

# As construções das companhias francesas em Santa Fe. Novas imagens na arquitetura ferroviária argentina no início do século XX.

*La edilicia de las empresas francesas en Santa Fe, imágenes nuevas en la arquitectura ferroviaria argentina de inicios del Siglo XX.*

**Sesión Temática: ST07 Historia e Historiografía**

BENEDETTI, Rubén; Dr. Esp. Arq; Facultad de Arquitectura Planeamiento y Diseño (UNR)  
[ruben.benedetti@gmail.com](mailto:ruben.benedetti@gmail.com)

LAPISSONDE, María Paula; Esp. Arq; Facultad de Arquitectura Planeamiento y Diseño (UNR)  
[paulalapi@hotmail.com](mailto:paulalapi@hotmail.com)

BORROMEO, Mariela A.; Esp. Arq; Facultad de Arquitectura Planeamiento y Diseño (UNR)  
[arqmarale@yahoo.com.ar](mailto:arqmarale@yahoo.com.ar)

BIAZONI ROLLA, Laura; Esp. Arq; Facultad de Arquitectura Planeamiento y Diseño (UNR)  
[lau.biazoni@gmail.com](mailto:lau.biazoni@gmail.com)

MAYA, Florencia; Estudiante, Becaria EV-CIN; Facultad de Arquitectura Planeamiento y Diseño (UNR)  
[florencia.maya1@gmail.com](mailto:florencia.maya1@gmail.com)

## Resumen

Las empresas ferroviarias de capital francés y franco-belga que iniciaron su operación a inicios del siglo XX en territorio santafesino incorporaron características innovadoras a la arquitectura ferroviaria, tanto con la incorporación de innovaciones formales y estilísticas como por la incorporación de criterios de modularidad, soluciones que distinguen a la arquitectura ferroviaria de estas compañías, alejándolas de la filiación basada en la tradición funcional inglesa que se suele atribuir a las construcciones del período fundacional del sistema ferroviario argentino.

**Palabras-claves: (3 palabras):** arquitectura ferroviaria, patrimonio construido, compañías francesas.

## Abstract

The French and Franco-Belgian railway companies that began their operation at the beginning of the 20th century in Santa Fe province integrated innovative features to the railway architecture, both with the incorporation of formal and stylistic innovations and by the embedding of modularity criteria, solutions that distinguishes the railway architecture of these companies, moving them away from the affiliation based on the English functional tradition that is usually attributed to the constructions of the foundational period of the Argentine rail transportation system.

**Keywords:** railway architecture, built heritage, french companies

## 1. Introducción

El presente trabajo compila los hallazgos realizados en dos proyectos de investigación radicados en la Facultad de Arquitectura Planeamiento y Diseño de la UNR<sup>1</sup>, referidos a dos de las operadoras ferroviarias que se instalaron en territorio santafesino -más precisamente en el cuadrante sureste del mismo- en el marco de las concesiones otorgadas por el gobierno nacional para ampliar las rutas y multiplicar los actores del transporte ferroviario, a inicios del siglo XX.

Específicamente la indagación corresponde a las empresas Ferrocarril Rosario Puerto Belgrano (FCRPB) y a la Compañía General de Ferrocarriles en la Provincia de Buenos Aires (CGBA). Ambas, habilitaron sus vías y sus estaciones al final de la primera década del siglo pasado, incorporándose en forma tardía a un mercado que estaba fuertemente controlado por empresas de capitales británicos. Cabe señalar, que con anterioridad a estos dos ferrocarriles, ya operaba en Santa Fe otra empresa de capitales franceses, el Ferrocarril Provincial de Santa Fe, sin embargo, nuestro interés se enfoca en las dos empresas mencionadas primero -una de capitales enteramente franceses, la segunda franco-belga- por cuanto su irrupción tardía en el mercado significó implementar tendidos alejados de otros ferrocarriles existentes, y aportó en relación a la arquitectura ferroviaria criterios innovadores como la modularidad de sus estaciones -en el caso del FCRPB- o la imagen claramente diferenciadora elegida por la CGBA que la separa de manera drástica de la tradición funcional inglesa, habitualmente atribuida por la historiografía como referente de la arquitectura ferroviaria argentina.

