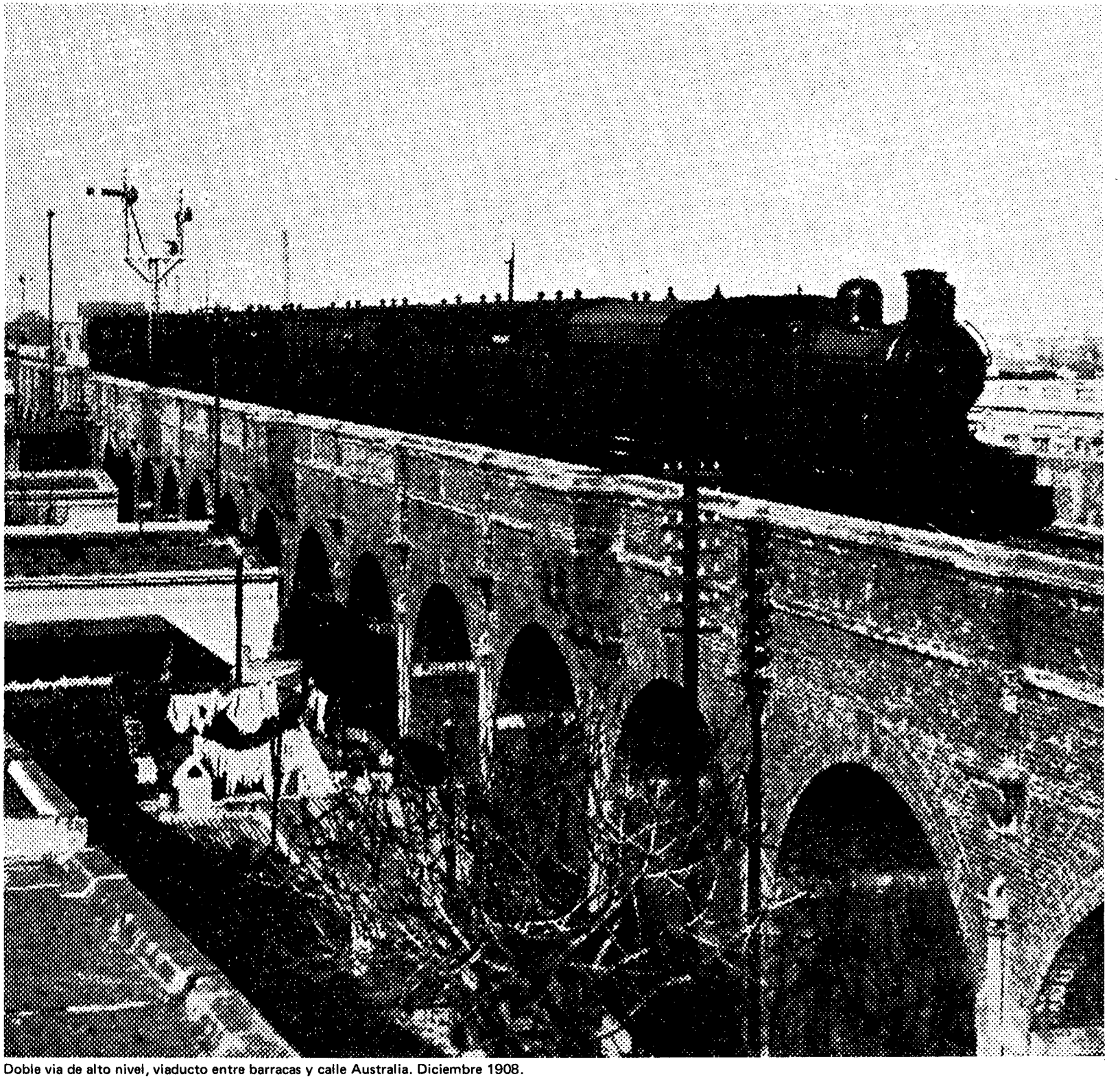
LA URBANIZACION DEL FERROCARRIL



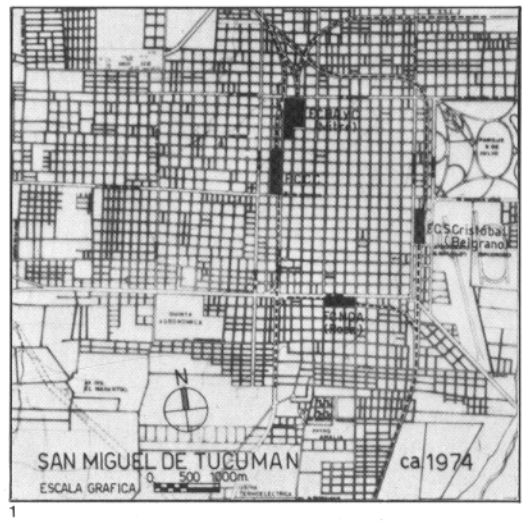
Doble via de alto nivel, viaducto entre barracas y calle Australia. Diciembre 1908.

POBLADOS FERROVIARIOS DEL N.O.A.

El 29 de agosto de 1857, día en que "La Porteña" inició su recorrido –de casi 10 km– entre Plaza del Parque a Floresta, en Buenos Aires, marca la inauguración de un nuevo medio de comunicación: el Ferrocarril, que entrará en competencia con las mensajerías y tropas de carretas o carros, superándolas en pocos años.
Los hombres de gobierno –estamos a 4 años de la sanción de la Constitución Nacional y a 47 de la declaración de la Independencia– se sienten urgidos por un objetivo básico: lograr la integración nacional, y en sus ansias de progreso fomentarán el desarrollo del ferrocarril por considerarlo el sistema más moderno y adecuado que rompería el aislamiento de extensos territorios, uniendo los principales centros urbanos y creando otros nuevos a su paso.
En 1903 el Dr. Civit, Ministro de Obras Públicas dirá: "Hasta hace aproximadamente un cuarto de siglo, los medios de comunicación y de transporte eran tan deficientes, rudimentarios é inseguros para la vida de las personas como para el intercambio comercial de una provincia a otra, que puede decirse, que la nación estaba incomunicada dentro de sí misma. Hoy ese pasado de ayer no existe; los medios de comunicación progresan y mejoran día a día y más de 20.000 kilómetros de vías férreas en explotación y construcción, han contribuído á facilitar y vigorizar la unidad nacional, impulsar el comercio, desarrollar las industrias y dar nacimiento y vida a las múltiples y valiosas producciones con que la naturaleza al repartir sus dones por el mundo dotará a nuestro suelo".

