Estación Sáenz Peña

Vivienda ferroviaria y polo de trabajo

Historia Urbana de Buenos Aires

Arq. Cecilia Inés Biscione

Índice

Fuentes consultadas

Memoria de Investigación

1-Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico.

El ferrocarril: Hacia la prosperidad y el progreso

BAP , Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico

2-Estación Sáenz Peña. El territorio.

3-Talleres de Alianza. Centro productivo y urbano.

Centro productivo. Los talleres.
Club Atlético General San Martín
El Golf Club.

4-Vivienda ferroviaria. Tipologías.

Viviendas en tira.
Viviendas apareadas.
Vivienda colectiva, tipo conjunto de viviendas.
Vivienda individual de una sola planta, aislada.
Vivienda de disposición atípica.
Viviendas de carácter provisorio. Tipo casillas.
Vivienda pabellonada, para personal soltero y en tránsito.

5-Conclusión.

Estación Sáenz Peña, vivienda ferroviaria y polo de trabajo.

A- Reservorios documentales consultados:

1- Empresa Ferrocarril General Belgrano S. A. Archivo General.
2- Biblioteca de la Sociedad Central de Arquitectos
3- Museo Nacional Ferroviario Raúl Scalabrini Ortiz y Centro de estudios históricos ferroviarios, Ferrocarriles Argentinos.

Fuentes consultadas

Fuentes Primarias Consultadas:

1- **Planimetría del Archivo General del Ferrocarril, de la Estación Sáenz Peña (F. C. San Martín) y Talleres Alianza.**
Préstamo día 26 de Agosto de 2011, con devolución día 30 de Agosto de 2011:

Planos viviendas:
L. 1184. Calle Colón. N° 41. (Heliográfica).
AR 4619. Villa Raffo. (Heliográfica).
S/N. Edificio N° 379. (Heliográfica).

Planos Estación Sáenz Peña:
793. Veredas Propuestas. (Ferroprusiato).
S/N. Viviendas N° 1178. (Ferroprusiato).
N°4. Zona de limpieza (Heliográfica).
AZ. 8009. Atención y limpieza colonias. (Ferroprusiato).
D1 9953. Prolongación Plataforma. (Heliográfica).
AZ. 6828. Colocación Ventana en Garita. (Papel de calcar).
AZ. 6544. Casilla Prefabricada. (Papel de calcar).
686. Herrería y hojalatería (Vegetal).
AZ. 6762. Detalle nueva conexión (Papel de calcar).
3393. Antena colocada en Golf Club. (Papel de calcar).
687. Ubicación de oficinas y talleres. (Vegetal).
623. Ubicación de oficinas y talleres. (Ferroprusiato).
960. Veredas Según ejecutadas. (Ferroprusiato).
829. Ubicación propuesta oficinas. (Ferroprusiato).
108. Cañerías para cancha de tenis. (Papel de calcar).
OS730. Desagües cloacales. (Heliográfica).
AZ. 73897ª. Edificio N° 1180. (Ferroprusiato).
5155. Adoquinado de playa. (Ferroprusiato).
967. Casa capataz. (Papel de calcar).
998. Modificación casa capataz. (Papel de calcar).
Total: veintitrés planos.

Préstamo día 25 de Octubre de 2011, con devolución día 26 de Octubre de 2011:

AR. 3489/2. Oficina de almacenes. (Ferroprusiato).
AR. 3489/10. Oficina de almacenes. (Ferroprusiato).

A10. Almacenes detalle ascensor. (Heliográfica).
N° 4050. Nueva ocupación casillas.(Papel carta).
AZ. 3632. Comodidades propuestas. Personal de conducción. (Papel carta).
OS 806. Comodidades para artesanos. (Heliográfica).
OS 697. Campamento cuadrilla 1035. (Heliográfica).
N° 7895. Acceso edificio señales. (Papel carta).
D1 9915. Remodelación aulas. (Heliográfica).
11 322. Planta general. (Heliográfica).
11 322. Planta general. Plano n° 1. (Heliográfica).
34/ 322 C. Contornos. (Ferroprusiato).
TA. 1537. Plan de obras. (Heliográfica).
AR 4612. Depósito de materiales. (Heliográfica).
N° 3. Playa talleres. (Heliográfica).
32/322 W. Servicio de agua. (Heliográfica).
AR 4929. Instalación gas natural. (Heliográfica).
VP. 3156 B. Ampliación edificio 1036. (Ferroprusiato).
N° 6703. Solicitud de peón Cavagnolo. (Papel Carta).
N° 5099. Depósito propuesto. (Ferroprusiato).
N° 5267. Nueva ubicación portones. (Papel carta).
N° 4925. Casa camineros. (Papel carta).
N° 4924. Tabique de mampostería. (Papel carta).
N° 930. Camino y portillo propuesto. (Papel carta).
N° 379. Villa Raffo Edificio. (Heliográfica).
N° 71. Propiedad calle Iturre. (Ferroprusiato).
AR 4828 A. Plano tipo comedor. (Heliográfica).
S/N. Edificio calle Uruguay. (Heliográfica).
Total: veintiocho planos.

2- Documentación escrita del Ministerio de Obras Públicas. Dirección General de vías de comunicación. Año 1907. Propiedad del Museo Nacional Ferroviario Raúl Scalabrini Ortiz y Centro de estudios históricos ferroviarios, Ferrocarriles Argentinos.

3- Documentación escrita de Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico. Año 1907. Propiedad del Museo Nacional Ferroviario Raúl Scalabrini Ortiz y Centro de estudios históricos ferroviarios, Ferrocarriles Argentinos.

4- Documentación escrita del Ministerio de Obras Públicas. Dirección General de Ferrocarriles Año 1932.
Propiedad del Museo Nacional Ferroviario Raúl Scalabrini Ortiz y Centro de estudios históricos ferroviarios, Ferrocarriles Argentinos.

5- Documentación escrita de Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico. Año 1930. Propiedad del Museo Nacional Ferroviario Raúl Scalabrini Ortiz y Centro de estudios históricos ferroviarios, Ferrocarriles Argentinos.

6- Gaceta del BAP. Buenos Aires al Pacífico.
Propiedad del Museo Nacional Ferroviario Raúl Scalabrini Ortiz y Centro de estudios históricos ferroviarios, Ferrocarriles Argentinos.

7- Folletín “Reseña histórica de los Ferrocarriles Argentinos”.

Propiedad del Museo Nacional Ferroviario Raúl Scalabrini Ortiz y Centro de estudios históricos ferroviarios, Ferrocarriles Argentinos.

Fuentes videográficas:
Bloc Espacios Habitados: "Arquitectura Ferroviaria". Canal Encuentro.

Fuentes Secundarias Consultadas:

1- Bay y Sevilla, Luis (1924): La vivienda del pobre. Editorial: Montalvo Cárdenas and Co. Ave de Italia 103. Habana.

2- Tartarini, Jorge D. (2005): Arquitectura Ferroviaria. Editorial: Ediciones del Arco Iris Colihue. 1° edición y 1° reimpresión.

3- Scobie, James R. (1986): Conflicto entorno al emplazamiento del puerto, los ferrocarriles y la capital federal, Buenos Aires del centro a los barrios 1870-1910. Ediciones Solar Buenos Aires.

4- Lupano, María Marta. (2009): La Gran Familia Industrial. Espacio urbano, prácticas sociales e ideología (1870- 1945). Editorial: Santiago Arcos editor/ Instrumentos. Buenos Aires.

5- Lupano, María Marta (2004): Vivienda Ferroviaria. En Diccionario de arquitectura de Liernur Francisco, y Aliata Fernando. Publicación opcional con diario de arquitectura de Clarín. Buenos Aires.

6- Vallejo, Gustavo: (2002): Especulación y utopía en un barrio obrero de tiempos fundacionales de La Plata. En Revista Estudios del Hábitat. Instituto de Estudios del hábitat. Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Universidad Nacional de La Plata. Editor: IDEHAB/FAU/UNLP.

7- Torres Cano, Manuel (2008): Historias ferroviarias al sur del Salado. Editorial: EUDEM. Mar del Plata.

8- Lorenzo, Santiago Isidro (2015): La comunidad Británica en Villa Devoto. Su relación con el ferrocarril Buenos Aires al Pacífico. Pasantía de Investigación en Revista HISBA www.revistahisba.com.ar.

Páginas Web:
Club general, sitio oficial: http://clubsanmartin.org/
http://www.bafilm.com.ar/locaciones/arquitectura-urbana/edificios/fabricas/talleres-alianza-saenz-pena/
Blog tiempo de trenes: http://tiempodetrenes.blogspot.com/2009/09/bth-en-taller-alianza.html
Información del proyecto de ley de la Cámara de Diputados de le Nación para declarar el predio "ex talleres Alianza" del partido de tres de febrero, como área verde protegida:

http://www.zonalargentino.com.ar/CDSL/proyecto%20de%20ley%20ex%20talleres%20alianza.htm
http://es.wikipedia.org/wiki/Ferrocarril_General_San_Mart%C3%ADn
Planimetría red ferroviaria argentina hacia años 1960.
http://ferrocarriles.wikia.com/wiki/Mapa_de_la_red_ferroviaria_argentina_hacia_1960

Trabajo de Campo:
Observación in situ de la estación Sáenz Peña y territorio aledaño. Recorrida el día 18 de octubre de 2011.
Relevamiento fotográfico.
Localización de edificaciones ferroviarias aún existentes.
Entrevista al Intendente del Club General San Martín.