Resulta necesario mencionar que existe un notable vacío respecto a la historia de las empresas ferroviarias francesas en general, y de su edificación en particular. Es evidente que el breve arco temporal de su operación como empresas independientes, que no llegó a las cuatro décadas antes de la nacionalización en bloque ocurrida en 1946 y su incorporación a los entonces Ferrocarriles del Estado, queda opacada frente a la importancia relativa de las compañías de capitales ingleses, que en las primeras décadas del siglo XX y hasta la

---

<sup>1</sup> PID (2017) 10020190100190UR: Relevamiento y catalogación del patrimonio construido del Ferrocarril Rosario Puerto Belgrano. Tramo Rosario- San Gregorio / PID (2020) 80020190100202UR: Relevamiento y catalogación del patrimonio construido del Ferrocarril de la Compañía General de Buenos Aires en territorio santafesino. Tramo General Gelly – Rosario. FAPyD-UNR.

nacionalización, dominaron el transporte ferroviario local, al punto que como señaló Wright (1974) con el 66% de las líneas en manos británicas, y apenas un 9% de empresas francesas en el caso de los ferrocarriles en la Argentina, los términos “capital privado”, “capital extranjero” y “capital británico” parecen intercambiables.

Ocurre, además que, en el contexto de las obras indagadas, las estaciones de estos ferrocarriles aportan otro dato de interés para caracterizarlas como disruptivas respecto a la idea dominante sobre las construcciones ejecutadas para el servicio ferroviario en ese período de fuerte expansión de la infraestructura de transportes, específicamente en lo que hace al empleo de materiales o elementos constructivos importados.

En el caso de la red de la Compañía General de Buenos Aires, en cuyos edificios se hace uso de abundantes elementos industrializados sorprende que si bien el equipamiento específicamente ferroviario es de origen europeo -para el caso, tanto francés como británico- los elementos que componen el apoyo de los aleros en andenes -columnas, ménsulas- como muy probablemente los elementos de mobiliario metálico, fueron manufacturados por fundiciones locales, desmintiendo la arraigada idea de que las empresas extranjeras recurrían totalmente a insumos importados para concretar sus obras, algo que probablemente se aplicara en forma cabal en las construcciones ferroviarias de las décadas de 1870 y 1880, y quizás gracias a privilegios arancelarios aún fuera aplicable en las instancias previas a la crisis de 1890, pero esta circunstancia cesó con la extinción de los privilegios aduaneros que beneficiaban a las empresas de ferrocarriles y a las condiciones tributarias fijadas por la llamada Ley Mitre (Ley 5.315, de 1907).

Una marca incontestable de la diferente evolución y desarrollo entre las empresas francesas objeto de este estudio y las consolidadas compañías británicas- que va mucho más allá del porcentaje de vías de cada una en el total nacional- reside en el hecho de que para el momento en que las primeras estaban habilitando sus redes e inaugurando las primeras estaciones, el Ferrocarril Central Argentino (FCCA) -para entonces fusionado con el Ferrocarril Buenos Aires a Rosario (FCBAR)- ponía en marcha la construcción de la monumental estación terminal de Retiro, obra del estudio Conder & Follett, que reemplazaba a las instalaciones provisionales con su hábil combinación de arquitectura e ingeniería eduardiana. La nueva terminal porteña, en este sentido, representa una imagen concreta de la *institucionalización* alcanzada entonces por el transporte ferroviario. Justamente, esta terminal fue inaugurada siete años más tarde, en 1915, cuando el país atravesaba la crisis producida por la Primera Guerra Mundial, contienda que a la vez generaba un daño -quizás irreparable- en el proyecto económico de los inversores franceses al poner en crisis el sistema de financiamiento por *debentures* que habían implementado para sus proyectos argentinos (Hurgo, 2011). En efecto, la mora en los pagos de las obligaciones de las empresas francesas significó, en el caso de la CGBA la cancelación de las concesiones de los ramales no ejecutados, con lo que fue el cimbronazo económico causado por la contienda mundial, y no la competencia británica, la que malogró la concreción de su ambicioso proyecto. Al finalizar la guerra, las empresas británicas continuaron aun extendiendo sus tendidos,

