

MATERIA: DERECHO AL AMBIENTE SANO. PLANIFICACIÓN URBANÍSTICA
 CATALOGACIÓN DE LOS INMUEBLES Y COMPONENTES TIPOLOGICOS
 INTEGRANTES DEL CUADRO DE ESTACIÓN DE LAS ESTACIONES DE FERROCARRIL
 SITUADOS EN LA CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES

INICIATIVA LEGISLATIVA 1797-F-2016

PRESENTADA EN JUNIO DE 2016

PROYECTO DE LEY

Art.1º: Catalóganse, en los términos del Artículo 10.3.3 del Capítulo 10.3 “Catalogación” del Código de Planeamiento Urbano, los inmuebles y componentes tipológicos de los cuadros de estación correspondientes a las estaciones de ferrocarril situadas en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, detallados en el siguiente listado, con los niveles de protección allí indicados.

Ferrocarril Domingo Faustino Sarmiento. Línea Once – Moreno								
Orden	Estación	Secc.	Manz.	Parc.	Calle	No.	Nivel de protección	Elementos Tipológicos
(1)	Caballito	45	015Z	FS01 ¹	Yerbal e/F. García Lorca y Rojas		Integral	Refugios de pasajeros. Talleres. Antigua señalización. Depósito. Tanque de reserva metálico. Pasaje subterráneo de pasajeros. Cabina de señales. Baños públicos. Puente peatonal elevado de hierro
(2)	Villa Luro	95	045C	0000	Virgilio	210	Estructural	Refugios de pasajeros. Campanas, relojes, equipamiento de oficina. Puente peatonal elevado de hierro.
(3)	Liniers	95	008	0000	Barragán	102	Integral	Refugios de pasajeros. Puente peatonal elevado de hierro Cabina de señales. Acceso pasaje subterráneo de pasajeros. Campanas, relojes, equipamiento de oficina. Talleres. Mesa giratoria. Depósito. Vivienda.

Ferrocarril General Bartolomé Mitre. Línea Retiro - Tigre								
Orden	Estación	Secc.	Manz.	Parc.	Calle	No.	Nivel de protección	Elementos Tipológicos
(4)	L. de la Torre	23	130Z	FMS1	La Pampa	1580	Cautelar	Refugios y Garita. Campanas, relojes, equipamiento de oficina.

¹Otras Direcciones según Fichas catastrales. (consultada el 25 de abril 2013). Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. Documento de difusión interna.

(5)	Belgrano C	25	091	048C ²	Juramento	1700	Integral	Refugio pasajeros. Puente peatonal elevado de hierro. Viv. Guardabarrera. Campanas, relojes, equipamiento de oficina.
(6)	Núñez	27	053Z	FMT1	Manuela Pedraza	1901 ³	Integral	Refugio pasajeros. Puente peatonal elevado de hierro. Tanque elevado de agua. Campanas, relojes, equipamiento de oficina.
(7)	Rivadavia	29	090Z	FMT1	Dehesa	1711	Cautelar	Puente peatonal elevado de hierro. Puente de cruce Ferroviario.

Ferrocarril General Bartolomé Mitre. Líneas: Retiro - Bartolomé Mitre y Retiro - José León Suárez								
Orden	Estación	Secc.	Manz.	Parc.	Calle	No.	Nivel de protección	Elementos Tipológicos
(8)	3 de Febrero	n/d	n/d	n/d	Av. Dorrego	3307	Estructural	Refugios vigas reticuladas y columnas hierro. Puente ferroviario. Acceso pasaje subterráneo de pasajeros. Campanas, relojes, equipamiento oficina.
(9)	Ministro Carranza	35	104Z	FM9	Ciudad de la Paz	97	Integral	Cabina de señales Vivienda.
(10)	Colegiales	37	115	0000	Vidal	1402	Integral	Edificio de estación. Puente peatonal elevado de hierro. Cabina de señales. Playa de cargas. Depósito.
(11)	Luis M. Saavedra	55	211	FMM1	Palme, Olof	4051	Estructural	Edificio de estación. Refugios de madera. Escalera y puente de hierro.
(12)	Dr. Luis M. Drago	53	073B	015C	Gral. Mariano Acha	2625	Estructural	Refugios de madera. Cabina de señales. Campanas, relojes, equipamiento de oficina.
(13)	Gral. Urquiza	63	100F	002	Av. Triunvirato	4750	Integral	Forestación. Refugios de pasajeros. Cabina de señales (Catálogo

²Nomenclatura Catastral. Dirección de Catastro. Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires. Documento generado el 30 - 4 - 2013.

³Fuente: <http://mapa.buenosaires.gob.ar/#> . Nota: Difiere de la Nomenclatura Parcelaria, Dirección de Catastro, Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires. Informe. (10-5-2013) D.G. Registro de obras y Catastro. Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.

								Preventivo). Acceso pasaje subterráneo de pasajeros. Campanas, relojes, equipamiento de oficina.
(14)	General Pueyrredón	75	071A	0000	Gurruchaga	1969	Integral Protección ambiental del entorno inmediato de los edificios	Edificio de estación. Forestación. Cabina de señales. Acceso pasaje subterráneo de pasajeros. Depósitos en ladrillo y en chapa ondulada. Campanas, relojes, equipamiento de oficina.

Ferrocarril General San Martín. Línea Retiro – Pilar								
Orden	Estación	Secc.	Manz.	Parc.	Calle	No.	Nivel de protección	Elementos Tipológicos
(15)	Palermo	19	161	001D	Godoy Cruz	2470	Integral	Edificio de pasajeros en P.B. Acceso Av. Sta. Fe bajo puente de Ferrocarril. Puente ferroviario. Boleterías a nivel intermedio. Bares y restaurantes. Edificio nivel superior. Arcos de ladrillo en P.B. que sostienen plataformas y abrigos superiores. Abrigos. Tanques de agua. Surtidor de agua para locomotoras. Relojes campana y equipamiento de oficina.
(16)	Chacarita	47 47	162A 141	FSM1 900N	Av. Corrientes Av. Corrientes	6100 6094	Cautelar	Plataformas y Abrigos. Cabina de señales.
(17)	La Paternal	59	032	FSM1	Av. Manuel R. Trelles	2780	Estructural	Edificio de pasajeros. Abrigo en plataforma Sanitarios públicos. Galpones de chapa. Reloj y equipamiento oficina.
(18)	Villa del Parque	71	004A	0000	Cuenca	3099	Integral Protección ambiental del entorno inmediato de los edificios	Edificio de pasajeros. Abrigos. Puente metálico. Maquinarias. Reloj y equipamiento de oficina.
(19)	Devoto	83	024A	0FRC	Ricardo Gutiérrez	4250	Integral Protección ambiental del entorno inmediato de los edificios	Edificio de pasajeros. Abrigos. Pasaje subterráneo. Relojes campana y equipamiento de oficina.

