

Repensando el sistema ferroviario Revalorización y resignificación del patrimonio ferroviario en los poblados de la pampa húmeda cordobesa como una oportunidad de desarrollo local sostenible

Claudia Rosa

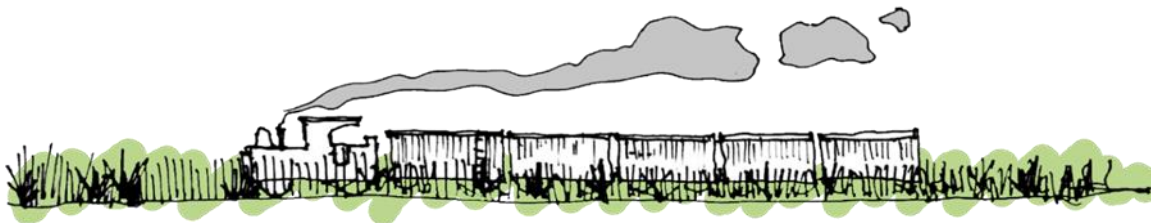


Figura 1: Grafico de elaboración propia

Resumen

Este ensayo se enmarca en el trabajo de investigación doctoral cuyo eje de estudio se centra en la interpretación y comprensión del sistema ferroviario y su impacto en la organización del territorio y del paisaje de la pampa húmeda cordobesa.

La implantación del ferrocarril generó un impacto sin precedentes no sólo por la innovación tecnológica que significaba como infraestructura de servicios sino también y, fundamentalmente, como motor de desarrollo económico y territorial.

El sistema ferroviario planteó una nueva forma de mirar, percibir y vivenciar el territorio generando una estrecha relación entre espacio y tiempo, a la vez que, otorgó una imagen panorámica y veloz del paisaje. Se convirtió, así, en un símbolo de prestigio social y desempeñó rol estratégico en el proceso de ocupación y configuración territorial. Actualmente es un sistema invisibilizado generando vacíos urbanos degradados y paisajes olvidados.

Reflexionar e indagar sobre la dimensión urbana, arquitectónica, y patrimonial desde una mirada ambiental y paisajística resulta indispensable para la recuperación, revalorización y resignificación de dicho sistema en un marco de sostenibilidad.

REpensar el pasado para REdiseñar el presente y REcrear el futuro

Palabras claves: sistema ferroviario; territorio-paisaje; patrimonio; desarrollo sostenible; pampa húmeda cordobesa

Abstract

This essay is part of the doctoral research whose main focus of study is the interpretation and understanding of the railway system and its impact on the organization of the territory and the landscape of the humid pampas of Córdoba.

The implementation of the railroad generated an unprecedented impact not only because of the technological innovation that it meant as a service infrastructure but also, and fundamentally, as an incentive for economic and territorial development.

The railway system created a new way of looking, perceiving and experiencing the territory, generating a close relationship between space and time, providing also a panoramic and rapid image of the landscape.

This way, It became a symbol of social prestige and played a strategic role in the process of territorial configuration and occupation. It is currently an invisibilized system that generates degraded urban voids and forgotten landscapes.

It is essential for the **recovery**, **reevaluation** and **resignification** of this system within a framework of sustainability, to reflect and inquire about the architectonic, urban and heritage from an environmental perspective.

Key words: railway system; territory-landscape; heritage; sustainable development

Introducción

El ferrocarril como infraestructura de transporte se convirtió en el nuevo paradigma de desarrollo haciendo alarde de un dominio espacial, arquitectónico y tecnológico sin precedentes a la vez que permitió el crecimiento, la integración social y económica desempeñando un rol estratégico en el proceso de ocupación y conformación territorial.

En este contexto complejo y diverso, la “urbanización de la locomotora” (Tarragó, 1981), fue el modelo de desarrollo, modernidad y urbanización que, a partir de la segunda mitad del siglo XIX, dio origen a núcleos urbanos planificados. Se generaron nuevas espacialidades caracterizadas por múltiples escalas que conformaron el sistema ferroviario: las vías (escala territorial), el ferrocarril (escala urbana) y el conjunto edilicio (escala arquitectónica) (Ferrari, 2012)

Por lo tanto, este sistema, estuvo caracterizado por el surgimiento de tipologías, programas arquitectónicos y modelos urbanos innovadores que aparecen como respuesta a las transformaciones sociales, económicas, políticas y culturales de mediados del siglo XIX. Se generó un intenso proceso de transferencia cultural y tecnológica (Tartarini, 2001) que impactó en la organización territorial, urbana y en la expresión morfológica de las edificaciones que conforman el sistema ferroviario.

