vivienda el patio de acceso.

Presenta gabletes triangulares de ángulos empinados coronados por florones y adornados por guardas y aros con cuatrefolios, ornamentos habituales de la vertiente neogótica. La construcción perteneciente a los sanitarios también posee una ornamentación similar a la de la estación en menor escala, sus ventanas con abertura ojivales y cargas con ángulos facetados. Los fustes de las chimeneas facetados presentan pequeños florones, trifolios que adornan sus caras y la de las boardillas sobre el tejado. Los vanos de las ventanas de ángulos ojivales son enfatizados por molduras de las que penden pequeños abrojos ornamentales y en las ventanas por una banderola en la parte superior con trífolio donde aparecen las iniciales de la empresa. Este trabajo y el cuidado ornamental se observa también en materiales como el hierro y el zinc en la crestería de la cubierta, en el puente peatonal levadizo, y en madera en las columnas, las vigas y la crestería de la cubierta del andén y el refugio.



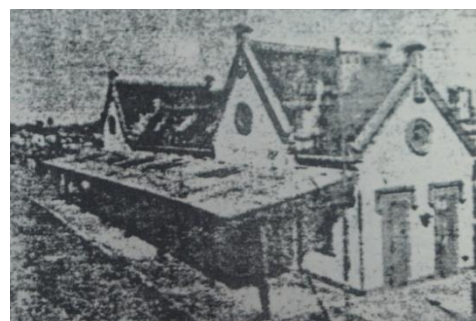
Settle Station (© John Illingworth). Arq. de la Estación: John Holloway Sanders (1825-1884), <http://www.victorianweb.org/technology/railways/81.html>



Estación Windsor & Eton Riverside Datchet Road, Windsor. 1849. Diseñada por William Tite.



Estación Borges-Línea Mitre. Estación inaugurada en noviembre de 1891



Estación San Fernando-Línea Mitre. Estación inaugurada en 1892



Baños de las estaciones Coghlan y Mitre

UTDT

Patrimonio y Conservación- Profesor: Facundo Almeida
Alumnas: María Eizayaga - Carolina Osorio - Ivana Sniechowski



Los tres componentes básicos de las estaciones: estación, abrigo de espera y puente peatonal elevado, cada uno con sistemas y materiales constructivos propios:

Estación realizada en material, de muros de ladrillos portantes. Posee una galería de espera de techo de chapa con columnas de madera.

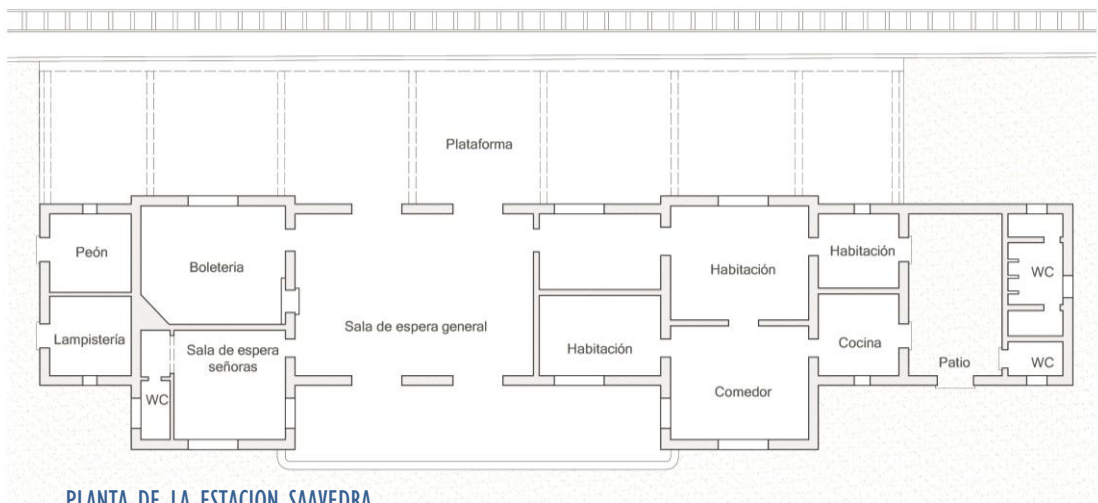
En la actualidad su función es de refugio de espera del tren ya que se encuentra despojado de su función original de boletería y vivienda del operario ferroviario.