Ferrocarril General Urquiza. Línea Fco. Lacroze - Gral. Lemos								
Orden	Estación	Secc.	Manz.	Parc.	Calle	No.	Nivel de protección	Elementos Tipológicos
(20)	Federico Lacroze	49	177A	FU01	Av. Guzmán	715	Estructural	Edificio de pasajeros. Relojes y equipamiento de oficina. Plataformas. Mobiliario de estación. Tanque de agua. Talleres de reparaciones. Galpones y tinglados.
(21)	Artigas	49	130Z	FU01	Av. del Campo	1285	Cautelar	Refugios. Cabina de señales (a verificar).
(22)	Parada Arata	61 61	018Z 010Z	FU01 FU01	Av. de los Constituyentes Av. Chorroarín	2994 350	Cautelar Protección ambiental del entorno inmediato de los edificios	Emplazada en terrenos de la Facultad de Agronomía y Veterinaria. Refugios y Plataformas.
(23)	Francisco Beiró	71	069Z	FU01	Gutenberg	2271	Cautelar	Refugios y Plataformas.
(24)	Libertador	83	171Z	FU01	Gutenberg	3351	Cautelar	Refugios y Plataformas.
(25)	Antonio Devoto	n/d	n/d	n/d	Gutenberg entre San Nicolás y Fernández de Enciso.	n/d	Cautelar Protección ambiental del entorno inmediato de los edificios	Refugios y plataformas. Parque lineal hacia el NE de la Estación.

Ferrocarril General Belgrano. Líneas: Belgrano Norte y Belgrano Sur								
Orden	Estación	Secc.	Manz.	Parc.	Calle	No.	Nivel de protección	Elementos Tipológicos
(26)	Buenos Aires	26	012A, 012B, 13A, 13B y 13C ⁴	n/d	Av. Vélez Sársfield, Miravé, Labardén y Lafayette y Suárez	n/d	Estructural	Edificio de estación. Cabina de señales. Plataformas. Galpones.
(27)	Dr. Antonio Sáenz	34 38	012Z 090	FBG1 0000	Av. Sáenz Av. Sáenz	798 (1) 779 (2)	Cautelar Protección ambiental	Edificio de pasajeros. Abrigo y galpones. Puente ferroviario de hierro (Calle Tilcara).
(28)	Villa Soldati	52	039Z	FBG1	Lafuente	3053	Estructural	Edificio de pasajeros. Campana, reloj, equipamiento de oficina.
(29)	Presidente Illia	58	053Y	FBG1	Laguna	3201	Cautelar Protección ambiental	Refugios
(30)	Saldías	n/d	n/d	n/d	Barrio Saldías	n/d	Cautelar Protección ambiental	Refugios de pasajeros. Cabina de señales. Puente de ferrocarril. Galpones de chapa. Tanque elevado de agua metálico. Viviendas ferroviarias
(31)	Raúl Scalabrini Ortiz	25 27	129Z 147X	FBB1 FBB1	La Pampa Av. Guillermo Udaondo	509 901	Cautelar Protección ambiental	Refugios Cabina de señales (Protección estructural).

⁴Plancheta Catastral. Dirección general de Fiscalización de Obras y Catastro. Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. Consulta realizada el mes de Julio de 2013.

Los jardines y espacios verdes incluidos en las parcelas detalladas anteriormente que forman las “Estaciones de ferrocarril” deben ser mantenidos y protegidos de su destrucción, en su carácter paisajístico en función de las distintas situaciones especiales generadas para el conjunto.

Se deberán respetar las especies arbóreas existentes en las parcelas correspondientes a las estaciones de ferrocarril, edificaciones de arquitectura ferroviaria y elementos tipológicos que integran el equipamiento del cuadro de estación. Se prohíbe la tala o el trasplante de las especies vegetales incluidas en las parcelas. Se deben reponer con especies vegetales similares cuando el paso de los años las deterioren.

Art.2º: Incorpórense los inmuebles catalogados por el Art. 1º al Catálogo previsto en el Capítulo 10.3. “Catalogación” del Código de Planeamiento Urbano.

Art.3º: El Poder Ejecutivo, a través de la Dirección General de Registro de Obras y Catastro dependiente del Ministerio de Desarrollo Urbano, deberá asentar la catalogación establecida por el Artículo 1º en la Documentación Catastral correspondiente.

Art. 4º: Cúmplase con los artículos 89 y 90 de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Art. 5º: Comuníquese, etc.

FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

El presente proyecto fue elaborado por esta Defensoría del Pueblo en virtud de la inquietud planteada por vecinos de diferentes barrios de la Ciudad de Buenos Aires en referencia a la situación de las estaciones de ferrocarril y otros elementos que conforman los cuadros de estación. El conjunto de estaciones detallado en el presente proyecto y cuya catalogación se propone, integra una red de transporte de pasajeros y de carga de alto valor histórico, testimonio del desarrollo industrial y la consolidación de la estructura territorial. Estos componentes del sistema ferroviario poseen valor arquitectónico singular, así como tipológico, urbanístico y ambiental que los hace merecedores de protección. Las estaciones cabeceras (que ofician de terminales) “Retiro”, “Plaza Constitución”, “Once” y “Federico Lacroze” ya han sido catalogadas con nivel de protección estructural, por Ley nº 3346 de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.⁵

El ferrocarril llega a nuestro país en un contexto de florecimiento económico para permitir la formación de un mercado interior, dando lugar al acercamiento de las poblaciones distanciadas que solamente contaban con un incipiente transporte fluvial o con el negligente servicio de carretas para el transporte de mercancías y de diligencias para el correo y el desplazamiento de pasajeros.