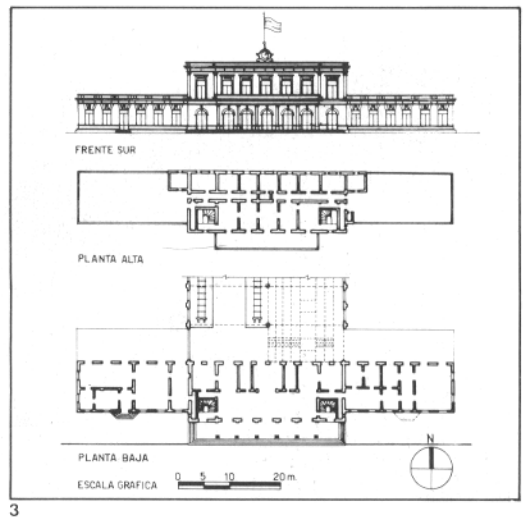
Concesión de tierras a las compañías de los ferrocarriles

La concesión de tierras. por parte del Gobierno, es un aspecto fundamental en el trazado de los distintos ferrocarriles y los responsables de las compañías hacen analizar en detalle (tipo de suelo, arboleda, agua, etc.), por personal técnico, el territorio que recorrerá la línea. Con esos extensos terrenos ubicados en zonas productivas del país, aseguraban la inversión de capitales efectuada en el ferrocarril ya que, los beneficios obtenidos no sólo provienen de la explotación de las líneas sino también de la venta y rendimiento de esas tierras.
En el contrato suscrito entre el Gobierno y la Compañía del F.C. Central Argentino se estipula lo siguiente: "El Gobierno concede a la Compañía, en plena propiedad una legua de terreno de cada lado del camino en toda su extensión, comenzando a distancia de cuatro leguas de las estaciones Rosario y Córdoba, y una legua de cada una de las villas... por donde pasa el camino. Estas tierras... son donadas a la Compañía en plena propiedad a condición de poblarlas. Además el Gobierno se compromete a obtener cuatro leguas cuadradas en la Provincia de Santa Fe y cuatro en la de Córdoba, en las tierras fiscales pertenecientes a cada una de estas provincias para cederlas a la Compañía".