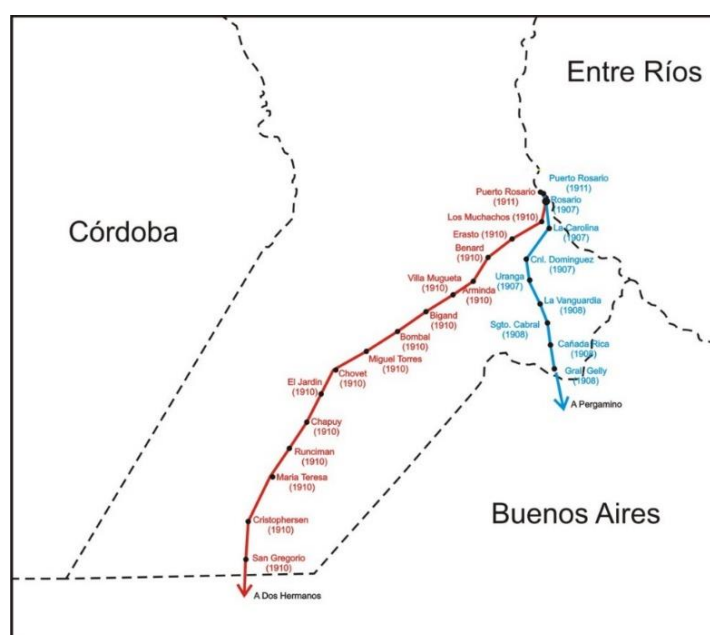
mientras las dos empresas en las que nos enfocamos, pudieron a duras penas continuar la operación sólo para recibir en 1929 otro fuerte golpe a raíz de la caída del comercio internacional, y nuevamente desde 1939 y prácticamente hasta poco antes de la nacionalización, el impacto de la nueva guerra mundial y la ocupación en su país de origen.

A partir de la adquisición de ambas empresas por el estado argentino, los tendidos de la CGBA (de trocha métrica) fueron incorporados al Ferrocarril Belgrano, en tanto las vías e instalaciones del Rosario Puerto Belgrano (trocha de 5'6" o 1.676m) se sumaron al Ferrocarril Mitre. Desde entonces, integrados en la operación estatal, con la mayor parte de sus vías progresivamente desactivadas, la arquitectura de ambas empresas quedó confundida entre el amplio stock de edificios ferroviarios, desdibujando sus orígenes y también sus aportes.

## 2. La implantación de los tendidos.

Tanto el FCRPB como la CGBA adoptaron estrategias diseñadas para eludir la competencia directa con las empresas británicas. En el caso del Rosario Puerto Belgrano, se propuso una ruta que describía un arco descendente desde el puerto rosarino tomando rumbo sudoeste hacia provincia de Buenos Aires, para alcanzar Bahía Blanca, un trazado que proponía una notable diferencia con la caracterización radial con foco en los puertos que se ha hecho a la infraestructura ferroviaria del período vinculando dos puertos, uno fluvial y otro marítimo. El CGBA, en tanto propuso una extensa red que, con terminales en los puertos de Buenos Aires, Rosario y La Plata, atravesaría espacios bonaerenses y santafesinos alejados de las redes preexistentes.