La primera línea ferroviaria fue el Ferrocarril Oeste creado tras la fundación de la “Sociedad del camino de hierro de Buenos Aires al Oeste” en septiembre de 1853. Posteriormente, se instalaron otras tres líneas en el país: el Ferrocarril del Sud (después General Roca) que llegó primero a Chascomús y más tarde a Las Flores, Bahía Blanca, Neuquén, Zapala y Mar del Plata, además de contar con varios ramales secundarios; el Ferrocarril Central Argentino (después Gral. Mitre) que tuvo sus inicios en Rosario, se extendió a Córdoba y después a Santa Fe y Tucumán; el Ferrocarril Central Norte Argentino o Líneas del Estado (luego Gral Belgrano) que partía de Córdoba hacia Salta y Jujuy y luego llegaría a Chaco y Formosa.⁶

Estas líneas situaron sus cabeceras en la Ciudad de Buenos Aires y se extendieron atravesando la ciudad hasta sus destinos en distintas provincias del país. Dentro de los

⁵ El presente proyecto de ley no toma en consideración el ex FFCC Urquiza ya que, con excepción de la estación Lacroze –ya protegida–, sus instalaciones no poseen un alto valor patrimonial.

⁶ El sistema ferroviario de la República Argentina. Cátedra Geografía Argentina, Prof. Aníbal Marcelo Mignone, 2012. Revista Geográfica Digital, Facultad de Humanidades UNNE.

límites de la ciudad las diferentes líneas tienen las siguientes estaciones, sin incluir las terminales: Palermo, Chacarita, Paternal, Villa del Parque y Devoto (FFCC Gral. San Martín); Saldías, Scalabrini Ortiz y Aristóbulo del Valle (FFCC Belgrano Norte); 3 de febrero, Lisandro de la Torre, Belgrano, Núñez, Rivadavia (FFCC Mitre ramal Tigre); Carranza, Colegiales, Belgrano R, Drago, Urquiza y Villa Pueyrredón (FFCC Mitre ramal J L Suárez); Coghlan y Saavedra (FFCC Mitre ramal Mitre); Caballito, Flores, Floresta, Villa Luro y Liniers (FFCC Sarmiento); Artigas, Arata, Francisco Beiró, El Libertador y Devoto (FFCC Gral Urquiza); Ciudad de Buenos Aires, Sáenz, Villa Soldati, Presidente Illia y Villa Lugano (FFCC Belgrano Sur).

A nivel territorial, el tendido de la red impulsó la formación de núcleos urbanos alrededor de las terminales y de las estaciones intermedias. La Arquitectura de los ferrocarriles introdujo componentes y estilos constructivos experimentados anteriormente en otros países y difundidos por constructores, técnicos y profesionales europeos, y con el paso del tiempo se convirtieron en elementos distintivos y referenciales.

Ferrocarril del Oeste – Actual FFCC Sarmiento

El 29 de agosto de 1857, se inaugura la línea del Ferrocarril del Oeste que vincula la estación Parque con Floresta. Luego fueron habilitadas las estaciones de Plaza Once y Flores y poco tiempo después Almagro y Caballito. La Estación del Parque, cabecera entre 1857 y 1883⁷, se encontraba en la manzana donde hoy está el Teatro Colón y su denominación deriva del cercano Parque de Artillería que diera también nombre a la calle Parque (hoy Lavalle). En 1863, el F.C. Oeste fue adquirido por la Provincia de Buenos Aires, disolviéndose la sociedad anterior. Entonces se inició el estudio para extender la línea de Moreno hasta Mercedes, pasando por Luján que se inauguró en marzo de 1865⁸.

Hacia 1873, el F. C. Oeste contaba con dos ramales: el ferrocarril de las basuras y el ramal al Cementerio de la Chacarita. Además, disponía de talleres y escuela técnica ferroviaria en proximidad a la Estación Once de Septiembre. El edificio de la primera estación Once estaba situado entre las actuales calles Ecuador y Jean Jaures, y pasó a ser la estación cabecera en 1883 con un nuevo edificio que fue el tercero en ser construido. El Ferrocarril Oeste fue para los porteños una de sus mayores glorias por toda la riqueza que llevó a la ciudad, su eficiencia y sus tarifas más bajas que la de los ferrocarriles administrados por firmas inglesas en el país. La presión e interés de los capitales británicos y el endeudamiento del Estado Argentino fueron determinantes para que, en 1890, el F. C. Oeste se vendiera a la empresa de capital británico "The Buenos Aires Western Railway Co. Ltd. Inglesa"⁹. La Compañía era dueña a su vez de ramales del Ferrocarril del Sud y del Central Argentino, y pasó a llamarse *New Western Railway of Buenos Aires*.

En 1901, la Empresa Ferrocarril Oeste comunica la necesidad de generar infraestructura para el servicio de cargas y el "Ministerio de la Guerra" reafirma esta necesidad. En 1904 se instalan los talleres ferroviarios entre Liniers y Villa Luro en terrenos de propiedad de la familia Rodríguez Visilliac¹⁰.

El 10 de agosto de 1950, La línea férrea es transferida al Estado Nacional Argentino, según reza la Ley N° 13490¹¹.

Ferrocarril Norte – Actual FFCC Bme. Mitre

Otra de las iniciativas de la época fue la construcción del Ferrocarril Norte de Buenos Aires, cuya concesión le es otorgada en 1857 al señor Augusto A. Hopkins (norteamericano), a quien se le autoriza la construcción de un ferrocarril de tracción animal desde la Aduana Nueva (actualmente Paseo Colón e Hipólito Irigoyen), hasta el costado oeste de la Usina de Gas (solar que hoy ocupa la plaza "Fuerza Aérea Argentina" -ex Britania, en Retiro), y desde allí por "locomotivas" de vapor hasta el canal de San Fernando. Esta concesión es anulada en 1862, declarándose la caduca por incumplimiento de los plazos acordados para la iniciación de las obras.