Cecilia Biscione

Sáenz Peña

Vivienda ferroviaria y polo de trabajo

Memoria de la investigación

El mundo del ferrocarril siempre me ha interesado. Siempre he vivido en Colegiales frente a la playa de maniobras y la estación del barrio. El paisaje del cual es protagonista el ferrocarril, forma parte de mi, de mi memoria y mi historia personal. Por otro lado mis ancestros han trabajado en el ámbito. Mis bisabuelos maternos, de origen británicos se han radicado en la Argentina, con el fin de trabajar para la empresa "Ferrocarril Central Argentino". Junto con mi abuelo, cuando él era chico, han vivido en Rosario, provincia de Santa Fe.

En el trabajo de investigación del fin de la materia Historia Urbana de Buenos Aires trabajé sobre el tema del ferrocarril en dicha estación. Recorrí varios sitios buscando información. Uno de ellos, el cual me fue de gran ayuda, fue el Archivo General del ferrocarril, en donde conocí gente que me ayudó muchísimo y se interesó en mi investigación. Agradezco a Rodolfo Sardo, ex ferroviario, que me ha recibido en reiteradas oportunidades con los brazos abiertos prestándome material muy valioso.

Cuando comencé a cursar la Pasantía decidí que trabajaría con el tema de vivienda ferroviaria. En el primer encuentro, María Marta Lupano, me sugirió enfocarlo en los terrenos aledaños de la estación Sáenz Peña. Sitio del cual ella tenía conocimiento sobre la existencia de viviendas pertenecientes al ferrocarril, para sus trabajadores.

Me interesé inmediatamente en esa particular zona, ubicada en las afueras de la Capital Federal y comencé a recopilar información buscando superficialmente datos sobre el ramal de Buenos Aires al Pacífico y particularmente sobre la Estación Sáenz Peña.

Mi primera visita al Archivo ferroviario fue el día 26 de Agosto de 2011. Allí tuve una primera aproximación a las dimensiones propias de la zona, a partir de la búsqueda de planos generales y luego más en detalle sobre las edificaciones procedentes. Para mi conocimiento, ya no se trataba únicamente de la Estación Sáenz Peña y sus viviendas aledañas. El sitio de investigación contaba con un amplio polo de trabajo: zona de playa de maniobras, depósitos y aéreas de almacenamiento de materias primas. Este se extendida desde la Estacón Sáenz Peña (limitando la avenida General Paz, margen de la Capital Federal) y las próximas estaciones, Santos Lugares, y seguidamente Caseros.
Rodeando dicha extensión se ubican las viviendas destinadas al personal, de las que he localizado, gran variedad de tipologías. Se proporcionaba, así mismo, servicios, como ser: equipamiento deportivo, social, educativo, de salud, entre otros.

Visité en varias oportunidades el archivo, y he podido recopilar planos de la época que me proporcionaron información de suma importancia para el trabajo.
Me dirigí hacia la biblioteca de la Sociedad Central de Arquitectos, donde busqué libros sobre autores, que han tenido como objeto de estudio al ferrocarril, a su historia dentro de nuestro país, a los cambios que el mismo proporcionó, y al tema de la vivienda, a sus características esenciales como motor del seno familiar.
Además tuve la posibilidad de entrar al Museo Nacional Ferroviario Raúl Scalabrini Ortiz, donde pude hacer uso de los documentos escritos del Centro de estudios históricos ferroviarios, que me proporcionaron datos útiles, como ser fechas y aprobaciones del sitio.

Por último he podido recorrer el sitio de estudio, junto con María Marta Lupano. De esta forma constaté la magnitud del territorio, y la existencia actual de las edificaciones hasta el momento solo conocidas por mí en los planos que me había proporcionado el Archivo Ferroviario.

De esta forma, mi trabajo tiene como objetivo esclarecer la existencia de un gran polo de trabajo y viviendas ferroviarias, ubicado en los llamados "Talleres de Alianza", predio en ese entonces del "Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico", hoy Ferrocarril General San Martín. El mismo, situado en el actual partido de Tres de Febrero, lindante con la Capital Federal.

1-Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico.

El ferrocarril: Hacia la prosperidad y el progreso.

Los ferrocarriles argentinos tienen en sus comienzos una relación directamente vinculada al desarrollo nacional y al auge que tuvo su esplendor por los años 1880.

En nuestro país el ferrocarril llega en el año 1857, con el Ferrocarril del Oeste, que hacía su recorrido desde la Estación Parque (lugar donde se encuentra hoy el Teatro Colón), llegando a Floresta, haciendo un trayecto de 10 Km.

El tren significó una verdadera revolución, su llegada cambió la economía y el aspecto de la ciudad.

En la Argentina, su red ferroviaria se ubicó dentro de las más extensas de Latinoamérica y fue el instrumento indispensable para la movilización de cargas agrícola-ganaderas y pasajeros. Con una economía creciente, esta realidad no hubiera sido posible sin la llegada de una gran masa de población –inmigración europea- que atraída por dichos aires de prosperidad, conformó la mano de obra, aportó grandes capitales y sumó nuevas tecnologías.

"La incorporación permanente de personas radicándose en forma definitiva de Gran Bretaña, ayudaba también a conservar con mayor fuerza las costumbres y el idioma. Sin embargo muchos de los británicos que arribaron a la Argentina, terminaron radicándose de forma definitiva."(Santiago Isidro 2015)

Así, puertos y ferrocarriles fueron los grandes protagonistas de este vasto sistema extractivo. "La forma de empalmar los intereses argentinos con las regiones más adelantadas del mundo solo tomaría cuerpo en el momento que pudiera incorporar una masa importante de población, construir una red ferroviaria, mejorar los ganados y recibir capitales" (Tartarini, 2005, p. 63).

Para comprender esta rápida transformación me pareció esclarecedor hacer mención de los siguientes datos numéricos encontrados en el libro "Arquitectura Ferroviaria" del Arquitecto Jorge Tartarini, los mismos comparan los cambios poblacionales y económicos que favorecieron el desarrollo de la red viaria en 50 años:

Población

Año	Población	Urbana	Rural
1869	1.863.490	28%	72%
1914	7.886.237	53%	47%

Crecimiento de la riqueza en millones de dólares

Año	Buenos Aires	Interior del país
1857	u$s 185	u$s 183
1884	u$s 1.135	u$s 740

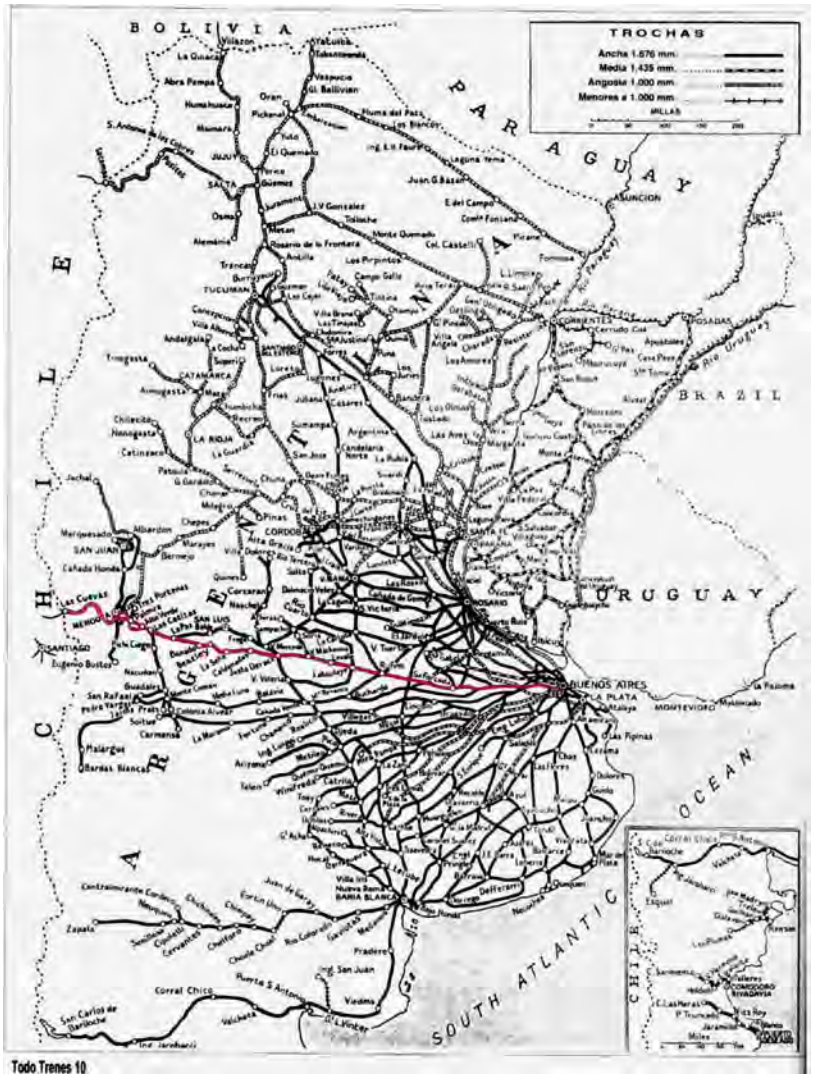
Áreas Cultivadas

Año	Millones de hectáreas
1888	2.422.995
1914	14.313.630

Extensión de la red ferroviaria

Año	Kilómetro
1857	10
1889	9.254
1913	33.478

En los datos numéricos se evidencian varios factores que fueron motor para el desarrollo del ferrocarril en nuestro país: aumento descontrolado de la población, de la riqueza, y de áreas cultivadas. Por último, en el segundo cuadro se observa la envergadura que había tomado la red férrea para el año 1913.
El auge de su desarrollo tuvo lugar en el período comprendido entre los años 1880 y 1913, llegando a 44.000 Km de rieles de extensión (la mayor cifra de Latinoamérica) y 3.500 estaciones dispersas en todo el país.
A continuación, un mapa de de la red ferroviaria argentina hacia los años 1960.
En la misma se destaca la vía principal de la línea General San Martín. Ramal de la que forma parte la Estación Sáenz Peña. (ex FF.CC. Andino, Gran Oeste Argentino y Buenos Aires al Pacífico).