**Figura 1:** Trazado del FCRPB y CGBA en territorio santafesino

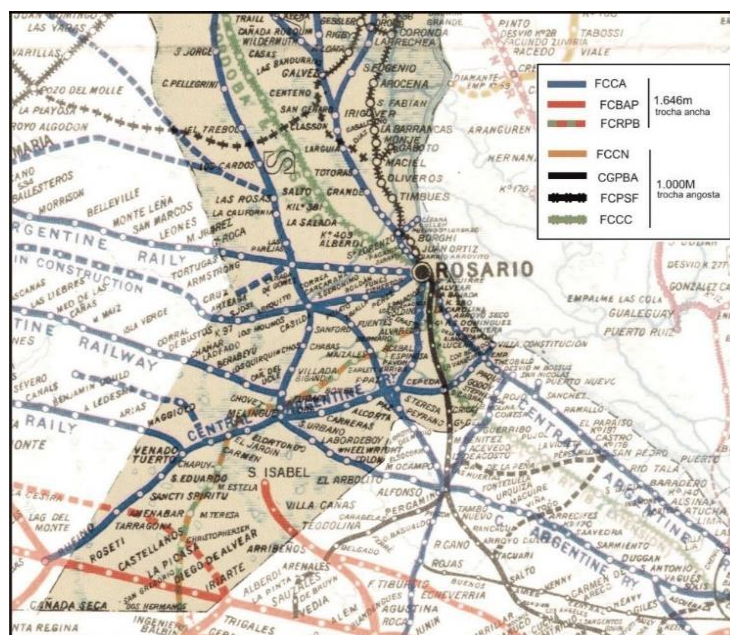


Fuente: Elaboración propia a partir de croquis de Benedetti (2019)

En el territorio santafesino, estas estrategias significaron que al atravesar el territorio santafesino, el CGBA lo hiciera pasando por los departamentos Rosario y Villa Constitución, donde edificó un total de 8 estaciones además de una estación terminal y otra de transferencia; en tanto el amplio arco del FCRPB dejó estaciones en los departamentos Rosario, San Lorenzo, Caseros, Constitución y General López con un total de 17 estaciones, incluyendo la terminal rosarina (ver Figura 1).

Tal como puede verificarse observando el mapa de la red existente en 1910-11, ambas empresas se insertaron en espacios no servidos por la entonces densa red de ferrocarriles operativos, que combinaba trazas de trocha ancha con ferrocarriles de trocha métrica, y en la que puede apreciarse la preminencia de la red correspondiente al FCCA (ver Figura 2). En tal sentido, resulta de interés que, con diferente fortuna, ambos ferrocarriles fueron agentes impulsores de la fundación de nuevos poblados, en efecto a la vera de las vías del CGBA se conformaron los pueblos de Coronel Domínguez, Uranga, La vanguardia (originalmente, Estación Pereyra Lucena); Sargento Cabral, Cañada Rica y General Gelly. Únicamente no se constituyó un pueblo en torno a la estación más próxima a Rosario, es decir, La Carolina. Menos exitoso resultó en relación a la conformación de pueblos el tendido del Rosario Puerto Belgrano. La localidad de Piñero se consolidó a espaldas de la estación Erasto; María Teresa y Miguel Torres preexistían al FCRPB; Pueblo Muñoz acreció en torno a estación Benard; Arminda, Bigand, Bombal, Chovet, Chapuy y Christophersen, en tanto, fueron trazados por los propietarios previos de los campos, aunque la consolidación de estos centros poblados ocurrió durante la tercera década del siglo XX.

**Figura 2:** Redes ferroviarias en territorio de Santa Fe, 1910-1911



Fuente: Map of the Argentine railways 1910-1911– Buenos Aires & Pacific Railway (Detalle) Columbus Library - Maps and Atlas Collection

Debe tenerse en consideración que el Compañía General de Buenos Aires como el Ferrocarril Rosario Puerto Belgrano atravesaron el sur de la provincia, enhebrando sus líneas a lo largo de espacios anteriormente no servido por redes preexistentes, las cuales al inicio del siglo XX conformaban en el territorio centro de Santa Fe una red notablemente densa, por cuanto la provincia exhibía un 20% del total de vías instaladas en el territorio nacional (Zalduendo, 1975).