⁷Schlatter, Eduardo. Recopilación de documentos referentes a los ferrocarriles y tranvías a tracción mecánica de la República Argentina. Archivo Museo Nacional Ferroviario.

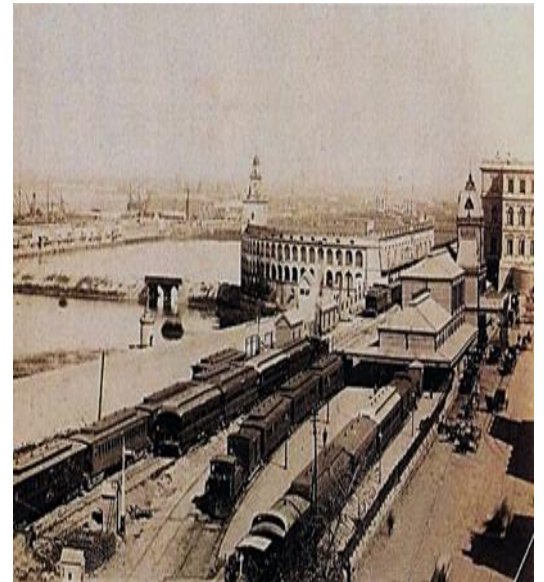
⁸Tartarini Jorge D, (2001) Arquitectura ferroviaria. Ediciones Colihue. Pág. 69.

⁹Ortiz,Raúl Scalabrini (2006) *Historia de los ferrocarriles argentinos (escrito en 1940)*. Ed. Lancelot, pág. 32-35.

¹⁰Ferrocarril Oeste de Buenos Aires. Carta al Ing. D.A. Schneiderwind. Documento No 2410.Archivo Museo Nacional Ferroviario.

¹¹Ficha catastral. GCBA. Fecha de Emisión 16/5/2013.

La nueva concesión es otorgada a don José Rodney Grosky, quien constituye de inmediato la Sociedad Anónima "Compañía del Ferrocarril de Buenos Aires a San Fernando" en Londres. A poco de iniciados los trabajos de construcción, esta compañía vende sus derechos a otra de capital británico que se llamó "Ferrocarril del Norte de Buenos Aires", empresa que en 1862 construyó y libró al servicio público el 1º de diciembre de ese año la línea Estación Central – Recoleta - "Valentín Alsina", hoy "Belgrano C". En mayo de 1863, se habilita la sección Belgrano a Rivadavia, en septiembre, se habilita Rivadavia a Olivos y en noviembre, la de Olivos - San Isidro. En 1864, se abre al servicio el ramal San Isidro y San Fernando¹² y en 1865, se libra al servicio el Ramal San Fernando – Tigre.



Estación Central de Ferrocarril en 1887. Se ubincha junto a la Casa de

En enero de 1888, el Ferrocarril del Norte es arrendado por el Ferrocarril Central Argentino, legitimándose la venta definitiva en Londres el 29 de octubre de 1901. Ferrocarril Central Argentino (F.C.C.A.) es una empresa de capitales teóricamente británicos que operó en las provincias de Santa Fe y Córdoba durante la segunda mitad del Siglo XIX y la primera mitad del Siglo XX. Su nombre en inglés es *Central Argentine Railway* (CA).

Para entonces, se faculta la doble vía entre Belgrano y Tigre, posteriormente se habilita los servicios desde Belgrano a Olivos, San Isidro y San Fernando. En 1904, se confirma el tramo entre San Fernando y Tigre, bien que sus instalaciones comienzan parcialmente en 1898.

El ramal "Retiro-Mitre" tiene su origen en la concesión otorgada por el gobierno a E. Noguier para la construcción de un ferrocarril desde Belgrano a Las Conchas (hoy Tigre). Esta concesión es transferida luego a "Cía. Nacional de Ferrocarriles Pobladores", y adquirida en 1890 por el F.C. Buenos Aires a Rosario. El ramal Belgrano R-Mitre y el trayecto Mitre-San Isidro son inaugurados en 1891¹³.

En 1908 el F.C. Bs.As. a Rosario se fusiona con el F.C. Central Argentino, cuyas vías se extienden hasta Córdoba, Santiago del Estero y Tucumán. El nuevo emprendimiento asume la línea Retiro-Mitre-Tigre dentro de su vía principal a Tucumán. El ramal Retiro – Tigre revela estaciones construidas por el F.C: Norte a fines del Siglo XIX y principios del Siglo XX. El proyecto presentado en esta oportunidad remite a las estaciones: Lisandro de la Torre, Belgrano C, Núñez y Rivadavia, incluyendo los componentes del cuadro de estación considerado pertinentes.

El intenso tráfico de pasajeros en la zona local de Buenos Aires conduce al Ferrocarril Central Argentino en 1910 a iniciar las tareas previas para el cambio de tracción; no obstante las dificultades que origina el estado de guerra en Europa, en 1916 se inauguran los primeros servicios de trenes eléctricos del país y de América del Sur, de Retiro a Tigre (C) (integrando la actual línea Retiro-José León Suarez) y en 1931 las de empalme de Belgrano a Tigre (R) y Villa Ballester (Incluyendo en la actualidad, la línea Retiro-Bartolomé Mitre).

El 18 de diciembre de 1946 el gobierno de la Nación Argentina adquiere las compañías de ferrocarriles de capitales franceses: Compañía General de Ferrocarriles de la Provincia de Buenos Aires, Compañía Francesa de Ferrocarriles de Santa Fe y Compañía Del Ferrocarril de Rosario a Puerto Belgrano. Unos meses más tarde, el 13 de febrero de 1947, se suscribe también el convenio por la venta a la República Argentina de los ferrocarriles de capitales ingleses: Ferrocarril del Sud, Ferrocarriles del Oeste, Ferrocarril Central Argentino, Ferrocarril

¹²Tartarini Jorge D. (2009) Patrimonio Ferroviario Bonaerense. Pasajeros al Tren. Inst. Cultural de la Provincia de Buenos Aires. Págs. 70 y 71.

¹³Tartarini, Jorge (2001). *Arquitectura ferroviaria*. Del Arco Iris Colihue. Pág. 129. Consultado el 7 de abril de 2013.

de Buenos Aires al Pacífico, Ferrocarril Central Buenos Aires, Ferrocarril Midland de Buenos Aires y Ferrocarril Noreste Argentino.