1

2



3

El impacto del ferrocarril en las capitales del Noroeste Argentino

Las ciudades, todas trazadas de acuerdo a la cuadrícula concretada en forma empírica por los fundadores ya que, en su mayor parte, son anteriores a las Ordenanzas de Felipe II de 1573, durante casi tres siglos no experimentarán transformaciones sustanciales. Recién en la segunda mitad del siglo XIX la estructura urbana sufrirá cambios debidos a múltiples factores: la irrupción tecnológica, nuevos criterios urbanísticos y el aumento de la población nativa e inmigrante que reclamará nuevos espacios y funciones.
El adelanto tecnológico no estará representado solamente por la presencia física del ferrocarril que penetra en las ciudades y se ubica en sus límites (muy pronto sobrepasados), sino también por los demás aspectos técnicos que en gran medida el ferrocarril contribuyó a hacer posibles por el transporte de maquinarias y personal idóneo.
Se mejoran las redes camineras y en las ciudades las calles son empedradas (Catamarca 1886) y se trazan los recorridos de los "tranways" (Tucumán 1877). "La circulación de carruajes, cada vez más abundante, había producido hacía tiempo en Europa el canal vehicular adecuado: el boulevard o avenida muy ancha con platabanda separadora de los dos sentidos de circulación, veredas amplias para peatones y profusa arboleda (en Tucumán se proyectaron en 1877 y se los comenzó a construir en 1888). En Catamarca se comenzaron en 1886.
Pero el concepto de avenida... "planteó, además la modificación de la trama básica modular, mediante el boulevard cortando en diagonal el reticulado ortogonal... El nuevo modo de vida 'a la europea'... promovió el paseo por el parque y, en la medida de lo posible, la transformación de toda la ciudad en un parque. Así se asistió al embellecimiento y arbolado de calles, especialmente de las prolongaciones de los núcleos existentes que se trazaron más anchas...".
El conjunto de decretos referidos a problemas

Marta B. Silva

urbanos y los informes del Departamento Topográfico conforman la reglamentación práctica a que deben ajustarse los trazados de pueblos.
"Las condiciones a cumplir se agrupan bajo dos grandes item; los aspectos generales que marcan las circunstancias de la implantación social, económica y física de las villas:
- Ventajas de la fundación respecto al vecindario y a la provincia.
- Ubicación y características topográficas.
- Cumplimiento de las leyes de higiene;

y los aspectos urbanísticos que se refieren a criterios del diseño de los núcleos urbanos:
- Trazado regular
- Ancho de las calles
- Ubicación de los terrenos destinados para edificios públicos".

Otra consideración a tener en cuenta es la propuesta de crear "centros regulares de población" que "vienen a llenar necesidades de varias e importantes poblaciones diseminadas en la campaña".

