

TRANSPORTE .

Estación de ferrocarril.

El ferrocarril nace como respuesta a la necesidad de transportar carbón hasta los puertos al menor costo posible en el marco de la revolución industrial. La aplicación del motor de vapor para crear la locomotora a vapor, y la combinación de ésta con el tendido de los rieles generó el sistema ferroviario, con incomparables ventajas en la relación consumo de combustible por tonelada/kilómetro transportado, en el traslado de pasajeros y cargas.

La primera línea férrea se ubica en el norte de Inglaterra, y unió a Stockton con Darlington en 1825, en un recorrido de 19 km: una formación de una locomotora a vapor con 8 vagones iniciaron esta nueva variante del transporte público. La segunda, entre Manchester y Liverpool, de 1830, cuenta con el primer edificio destinado a estación para pasajeros

Su constructor, George Stephenson, creó la primera compañía constructora de locomotoras de vapor, que abasteció a las líneas de Europa y Estados Unidos, adonde llegó en 1830. Treinta años después, la República Argentina iniciaría su propia era del ferrocarril.[]

El tren en territorio argentino significó además, el poblamiento de la pampa, la distribución de la producción agrícola y ganadera y el nacimiento de las colonias y pueblos. Como en el resto del mundo, la economía y el comercio de excedentes, la exportación y la importación nivelaron las necesidades de los pueblos y generaron nuevas necesidades cuando los productos que se transportaban se hicieron indispensables.

Las estaciones fueron jalonando en tramos de igual distancia el servicio de abastecimiento de agua a la máquina a vapor, creando nuevas poblaciones, facilitando el acopio del cereal que luego se canalizaría al único puerto, vértice de un enorme abanico que cubrió la pampa húmeda a partir de 1857, cuando “La Porteña” inauguró un ramal de 10 km. al oeste de la Plaza Lavalle en Buenos Aires.

En el mapa geográfico de la provincia de Córdoba es fácil detectar lo que el sistema ferroviario significó para la ocupación real de su territorio, modificando el mapa político y económico. Por eso la llegada del tren se asoció a la imagen del progreso, y en cada estación se repetía un procedimiento perfectamente

sincronizado que permitía el funcionamiento del gran sistema ferroviario, cuadro por cuadro, ramal por ramal.

El sistema implicaba concertar el desplazamiento, coordinación, trabajo y mantenimiento de todas las instalaciones y edificaciones necesarias para su actividad: estaciones, vías, puentes y túneles, sistema de señales y comunicaciones, infraestructura de bloqueo de trenes y guiado, agujas, bandejas giratorias, mesas de cambio, señales y barreras, depósitos, talleres, etc.

El primer ramal de envergadura en el interior del país fue el Córdoba-Rosario, cuya construcción autorizó el gobierno en 1855. Su trazado se basó en estudios y presupuestos del Ing. Allan Campbell. Ese mismo año se autorizó a José Buschental para que organizara una compañía que financiara la construcción de la línea. Para alentar la inversión se ofrecía la cesión de una milla y media de ancho hacia ambos lados del tendido de las líneas férreas ("línea de legua"), limitando el lapso de propiedad privada del servicio a 99 años, transcurridos los cuales este volvía a manos del Estado, previo pago de todo sus activos a valor fiscal.

En 1862 el gobierno adjudica al empresario Guillermo Wheelrighth la concesión para construir el ramal Córdoba-Rosario, asegurándole una rentabilidad anual del 7%, si bien los inversionistas se interesaron más por las tierras cedidas por el estado, de las que lograron obtener beneficios de hasta un 350%.

La línea, de 396 km. de extensión, atravesaba terrenos poco cultivados todavía, pero tocaba puntos estratégicos de abastecimiento de agua, arribo de caravanas de carretas y tropas, y partida de las mismas hacia Cuyo y la Cordillera. El ferrocarril sería el encargado de transportar dichas producciones hasta el puerto exportador de Rosario. Pero el objetivo más destacado, desde la perspectiva histórica de la región, fueron los campos cedidos para emprender la colonización: poblar era una de las formas de acrecentar el tráfico ferroviario.

Inauguradas por el Presidente Mitre en 1863, las obras se fueron librando parcialmente al servicio público entre 1866 y 1870, año en que por decreto del Presidente Sarmiento, se dio por inaugurada "oficialmente" la obra del FFCC Central Argentino.

Nacido desde el campo de la técnica, el sistema ferroviario combinó las obras de ingeniería con las "obras de arte", ordenando a su paso el territorio sobre el cual avanzaba como símbolo del progreso.

Entre las "obras de arte" se destacan las estaciones de pasajeros, edificios donde los viajeros y mercancías ingresan al servicio del ferrocarril, que pueden tipificarse entre estaciones terminales o cabeceras de línea, estaciones de paso y apeaderos.