La nacionalización dio lugar al cambio de denominaciones de las distintas líneas, de hecho Las líneas de trocha ancha del Ferrocarril Central Argentino y Ferrocarril de Rosario a Puerto Belgrano pasaron a ser designadas Ferrocarril General Bartolomé Mitre.

Ferrocarril del Sud – Actual FFCC Gral. Roca

El FC. Del Sud, como una empresa constituida por capitales ingleses antecede al F.C.N. General Roca. Inicia sus actividades en la Provincia de Buenos Aires e inaugura la terminal en la Ciudad de Buenos Aires a principios de 1864 donde hoy se halla la estación Plaza Constitución. La ley de concesión, obliga a la empresa del Sud a extender sus rieles hasta Dolores y a construir los ramales que el gobierno determinase. Se compromete a extender el servicio más allá del río Salado, según la exigencia de los estancieros del sud. En 1866, se incorpora la estación Barracas al Norte, luego denominada "Barracas" y finalmente "Hipólito Yrigoyen".¹⁴

En 1866 se inaugura el primer tramo del Ferrocarril de Buenos Aires a Ensenada y, a mediados de 1872, la Estación Central ubicada en el Paseo de Julio (hoy Av. Alem) entre las calles Bartolomé Mitre y J. D. Perón. Era una estación de doble entrada, por un lado llegaban las vías del Ferrocarril del Norte (y trenes del Ferrocarril del Oeste y del Buenos Aires y Campana, empalmando con el F.C.N. en Recoleta y Palermo respectivamente), y por el otro lado tenía acceso el Ferrocarril de la Ensenada (y el del Sud, empalmando cerca de la estación Tres Esquinas). El Ferrocarril del Sud inaugura también una línea de *tramway* a caballo, partiendo desde la estación Plaza Constitución esta línea se fue extendiendo sucesivamente hasta llegar a la "Estación del Parque" del Ferrocarril Oeste. Esta línea luego sería vendida a la Compañía de Tramways Ciudad de Buenos Aires.

Para acceder a la Estación Central, el Ferrocarril del Sud construyó e inauguró el 1 de octubre de 1872 un pequeño ramal de empalme desde la estación Barracas (actual estación Hipólito Yrigoyen) a la estación Tres Esquinas (FCBAPE) y "Barracas al Norte" (FCS) para permitir que sus trenes llevaran y trajeran coches a y desde el centro de la ciudad. En 1883, el FCS encarga a los arquitectos ingleses Parr, Strong & Parr de Londres, el diseño de un nuevo edificio para su estación cabecera que sería construido en lugar de la primitiva estación. Entre 1885 y 1887 se construyó un edificio totalmente nuevo, inspirado en el Castillo de Maisons-Laffitte (Francia) y su estilo es caracterizado como "eclecticista neorrenacentista victoriano".

El incendio ocurrido en la Estación Central (Buenos Aires), el 14 de febrero de 1897, obliga a que el F.C. Ensenada comience a prestar sus servicios de pasajeros, en forma provisoria desde la estación Venezuela, para retirarse luego a la estación Casa Amarilla, clausurando el viaducto de hierro que corría sobre la actual Av. Paseo Colón. El final de la compañía estaba sellado. En julio de 1898 el Ferrocarril Buenos Aires y Ensenada y los bienes de la sociedad Ensenada y Costa Sud, fueron adquiridos por el F.C.S.

El 1º de marzo de 1948, el gobierno argentino tomó formal posesión de los ferrocarriles británicos, para entonces, un decreto del P.E. dispuso que en adelante, las líneas llevarían los nombres de próceres o personajes ilustres del país que tuvieran algo que ver con la región en cuestión: a partir de allí, el Ferrocarril del Sud, fue rebautizado como "Ferrocarril Nacional General Roca" y a su red se incorporó la línea al sur de Darregueira y hasta Toay que pertenecía al ex Ferrocarril Bahía Blanca al Noroeste y la sección sur del ex Ferrocarril de Rosario a Puerto Belgrano que iba desde Capitán Castro hasta Bahía Blanca, sección de 422,4 km . Por su parte, el ramal de Merlo a Empalme Lobos, fue transferido al Ferrocarril Nacional Sarmiento (ex Ferrocarril Oeste).

El 1º de mayo de 1949, el Ferrocarril Roca también recibe la línea de Viedma a San Antonio y Bariloche y los ramales de trocha angosta de Vintter a Conesa y Jacobacci a Esquel del Ferrocarril Nacional Patagónico y el resto de esta red fue finalmente transferida en el año 1956, desapareciendo desde entonces la administración de los Ferrocarriles Patagónicos.

Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico – Actual FFCC San Martín

¹⁴ Catalogada por Ley nº 2447, dentro del Distrito APH 7 "Ámbito Estación Hipólito Yrigoyen y Viaducto del Ferrocarril General Roca".

El Ferrocarril San Martín tiene su origen en la empresa del Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico (F.C.B.A.P) constituida en Londres el 10 de octubre de 1882. El Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico comienza su existencia en 1874 cuando el gobierno nacional concede a Juan E. Clark (de nacionalidad Chilena) la construcción y explotación de una línea desde Buenos Aires hasta San Juan y Mendoza. El tramo comprendido entre la Ciudad de Mercedes (Provincia de Buenos Aires) y la Villa de Mercedes (Provincia de San Luis) es transferido a la empresa de capitales británicos Compañía del Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico¹⁵

En septiembre de 1886 se autoriza a la empresa a prolongar sus vías hasta la ciudad de Buenos Aires, mientras tanto para poder ingresar en la Capital Federal tiene que empalmar con el FCO en Mercedes y pagar un “canon” por usar las vías de esta empresa.

El 17 de marzo de 1888 se habilitó la extensión desde Villa de Mercedes en la Provincia de San Luis hasta Palermo, en la Ciudad de Buenos Aires, empalmado allí sus rieles con el Ferrocarril Andino. La estación ferroviaria sobrenivel, se construye en la intersección de las actuales avenidas Santa Fe y Juan B. Justo (Estación Palermo).

