

AREA

**Agenda de Reflexión en Arquitectura,
Diseño y Urbanismo**

*Agenda of Reflection on Architecture,
Design and Urbanism*

Nº 23 | OCTUBRE DE 2017
REVISTA ANUAL

ISSN 0328-1337 [IMPRESO] | ISSN 2591-5312 [EN LÍNEA]

Universidad de Buenos Aires
Facultad de Arquitectura,
Diseño y Urbanismo

CONTENIDOS | CONTENTS

- 8** Editorial
MARÍA LEDESMA
- 10** Aperturas. Diseño y sistematización de la pérdida
CARLOS CARPINTERO
- 13** Debates, dilemas y desafíos de la gestión urbana
DAVID KULLOCK
- 25** Planificación en Argentina a principios del siglo XXI
MARIANA SCHWEITZER | SILVINA CARRIZO |
MARISA SCARDINO | SANTIAGO PETROCELLI |
PABLO SCHWEITZER | MARÍA LAURA CARENA
- 37** ¿Nuevos asentamientos o nuevas villas?
El *Playón de Fraga*.
Ciudad de Buenos Aires, 2014-2016
VERÓNICA PAIVA
- 47** Construcción de un mapa de riesgo en base a información de variables de estado del territorio
DIANA DE PIETRI | PATRICIA DIETRICH |
ALEJANDRO CARCAGNO | ERNESTO DE TITTO |
MARÍA ADELA IGARZABAL
- 63** Particularidades del arbolado y el riego en la ciudad de Mendoza desde una mirada sistémica
MARÍA CECILIA DOMIZIO
- 79** La Plata: la última ciudad argentina planificada antes del automóvil
ANDRÉS MUÑOZ

-
- 91** Diseño y complejidad. La expansión del campo del diseño
MARIANA PITTALUGA
- 105** ¿Existe un diseño serial?
FERNANDO FRAENZA
- 119** Entre el muro y el espacio.
Formas de hibridación cultural en la obra de Juvenal Baracco
OCTAVIO MONTESTRUQUE BISSO | MARTÍN FABBRI GARCÍA
- 133** Pautas para una arquitectura del futuro.
Reyner Banham y la tecnología para un *entorno bien climatizado*
CECILIA PARERA
- 147** El registro fotográfico para el estudio de las prácticas de enseñanza en la universidad. De la ilustración al descubrimiento
GABRIELA AUGUSTOWSKY
- 157** La inspiración, las influencias y las copias en el diseño industrial.
Análisis en un tema: la silla
RICARDO BLANCO
- Reseña de libros
- 164** Ferrocarriles británicos de la época victoriana: un álbum fotográfico de arquitecturas perdidas y una reflexión sobre el patrimonio existente en la Argentina
MARÍA ALEJANDRA SAUS
- 166** *La privatopía sacrílega*
DANIELA SZAJNBERG
- 167** Acerca de los autores
- 172** Convocatoria *AREA 24*
- 175** Información para los autores

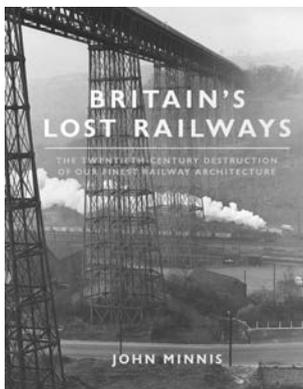
FERROCARRILES BRITÁNICOS DE LA ÉPOCA VICTORIANA: UN ÁLBUM FOTOGRAFICO DE ARQUITECTURAS PERDIDAS Y UNA REFLEXIÓN SOBRE EL PATRIMONIO EXISTENTE EN LA ARGENTINA

> MARÍA ALEJANDRA SAUS

Universidad Nacional del
Litoral

Facultad de Arquitectura,
Diseño y Urbanismo

CONICET



Britain's lost railways

*The twentieth-century destruction
of our finest railway architecture.*

John Minnis. 2011.