Sistema que, actualmente, yace en ruinas, en estado de abandono y deterioro, lo que significa no sólo la extinción de un servicio que otrora fuera el único medio de transporte y comunicación, sino también, el olvido de un sector urbano, de una porción de territorio dentro del territorio. Situación que provoca un estado de vulnerabilidad, pone en riesgo la valoración significativa y simbólica del sistema ferroviario y genera un importante daño ambiental y económico afectando el sistema social y productivo de cada región. Se produce en este sentido la ruptura del paisaje ferroviario con la consiguiente pérdida de sus rasgos esenciales, su continuidad histórica, su identidad y por lo tanto la de la comunidad involucrada.

Los rasgos de identidad son aspectos de caracterización de un territorio y diferenciación de otros, que surgen de la lectura histórica del proceso de ocupación del espacio urbano y rural -sobre la base de ciertas lógicas y/o teorías -cuya permanencia en el tiempo, les otorga determinada significación para la cultura que los ha producido. (Martinez, 2018)

En síntesis, el objetivo principal del presente trabajo es la interpretación y comprensión de los procesos de construcción territorial generados por la implantación del sistema ferroviario en la pampa húmeda cordobesa. Este análisis histórico puede constituir un fundamento para recuperar el código genético del ferrocarril y sus pervivencias con el fin de generar bases metodológicas que apuesten a la recuperación paisajística integral para incentivar el desarrollo local y regional. Se promueve, a tal fin, el planteo de bases teórico-conceptuales y una metodología que permita orientar estrategias, de intervención a escala urbana y

arquitectónica, con el fin de **revalorizar** y **resignificar** el paisaje ferroviario de la pampa húmeda cordobesa en un marco de sostenibilidad.

Delimitación físico-espacial: del caso de estudio

El trabajo se desarrolla el sudeste de la Provincia de Córdoba, desde Córdoba Capital hasta el límite con la Provincia de Santa Fe. En el trayecto de 280 Km, se estructuran 18 poblados y ciudades en las tierras concesionadas a la Central Land Company por el Gobierno Argentino entre 1860 y 1890: Toledo, Río Segundo, Pilar, Laguna Larga, Manfredi, Oncativo, Oliva, James Craick, Tío Pujio, Villa María, Ballesteros, Morrison, Bell Ville, Monte Leña, San Marcos Sud, Leones, Marcos Juárez y General Roca.

En esta extensa región del sudeste cordobés se inició un intenso proceso de desarrollo y ocupación territorial a partir de la implantación de las vías del ferrocarril Central Argentino, desde Rosario hacia Córdoba, que se vería reflejado en la fundación de colonias agrícolas cada 16 o 20 Km, distancia que indicaba la autonomía de la máquina de vapor, ya que el ferrocarril se trazaba “no para unir centros de población, sino para crearlos, para valorizar regiones enteras ...” (Menacho, 1911)

Esta línea férrea de trocha ancha adquiere especial importancia debido a que posiciona a Rosario como un centro ferropuerto intermedio entre Buenos Aires y Córdoba para la exportación de la materia prima producto de la actividad agropecuaria. (Albarracin, 1889)



Figura 2: Grafico de elaboración propia. Mapa base Google maps.

El crecimiento económico y social en el S XIX tanto en América Latina como en Argentina estuvo indiscutiblemente ligado al Ferrocarril, por ello el vínculo y la relación entre el sistema ferroviario y la expansión económica y social como así también con el desarrollo territorial y urbano es un hecho indisoluble. De esta manera el Ferrocarril como infraestructura de transporte se convirtió en el nuevo paradigma de desarrollo haciendo alarde de un dominio espacial, arquitectónico y tecnológico sin precedentes sobre el territorio. (Tarragó, 1981) Se generaron nuevas formas de ocupación urbana que dejaron plasmado en el territorio un legado, una herencia hoy olvidada, soslayada y silenciada por las múltiples complejidades que atraviesan nuestra cultura líquida y sobremoderna (Bauman, 2013)

Un trayecto preliminar

Es menester considerar una serie de aspectos liminares que serán el sustento teórico y constituyen la base estructural de este trabajo.

Los conceptos de *territorio*, *paisaje* y *sistema ferroviario* guiarán y sostendrán el desarrollo reconociendo un importante *patrimonio* en el legado ferroviario que es posible de ser revalorizado, reutilizado y repensado en un marco de *sostenibilidad*. Este es el corpus teórico que sostendrá y guiará las diversas etapas de la investigación.

En cuanto al concepto de *territorio* se debe realizar una valoración particular ya que existen tantas acepciones como disciplinas relacionadas a él existen (Corboz, 2004).

En el mismo Diccionario de la Real Academia española aparecen diferentes definiciones:

- Porción de la superficie terrestre perteneciente a una nación, región, provincia, etc.
- Terreno (campo o esfera de acción)
- Terreno o lugar concreto, como una cueva, un árbol o un hormiguero, donde vive un determinado animal, o un grupo de animales relacionados por vínculos de familia, y que es definido frente a la invasión de otros congéneres.

En todos los casos se trata de un espacio antropizado (Folch & Bru, 2017) ligado a una extensión determinada y con límites precisos y con una memoria grabada, pero a la vez sujeto a sucesivas transformaciones.