El sector de la Estación Palermo y las construcciones ferroviarias existentes en el cuadro de estación ostentan valores patrimoniales: testimoniales, arquitectónicos (funcionales, estéticos y tipológicos) y urbanos (asociado al puente de hierro fundido sobre Av. Santa Fe y depósitos en ladrillo visto sobre Av. Juan B. Justo).

Por un convenio suscrito con el Ferrocarril del Norte, la nueva empresa utilizaba las vías de este último para acceder a la Estación Central. En el tramo que iba de Palermo a Pilar, existieron inicialmente dos estaciones intermedias: se trata de Caseros y Muñiz.

Paulatinamente se incorporaron nuevas estaciones como resultado del crecimiento de la Ciudad de Buenos Aires y del surgimiento de nuevas localidades. Con el correr del tiempo se inauguran en la Ciudad de Buenos Aires, las estaciones siguientes: En 1887 la Estación Chacarita que, en 1904 pasa a llamarse La paternal. “El cambio de denominación se debió a las gestiones realizadas por la Sociedad de Seguros “La Paternal”, que era propietaria de terrenos en las inmediaciones y en los cuales estaba edificando numerosas casas para obreros, proviniendo precisamente de ello el nombre que aún ostenta el barrio”¹⁶.

En 1901, se acuerda la concesión para construir obras de acceso independiente entre Palermo y Retiro y recién en 1909 se concretan las obras a la altura de la actual estación Palermo. Asimismo, en 1908 el Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico adquirió para oficinas parte de un edificio nombrado *Edificio Pacífico* y ubicado en la Calle Florida. Años más tarde se finaliza el terraplén y el viaducto que conduce a la nueva terminal: la estación Retiro, cuyas instalaciones fueron libradas al público el 7 de julio de 1912. Esta cabecera fue inaugurada con carácter de provisoria aunque continuó siendo la misma hasta nuestros días.

El 1º de noviembre de 1947, se hace efectiva la incorporación de las empresas francesas a los Ferrocarriles del Estado. Poco después, el 1º de marzo de 1948, el gobierno argentino tomó formal posesión de los ferrocarriles británicos, incluido el Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico.

Ferrocarril Central Buenos Aires – Actual FFCC Urquiza

El Ferrocarril General Urquiza, otrora Ferrocarril Central Buenos Aires, inicia actividades como “Tranway Rural a Vapor” o “Tranvía Lacroze” en la provincia de Buenos Aires, fundado con capitales privados argentinos, se origina en la concesión de un “tranvía rural”, otorgada por la provincia a D. Federico Lacroze en 1868. En 1888 se inaugura el tramo de 47 Km. desde Buenos Aires a Pilar, y en el mismo año comienza el ramal de 53 Km. desde Pilar a Zárate.

En mayo de 1890 la empresa Anglo Argentina compra la red del Tranvía Central de propiedad de los hermanos Lacroze. En 1891 se incorpora la tracción a vapor y poco después (26 de agosto de 1897) pasa a llamarse Ferrocarril Rural de la Provincia de Buenos Aires. En 1899, tras el deceso de su titular, la empresa continúa en actividad bajo el mando de su hijo Teófilo. En 1896 una ley provincial autoriza su funcionamiento, bajo la

¹⁵Tartarini, Jorge D. (2009) Patrimonio Ferroviario Bonaerense. Pasajeros al Tren. Inst. Cultural de la Provincia de Buenos Aires. Pág. 126.

¹⁶Fuente: CEDOM (<http://www.buenosaires.gob.ar/areas/barrios/>).

denominación F.C. Central de Buenos Aires¹⁷ cuando se habilita definitivamente la línea a Pilar, con la denominación de Ferrocarril Central Buenos Aires. En 1902, la línea de Monte Caseros hacia Misiones llega a Santo Tomé (Corrientes), continuando con el Ferrocarril Nordeste Argentino, avanzando hasta la costa del río Uruguay. El 14 de marzo de 1908 se autorizó la tracción eléctrica desde la Estación Federico Lacroze hasta San Martín, ramal inaugurado el 23 de noviembre de 1908 para tranvías eléctricos.

A principios del Siglo XX, la consolidación de esta línea férrea se fundamenta en el transporte de pasajeros urbanos, en razón de la contemporánea estructura territorial de la Ciudad de Buenos Aires. De hecho, las estaciones ferroviarias del Ferrocarril Urquiza que integran el presente proyecto son: Federico Lacroze, Artigas, Arata, Francisco Beiró, Libertador y Devoto.

Entre 1886 y 1888, la Compañía Tramway Rural comienza la construcción de la Estación Federico Lacroze y de las estaciones y paradas comprendidas en el tramo de la Ciudad de Buenos Aires.

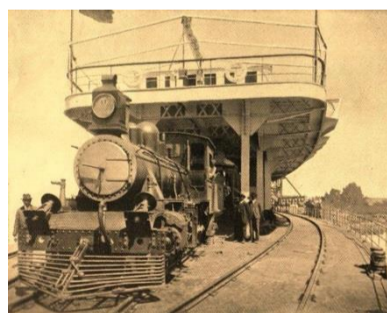
En 1891, el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires autoriza la utilización de locomotoras "Porter" a vapor de origen inglés. Las locomotoras se carrozaban en Inglaterra realizando el tranvía a vapor.

En 1907 se electrifica el servicio ferroviario utilizando tranvías "Brill" de origen U.S.A. Los documentos de archivo disponibles dan cuenta del cambio y modificaciones realizadas a partir de este momento.

Continuando con la evolución *Ferrocarril Rural de la Provincia de Buenos Aires* acaecida durante este período, en 1904, la empresa construye el ramal a Campo de Mayo y cambia la forma tracción por la energía eléctrica, desde Chacarita hasta el acantonamiento militar¹⁸. En 1906, se efectúa la transferencia de la concesión a la misma empresa inglesa¹⁹, siendo rebautizada como Ferrocarril Central de Buenos Aires. Para entonces, la Cía. General de F.C. en la Provincia de Buenos Aires, constituida con capitales franco-belgas formaliza sus actividades y en 1906, la Línea de Buenos Aires a Rosario inicia la construcción que se inaugura el 8 de Febrero de 1911. La Línea Belgrano Sur dispone de tres ramales diésel que recorren el suroeste del Gran Buenos Aires. Dos ramales parten de la Estación Buenos Aires, uno hacia González Catán y otro a Marinos del Crucero General Belgrano.