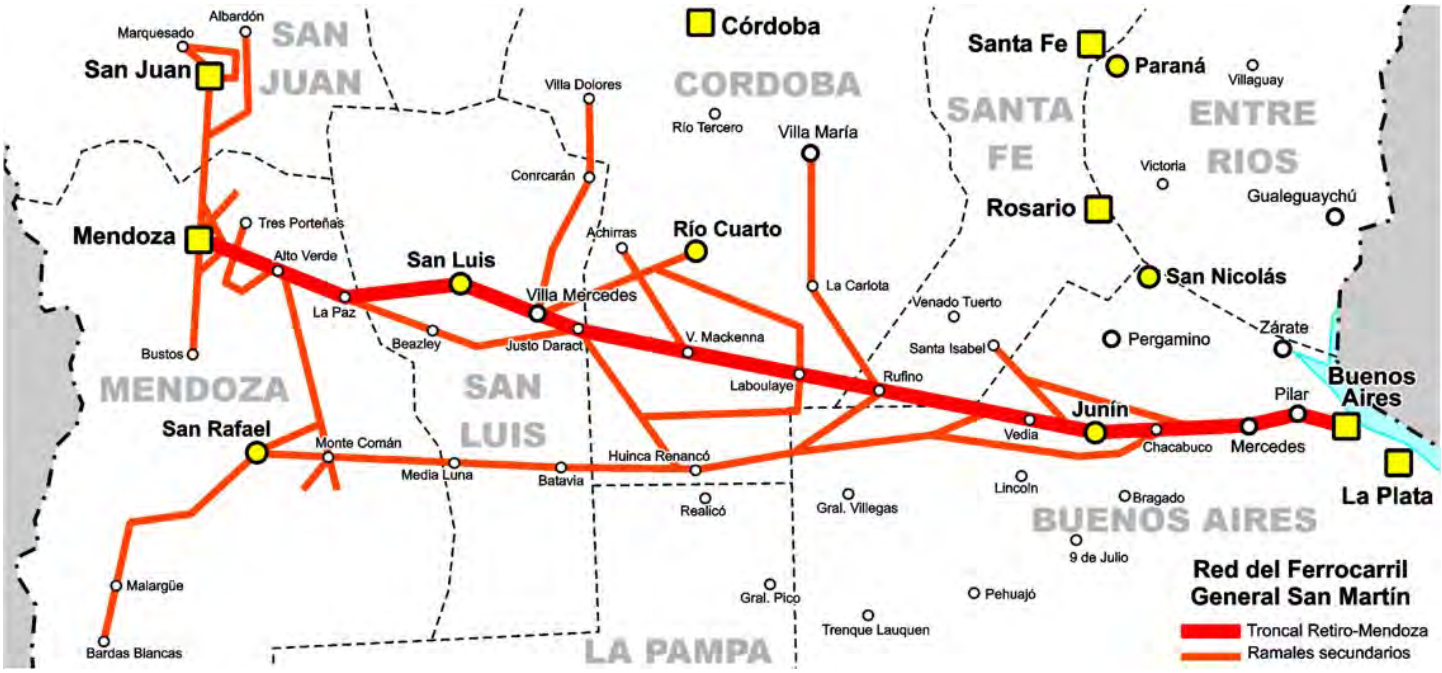
Mapa de la red ferroviaria argentina hacia los años 1960.

BAP , Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico

"Esta tendencia a subordinar las provincias al puerto y a la Capital recibió mayor impulso con la formación de otra compañía de propiedad y administración británica: **el Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico**. Establecida en 1882, convirtió en realidad el viejo sueño del Ferrocarril Oeste de atravesar los Andes hacia Chile, construyendo un primer tramo en 1885. En 1888 completó la conexión entre las estaciones Retiro y Palermo, en Buenos Aires, y Mercedes, en la Provincia de San Luis, proporcionando una ruta más corta hacia provincias del oeste que la que podía recorrerse por Rosario y Córdoba"(Scobie, 1986, p.125).

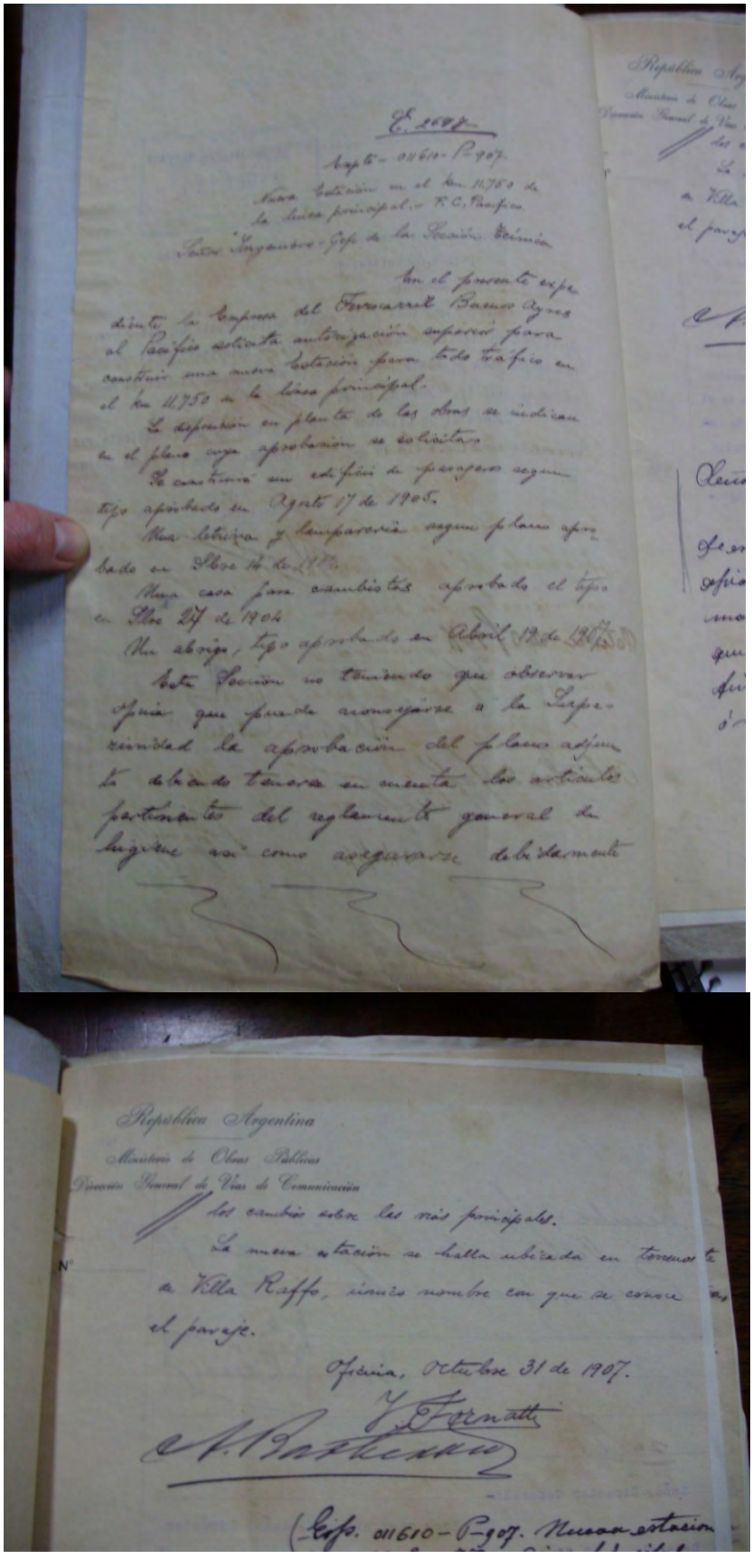
El Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico, de capitales británicos, constituye la vía en la que se sitúa la Estación Sáenz Peña, la que a su vez constituyó un gran centro urbano, el que será nuestro foco de estudio.

Este ferrocarril unía las ciudades de Buenos Aires -Estación Retiro- con la ciudad de Valparaíso, sobre el Océano Pacífico.
Los comienzos del ramal se sitúan en el año 1882, cuando en Londres se constituye la compañía "Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico", que había adquirido los derechos de la concesión otorgada al señor Juan E. Clark, para construir las vías entre Mercedes en Provincia de Buenos Aires (Empalmando con el Ferrocarril del Oeste) y Villa Mercedes (San Luis).
La primera sección, entre Mercedes y Chacabuco fue habilitada en 1885. En 1888 se libró al servicio público la extensión de Mercedes a Palermo. En esa época los trenes de este ferrocarril, por convenio suscripto con el F.C. Norte de Buenos Aires, utilizaban sus vías para llegar hasta la estación Central.
Entre 1946 y 1948 las vías del F. Pacífico pasan a estar en manos del actual ramal General San Martín.



Mapa del recorrido provincial del Ferrocarril General San Martín.

2-Estación Sáenz Peña. El territorio.



Documento escrito del Ministerio de Obras Públicas, Dirección General de Vías de Comunicación. Actual propiedad del Museo Nacional Ferroviario Raúl Scalabrini Ortiz y Centro de estudios históricos ferroviarios, Ferrocarriles Argentinos.