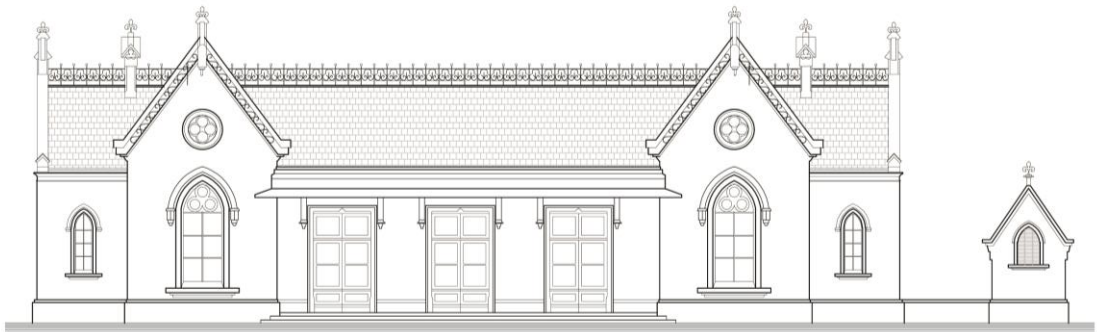
Abrigo de espera realizado íntegramente en madera con un sistema constructivo en seco. Hoy cumple la función de boletería.



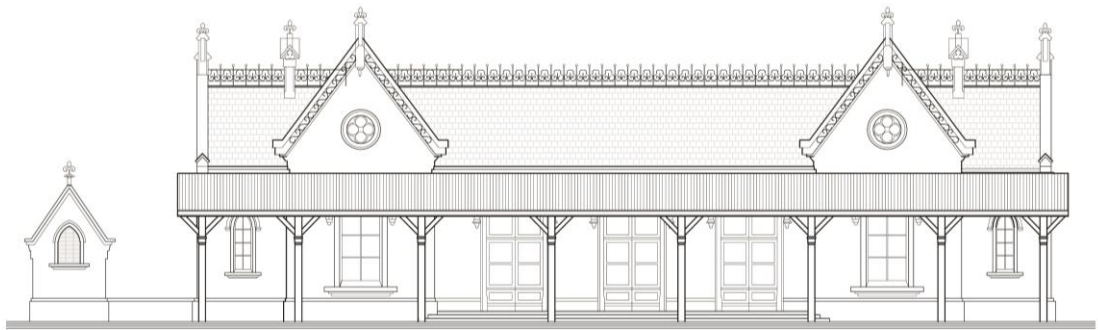
Puente peatonal elevado realizado íntegramente en hierro. En la actualidad se encuentra en condiciones estables.



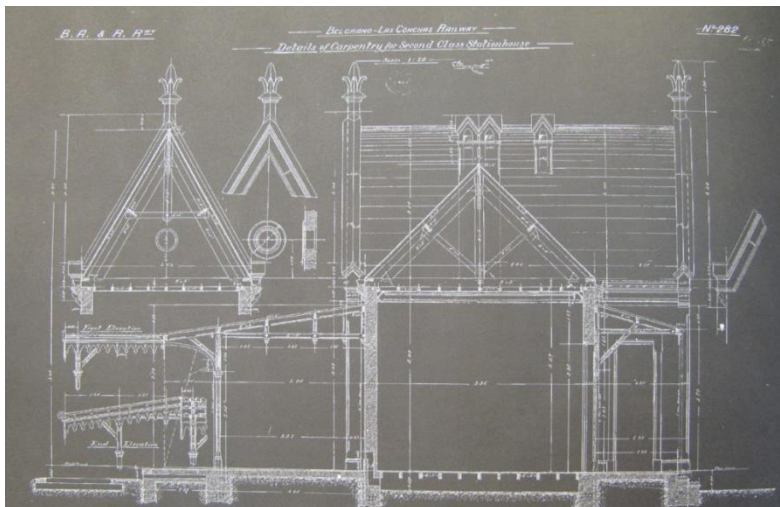
PLANTA DE LA ESTACION SAAVEDRA



FACHADA DE ACCESO DE LA ESTACION SAAVEDRA



FACHADA DE ANDENES DE LA ESTACION SAAVEDRA



Planos originales de la estación Coghlán de idénticas características a la Estación Saavedra.