Londres: Aurum Press LTD.

189 páginas.

ISBN: 9978-1-84513-450-1

Britain's lost railways. The twentieth-century destruction of our finest railway architecture es un libro que ilustra, a partir de valiosísimas fotografías impresas sobre un papel de excelente calidad, los edificios e instalaciones ferroviarias de la época victoriana que fueron demolidos o desmantelados, fundamentalmente, a mediados del siglo xx. Ninguna de las obras ilustradas en el libro existe actualmente, conformando así el texto un verdadero testimonio de ausencias, un álbum de fotografías organizadas temáticamente que son el único testimonio visual de aquellas arquitecturas y de los procesos de demolición, que también han sido registrados e incorporados al libro. Su autor, John Minnis, es un investigador superior dedicado al patrimonio arquitectónico inglés. Este autor tiene un particular interés por la arquitectura del transporte, y se encuentra involucrado en un estudio sobre el impacto del automóvil en el desarrollo histórico de Inglaterra. En *Britain's lost railways*, tras una introducción, que advierte que el libro no consiste en un compendio nostálgico porque según el escritor esa literatura sería la más difundida, Minnis ofrece un ilustrativo pantallazo de las obras ferroviarias desmanteladas a través de catorce secciones temáticas:

Early Railways, Major Terminal Stations, Major Stations, Urban and Suburban Stations, Country Stations, Standard Designs, Modern Stations, Light Railways, Goods Warehouses and Wood Sheds, Signal Boxes, Railway Works, Engine Sheds and Engine Handling, Viaducts and Bridges, The Railway Environment.

El investigador destaca a la estación *Saint Pancras* y al *Midland Grand Hotel* como honrosas excepciones, ya que cientos de esos edificios fueron demolidos y borrados del paisaje urbano o rural y frecuentemente reemplazados por otros de concreto, calles y estaciones de ómnibus. Asimismo, marca

como antecedente de esas prácticas, que juzga negativas, a la demolición del *Euston Arch*, que fuera junto con *Saint Pancras* uno de los últimos ejemplos de la arquitectura ferroviaria construida en el siglo xix. Consistía en un propileo dórico propio de la era de Pericles, según la adjetivación del historiador Nicolaus Pevsner. Su destrucción en 1962 causó estupor entre los amantes de la arquitectura victoriana, mientras los críticos de la revista *The Architectural Review* describieron el hecho como *Euston Murder*. Las imágenes muestran ese proceso en el momento en que obreros con martillos neumáticos destruían una columna apostados sobre su propio capitel (Fotografías 1 y 2). Aunque el autor subraya que el libro no apela a diatribas nostálgicas, por momentos resulta invadido por una poética melancólica de *flâneur* taciturno y estética cinematográfica, al sostener que las viejas estaciones ferroviarias eran sitios románticos, con espacios en penumbras, cubiertos por ventanales acristalados, lugares invadidos por el humo y el vapor que aportaban al viajero una experiencia misteriosa. Actualmente, advierte, las estaciones son edificios impecables, pero ruidosos, repletos de anuncios, escenarios completamente iluminados e intimidantes. Continúa Minnis citando a Chesterton, quien escribiera en 1909 que en una estación ferroviaria podía hallarse más quietud y consuelo que en una catedral. Allí, describía grandes arcos, espacios vacíos y luces coloreadas, dedicados a la celebración del fuego y el agua: los primeros elementos del ceremonial humano. Seguidamente, se dedica a las *Country Stations*, ejemplos de la tradición del ladrillo rojo, la estructura de madera y cubiertas de tejas en perfecta armonía con los materiales del lugar. Apunta que algunas contaban con excelentes ejemplos de artesanía y fueron

demolidas para ser reemplazadas por edificios de hormigón que no valora de una forma comparable. También afirma que las estaciones intermedias, rurales y urbanas han estado en el corazón de la destrucción. Por eso el libro es una memoria de lo perdido y está dedicado más a la arquitectura que a los ferrocarriles, poniendo el énfasis en las principales líneas. Si bien el autor reconoce que el proceso destructivo se dio también en otros países europeos y en los Estados Unidos, remarca que entre 1960 y 1970 la destrucción en Gran Bretaña fue superior. Para él la demolición del *Euston Arch* fue sintomática de una actitud hacia los edificios victorianos, que los modernistas consideraban reliquias de un pasado con el cual no podían lidiar.