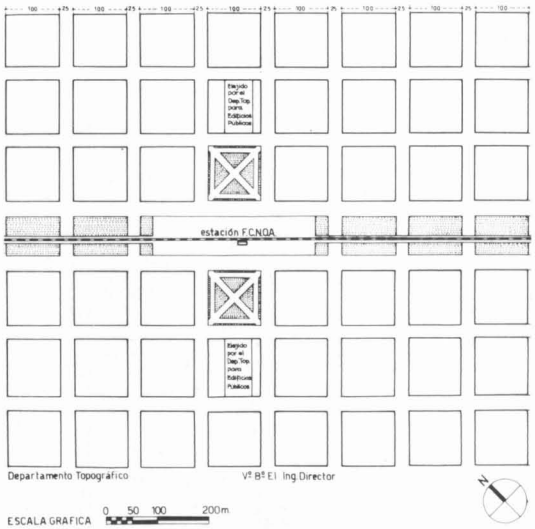
Villa Alberdi

En el informe (1475) del 3 de Agosto de 1888 firmado por el Director del Departamento Topográfico Modesto F. Sosa se analizan las condiciones económicas físicas y urbanísticas que reúne la villa: "está situada sobre una nueva planicie, a ambos lados de la Estación del Ferrocarril N.O.A. y cerca de una serie de poblaciones diseminadas sin orden alguno...
El terreno es bastante firme para la edificación, y propio para obtener buenos materiales de construcción... El agua... es de buena calidad...
El plano encierra todas las condiciones requeridas para la formación de nuevos centros de población, sus calles son de 25 metros de ancho, sus manzanas son cuadradas y de 100 metros de lado... tiene dos plazas bien situadas y de 150 metros por costado, incluyendo las calles de circunvalación, además se ha trazado un ancho boulevard a ambos costados de la vía del Ferrocarril". Los edificios públicos (casa - escuela - iglesia, etc"), se emplazan en terrenos donados por particulares, "tienen una situación central e inmejorable, aunque sería preferible que ellos estuvieran en el centro de la cuadra".
En el plano original de Villa Alberdi puede observarse que está compuesta por 7 manzanas en el sentido NE - SO y 8 en el NO - SE, el número impar permite ubicar centralmente el eje verde ocupado por la vía del ferrocarril y su Estación, perpendicularmente y a ambos lados se trazan dos plazas conformando el otro eje —desfasado una manzana hacia el N.O.— y en el cual se emplazan los edificios públicos.
El plano de 1960 muestra el área central del pueblo de acuerdo al trazado de 1888,

4

5

6

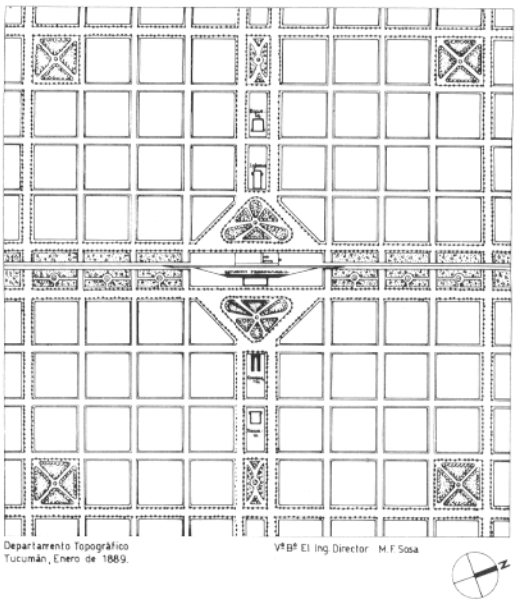


habiéndose extendido en mayor medida hacia el Sur, con algunas diagonales que rompen la estructura cuadricular.

Villa Quinteros

La fundación de la villa es autorizada por decreto el 21 de noviembre de 1888. El informe previo —fechado el día anterior— del Departamento Topográfico indica "que la villa debe formarse alrededor de la Estación del Ferrocarril NOA, pues ésta será la que propenderá al adelanto y le dará mayor vida... el terreno elegido es perfectamente plano, con fácil riego y no existe ningún edificio que pudiera entorpecer la delineación; además que en este punto la línea férrea va a nivel del suelo, de manera que se evita los grandes pasos a nivel que siempre tienen sus inconvenientes".
El plano muestra una disposición básica similar a la de Villa Alberdi, pero, con mayor riqueza compositiva tanto en el trazado como en la ubicación de elementos. Se organiza en base a dos ejes principales: la franja verde atravesada por el ferrocarril, en el sentido N.S.; perpendicularmente al área de la estación, hacia el O y E se traza el otro eje que arranca con dos plazas triangulares continuando con tres medias manzanas a ambos lados, dos ocupadas por edificios públicos y la tercera con una plaza. En cada manzana de ángulo del perímetro total de la villa se trazan sendas plazas. Tanto los ejes

como la calle de circunvalación son boulevares arbolados.
Lamentablemente, el plano levantado hace pocos años, permite observar que, del trazado