Los comienzos del plan de la construcción de la Estación Sáenz Peña, los encontramos, en Octubre de 1907. En este escrito quedó plasmado el pedido de autorización para la misma:

"En el presente expediente la Empresa del Ferrocarril Buenos Ayres al Pacífico solicitó autorización superior para construir una nueva Estación para todo tráfico en el Km. 11.750 de la línea principal.
La disposición en planta de las obras se indica en el plano cuya aprobación se solicita.
Se construirá un edificio de pasajeros según tipo aprobado en Agosto 17 de 1905.
Una letrina según plano aprobado en Julio 14 de 1904.Una casa para cambista aprobado el tipo en Julio 27 de 1904.
Un abrigo tipo aprobado en Abril 19 de 1907.
Esta sección no teniendo que observar opinión que pueda aconsejarse a la imperiosidad la aprobación del plano adjunto debiendo tenerse en cuenta las disposiciones pertinentes del reglamento general así como asegurarse debidamente los cambios sobre las vías principales.
La nueva estación se halla ubicada en terrenos de Villa Raffo, único nombre con que se conoce el pasaje".

A pesar de quedar constatado el pedido de autorización para la construcción de la estación en el año 1907, Tartarini expone en su libro "Arquitectura Ferroviaria", que la parada dataría de los años 1925-1926.

Edificio de la Estación Sáenz Peña. Presenta detalles ornamentales Tudor, siempre con la característica sobriedad y aprovechamiento expresivo de los materiales. (foto C.Biscione)

Al lado de la estación se encuentra, la Casa del Jefe de Estación. Se trata de una vivienda unifamiliar de perímetro libre. Como se observa en el próximo plano, la misma y el edificio de espera de trenes, se encontraban muy vinculadas, no solo por la cercanía, sino por el diseño, las instalaciones, y su simetría en cuanto a la implantación.

La casa posee varios rasgos distintivos de la arquitectura ferroviaria inglesa, como ser en primer lugar su aspecto funcional y calidad de los materiales.

Además como elementos puntuales se destacan:

-El ladrillo visto.
-Techos de teja.
-Cenefas de madera.
-Carpinterías de madera.
-Calidad de la estructura.
-Presencia de verde, bordeando la edificación.
-Desagües pluviales al exterior.

La buena calidad de los componentes, hace posible que en la actualidad se encuentren las edificaciones en un estado aceptable de conservación a pesar del escaso mantenimiento.

Vivienda, jefe de estación, a metros del edificio de espera para los pasajeros. (foto C.Biscione)

3-Talleres de Alianza. Centro productivo y urbano.

El territorio de los "Talleres de Alianza" ha conformado hacia los años 1907 un gran polo de vivienda y trabajo. Como se ha expresado anteriormente, este sitio se ubica en las afueras de la Capital Federal, en el sudeste del Partido de Tres de Febrero. Los talleres, se situaron en la playa de maniobras que se extiende desde la Estación Sáenz Peña, (bordeando la Capital), Estación Santos Lugares y por último Caseros.
Se cree que el bajo costo de las tierras y su cercanía con la ciudad fueron los motores para la formación del polo ferroviario.
Tal fue la demanda de mano de obra del lugar, que fue necesario la formación de un barrio obrero, equipado con todo tipo de servicios para sus trabajadores.
"La estructura urbana resultante se caracterizó no solo porque toda la actividad laboral de sus habitantes quedaba vinculada a una determinada empresa, sino porque constituía un sistema social, que puede ser definido según José Leite Lopes, como (centro productivo) con villa obrera". (Lupano, 2009, p. 19).

Imagen vista hacia la entrada del galpón de guardado de locomotoras con fecha 1907. (foto C.Biscione)

El protagonista del centro productivo, fue sin duda el tren, encontrándose también sitios de almacenamiento de materias primas.
Dentro de la playa de maniobras, los puntos de trabajo, fueron:
-Galpones para locomotoras.
-Tinglados.
-Planchada de durmientes para cereales.
-Depósitos de materiales.
-Depósitos de reparación de trenes.
-Tinglado para accesorios de vía permanente.
-Taller de automotores.
-Depósito de almacenes.
-Depósitos para piezas de fundición.
-Depósitos de pinturería y carpintería.
-Tanque de reserva para petróleo.
-Tinglados para el almacenamiento de vagones.
-Plataformas para carga y descarga, vías para maniobras.
-Tres estaciones de tren: Sáenz Peña, Santos Lugares y Caseros.
Linderas se encontraban las viviendas, las cuales serán desarrolladas a continuación según sus diferentes tipologías. Y se ofrecían al personal varios servicios. El predio contaba con pabellones comunes, escuelas, club atlético y para el personal jerárquico el Club de Golf.

Club Atlético General San Martín

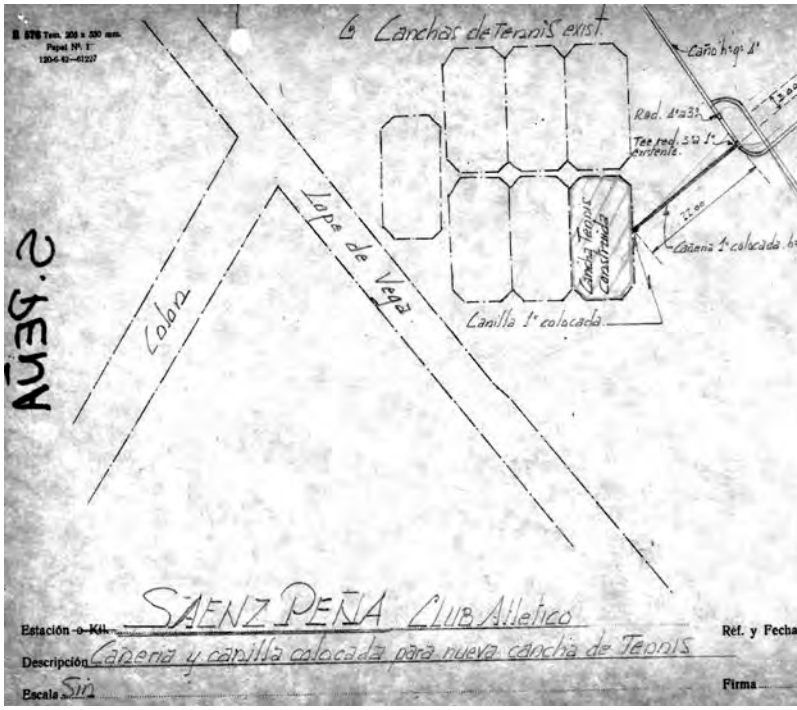
Casa del Club General San Martín.

En el edificio del club observamos varios rasgos arquitectónicos británicos:
Cenefas metálicas,
Estructura y carpintería de madera,
Revoque símil piedra, (no presenta el típico ladrillo visto y esto es porque la arquitectura ferroviaria recibe elementos de la arquitectura del momento).
Techo de tejas a cuatro aguas,
Chimeneas,
Volumen exento circundado por verde.

Interior de la confitería del club. (foto C.Biscione)

Acceso por la galería. (foto C.Biscione)

Galería. Detalle de la estructura de madera. *(foto C.Biscione)*



Canchas de tenis.

Imagen hacia la cancha de rugby. (foto C.Biscione)

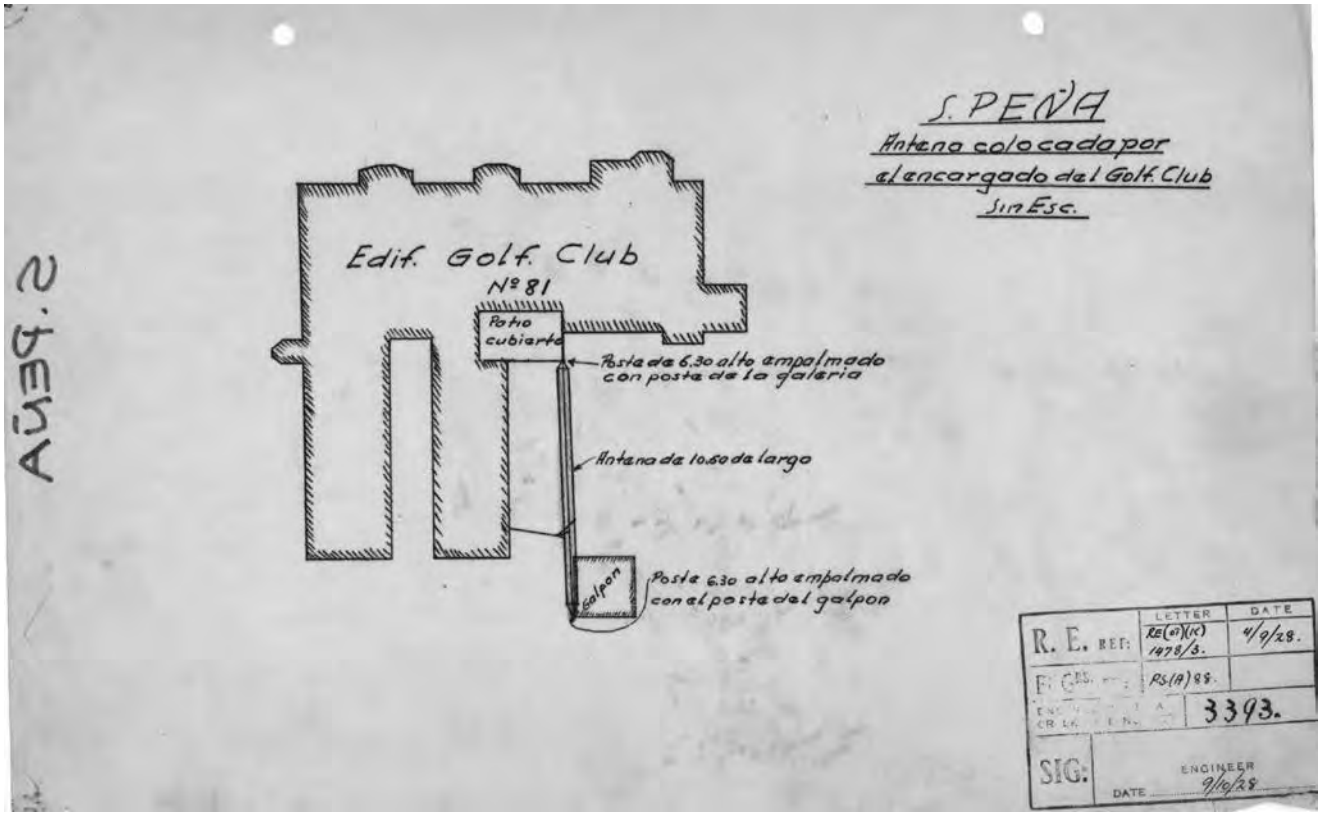
Cancha de bochas sobre césped "LownBowls". Uno de los típicos juegos ingleses. Hoy en perfecto estado de conservación. (foto C.Biscione)