En este trabajo el territorio se toma como el soporte físico y espacial (región) de un conjunto de procesos asociados, articulados y dinámicos que son testigo fiel de los cambios culturales. De esta forma quedan plasmados en su esencia, manifestándose como marcas y huellas profundas que van generando configuraciones múltiples y diversas a lo largo del tiempo. El territorio es el resultado de diversos procesos, posee el carácter de palimpsesto ya que la sociedad escribe en él su narrativa dejando una profunda huella, un legado a las diferentes generaciones que habitaron, habitan y habitarán en él (Corboz, 2004).

El territorio resulta, entonces, a partir de la acción de diversos agentes sobre él (Raffestin, 2018) lo que implica una construcción a nivel morfológico: posee límites y define una entidad administrativa, posee una herencia (pasado-patrimonio), se desarrolla en el presente contribuyendo a la construcción de identidades y posee una proyección a futuro.

En este sentido, como se indicó *up supra*, una lectura profunda a nivel físico-espacial del territorio, permitirá determinar las huellas plasmadas por el sistema ferroviario en la estructuración urbana, en la configuración del paisaje y en la identidad de la sociedad involucrada.

Respecto del concepto de *paisaje*, se parte de entenderlo como un constructo social, un proceso dinámico en la forma de mirar y valorar el territorio (Nogue, 2007), como un territorio antropizado que posee un espesor histórico y una fuerte carga identitaria.

La acepción de paisaje ha sido estudiada con amplitud para el término en inglés Landscape y en alemán Landschaft, ya que cuando hablamos de paisaje no sólo hacemos referencia a un espacio geográfico determinado sino también y fundamentalmente a su articulación con la sociedad, la cultura y la historia que

son en definitiva las que cualifican y le otorgan significado y valor a ese territorio. (Cosgrove, 2004)

El Diccionario de la Real Academia española establece: Del fr. *paysage*, der.de *pays* “territorio rural”, “país”.

- Parte de un territorio que puede ser observada desde un determinado lugar.
- Espacio natural admirable por su aspecto artístico.
- Pintura o dibujo que representa un paisaje (Espacio admirable)

El concepto ha evolucionado desde una visión simplista y perceptiva hacia un concepto dinámico, integrador, pluridisciplinario y polisémico y, tanto en la pintura como en la literatura, desde tiempos muy tempranos, ya se evidenciaba esta idea.

En la actualidad se superó ampliamente el concepto estático de paisaje como una mera dimensión estilística, hoy se lo considera una noción tan amplia y compleja que debe ser abordada desde la multidisciplinariedad y la multiescalaridad ya que el paisaje concentra la esencia del territorio:

...el paisaje puede interpretarse como un producto social, como el resultado de una transformación colectiva de la naturaleza y como la proyección cultural de una sociedad en un espacio determinado. Las sociedades humanas han transformado a lo largo de la historia los originales paisajes naturales en paisajes culturales, caracterizados no sólo por una determinada materialidad (formas de construcción, tipos de cultivo), sino también por los valores y sentimientos plasmados en el mismo. (Nogue, 2007)

Entonces, el paisaje no es sólo un modelo formal de referencia, como lo eran por ejemplo en el S XIX los grandes jardines y avenidas arboladas de París, sino un proceso de construcción de imágenes donde nuestras vivencias, sensaciones y representaciones son cada vez más ambiguas, complicadas y discutibles. (Colafranceschi, 2007)

El Art. 1 del Cap. I del Convenio Europeo del Paisaje (CEP), celebrado en 2001 en Florencia, Italia establece que “por paisaje se entenderá cualquier parte del territorio, tal como la percibe la población, cuyo carácter sea el resultado de la acción y la interacción de factores naturales y/o humanos”

En esta instancia se intentará marcar una diferencia conceptual entre los dos conceptos planteados *territorio* y *paisaje*.

Si se considera al territorio como un área dotada con determinadas características y gestionada por una comunidad con rasgos particulares, estamos en condiciones de afirmar que el territorio es una herramienta clave e indispensable para la lectura integral del paisaje. (Folch & Bru, 2017). En este contexto es necesario considerar que esa comunidad que administra el territorio se apropia de él generando un impacto y lo somete a permanentes procesos de cambio. De esta manera todos los aspectos materiales e inmateriales que componen un determinado paisaje se convierten en un patrimonio único e indiscutido de la sociedad que lo habita a la vez que conserva significados, simbolismos, tradiciones y rasgos identitarios propios.

Paisaje y el territorio son realidades en continua evolución cargados de valores simbólicos, patrimoniales e identitarios que lo convierten en un recurso cultural. Estamos entonces frente a la concepción de paisajes culturales.