A mediados de los sesenta, estos edificios empezaron a ser vistos como monumentos de la era del vapor y fueron demolidos como parte de una política pública o sucumbieron por actos de vandalismo. Algunos fueron desmantelados ante la presión de propietarios de automóviles que demandaban espacios para estacionamientos. En general, sostiene Minnis que, aunque los edificios ferroviarios han convivido con nosotros por más de doscientos años, no recibieron la misma atención que iglesias, casas de campo u hospitales. Agrega que, aunque la historia ferroviaria ha tenido mucha atención en Estados Unidos, en Gran Bretaña los primeros aficionados a su arquitectura han escrito con poca visibilidad en las bibliotecas y para los historiadores. Debido a ello, el texto alienta ese trabajo sobre todo en el caso de pequeñas estaciones y comparando diversas compañías ferroviarias. Las pérdidas de estaciones terminales se debieron a dos factores: la eliminación de las redes duplicadas luego de la nacionalización y la modernización acompañada de la electrificación en los sesenta. Asimismo, los edificios fueron demolidos porque ya no cumplían las funciones para las que habían sido construidos, por cambios tecnológicos, porque fueron

derrumbados y convertidos en estaciones de mercancías, entre otras necesidades operativas. En algunos casos, la moda de los veinte y treinta incidió en el reemplazo, otras veces las compañías fueron presionadas por las autoridades para dar una nueva imagen a las ciudades. Lo mismo sucedió con los depósitos, donde las nuevas tecnologías de los vagones hacían innecesario el acopio, junto con el advenimiento del contenedor hacia fines de los años sesenta.

Habiendo recorrido este fascinante álbum de fotografías con sus descripciones y las ponderaciones propias de una arquitectura ferroviaria victoriana que solo persiste en imágenes, el libro despliega inquietudes para quienes –desde la disciplina arquitectónica y la historia urbana– investigan temas que involucran a los ferrocarriles en Argentina. Especialmente, porque los profesionales que proyectaron esos edificios también habían trabajado aquí, en un momento contemporáneo de difusión de saberes y tecnologías que involucrara a nuestro país. Asimismo, y a diferencia de Gran Bretaña, el enfoque de Minnis podría plantearse para la Argentina con cierto optimismo. Si bien algunos autores como Tartarini han inventariado estas arquitecturas denunciando su estado de abandono y destrucción, es posible que existan aquí más estaciones del siglo XIX que en algunas ciudades prósperas de Inglaterra. Esto podría ser así, sencillamente, porque el proceso de modernización de los ferrocarriles en Argentina ha sido muy débil. Quizás ese retraso ferroviario de los sesenta y años subsiguientes revele ahora una contracara positiva.

Cómo citar esta reseña (Normas APA):
Saus, M. A. (2017, octubre). Ferrocarriles británicos de la época victoriana: un álbum fotográfico de arquitecturas perdidas y una reflexión sobre el patrimonio existente en la Argentina. *AREA* (23), pp. 164-165.

RECIBIDO: 4 de abril de 2017
ACEPTADO: 21 de junio de 2017

Fotografías 1 y 2

Introduction. Euston Arch
(1835-1839), pp. 14-15.

Fotografía 3

Country Stations. Brayton
(1845), p. 99.

Fotografía 4

Good Warehouses. Reading
(1896), p. 153.