En el club, las bochas se encuentra dentro de los cuantro deportes federados, que se pueden practicar allí. "El deporte trae consigo muchas tradiciones de comportamiento, en su mayoría fundamentadas en la buena educación y cortesía. Por ejemplo, una de ellas, se establece para partidos oficiales un código de vestimenta riguroso, resabios de una época anterior que nos gusta preservar." (http://clubsanmartin.org/bowls/)

Galería al costado de la cancha de bochas sobre césped. (foto C.Biscione)

El Golf Club.

La casa del golf, a diferencia de la del Club Atlético, fue demolida, y en su lugar se construyó una edificación en hormigón, totalmente diferente a las líneas típicas inglesas como ya hemos visto presentes en edificio principal del Club Atlético.



Plano 3393. Antena colocada en Golf Club. (Papel de calcar). Fecha. 4 de Septiembre de 1928.

4-Vivienda Ferroviaria. Tipologías

"Vivienda Ferroviaria: Alojamiento construido o financiadopor empresas ferroviarias para su personal, de localización vecina al lugar de trabajo". (Lupano, María Marta, 2004, p.188).

"La vivienda, el hogar, es la "célula social". De ella depende la salud, el bienestar, el progreso, la felicidad de todo el organismo, que en este caso es la nación. Cuando el hombre vive en casa limpia, clara, sana, se siente atraído hacia ella y le dedica sus momentos libres, para entregarse en un ambiente confortable a las dulzuras del reposo, a los encantos del arte, a los placeres del estudio y a la paz encantadora del hogar". (Palabras del Dr. José A. López del Valle, Director de Sanidad de la República de Cuba, en el libro "La vivienda del pobre" de Luis Bay y Sevilla, 1924).

Era habitual que al establecerse un taller ferroviario en una localidad, este estuviera acompañado de un barrio del personal que trabaja en el mismo. Esto fue lo que sucedió en los Talleres de Alianza en donde encontramos gran cantidad de tipologías de viviendas. Se diferencian: por tipos de agrupación, por disposición en el predio, por rangos jerárquicos de las personas a las que pertenecían y por cantidad y disposiciones internas de sus ambientes, entre otras. ("El rango laboral, imprimía directamente su impronta en la forma de ocupación del territorio y el diseño de la vivienda." (Lorenzo, Santiago Isidro 2015)

En el trabajo serán clasificadas de acuerdo a su tipología y se explicarán las características generales de cada una.

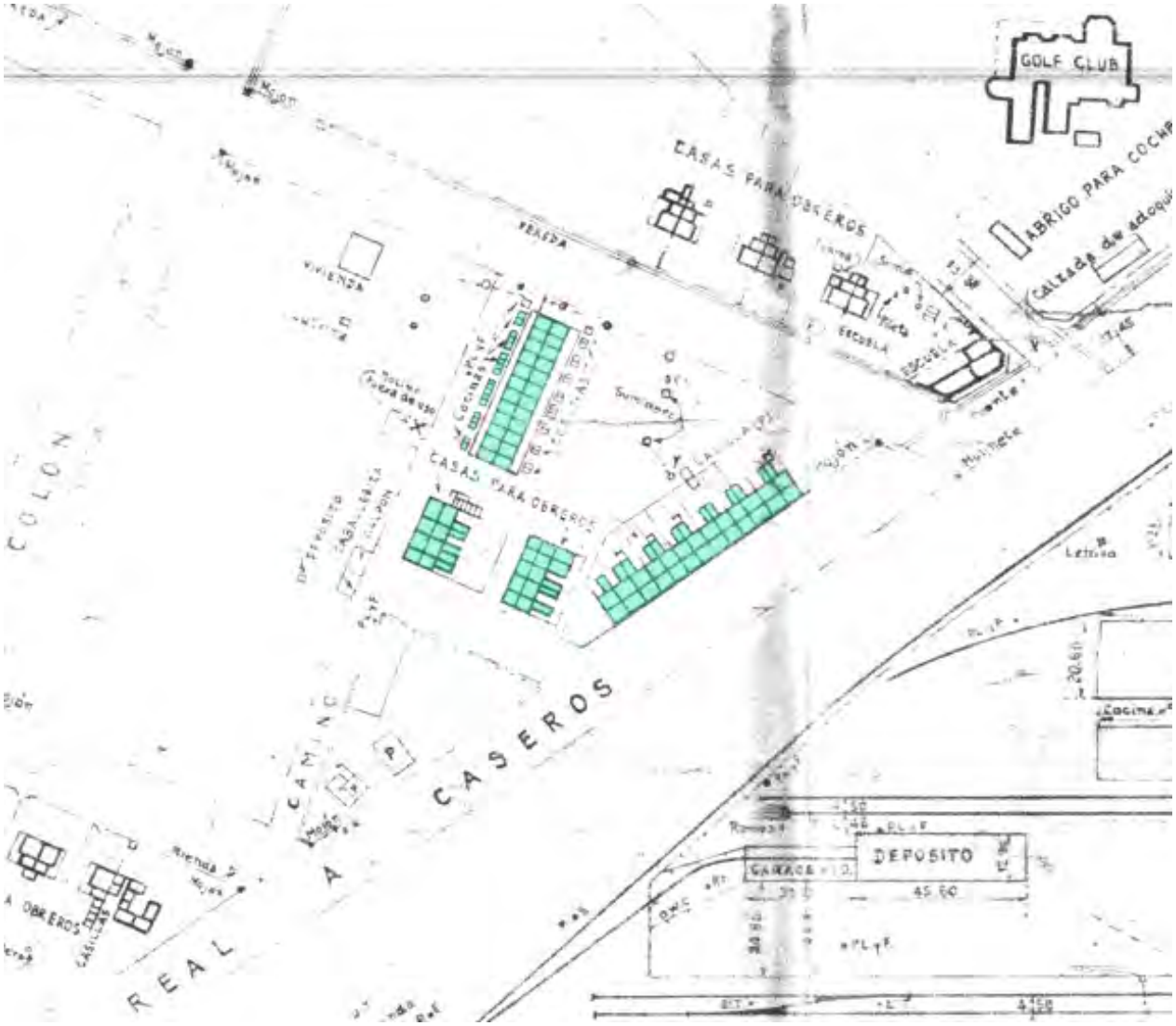
Dentro del predio se encuentran las siguientes tipologías:

1-Viviendas en tira.
2-Viviendas apareadas.
3-Vivienda colectiva, tipo conjunto de viviendas.
4-Vivienda individual de una sola planta, aislada.
5-Vivienda de disposición atípica.
6-Viviendas de carácter provisorio. Tipo casillas.
7-Vivienda pabellonada, para personal soltero y en tránsito.

1-Viviendas en tira.

Esta tipología resultó ser ampliamente eficaz para la reducción de costos posibles por varios motivos: agrupamiento de núcleos húmedos, la medianera era compartida por las viviendas, y el total de las casas conformaba un pequeño sub-barrio dentro del mismo.

Destinatarios de las viviendas: obreros ferroviarios.
Ambientes: Cada una de las unidades funcionales cuenta con dos dormitorios, un estar comedor, una cocina y un baño.
Características de la implantación: Dos tiras de viviendas enfrentadas, separadas por un gran espacio verde, y dos de tamaño menor cerrando una de las vistas hacia la calle. La tira más grande, con salida hacia la avenida principal, Caseros.
Edificaciones cercanas: Al otro lado de la avenida, comienzo del sector de talleres y depósitos ferroviarios, frente al conjunto la escuela, y en los alrededores viviendas apareadas y por detrás el club de golf.