El Ferrocarril de Entre Ríos S.A. inaugura el 27 de junio de 1907 un servicio de "ferrobarcos" entre Zárate con Ibicuy, llegando más adelante hasta Dock Sud en Buenos Aires. Posteriormente, se incorporan los "ferrobarcos": Mercedes Lacroze (1909), Dolores de Urquiza (1926) y el Delfina Mitre y Carmen de Avellaneda (1928)²⁰.

En 1912, llega el servicio se extiende hasta la frontera Noreste del territorio argentino al inaugurarse el tramo Apóstoles-Posadas. Por ese entonces se hace efectiva la autorización acordada a esta empresa para unir sus servicios, por medio del Ferry-Boat, sin trasbordo con el Ferrocarril Central del Paraguay²¹, hasta que en 1961, el Gobierno Paraguayo compra el Ferrocarril²².



Fuente: <http://ar.fotolog.com/locomotora>

¹⁷Ibid. Pág. 53.

¹⁸AABA. Atlas ambiental de Buenos Aires. La historia del Urquiza. <http://www.atlasdebuenosaires.gov.ar/aaba>

¹⁹Tartarini, Jorge D. (2009) Patrimonio Ferroviario Bonaerense. Pasajeros al Tren. Instituto Cultural de la Provincia de Buenos Aires. Pág. 53.

²⁰Fuente: http://ar.fotolog.com/locomotora_1567/77037802/#profile_start

²¹En 1910, El Gobierno Argentino suscribe acciones por valor de 220.000 libras para la prosecución de la construcción de la línea férrea desde Pira Pó hasta

Pacu Cuá (Encarnación). Enciclopedia Histórica del Paraguay.

²²Fuente:<http://www.histarmar.com.ar/>. Noviembre de 2005.

El 12 de diciembre de 1913 fue inaugurada la conexión con ferrocarrillos entre Zárate y Puerto Ibicuy en Entre Ríos, conectando con el Ferrocarril Entre Ríos. Para entonces, el ferrocarril tenía los siguientes intercambios:

- En Salto con la francesa Compañía General de Ferrocarriles en la Provincia de Buenos Aires, de trocha 1,000 m;
- En San Martín con la compañía británica Ferrocarril Central Argentino, de trocha 1,676 m;
- En Caseros con la compañía británica Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico, de trocha 1,676 m.

Recién el 14 de mayo de 1949 el Estado Nacional tomó posesión del Ferrocarril Central de Buenos Aires, perteneciente a una empresa privada argentina, y anexó su red al de las líneas mesopotámicas, con lo cual el Ferrocarril Urquiza ganaba un acceso a la Capital Federal. Además, adquiriría una sección local en el Gran Buenos Aires y algunos kilómetros de vías en el interior de la provincia. Para entonces, las provincias de Entre Ríos, Corrientes y Misiones son incorporadas al sistema nacional bajo una administración común, integrando el F.C. General Urquiza²³.

Compañía Gral de Ferrocarriles de la Pcia de Buenos Aires – Actual FFCC Gral. Belgrano

Iniciando su recorrido en el límite entre Parque Patricios y Barracas, la línea Belgrano Sur fue parte de la Compañía General de Ferrocarriles de la Provincia de Buenos Aires (CGBA), de capitales franceses; nacida en el año 1900. Su trazado corría entre las principales líneas británicas, desde Bs. As hacia el oeste y Rosario buscando captar una parte del tráfico de aquellas, sobre la base de un servicio más económico.

En 1904, La Cía. General de F.C. en la Provincia de Buenos Aires, constituida con capitales franco-belgas formaliza sus actividades y en 1906, la Línea de Buenos Aires a Rosario inicia la construcción que se inaugura el 8 de Febrero de 1911. La Línea Belgrano Sur dispone de tres ramales diésel que recorren el suroeste del Gran Buenos Aires. Dos ramales parten de la Estación Buenos Aires, uno hacia González Catán y otro a Marinos del Crucero General Belgrano.

La Línea Belgrano Norte del Ferrocarril General Belgrano recorre desde la estación terminal, Retiro, hasta la localidad bonaerense de Villa Rosa, en un tramo de 54 km donde se efectúa servicio de pasajeros. La traza que compone actualmente el Belgrano Norte formó parte del Ferrocarril Central Córdoba extensión a Buenos Aires. En 1903, el Estado concede a la Compañía del Ferrocarril Central Córdoba, administrada por capitales ingleses, el tendido y explotación de “una línea desde un punto de empalme con el F.C. Córdoba y Rosario hasta el puerto de Buenos Aires. A mediados de 1905, se autoriza al Central Córdoba a transferir la concesión a una empresa de capitales británicos nombrada “Ferrocarril Central Córdoba, Extensión a Buenos Aires²⁴”.

Para entonces, el tendido de la extensión a Buenos Aires se autoriza hasta la localidad de Boulogne y en 1906 comienzan las obras. En 1909 inauguran los primeros servicios, entre Rosario y la terminal provisoria en la estación Villa Adelina. En el trayecto hacia Villa Adelina, los trenes paraban en las otras cuatro estaciones existentes al momento en el tramo que es hoy el Belgrano Norte: Villa Rosa, Del Viso, Los Polvorines y Don Torcuato.

En Villa Rosa comienzan formalmente las vías del Ferrocarril Belgrano Cargas, que sigue hacia el norte del país. En 1912, la línea llega a Retiro. Y se aprueba la fusión con la red F.C. Central Córdoba.