“Un *paisaje cultural* es un ámbito geográfico asociado a un evento, a una actividad o a un personaje histórico, y que contiene, por tanto, valores estéticos y culturales.” (Sabate Bell, 2004)

Por lo tanto, el paisaje es una construcción dinámica ya que cambia en función de la mirada y de la percepción de quien lo percibe y valora, se podría decir que hay tantos paisajes como espectadores o actores hay. Es, además, un lugar que queda grabado en la memoria de quien lo experimenta, por lo que los paisajes, en sus múltiples escalas, están ligados a un momento, a un tiempo y a un observador determinados ya que se desarrollan en un contexto histórico y cultural preciso, en el que adquieren una significación particular que los hace identificables.

Los lugares son los puntos que estructuran el espacio geográfico, que lo cohesionan y le dan sentido. No son

simples localizaciones [...]. (Nogue, 2007). Los seres humanos creamos lugares en el espacio, los vivimos y los colmamos de significación.

En este sentido, el sistema ferroviario como infraestructura de servicios implantada a gran escala conformó un paisaje industrial que estructuró y modificó el territorio, pero también estos paisajes reflejaban la evolución de una sociedad con alto grado de desarrollo tecnológico, económico y cultural.

Ferrocarril y sistema ferroviario: El ferrocarril como protagonista del desarrollo económico y social tuvo un fuerte impacto en los procesos de ocupación, y estructuración territorial conformando un sistema cuyos componentes sistematizados y repetidos en el territorio motivaron el desarrollo y auge de muchos poblados durante la segunda mitad del S XIX y las primeras décadas del S XX. (Ferrari, 2011)

Causa o consecuencia de este proceso, el *ferrocarril* se transformó en un símbolo de crecimiento económico y de prestigio social y tuvo un rol indiscutible como infraestructura de servicios y transporte como así también en el proceso de organización y configuración urbano-territorial. Permitió acortar distancias y salvar barreras geográficas infranqueables hasta el momento. Se generó, así, un complejo que transformó y articuló el territorio y el paisaje pampeano, facilitando el poblamiento y favoreciendo el desarrollo de las actividades productivas y su movilidad territorial. La europeización se instaló en Argentina y toda América Latina influyendo notablemente en la cultura de nuestros países generando un intenso proceso de transferencia casi lineal de nuevas tipologías funcionales, morfológicas, tecnológicas y espaciales y, conformando un sistema de características universales, *el sistema ferroviario*.

[...] un sistema es un conjunto de elementos heterogéneos (materiales o no), de distintas escalas, que están relacionados entre sí, con una organización interna que intenta estratégicamente adaptarse a la complejidad del contexto y que constituye un todo que no es explicable por la mera suma de sus partes. Cada parte del sistema está en función de otra, no existen elementos aislados. Dentro de los diversos sistemas que se pueden establecer, la arquitectura y el urbanismo son sistemas de tipo funcional, espacial, constructivo, formal y simbólico. (Montaner, 2008, pág. 10)

El *sistema ferroviario*, estaba integrado por un conjunto de edificaciones que conformaron el cuadro de estación. Sin dudas el centro de la escena lo conformaba la estación de pasajeros donde podía evidenciarse este alarde morfológico y tecnológico. El sistema se completaba y complementaba con otras construcciones como depósitos, sanitarios, silos, talleres, casa del jefe de estación, cabinas de señales, instalaciones de servicio, etc. "...la estación fue el conjunto de edificios e instalaciones ferroviarias dispuestos en un único predio, cuyo objetivo común se basó en llevar a cabo una función de servicio: el transporte de personas y mercaderías." (Ferrari, 2011)

El ecotono paisajístico que implica la transición entre lo urbano y lo rural, lo dinámico y lo estático, el centro y la periferia, se sintetizó y concentró en el cuadro de la estación gran parte de sus valores estructurales. Asumió, así, desde sus inicios, el rol de articulador de estas complejas relaciones espaciales y de la morfología urbana.

En el tramo considerado las estaciones son intermedias, estaciones de paso que, a diferencia de las grandes estaciones terminales, se caracterizaron por una arquitectura resuelta con una tecnología acorde a su situación periférica. Ladrillo, hierro y madera se combinan y articulan en una expresión de impronta industrial generando un paisaje con fuerte carga identitaria.

Este conjunto edilicio que conformó el cuadro de estación constituye un *patrimonio* muy valioso actualmente vulnerado y deteriorado corriendo serios riesgos de abandono cultural.

La noción de *patrimonio* está ligada al legado cultural de una sociedad y por lo tanto es un instrumento que permite adquirir y construir determinada identidad.

Patrimonio, del latín *patrimonium*, es lo que se hereda, es un conjunto de bienes materiales e inmateriales de una comunidad con respecto a su territorio.

El patrimonio, es la manifestación de las identidades de las comunidades humanas. La UNESCO, en la Convención de París de 1972, definió el patrimonio cultural como

“...los monumentos: obras arquitectónicas...monumentales...los conjuntos: grupos de construcciones, aisladas o reunidas, cuya arquitectura, unidad o integración en el paisaje les dé un valor universal excepcional desde el punto de vista de la historia, del arte o de la ciencia.....los lugares: obras del hombreque tengan un valor universal excepcional desde el punto de vista histórico...”