Si bien el tipo funcional se reitera a lo largo de los ramales, cada estación revela la influencia de alguna línea del revivalismo decimonónico, imagen que depende de la empresa que la construye, el profesional que la diseñe, o los materiales disponibles en el lugar.

ESTACION FERROCARRIL B. MITRE, luego ESTACION CORDOBA FCA, hoy ESTACIÓN TERMINAL DE TRENES CÓRDOBA NCA. Bv. Perón (antes Bv. G. Wheelwright) 101, Ing. W. Brown, 1914-1919 -proyecto y construcción 1^{ra}. etapa-1922, conclusión.

La cabecera ferroviaria de la capital cordobesa responde al tipo de estación de paso, con un desarrollo longitudinal paralelo a las vías, modulado por la estructura seriada en hierro.

La fachada principal se ajusta a los principios del academicismo, y la articulación espacial interna se desliga de la jerarquía simétrica, permitiendo una relación transversal fluida entre la ciudad, los espacios públicos que se abren sobre el andén, y la máquina.

Aludiendo a la fuerza del vapor y el progreso, el volumen del edificio impone el prestigio de un palacio renacentista italiano, que se manifiesta en el uso del almohadillado diferenciando ambos niveles, y el orden de las aberturas y sus enmarcados.

Pero el orden se diluye con la galería que perfora el cuerpo bajo y los tres cuerpos adelantados: el central protege el acceso de los viajeros sobre el eje de la composición, mientras los dos laterales definen los extremos, todos vinculados por un balaustre continuo ubicado sobre una cornisa con modillones, al modo manierista.

El almohadillado clásico del nivel inferior destaca cada clave de los arcos y sobre una delgada moldura recta se asienta un segundo nivel austero, que concentra las ornamentaciones sobre los cuerpos sobresalientes.

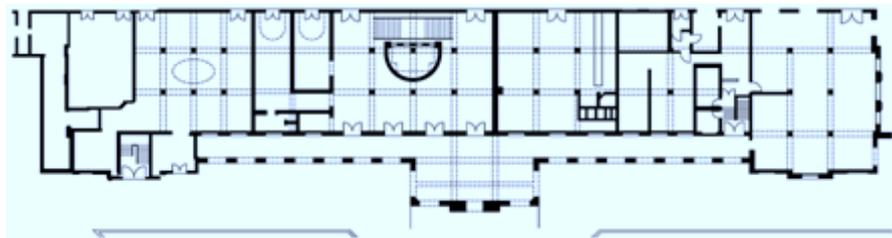
En la planta alta del cuerpo central dos pares de columnas jónicas sostienen un frontón curvo de base abierta —con una partición similar a una ventana termal—, que enmarca el reloj que anuncia la hora de partida.

En cada extremo el diseño se repite, sustituyendo la curva por el triángulo, que aloja en el tímpano una cartela barroca.

En el interior, los espacios más significativos están señalados por el uso de la elipse y el círculo que se repite en cúpulas y tragaluces cenitales, así como en la isla que aloja las boleterías en el vestíbulo central —una isla que recrea el tratamiento del muro a la manera romana—. Cabe destacar las múltiples alusiones del vestíbulo central y del restaurante de la Estación con los espacios y ornamentaciones de las Termas de Caracalla, por ejemplo resoluciones de ventanas, puertas, tímpanos, solados y revestimientos.

Cada recurso utilizado alude a la idea de la grandiosidad del espacio público romano: desde el brillo de los estucos de muros y columnas, hasta la integración de alegorías a la victoria —de la civilización sobre la barbarie—, en guirnaldas, festones y coronas de laureles entrelazadas con cintas y rosetas, columnas singulares que sostienen vigas con dentículos y modillones, solados ornamentales con grecas, líneas y ondas, así como el uso de pilastras adosadas para ritmar el muro y ventanas termales en las aberturas.

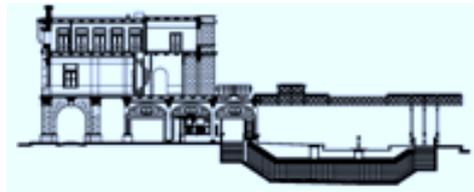
Los andenes, cubiertos con una estructura metálica, poseen un acceso subterráneo desde la boletería.



Planta



Fachada



Corte

Piezas Gráficas: Hugo Pérez



Estación Ferrocarril B. Mitre

Ubicación: Bv. Perón (antes Bv. G. Wheelwright) 101

Autor: Ing. W. Brown

Fecha de construcción: 1914-1919 -proyecto y construcción 1^{ra}. Etapa- 1922

1870-1930. El Revivalismo en la Arquitectura de Córdoba



Foto: Mara Carmignani



Foto: Julia Garnero