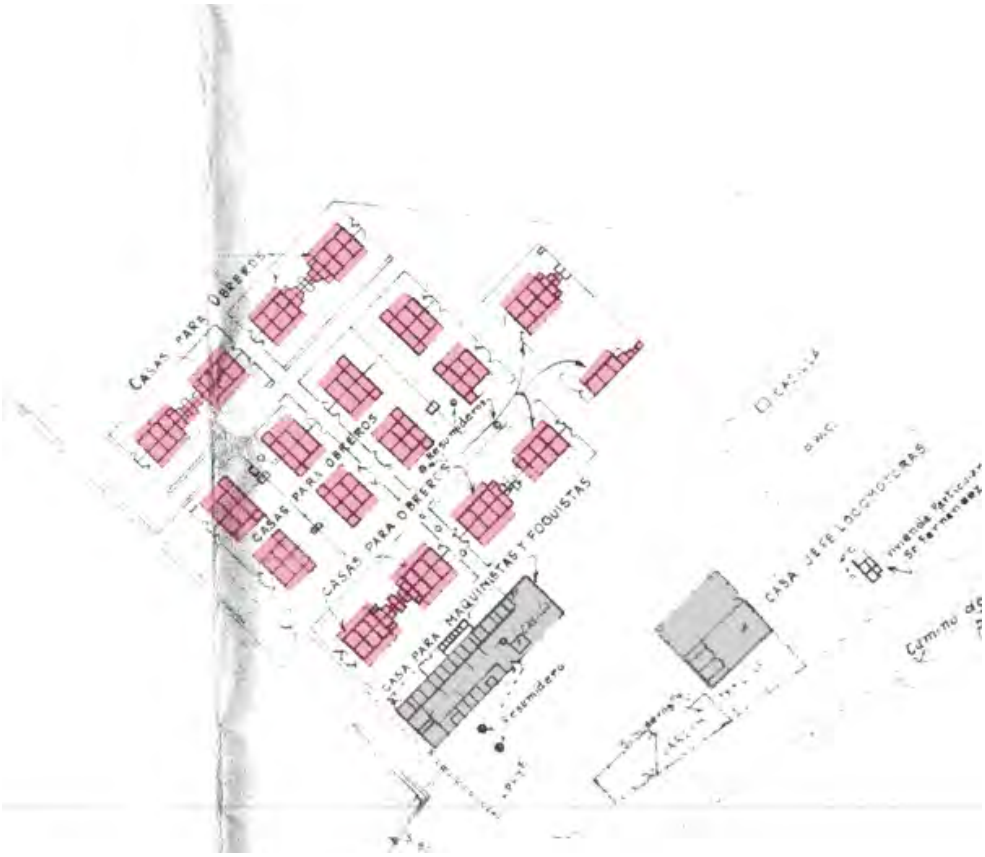
Ubicación de las viviendas dentro del conjunto.

Vista desde la avenida Caseros. Unas casas han sufrido varias modificaciones, pero en algunas unidades se observan sus rasgos originales. Carpinterías de madera con herrajes de hierro, revoque símil piedra y la presencia de chapa en el techo. (foto C.Biscione)

2-Viviendas apareadas.
Viviendas apareadas en Villa Raffo. Estas unidades cuentan con muchos rasgos típicos de la arquitectura británica. En líneas generales, podemos mencionar: la simetría en la disposición, de unas con otras en el terreno, la abundancia de verde circundante a cada pareja de viviendas y el ladrillo visto típico.

Destinatarios de las viviendas: obreros ferroviarios.

Ambientes: No se sabe exactamente, pero al parecer cada una de las unidades funcionales contaría con dos dormitorios, un estar comedor, una cocina, un baño y una galería (esta se hace presente en las vistas desde la calle).
Características de la implantación: Disposición simétrica, presencia del verde circundante.
Edificaciones cercanas: Casa para maquinistas y foguistas, casa del jefe de locomotoras, golf club, talleres y depósitos ferroviarios.



Ubicación dentro del plano de conjunto de las viviendas apareadas.

"Para conseguir un soleamiento y ventilación adecuados, dice en su interesante libro que trata sobre la vivienda en Inglaterra el Sr. Federico López Valencia, se colocan las filas de casas que no estén orientadas de N. a S. para que no quede ninguna fachada sin sol, y se varía la distribución de las habitaciones como convenga. Desde luego, la anchura de las calles impide que unas casas hagan sombra a las otras. Para dar mayor amenidad a las construcciones, se varían los tipos de casas; se colocan unas más salientes que otras, o se agrupan, procurando producir siempre un aspecto artístico". (Bay y Sevilla, 1924 p. 150).

Imagen de unidades que actualmente se encuentran en un estado genuino de conservación. En la foto se destaca: el techo de chapa de la vivienda, las tranqueras de madera y cerco de alambre tejido, importancia del verde. Por detrás una de las entradas al club de Golf. Foto Cecilia Biscione

Imagen de dos unidades apareadas modificadas por sus actuales dueños. Las mismas revelan una pérdida del diseño original y funcional característico.
(foto C.Biscione)

Ubicación de otro grupo de viviendas apareadas.

Vista desde la calle de la tipología apareada. (foto C.Biscione)

Vista desde el acceso a una de las unidades, desde la galería. Presencia de la cenefa de madera y el verde.

"La mayoría de las casas familiares tiene en su frente jardines, especialmente las construidas en el campo o en los suburbios de las ciudades, y, en algunos puntos suelen tener, en la parte posterior, huertos más o menos extensos para el cultivo de vegetales en mayor escala que lo permite el jardín corriente". (Haciendo mención a la vivienda en Inglaterra, Bay y Sevilla, 1924 p. 151).

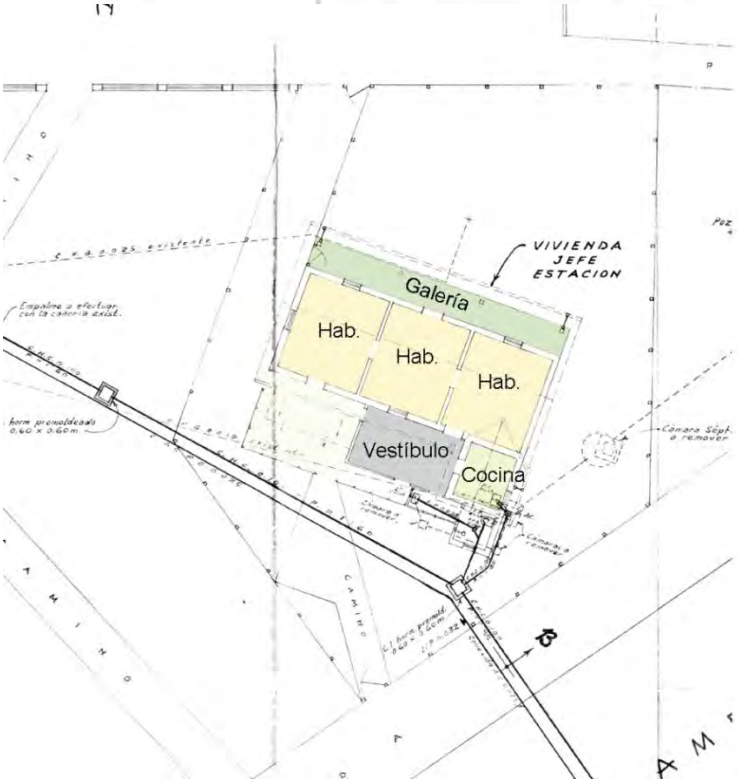
3-Vivienda colectiva, tipo conjunto de viviendas.

Destinatarios de las viviendas: Casa para maquinistas y foguistas.
"Los Maquinistas y Foguistas, seguramente debido a los traslados constantes a los que se encontraban sometidos, vivían en una sola casa común para personal transitorio." (Lorenzo, Santiago Isidro 2015)
Ambientes: No se tiene esa información.
Características de la implantación: En Villa Raffo.
Edificaciones cercanas: Próxima a las viviendas apareadas.
Planta

4-Vivienda individual de una sola planta, aislada.

Destinatarios de las viviendas: jefe de estación y familia

Ambientes: 3 habitaciones, vestíbulo, galería, cocina y baño.
Características de la implantación:
Edificaciones cercanas: Estación Sáenz Peña, edificio de espera para pasajeros.



Planta.

Otros dos casos de vivienda unifamiliar, de perímetro libre. Se encuentran alejadas del barrio de trabajadores, hacia la estación Caseros.

Planta

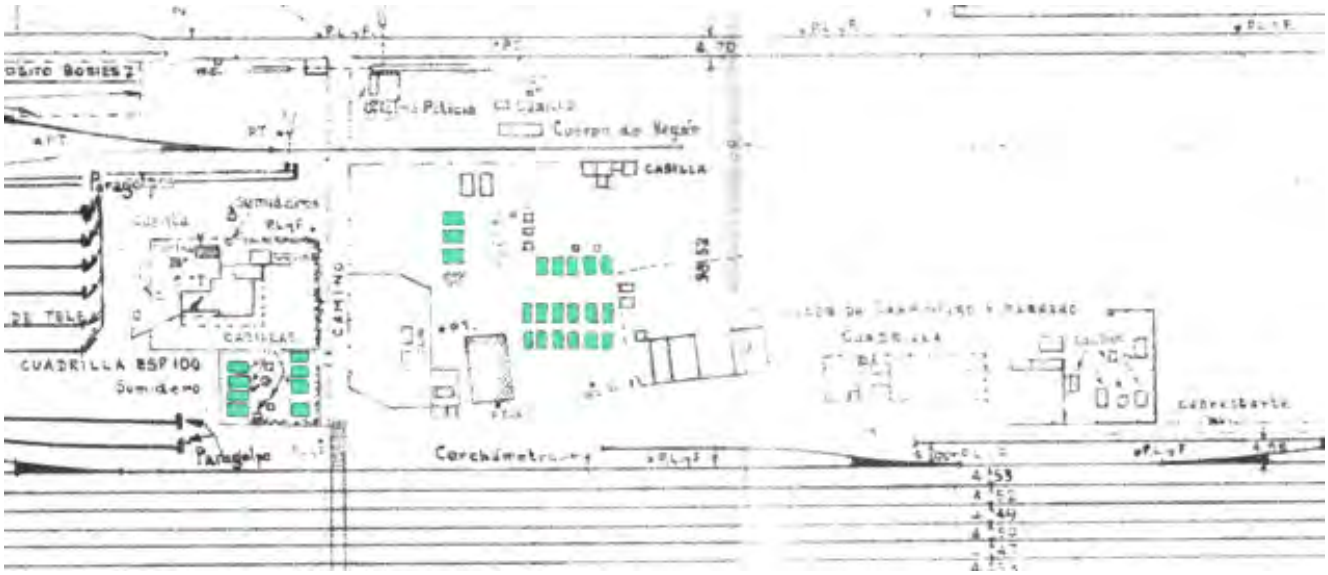
5-Vivienda de disposición atípica.