Una de las definiciones más interesantes es la que realiza Marina Waisman

...patrimonio es todo lo que puede ayudar a una comunidad a mantener su identidad. No necesita ser un gran monumento, puede ser una calle, un área. Y preservación es mantener vivo a ese patrimonio, mantener ese difícil equilibrio entre la conservación y el cambio, que evite, por un lado, el congelamiento de la ciudad y por el otro la destrucción de la identidad. (Waisman, 1989)

De esta manera la recuperación del patrimonio industrial ferroviario se convierte en un desafío para los estados en sus diferentes niveles, pero también implica una oportunidad para recuperar sectores urbanos degradados e invisibles para la sociedad moderna dentro del marco de la *sostenibilidad*.

El concepto de *sostenibilidad* surge por primera vez en el informe Brundtland publicado por la Comisión Mundial sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo de Naciones Unidas y llamado *Nuestro futuro común*. Alertaba sobre las consecuencias negativas del desarrollo económico y la globalización sobre el medioambiente estableciendo que “Está en manos de la humanidad asegurar que el desarrollo sea sostenible, es decir, asegurar que satisfaga las necesidades del presente sin comprometer la capacidad de las futuras generaciones para satisfacer las propias”. (Brundtland, 1987)

Es interesante detenerse en el juego dialéctico *sostenibilidad-desarrollo sostenible*. Podríamos inferir que el desarrollo sostenible es una manera de materializar la sostenibilidad mediante la formulación y planificación de estrategias adecuadas según cada contexto particular. No obstante, cabe destacar que sustentabilidad y desarrollo sustentable poseen diferentes interpretaciones y valoraciones en función de aspectos sociales, culturales y económicos.

Naciones Unidas viene promoviendo y estableciendo metas en diferentes encuentros desde 1987. Uno de los últimos grupos de trabajo, en Marrakech, promovió los CPS (consumo y producción sustentable). En el ámbito arquitectónico es menester destacar el grupo de trabajo *edificación y construcción sustentable*, cuyo principal objetivo es precisamente desarrollar políticas sustentables para la construcción de edificios y también en el ámbito urbano.

¿Pero qué relación tienen estas pautas de desarrollo sustentable con nuestro trabajo? Es precisamente al realizar una intervención a nivel urbano y territorial con preexistencias constructivas, sean patrimoniales o no, cuando hay que ser sutiles y cuidadosos “El ciclo de vida de las edificaciones, es decir, su operación, mantenimiento, renovación y finalmente, su demolición, genera un gran impacto ambiental que además de repercutir sobre la salud humana acarrea altos costos económicos”. (Ortiz, O; Castells,F; Sonnemann, G, 2007)

Por otra parte, en la Conferencia de Hábitat III desarrollada en Quito en 2016, se reconoció al patrimonio cultural —tangible e intangible— como un componente fundamental para el desarrollo urbano sostenible, para la humanización de las ciudades, la revitalización de áreas urbanas degradadas y el fortalecimiento de la participación ciudadana.

La *sostenibilidad*, por tanto, no implica solo reutilizar y conservar los bienes heredados sino también y fundamentalmente, garantizar la pervivencia de los valores históricos, culturales, naturales, sociales, simbólicos, etc.

En este sentido, es imprescindible, también, tener en cuenta la *dimensión tecnológica* de la arquitectura (Jauregui, U; Barbachan, C, 1999). Desde mediados del S XIX, fruto de una sociedad industrial, las innovaciones tecnológicas sustituyeron los materiales tradicionales o vernáculos por el hormigón, el metal y el vidrio. En este sentido, la arquitectura ferroviaria constituyó un perfecto catalizador de las complejas relaciones territoriales y tecnológicas convirtiéndose en un modelo que dominó el escenario de la cultura decimonónica.

...resultó un impulso decisivo cuando surgió la locomotora, con la que se habían estado haciendo experimentos desde finales de la década de 1820, ésta sólo podía ser utilizada sobre rieles de hierro. El riel fue la primera unidad de construcción, el precursor de la viga. El hierro era evitado en las casas de viviendas y servía para arcadas, salas de exposición, estaciones de ferrocarril y otros edificios que cumplieran funciones transitorias. (Frampton, 1999)

No es objeto de este trabajo detenerse en las diferentes concepciones de arquitectura en relación con la plástica, al arte y a la tecnología, pero la controversia morfología vs tecnología es pertinente.

La arquitectura ferroviaria manifestó esta dualidad claramente en las construcciones del sistema ferroviario, especialmente en el edificio de la estación que jugaba un rol protagonista en la escena urbana. Por un lado, se mostraba omnipotente a través de su expresión morfológica y por otro se trataba de ocultar la parte puramente funcional, donde andenes, galpones y demás construcciones de apoyo se despojaban de todo formalismo para dejar expuestas las innovaciones tecnológicas del momento.