En este contexto de fuerte competencia es que las empresas francesas adoptaron para sus edificios imágenes con características claramente identificables; en el caso de la CGBA se adoptó para sus estaciones una imagen ecléctica fuertemente diferenciadora, que dentro de un conjunto fuertemente academicista incorporaba elementos del *Art Nouveau* entonces en boga, en particular a través de los elementos de fundición que como se ha señalado se caracterizan por ser de producción local, habiéndose identificado en los relevamientos a Fundición Pedro Falco, la Fundición Helvética Santiago Righetti y la Fundición de Hierro Repetto, Mary y Sforza, empresas rosarinas involucradas en la producción de las mismas.

Las estaciones de tercera categoría dispuestas por el CGBA - el principal modelo aplicado en el territorio santafesino- repitieron en planta una tipología arquitectónica consolidada en sus aspectos funcionales, dando lugar una sala de pasajeros con boletería, oficinas de mensajería, despacho de encomiendas y la vivienda del Jefe de Estación, aunque la aparente simetría, aparece alterada por la incorporación del patio de la vivienda del Jefe en uno de sus laterales, que se extiende hasta el bloque de sanitarios que se ubica en forma exenta. Sin embargo, el exterior edificado contrasta con la arquitectura funcional inglesa, o con las variantes pintorescas habituales en el proyecto de estaciones ferroviarias. Las fachadas del modelo, en efecto, responden a un esquema que, a pesar de su pequeña escala, parece ampuloso en el entorno en que se implantan. La imagen de estas estaciones, de innegable filiación academicista (ver Figura 3), incorpora elementos que apuntaban a la individualización de la empresa en un temprano ensayo de establecer una imagen corporativa distintiva, lo que se logró con la particular arquitectura de las estaciones de 3ª y sus similares de 2ª, en las que se incorporan balaustradas, cornisamientos, y un particular y característico frontón aplicado tanto en el frente como en el contrafrente que refuerzan la centralidad del hall de pasajeros.

Fachada y contrafachada presentan la tradicional formación tripartita: basamento, desarrollo y remate, este último caracterizado por el prominente paño central que se acompaña con falsos muretes transversales dispuestos de manera tal que, en perspectiva, la estación aparenta un módulo central de mayor altura que el conjunto, jerarquizando el ingreso (ver Figura 4).

La fachada sobre el andén se ve interrumpida en toda su longitud el desarrollo de una cubierta en diedro dispuesta para el resguardo de los pasajeros, la que recoge el agua en arista inferior, desaguando a su vez a través de las columnas, una característica que el CGBA comparte con la otra compañía estudiada en el presente artículo, y que constituye un elemento de interés al caracterizar a las estaciones francesas. La estructura de esta cubierta está conformada por

vigas y columnas de hierro fundido que se completan con el empleo de ménsulas ornamentales, de marcada influencia *Art Nouveau*, elementos en lo que como se ha mencionado se hace evidente la intervención de talleres rosarinos para su fabricación.