Destinatarios de las viviendas: No se conoce el destino de ambas viviendas.
Ambientes: Vivienda 1: 3 habitaciones, 1 baño, comedor, cocina y despensa.
Vivienda 2: 2 habitaciones, 1 baño, comedor, cocina, lavadero y dos galerías.
Características de la implantación: Terreno en esquina.
Edificaciones cercanas: viviendas apareadas

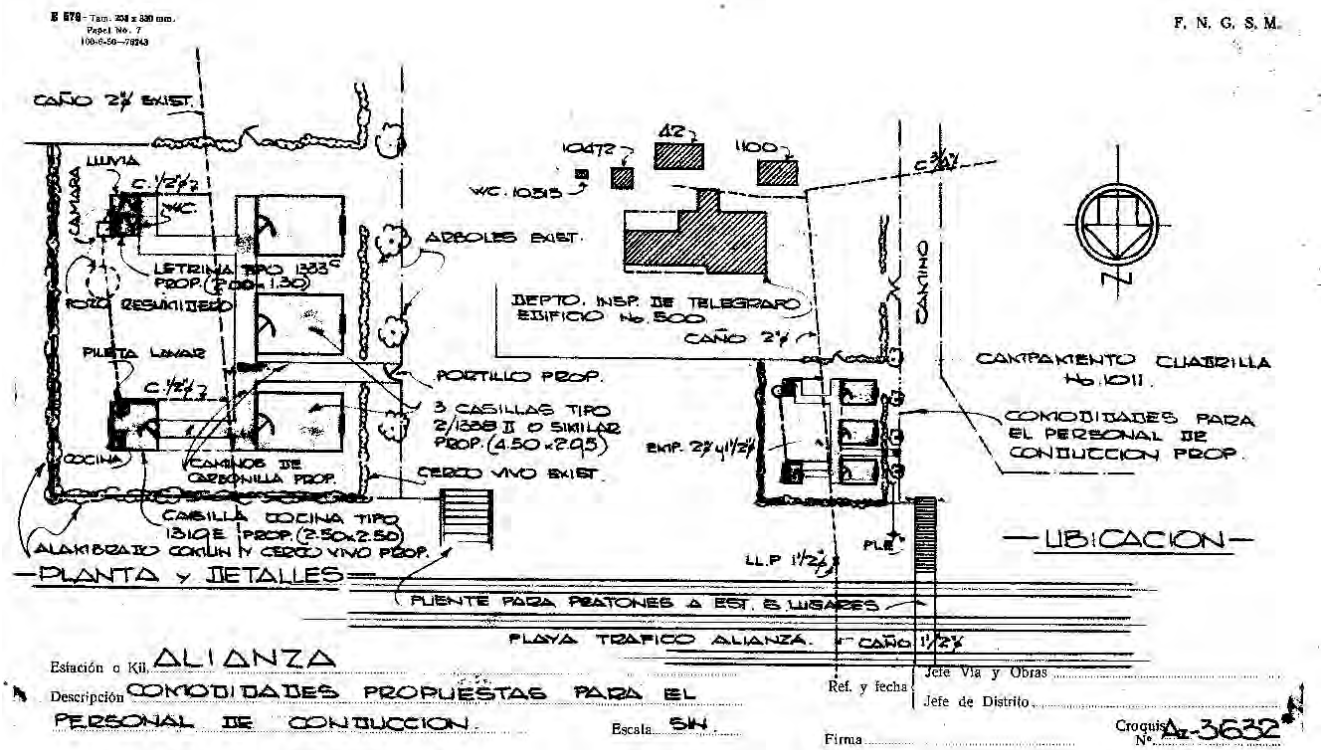
6-Viviendas de carácter provisorio. Tipo casillas.

"El tipo "vagón", si bien es vivienda ferroviaria construida por los ingleses, es netamente utilitario y no prospera fuera del predio de la estación" (Torres Cano, 2008, p.263).

Destinatarios de las viviendas: personal de conducción.
Ambientes:único ambiente de medidas reducidas de 4,50 * 2,00 m. Cocina exterior y compartida de 2,50*2.50 m.
Características de la implantación: Vagones agrupados simétricos, próximos a las vías. Predio limitado por cerco vivo.
Edificaciones cercanas: Edificio de Estación, depósitos y talleres.

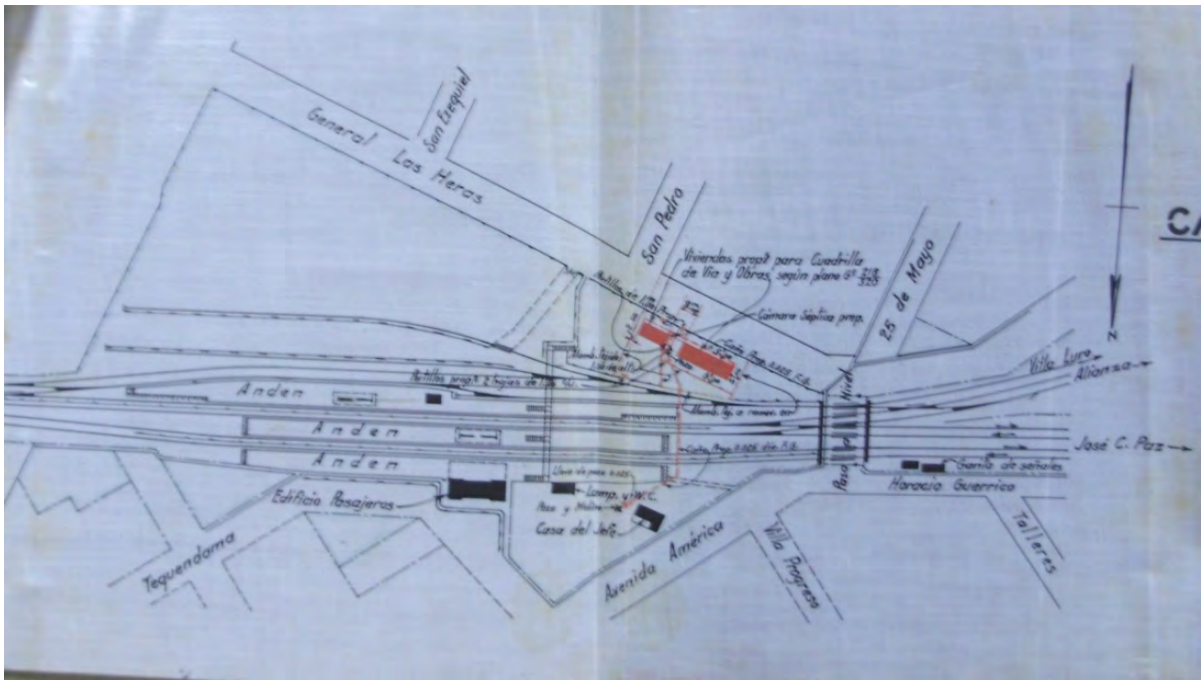


Ubicación de las casillas, entre las vías.

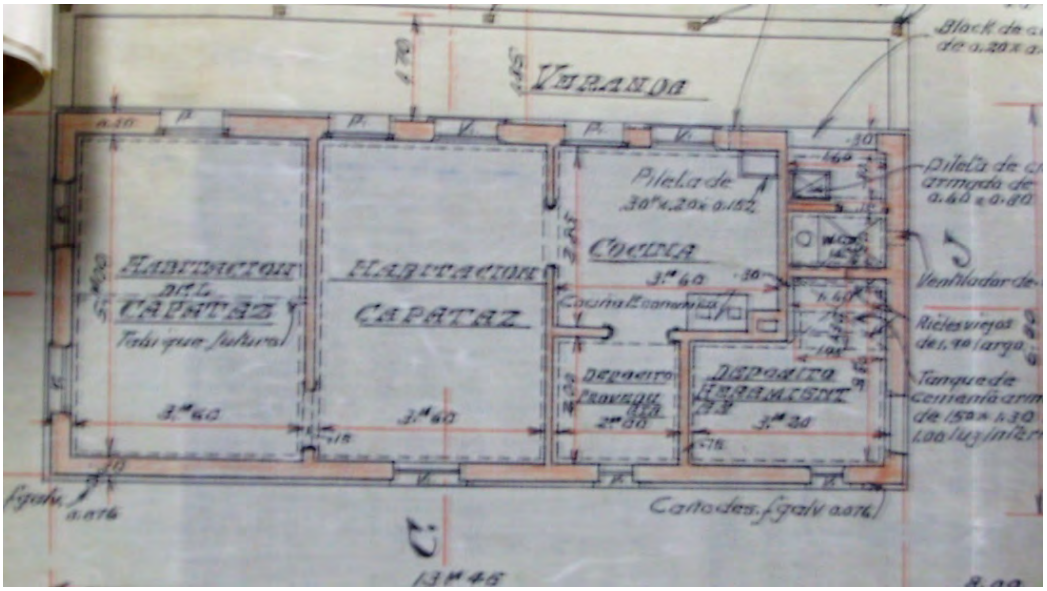


7-Vivienda pabellonada.