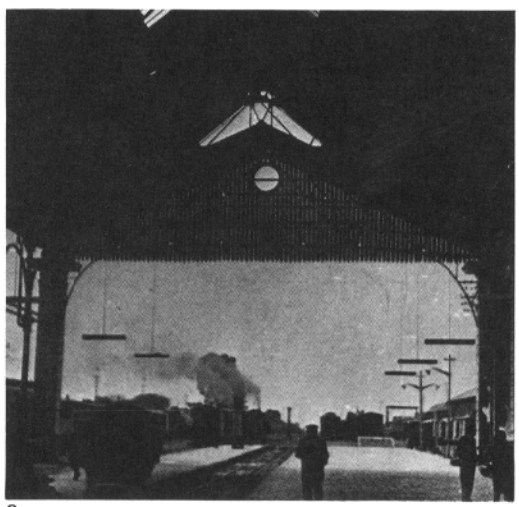


original solamente se respetó —y en alguna medida— las dos plazas triangulares y la ubicación de los edificios públicos.

Villa Alurralde

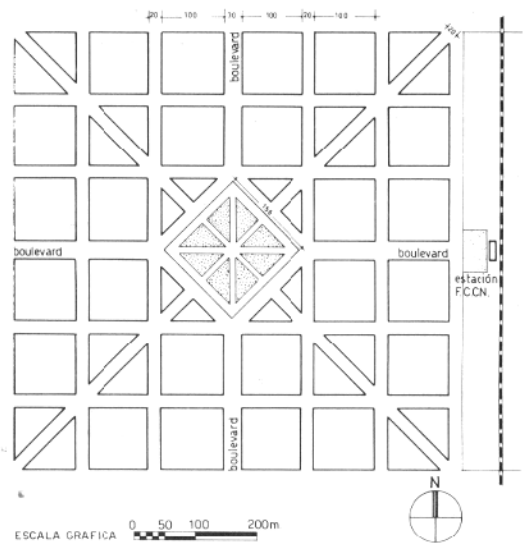
En 1889 el Departamento Topográfico procede a la delimitación de los terrenos que los Sres. Paz y Quinteros habían ofrecido para fundar una villa en la estación Alurralde. El informe respectivo dice: "situación adecuada... hallándose al lado Oeste de la estación del Ferrocarril Central Norte, y cerca de varias poblaciones diseminadas", y enfatiza que el proyecto "es completamente distinto de los presentados hasta ahora... con el objeto de hacer que todas las villas de la Provincia, tengan un trazado diferente.
El proyecto es prolijamente descrito: "La superficie que comprende la villa, es de 56 hectáreas y 25 áreas, de la cual 21 hectáreas, 83 áreas y 20 centiáreas, es ocupada por las plazas y calles, y 1152 metros por los terrenos destinados para edificios públicos. La plaza se encuentra colocada en el centro; es de forma cuadrada y tiene 156 metros de lado; desde los ángulos de ella, parten cuatro boulevares de 30 metros por lado; en dirección al Norte, Oeste, Sud y Este, este último, va a la estación del Ferrocarril Central Norte, además parten de

7


8

9

la misma plaza, cuatro calles de 20 metros formando un ángulo de 45° con los boulevares, siendo, por consiguiente, perpendiculares a los lados de las plazas; las demás calles, cuyo



ancho es de 20 metros, son paralelas o perpendiculares a los boulevares. Las manzanas tienen 100 metros por lado, es decir, una hectárea de superficie, con excepción de las que rodean a la plaza, que tienen una forma irregular, y las que dan frente a las calles diagonales, las cuales son triangulares. Frente a la estación del Ferrocarril, se ha trazado una plazoleta".
El plano que resulta de la descripción, muestra la solución atípica lograda: un trazado regular ortogonal, cortado a 45° por calles que llegan a la gran plaza central. En este caso el Ferrocarril se ubica extramuros y conectado por un boulevard, pero sin convertirse en eje compositivo como en los ejemplos anteriores.

ILUSTRACIONES

1. San Miguel de Tucumán. Plano general de la población.
2. San Salvador de Jujuy. 1915.
3. Estación Ferrocarril Central Argentina. San Miguel de Tucumán. 1981.
4. Viaducto del "Saladillo". (Tucumán).
5. Fachada de la estación del F.C. San Cristóbal. (Tucumán).
6. Fachada de la estación del F.C. Buenos Aires - Rosario. (Tucumán).
7. Fachada de la estación del F.C. Jujuy.
8. Interior de la estación del F.C. Jujuy.
9. Playas y andenes de la estación del F.C. Jujuy.