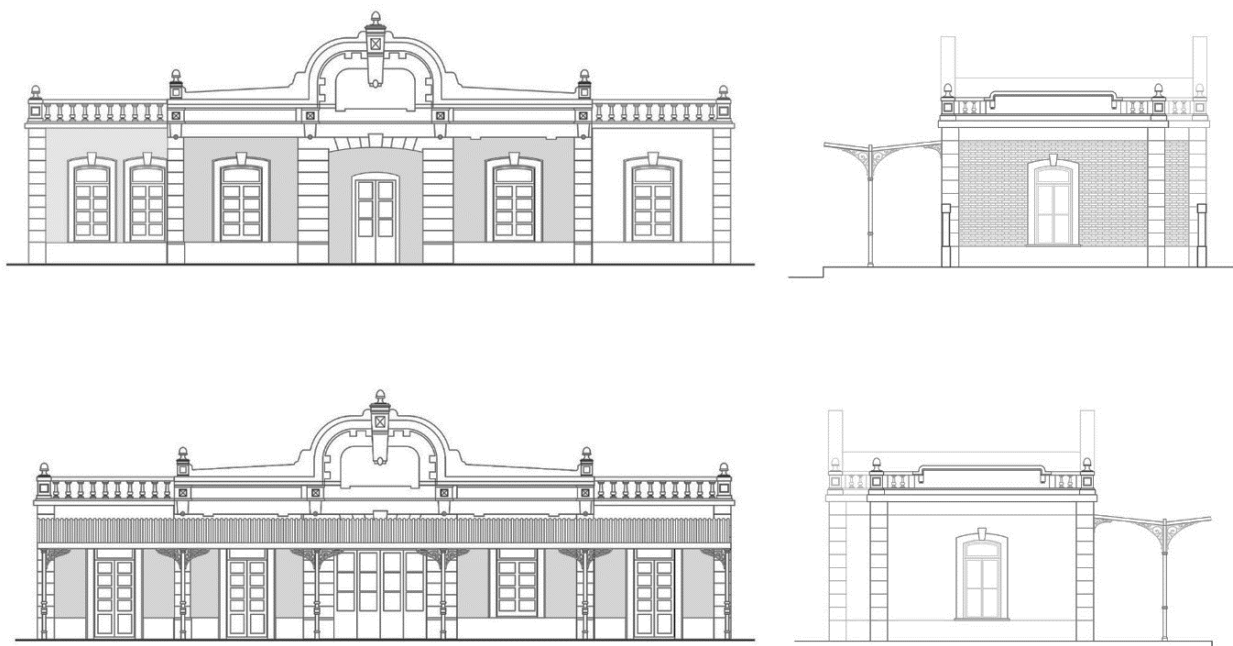
**Figura 3:** Estación de 3ª categoría en Uruga - Compañía General de Buenos Aires



Fuente: Relevamiento estaciones 3ª categoría en territorio santafesino. Foto: Equipo de investigación

La fachada contraria al andén presenta un juego volumétrico avanzando hacia el pueblo, -que por otra parte es sólo imaginario al momento de la concepción de estos edificios- característica por demás notable, puesto que la puerta de acceso de esta, que podría entenderse como “fachada cívica” de la estación, contrasta marcadamente con la abertura empleada para conectar con el andén que es de mayor jerarquía y escala. En efecto, esta puerta que da acceso a la plataforma, acristalada y de cuatro hojas, refiere a una cierta suntuosidad, tal como los elementos metálicos de andenes y aleros reuniendo un conjunto de características que en el momento de su construcción debe haber mostrado a estas estaciones como claramente innovadoras -si no disruptivas- en el contexto del paisaje pampeano de la primera década del siglo, cuando la mayor parte de las nuevas estaciones ni siquiera contaban con accesos carreteros. Cabe destacar que, tras la nacionalización, y luego de la incorporación de estas estaciones a la empresa Ferrocarriles del Estado, luego Ferrocarriles Argentinos, las peculiares características de las estaciones del CGBA identificaron de manera singular a varios ramales del Ferrocarril Belgrano, sección de la empresa estatal dedicada a explotarla hasta su progresiva desactivación.