Lo cierto es que, en todos los casos, la estación es el edificio más importante del cuadro de estación y su escala se definió en función de las necesidades de la estructura urbana y su inserción territorial. Grandes estaciones terminales, intermedias y pequeñas estaciones de paso (Ferrari, 2011), todas con un alarde técnico y constructivo que plasmó las pretensiones de una sociedad ávida de progreso y cultura.

Aparecieron elementos modulados y seriados que permitían un montaje rápido y eficaz insinuando lo que, en el Siglo XX, el Movimiento Moderno, llevaría a su máxima expresión: la fabricación en serie y la prefabricación. Este es otro de los grandes aportes del sistema ferroviario ya que no solo fue protagonista de la organización territorial y urbana, sino que fue capaz de introducir un nuevo concepto arquitectónico y tecnológico (Ferrari, 2011).

El uso del hierro como principal componente buscando cubrir grandes luces, la utilización del vidrio en las imponentes envolventes y en las cubiertas acristaladas con el fin de generar ambientes mejor iluminados y ventilados fueron, también, aportes del sistema ferroviario. En nuestro país y especialmente en el área de estudio se evidencia el sincretismo de las nuevas técnicas y tecnologías con los materiales de tradición colonial y artesanal como el ladrillo, que anclaba este nuevo tipo a un lugar determinado “...nuevos contenidos corresponden al espíritu de la época, el cual interactúa permanentemente con el espíritu del lugar” (Browne, 1988)

El paisaje ferroviario: Múltiples lecturas. Múltiples escalas

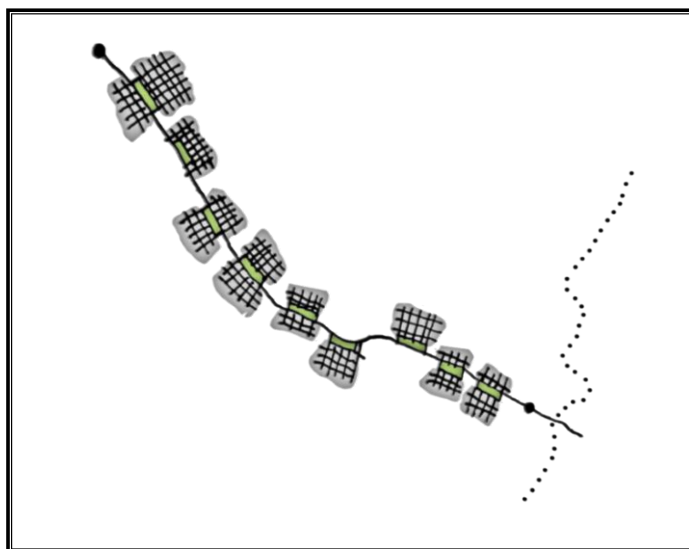
El sistema ferroviario actualmente se encuentra en un proceso de deterioro cuyas causas son múltiples: cierre de ramales, obsolescencia, abandono social y cultural, todo ello sumado a la desidia de gestiones indiferentes que ignoran tan importante legado. No obstante, su impronta espacial, paisajística y su carga significativa y simbólica persisten dentro de nuestra sociedad y cultura con tal vigor que es menester intervenir para recuperarlo.

Los cuadros de estación son objeto de una importante apropiación colectiva, los ciudadanos dejan su huella y posibilitan una lectura que es necesario interpretar para relacionarla con la traza y el tejido urbanos preexistentes. Por lo tanto, la **rehabilitación**, **recuperación** y **reutilización** de estos predios con sus respectivas construcciones los posicionaría como nuevos espacios públicos urbanos con un impacto relevante en las áreas adyacentes como motor de desarrollo local y regional dentro de un marco de sostenibilidad.

Como se menciona a lo largo de este ensayo, el ferrocarril modificó y articuló el territorio, estructuró poblados con lógicas de ocupación urbanas definidas y desarrolló una arquitectura particular caracterizada por la innovación tipológica y tecnológica.

Este recorrido nos lleva a definir tres escalas, tres lecturas articuladas.

La escala territorial definida por el trazado de las vías y su infraestructura que actuó como articulador e integrador del territorio, a nivel provincial, nacional e internacional ya que el ferrocarril permitió no sólo la salida de materia prima sino también la llegada de inmigrantes (Tartarini, 2001) como consecuencia de una importante política de poblamiento y densificación. Surgieron, así, poblados cuyo origen responde precisamente al tipo de explotación primaria que se realizaba en el área rural periférica. En el caso de estudio, se trata de colonias agrícolas ya que este sector de la pampa húmeda cordobesa posee tierras aptas para el



desarrollo de la agricultura y ganadería. Es en la escala territorial donde la intervención de las compañías concesionarias del sistema adquiere relevancia no solamente por su rol desarrollador (Martinez de San Vicente, 1995) sino también porque definirán la impronta morfológica en el territorio modificando el paisaje.