Destinatarios de las viviendas: Personal ferroviario soltero y en tránsito.
Ambientes: Único ambiente, cocina y baño compartido.
Características de la implantación: Próximo a la estación.
Edificaciones cercanas: Estación Sáenz Peña.

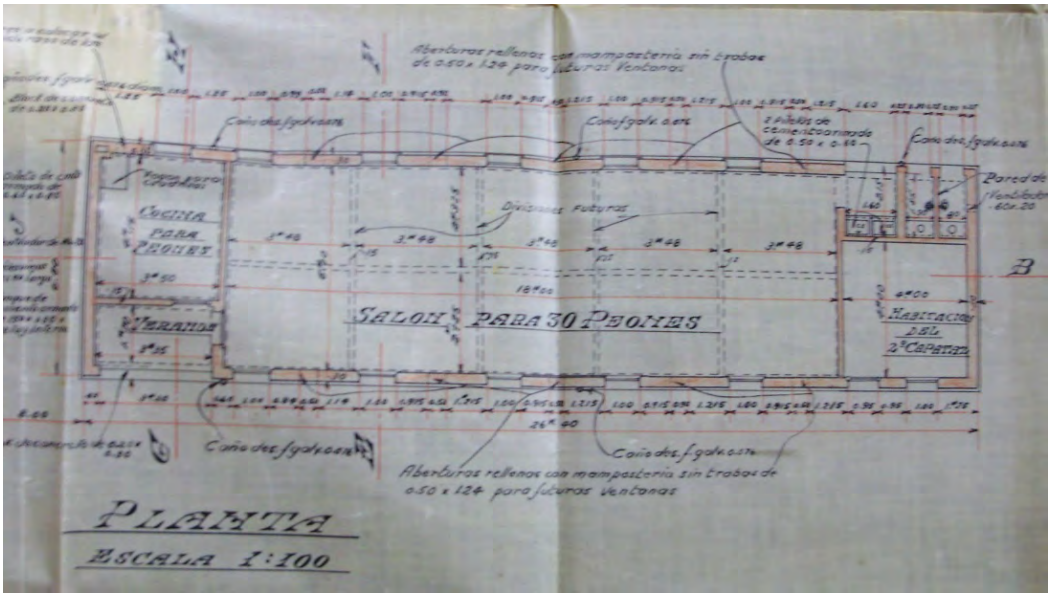


Ubicación de ambos pabellones, uno de peones, y otro del capataz.
Detalle del salón de peones. Debajo, comodidades para el capataz.



Casa para camineros, cuadrilla permanente de Vía y Obras de la estación.
Un expediente del Ministerio de Obras Públicas, dirección General del Ferrocarril (año 1930), nos revela la aprobación para la construcción del pabellón, el mismo explica:
“Señor inspector General de Construcciones:

La empresa del F.C Pacífico somete a la aprobación los planos Nes. G°. 89/320 B. y G°. 218/320, memoria descriptiva y presupuesto referentes a construcción de casa para alojamiento de la cuadrilla permanente de vía y obras de la estación Sáenz Peña.



Examinados los documentos presentados y no teniendo observaciones que hacer en ellos desde el punto de vista que le incumbe esta Inspección General aconseja su aprobación, considerando que se trata de una apreciable mejora en las instalaciones existentes destinadas a la vivienda de dicho personal".
A su vez un presupuesto también perteneciente al Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico, detalla los materiales utilizados en los dos edificios, para la casa del capataz y para el pabellón de peones.
Descripción:

Casa de capataz:
-Cimientos: mampostería de ladrillos en cal.
-Capa hidrófuga.
-Mampostería de ladrillos en cal.
-Mano de obra extra para chimenea incluso guarda agua.
-Hacer y colocar dinteles en hormigón reforzado 1:2:4 completos con revoque en cemento 30*18 cm. Ídem 15*18 cm.
-Hacer y colocar umbrales para ventanas en hormigón.
-Formar ventiladores en mojinetes 55*40 cm. Con baldosas francesas, empotradas en cemento, tela metálica y revoque. Ídem 40*20 com.
-Revoque rústico al exterior.
-Colocar techo de tejas sacoman con juntas rellenadas con una mezcla de cal y pelo de vaca, sobre cabriada de madera.
-Mano de obra extra para guarda agua en cemento.
-Erigir postes de pino tea con bases de madera dura para varanda.
-Colocar canaletas de H°galv. 102 diam. Media redonda.
-Revoque en cemento a los parapetos.
-Colocar cielorraso con rieles viejos, hierro en planchuela, grampas, hierro estirado 10 mm, malla n° 24 y revoque en cal.
-Formar ventiladores con tela metálica en ídem 40*40 cm.
-Formar cornisa en cal.
-Revoque en cal interior.
-Colocar piso de asfalto sobre contrapiso de hormigón de escoria 10 cm de espesor.
-Zócalo de cemento 20 cm de altura.
-Colocar puertas 2,40 m * 0,95 m en paredes 30 cm. De espesor.
-Ídem en 15 cm. Paredes con contramarcos.
-Ídem 2,22 m * 0,85 m.
-Colocar ventanas de acero 1,52 m * 1,02 m en paredes 30 cm. De espesor completo con vidrio y postigos.
-Ídem 1,24 m * 0,53 m.
-Colocar rejas en el muro para ventanas.
-Ídem para ventanas.
-Colocar cocinas económicas.

-Pintar puertas, ventanas, cenefas, dos manos.
-Colocar pileta en cocina completa con soportes.
-Colocar pileta para lavar en cemento armado 60 * 80 cm. Completa con soportes.
-Ladrillos.
-Arena.
-Cal.
-Cemento.
-Asfalto de petróleo.
-Alquitrán.
-Escoria.
-Baldosas francesas.
-Tejas sacoman.
-Caballetes.
-Alambre fino.
-bulones.
-Herrajes.
-Tela metálica.
-Desagües.
-Grampas.
-Caños de hierro galvanizado. 0.76 diam.
-Codos dobles.
-Rieles tipo 34,60 Kg.
-Ídem 25 Kg.
-Hierro estirado N° 24, 10 mm.
-Puertas con marco.
-bisagras.
-Cerraduras.
-Ganchos de bronce.
-Ventanas de acero con postigos.
-Vidrio plano común.

5-Conclusión

El tren ha sido el gran motor del auge económico en nuestro país. Ha permitido la circulación de mercaderías, desde el punto de extracción hacia el puerto y de población en lo extenso del territorio. Esto fue posible gracias a la llegada de la inmigración europea, y en este caso puntual, de origen inglés.

Ellos aportaron los ingenieros, la mano de obra y la tecnología capaz de llevar a cabo tal meta, que tuvo como fin una amplia red de vías, que a lo largo y a lo ancho de nuestro país llegó a tener 44.000 Km de rieles de extensión en pleno expansionismo ferroviario.

El caso del predio de los Talleres de Alianza, es llamativo. Fue el gran taller ferroviario del ramal de Buenos Aires al Pacífico, que unía el territorio a lo ancho del país, las ciudades de Buenos Aires -Estación Retiro- con la ciudad de Valparaíso, sobre el Océano Pacífico.

Es evidente que la playa de maniobras tomó un tamaño descomunal frente a las necesidades de la empresa y que fue el sitio -contiguo a la Capital Federal, cercano a la Estación cabecera del ramal, Retiro- donde tuvo la posibilidad de contar con la superficie necesaria para hacerlo.

Tal fue la magnitud del área productiva que se necesitó contar con un asentamiento estable del personal de la empresa. La arquitectura del sitio presenta rasgos típicos británicos que marcaron la identidad a los talleres, la estación, las casas y el barrio entero. Las viviendas fueron diseñadas al mejor estilo inglés, observándose gran cantidad de unidades tipológicas y contando con los diseños de vanguardia de aquella época. Es habitual encontrar en los archivos, planos y planimetrías muy antiguas, escritas en inglés, evidencia de sus inconfundibles orígenes.

Se adoptaron proyectos para la construcción de hogares, típicos en su emplazamiento y agrupamiento, que permitieron la vida con las costumbres tradicionales traídas del viejo continente. Así es que encontramos gran cantidad de tipologías de vivienda que buscaron responder a las necesidades de cada grupo de trabajadores. Se destacan y conforman el paisaje urbano del predio,viviendas en tira, apareadas, en conjunto; de disposición individual y asiladas, atípicas; de carácter provisorio y pabellonado.

Se proporcionó a los operarios, no solo vivienda, sino establecimientos de uso común como clubes y escuelas.El trabajo en el ferrocarril aseguraba entonces al empleado y a su respectiva familia las necesidades básicas cubiertas a cambio de una ardua jornada laboral.

A su vez la calidad de vida que ofrecía el emplazamiento era muy buena. La existencia de verde, posible por lo virgen del sitio, y llevado a cabo por el diseño de los volúmenes circundantes le daba un carácter singular que hasta hoy en día se mantiene. A unas pocas cuadras de la Capital Federal, la sensación que se percibe en la zona es de un lugar muy alejado de la urbe.

Actualmente las viviendas están en manos de particulares, y algunas de ellas no conservan el carácter genuino. Muchas han sufrido modificaciones que han alterado su diseño funcional. El área de talleres, al parecer, tampoco cuenta con la demanda que en aquel momento tenía.

Queda en evidencia, la gran necesidad de territorio que generó, en ese entonces, nuestra economía nacional, venida a menos con la época de las privatizaciones que sufrió no solo el ferrocarril, sino todo el país. En la actualidad el futuro destino de estos grandes predios en capital federal y el conurbano bonaerense es causante de largos debates.

Imagen aérea actual del predio.