Figura 4: Fachadas estaciones de 3ª categoría - Compañía General de Buenos Aires

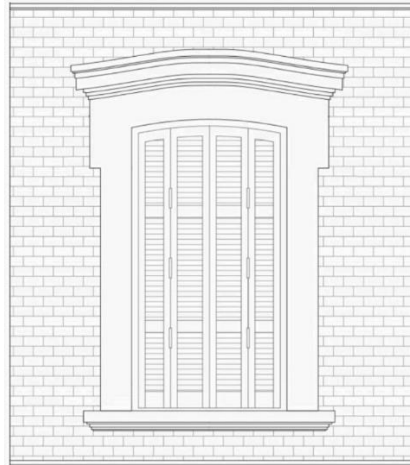


Fuente: Elaboración propia del equipo de investigación a partir de relevamiento (2022)

Casi al mismo tiempo que el Compañía General habilitaba su red, se inauguraban las estaciones y tendidos del Ferrocarril Rosario Puerto Belgrano, que optó por implementar una ruta que le exigió complejas soluciones de ingeniería. Esta empresa presentaba en la imagen de sus estaciones una arquitectura en general más asimilable a la de las construcciones ferroviarias preexistentes, no obstante presentan características que las hacen fácilmente identificables y las distinguen tanto de las que fueron levantadas en forma contemporánea y como de las que las precedieron en las anteriores décadas de expansión ferroviaria, y presentan en líneas generales similitudes con las estaciones de las redes secundarias francesas (Benedetti, 2018). Se trata de edificios sencillos de ladrillo visto y cubierta metálica a dos aguas, sin mayores juegos volumétricos, aberturas de madera con postigones, que incorporan en todas las aberturas vistosos guardapolvos revocados – de notable filiación neocolonial - que le aportan a esta arquitectura funcional una señal de identidad característica, en la que se hace evidente el despegue del sencillo utilitarismo de la tradición funcional inglesa, característico de las empresas británicas y en la que se encuentra de manera anticipada la recreación de elementos de la arquitectura hispana y colonial que tendría amplia difusión a partir del Centenario y en la década subsiguiente (ver Figura 5).



**Figura 5:** Detalle guardapolvos Ferro Carril Rosario Puerto Belgrano



Fuente: Libro Relevamiento y catalogación del patrimonio construido del ferrocarril Rosario-Puerto Belgrano (2019)

Sobre el andén, todas las estaciones del Rosario Puerto Belgrano presentan una cubierta característica de doble pendiente que repite la solución constructiva de desaguar a través de las columnas de fundición que operan como apoyos intermedios (ver Figura 6). La misma solución formal se repite en las estaciones de 1ª, 2ª, o 3ª categoría, lo que diferencia al FCRPB del recurso habitual de emplear diferentes tipos arquitectónicos según la categoría de estación. En este caso, lo que varía es la repetición de módulos, con lo que se adapta el modelo según la jerarquía de la estación.

**Figura 6:** Fachadas estación Ferro Carril Rosario Puerto Belgrano



Fuente: Libro Relevamiento y catalogación del patrimonio construido del ferrocarril Rosario-Puerto Belgrano (2019)

Con esta solución, la empresa incorpora un criterio sorprendentemente moderno dando flexibilidad al empleo de un modelo tipo. Así el modelo se alarga o acorta, sin variar sustancialmente el proyecto, empleando siempre idéntica tecnología y materiales, generando una solución que seguramente favoreció la rápida construcción de la línea, siendo la cabecera y la estación terminal las de mayor envergadura, contando con nueve módulos, en tanto las estaciones intermedias cuentan con tres o cinco según el caso (ver Figura 7).

**Figura 7:** Criterios de modulación estaciones del Ferro Carril Rosario Puerto Belgrano



Fuente: Libro Relevamiento y catalogación del patrimonio construido del ferrocarril Rosario-Puerto Belgrano (2019)