Figura 3: trazado ferroviario y articulación de los diferentes centros urbanos. Elaboración propia

La escala urbana definida por el sistema de poblados, cuya génesis fundacional fue, precisamente, cómo se menciona up supra, el paso del ferrocarril y la necesidad de reabastecer de agua la máquina de vapor cada 16 o 20 km. Se generan, así, estructuras poblacionales cuyos componentes urbanos (traza, trama y tejido) estuvieron condicionados por la red y el sistema ferroviarios y con morfologías particulares caracterizadas por

una importante carga semántica y simbólica en relación a su lugar de origen indicándose un intenso proceso de transferencia cultural. La morfología urbana se consolidó en relación a la localización del cuadro de estación lo que generó múltiples tipos urbanos.

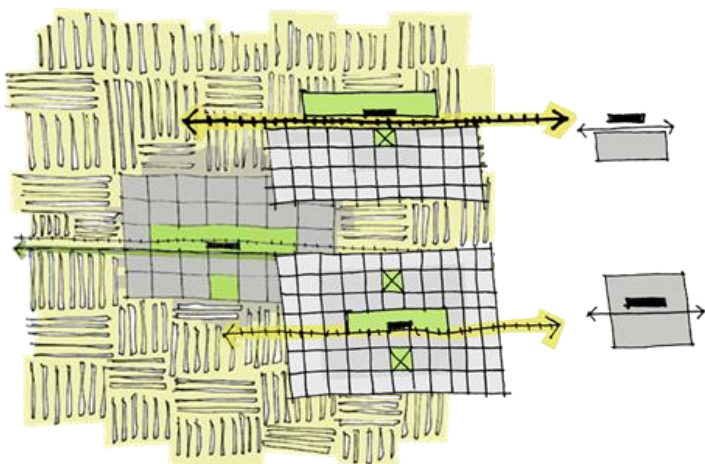


Figura 4: traza urbana de “un” centro urbano. Elaboración propia

Figura 5: Predio del cuadro de estación en relación a la traza urbana. Elaboración propia

La escala arquitectónica definida por el cuadro de estación y conformado por las diferentes tipologías que necesitaba el sistema ferroviario para funcionar: la estación propiamente dicha, talleres, galpones, depósitos de encomiendas, vivienda del personal, tanques de agua, depósitos, servicios de apoyo, plataformas, vías auxiliares, sector de maniobras (Ferrari, 2011). El edificio más importante de este conjunto es la estación con una arquitectura caracterizada por su impronta industrial.



Figura 6: “Una” estación de ferrocarril. Elaboración propia

El recorte espacial

Para abordar la dimensión arquitectónica y patrimonial se toman cuatro centros urbanos de diferente escala y jerarquía. Estas cualidades se definen en función a la cantidad de habitantes y al rol que desempeña cada uno dentro del territorio.

1- *Centros urbanos de entre 5.000 y 10.000 habitantes.* Caso de estudio: LEONES.

La localidad posee un municipio de aproximadamente 350 Ha., y un área de influencia rural de 75.108 Has. El censo realizado en 2008 arrojó una población urbana de, aproximadamente, 10.600 habitantes. Si bien es una localidad pequeña la elección de este centro urbano radica en su importancia a nivel agrícola, ya que posee un papel protagonista dentro de la cuenca cerealera de la que forma parte adquiriendo el rol de “capital nacional del trigo”



Figura 7: Fotografía aérea de la traza urbana tomada de Google Earth. ¹



Figura 8: Fotografía de la estación de trenes. Fuente Caminos y pueblos historias del sudeste cordobés y sudoeste santafesino. ¹

2- *Centros urbanos de entre 10.000 y 20.000 habitantes.* Caso de estudio: OLIVA.

La localidad posee, según el último censo, aproximadamente 12.000 habitantes. Posee una superficie de 360 Has. Es una localidad que a pesar de tener una pujante actividad agrícola y ganadera carece de una importante proyección a nivel regional dado que su economía está basada fundamentalmente en recursos provenientes de la administración provincial (colonia Dr. Emilio Vidal Aval) y municipal.



Figura 9: Fotografía aérea de la traza urbana tomada de Google Earth. ¹



Figura 10: Fotografía de la estación de trenes. Fotografía propia. ¹

3- *Centros urbanos de entre 20.000 y 50.000.* Caso de estudio MARCOS JUAREZ.