DETALLES DE LA TIPOLOGIA

Sanitarios de la Estación Saavedra



Accesos desde el exterior a áreas de servicio del edificio



DETALLES DE EQUIPAMIENTO

Boletería dentro del hall central. Aun se conservan los trabajos de equipamiento, revestimiento y ornamentación realizados en madera



Balanza de la época en hierro fundido



DETALLES CONSTRUCTIVOS Y ORNAMENTACION

En la galería de la estación se pueden observar los vanos de las ventanas y puertas con su ornamentación.

La galería de cubierta de chapa es soportada por vigas de madera.



Refugio de espera realizado con sistema de montaje en seco en madera. Se puede observar la metodología constructiva realizado con una columna que soporta la estructura de tirantes horizontales, diagonales y verticales, sobre la que descansa la cubierta de chapa de hierro galvanizado.



En la galería de la estación se pueden observar los gabletes con óculos en madera



Detalles de ornamentación en las columnas de madera del abrigo de espera y detalles de ornamentación en hierro en la cubierta de chapa.



VALORACION CRITICA. PATRIMONIO INDUSTRIAL

El patrimonio industrial en Latinoamérica, hoy en su mayoría ha quedado obsoleto, debido en muchos casos a que han sido desafectadas sus funciones originales y en muchos casos están lejos de poder ser adaptadas a los programas actuales.

Algunos casos, han presentado cabida en programas de inversiones, aunque distanciados de su carácter e identidad originales, así encontramos shoppings o oficinas instalados en grandes naves industriales.

La arquitectura ferroviaria, los puentes y todas las obras ligadas al fenómeno industrial, representan la expresión del mundo moderno y poco a poco, están siendo consideradas con igual trato que los monumentos consagrados por la historia como lo son las Catedrales, fortificaciones, etc. Sin embargo, la desafectación de su uso original en algunos casos y la ausencia de mantenimiento sistemático a lo largo del tiempo en otros ha sido una constante en la arquitectura ferroviaria, igualmente la carencia de planes, la disolución progresiva de los mecanismos de control y los cuadros técnicos que permitían garantizar niveles mínimos de conservación, han contribuido a la destrucción parcial o total de valiosos componentes del sistema.

Dentro del patrimonio Industrial en la Argentina, la arquitectura y el equipamiento de los ferrocarriles ocupa un lugar destacado, tanto por su magnitud como por la calidad de sus elementos compositivos. La instancia previa a cualquier acción de protección es el conocimiento y valoración, para ello es indispensable el relevamiento, inventario y finalmente su catalogación, pues lo que se ha venido mostrando son intervenciones que solo ofrecen protecciones parciales, sin garantizar recursos para su mantenimiento, generalmente a nivel provincial.

En el área de Buenos Aires del estado de patrimonio ferroviario actual se puede decir, que de acuerdo a un inventario de 177 ejemplos de estaciones, el panorama no es muy bueno. En el caso de la estación Saavedra como en muchos otros, se nota un fuerte deterioro físico en el edificio de pasajeros - actualmente privado de su función original-, en el equipamiento y en sus elementos anexos. También se encuentran niveles de deterioro fruto de procesos de envejecimiento de materiales e intervenciones descontextualizadas, destrucciones, mutilaciones parciales etc.

En las privatizaciones de los ferrocarriles impulsadas por el decreto 1143/91 la conservación y mantenimiento de las estaciones, no fue considerada una prioridad, los recursos fueron dirigidos a la renovación de vías, señalización y comunicaciones. Y al referirnos especialmente a estaciones intermedias, como la Estación de Luis María Saavedra, el estado de desprotección legal en que se encuentran, es aún mayor, por su carácter de verdaderas "islas" dentro de la ciudad, en las que se desconocen los cambios que operan internamente y sobre las que pesan presiones especulativas.