En todos los casos, más allá del número de módulos empleados, y a pesar de que en líneas generales parecen continuar los lineamientos de la arquitectura ferroviaria preexistente, las estaciones del FCRPB presentan características que las hacen fácilmente identificables, replicando una tipología arquitectónica basada en criterios de racionalización, con la intención de responder a las demandas de uso y funcionalidad requeridas (ver Figura 8). En la composición de las fachadas se repite un esquema de zócalo simple revocado a modo de basamento, que se completaba con pilastras verticales en los extremos y que junto con la línea de remate de cornisas enmarcan la totalidad de las fachadas. El uso del ladrillo visto de muy prolija factura, la cubierta metálica a dos aguas, las aberturas con postigones, el peculiar alero de doble pendiente y sobre todo los mencionados guardapolvos, que se destacaban encalados, componen una imagen que otorga a esta arquitectura funcional y sencilla una señal de identidad característica. En el del tramo estudiado se observa, en más de una estación, la presencia de infraestructura adicional que corresponde a los talleres, al sector administrativo, baños, triaje de material rodante y mesa de giro de locomotoras, que presentan

variaciones edilicias según requerimientos funcionales, en los que se reiteran elementos que aseguran una identidad de familia a las construcciones del FCRPB.

**Figura 8:** Estación Benard - Ferro Carril Rosario Puerto Belgrano



Fuente: Relevamiento y catalogación del patrimonio construido del ferrocarril Rosario-Puerto Belgrano (2019)  
Foto: Ariel Guisen.

### 3. Conclusión

A pesar del pequeño volumen relativo que significan las construcciones de la empresas francesa y franco belga estudiadas, en el contexto del enorme número de construcciones que acompañó el crecimiento de la que fue la red ferroviaria más importante de Sudamérica, las mismas presentan características diferenciadoras que merecen un estudio pormenorizado, destacando los aportes que estas significaron en el contexto de la ampliación de tendidos ocurrida ya iniciado el siglo XX, cuando las soluciones técnicas y constructivas permitieron proponer edificios que respondían de manera más compleja a las necesidades del transporte de pasajeros y carga, en el espacio pampeano. Los hallazgos de los trabajos de investigación que aquí se presentan de manera somera, constituyen un avance hacia la construcción de un estudio específico sobre la arquitectura de las empresas francesas, propendiendo a que estas no sean sólo presentadas como un caso especial, en el marco de las construcciones ferroviarias argentinas, dando lugar a la valorización de las estaciones sobrevivientes y el

rescate de la memoria de una instancia breve pero fundacional de la expansión del ferrocarril y la construcción del espacio santafesino en particular y de la pampa agrícola en general.

### Referencias:

- BENEDETTI, R. Relevamiento y catalogación del patrimonio construido del Ferrocarril Rosario-Puerto Belgrano.** UNR Editora, Rosario, 2019.
- BENEDETTI, R.; LAPISSONDE, Ma. P.; BORROMEO, M.; BIAZONI ROLLA, L.; IBARRA, A., FRAIRE, G. Relevamiento y catalogación del patrimonio construido del Ferrocarril Rosario-Puerto Belgrano. Indagación sobre uno de los ferrocarriles franceses en Argentina.** En Libro de Ponencias XXII Congreso Arquisur: La dimensión pública de la Arquitectura, UNR Editora: A&P Ediciones, Rosario, 2018. P. 612-620. Disponible en: <http://hdl.handle.net/2133/13849>
- HUERGO, P. Une aventure ferroviaire franco-belge en Amérique du sud: La Compagnie Générale de Chemins de Fer dans la Province de Buenos-Ayres (1905-1946).** Bruselas, Presses Universitaires de Bruxelles, 2011.
- REATTI, A. Caminos de hierro. El desarrollo del polo ferroviario de Rosario y su zona desde 1854 hasta fines del siglo XX.** UNR Editora, Rosario, 2006.
- TARTARINI, J. Arquitectura ferroviaria,** Buenos Aires, Colihue, 2005.
- WRIGHT, W. British owned railways in Argentina. Their effect on economic nationalism (1854-1948).** University of Texas Press, Austin, 1974.
- ZALDUENDO, E. (1975) Libras y Rieles. Las inversiones británicas para el desarrollo de ferrocarriles en Argentina, Brasil y Canadá durante el siglo XIX.** Buenos Aires: El Coloquio.