Los trenes de carga llegan hasta Saldías, en las proximidades de Retiro por el sector donde se presta servicio de pasajeros. Esta zona ferroviaria origina el nacimiento de un barrio

²³Fuente: <http://www.lagunapaivaweb.com.ar/Documentos/lineaagralurquiza.htm>

²⁴Tartarini, Jorge D. (2009) Patrimonio Ferroviario Bonaerense. Pasajeros al Tren. Inst. Cultural de la Provincia de Buenos Aires. Pág. 164.

homónimo que se mantiene a través del tiempo. El nombre del parador para pasajeros es Parada Kilómetro 3. Los usuarios permanentes son los trabajadores ferroviarios que laboran en el sector de vías y obras de la Línea. En 1936, la ex Empresa Ferrocarriles Argentinos construye las primeras viviendas en mampostería, destinadas al personal jerarquizado. El parador adopta nombres eventuales, uno de ellos es Apeadero Ciudad Estudiantil²⁵. En 1960, el nombre del parador se reemplaza nuevamente como Apeadero Kilómetro 3. La datación con el nombre de Parada Saldías ofrece discrepancias.

En 1938, el gobierno compra el F.C. Central Córdoba y el de la Sociedad Anónima Tranvía a Vapor de Rafaela que estaba bajo su gestión, pasando al sistema de Administración de los F.C. del Estado (F.C. Central Norte Argentino)²⁶. A partir de la nacionalización este ferrocarril de trocha angosta integra la red de F.C. General Belgrano. Las estaciones que integran este proyecto son: Saldías y Raúl Scalabrini Ortiz, las cuales perpetúan su valor testimonial y urbano-ambiental.

El desarrollo del ferrocarril en Argentina implicó la generación en pocas décadas de un sistema conformado por una serie de componentes distintivos que se transformaron en la imagen de este medio de transporte de carga y de pasajeros tan importante para el desarrollo del país. Estaciones, refugios de pasajeros, talleres, cabinas de señales, puentes, relojes, campanas, garitas, etc. han subsistido a través de los años y a pesar de los cambios de tecnología adquiriendo un gran significado como testimonios tangibles de una nación en expansión con la que todos nos sentimos identificados.

El Código de Planeamiento Urbano establece en el Artículo 10.1.2 “Obligación de Proteger”. Que *“La salvaguarda y puesta en valor de los lugares, edificios u objetos considerados por estas normas de valor histórico, arquitectónico, simbólico o ambiental obliga a todos los habitantes a ordenar sus conductas en función de su protección, como así también de aquellos elementos contextuales que contribuyen a su valoración. Los espacios y bienes sujetos a obligación de proteger serán declarados como tales dentro del catálogo respectivo, elaborado por la Secretaría, y aprobado por el Jefe de Gobierno. (...)”*.

Asimismo otorga **valor arquitectónico** a los elementos poseedores de calidades de estilo, composición, materiales, coherencia tipológica y otra particularidad relevante; el **valor histórico-cultural**, lo ostentan aquellos elementos testimoniales de una organización social o forma de vida que configuran la memoria histórica colectiva y un uso social actual y el **valor singular**, que se refiere a las características irreproducibles o de calidad en cuanto a los aspectos técnicos constructivos o el diseño del edificio o sitio. El **valor urbanístico** se define como las cualidades que posee un edificio que define o califica la trama, el paisaje urbano o el espacio público.

De acuerdo a estas definiciones, resulta indudable que las estaciones de ferrocarril y los cuadros de estación son depositarios de valores testimoniales del desarrollo industrial y del proceso de consolidación territorial en nuestro país. En la Ciudad de Buenos Aires, poseen valores arquitectónicos, singulares e histórico-culturales añadiéndose, el valor tipológico, urbanístico y ambiental. El proyecto objeto de esta presentación incluye las estaciones nombradas y los respectivos componentes tipológicos detallados ut supra que constituyen el cuadro de estación respectivo.

Por último, es necesario mencionar que las estaciones de ferrocarril se encuentran alcanzadas por lo establecido en el Decreto PEN n° 1063/82, norma que dispone en su art. 1º: *“...los funcionarios públicos a quienes corresponda la decisión acerca del destino de los inmuebles de propiedad del Estado cualquiera sea su naturaleza jurídica, de una antigüedad de más de cincuenta (50) años, no podrán autorizar modificación alguna de dichos inmuebles, ni su enajenación, sin la consulta previa de la Comisión Nacional de Museos y de Monumentos y Lugares Históricos...”*.

Es en virtud de lo antedicho que el presente proyecto de ley propone la protección de los elementos más valiosos del sistema. Habiéndose realizado la evaluación de la totalidad de las estaciones dentro del ámbito de la Ciudad de Buenos Aires se propone la catalogación de

²⁵Coarasa, Fernanda, Daniel Hevia, Ana María Terrones. (2007) Barrio Saldías. Programa de Actualización: Hábitat y Pobreza Urbana en América Latina. Docente: Daniela Trajtengartz. FADU – UBA.

²⁶Tartarini, Jorge D. (2009) Patrimonio Ferroviario Bonaerense. Pasajeros al Tren. Inst. Cultural de la Provincia de Buenos Aires. Pág. 164.

las detalladas a continuación y en el Anexo I. Se deja constancia que las estaciones terminales y varias de las intermedias ya han sido catalogadas por lo que no se las ha incluido en este proyecto.

- FFCC Sarmiento: Estaciones Caballito, Villa Luro y Liniers
- FFCC Bme. Mitre, ramal Tigre: Estaciones Lisandro de la Torre, Belgrano C, Núñez, Rivadavia
- FFCC Bme. Mitre, ramal Mitre - Suárez: Estaciones 3 de febrero, Ministro Carranza, Colegiales, Luis M. Saavedra, Dr. Luis M. Drago, Gral. Urquiza, Gral. Pueyrredón
- FFCC Gral. San Martín: Estaciones Palermo, Chacarita, La Paternal, Villa del Parque, Devoto
- FFCC Gral. Urquiza: Estaciones Federico Lacroze, Artigas, Parada Arata, Franciso Beiró, Libertador, Antonio Devoto
- FFCC Gral. Belgrano Norte y Sur: Estaciones Buenos Aires, Sáenz, Villa Soldati, Presidente Illia, Saldías, Raúl Scalabrini Ortiz

Cabe consignar que la presente iniciativa reconoce como antecedente, el proyecto 1776 – F – 2014, que legislaba en idéntico fondo y forma.

Por todo lo expuesto se solicita la pronta aprobación del presente proyecto ya que la protección de ejemplos de este tipo resulta fundamental para la preservación de la memoria de la ciudad.