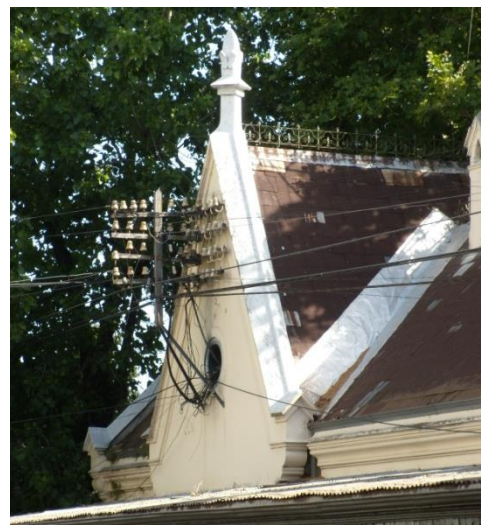
Basándonos en estos valores históricos, urbanos, arquitectónicos, tipológicos y tecnológicos es que consideramos que este edificio debería ser catalogado como patrimonio de la ciudad de Buenos Aires. La importancia de la valoración de edificios de interés patrimonial se encuentra contemplado en el marco general de nuestra Constitución Nacional en su artículo N° 41.

Si bien la arquitectura industrial difiere de la arquitectura residencial, de los grandes edificios públicos o de los templos y de la arquitectura de los grandes arquitectos, su valor reside en ser anónimas y fruto de generaciones de argentinos que desarrollaron el mundo de la industria y la técnica. Estos valores están hoy contemplados en la Disposición 5/91 que considera a todos los componentes sociales según la interpretación de la ciencia antropológica, como creadores de cultura lo cual ha permitido apreciar la articulación de los bienes culturales con los naturales y también con la arquitectura industrial, la vernácula y la espontánea de los grupos sociales marginales como parte fundamental de la memoria colectiva de los pueblos. Asimismo la ley 25,197 define como "bien cultural histórico-artístico" entre otros a "Los bienes que se refieren a la historia, incluida la historia de las ciencias y las técnicas, la historia social, política, cultural y militar, así como la vida de los pueblos y de los dirigentes, pensadores, científicos y artistas nacionales."

En la actualidad el entorno de la estación se encuentra totalmente invadido por construcciones vecinas que interfieren en su implantación perjudicando ampliamente su utilización, su valoración como hito histórico y urbano y su apreciación como punto de llegada y partida al barrio. De las estaciones intermedias esta estación se encuentra quizás dentro del grupo de estaciones donde el abandono de la misma carece de fundamentos ya que se dio a pesar de su capacidad de mantener su función original.

Contar con una política de transporte que evalúe las posibilidades de inserción del ferrocarril en los circuitos económicos que plantean las nuevas condiciones del mercado local e internacional, es importante.

Contar con una catalogación y protección del edificio permitiría tomar conciencia de su valor dentro del conjunto de obras de la arquitectura industrial, solicitar su puesta en valor, su consideración dentro de un entorno urbano heterogéneo y su puesta en funcionamiento para poder ser parte de las obras industriales que brinden a nuestros descendientes la posibilidad de conocer como era la vida y el trabajo durante las décadas de industrialización del país,



UTDT

Patrimonio y Conservación- Profesor: Facundo Almeida
Alumnas: María Eizayaga - Carolina Osorio - Ivana Sniechowski

BIBLIOGRAFÍA

Arquitectura de la Revolución Industrial-Jorge Gazaneo, Mabel Scarone

Arquitectura Ferroviaria-Jorge D.Tartarini.

Historia de las tipologías arquitectónicas — Nikolaus Pevsner

Historia de los Barrios de Buenos Aires-Vicente Osvlido Cutolo

Reseña de los Ferrocarriles Argentinos. Principios antecedentes legales y estadísticos 1857-1944- Francisco Barres

Saavedra. Un barrio y un tiempo añorados- Eduardo Pombo

Diarios y Notas-Biblioteca del Museo Ferroviario

Victorian Web - <http://www.victorianweb.org/technology/railways>