Según INDEC, en el censo realizado en 2010, Marcos Juárez poseía una población de aproximadamente 27.000 habitantes, estimándose que en 2022 es de unos 30.000 habitantes. La ciudad posee un ejido urbano de aproximadamente 3.508 Has. y un área de influencia de alrededor de 6.350.000 has. Posee un carácter de centro agro productivo basado en la producción e industria agrícolas y, ejerciendo una fuerte influencia no sólo a nivel regional (como cabecera del

departamento Marcos Juárez) sino también a nivel nacional (cercanía a la Provincia de Santa Fe). En 2009 fue declarada Ciudad de Pleno Empleo evidenciando tasas de desempleo de solo el 1,5%.



Figura 11: Fotografía aérea de la traza urbana tomada de Google Earth. ¹



Figura 12: Fotografía de la estación de trenes. Recuperada de argentina.gob.ar.¹

4- *Centros urbanos de más de 50.000 habitantes. Caso de estudio VILLA MARIA.*

Según el último censo realizado en 2022, INDEC informó una población de 88.600 habitantes.

Posee una superficie urbana de unas 5.100 Has. con una importante área de influencia a nivel regional. Posee una de las cuencas lecheras más importantes de la provincia y del país.

También es muy importante la industria alimenticia especialmente láctea como derivada de la actividad lechera y también la industria agrícola.



Figura 13: Fotografía aérea de la traza urbana tomada de Google Earth. ¹



Figura 14: Fotografía de la estación de trenes. recuperada de argentina.gob.ar. ¹

En toda propuesta estratégica es imprescindible realizar un diagnóstico FODA, no sólo de cada cuadro de estación sino también a nivel urbano ya que el ferrocarril (como ya se ha mencionado) actúa como un sistema, articulando y conectando el territorio. Es necesario determinar el estado actual y las persistencias del sistema con el fin de detectar la existencia de ciertos valores patrimoniales para lo cual se debe generar una matriz de relevamiento de cada cuadro de estación con la valoración pertinente en relación a su estado de conservación y mantenimiento actual.

En síntesis, se analizan propuestas tendientes a recuperar los componentes del sistema ferroviario con la perspectiva puesta en lograr mayor equidad social, optimización de recursos económicos, respeto por los recursos naturales y la valoración del patrimonio.

1- Todas las fotografías y mapas ya sea propias o tomadas de diferentes fuentes están intervenidas por la autora del presente artículo.

Repensando el sistema ferroviario

A los fines del trabajo de tesis doctoral en el que se encuentra inmerso este ensayo, se estudian una serie de lineamientos y ejes estratégicos que permiten plantear actuaciones posibles como partes de un plan de recuperación, revalorización y resignificación del sistema ferroviario en el área en cuestión.

En este sentido es necesario realizar una aclaración en cuanto a la revalorización del sistema ferroviario en el área propuesta. ¿Podemos considerar “patrimonio” a este sistema territorial, urbano y arquitectónico? ¿Tienen una significación suficientemente fuerte para justificar su recuperación y resignificación?

En general se relaciona el patrimonio cultural ligado a los grandes monumentos y edificios legados por las culturas paradigmáticas, pirámides, palacios, iglesias, etc. No obstante, hay un legado modesto de bienes tangibles e intangibles que manifiestan la idiosincrasia de los pueblos y son expresiones de su identidad, hablan de su historia y les otorgan una fuerte cohesión cultural y social, pudiendo, además, convertirse en el motor que active la economía del sector impulsando el desarrollo sostenible.

Las miradas multiescalares sugeridas están relacionadas a la inserción territorial del sistema ferroviario lo que explicita la definición de argumentos generales aplicables a la totalidad de casos en estudio bajo una perspectiva integral de intervención, no obstante, es pertinente también, estudiar e interpretar las particularidades de cada localidad, para lo cual se presentaron los cuatro centros urbanos con diferentes situaciones y escala como testigos referenciales del área propuesta.

Para proteger los componentes del sistema ferroviario es importante definir acciones estratégicas con el objetivo de evaluar las potencialidades de cada caso particular. Analizar, diagnosticar, inventariar son las claves para la formulación de una propuesta metodológica que permita recuperar dicho sistema en un marco de sostenibilidad.

Se proponen pautas, lineamientos y proyectos agrupados según determinados criterios.

- *Para la recuperación económica:* El sector propuesto posee una fuerte actividad productiva agrícola, ganadera y lechera. Se propone motorizar las actividades económicas del sector terciario (comercial y de servicios), las actividades recreativas y de ocio para incentivar el desarrollo local y regional en un marco de sostenibilidad.
- *Para la legitimación social y cultural:* En todas las localidades abarcadas por el presente estudio existen instituciones deportivas y educativas muy arraigadas a la sociedad. Es importante reforzar la presencia de otras instituciones fundamentalmente a nivel cultural, recreativo y lúdico que permitan autonomía, pero a la vez articulación y proyección a nivel regional.
- *Para la recuperación ambiental y paisajística:* regenerar la calidad ambiental y paisajística aprovechando las potencialidades de cada sector.
- *Para la reafirmación de la identidad:* incentivar la participación ciudadana para el fortalecimiento y promoción de actividades sociales y culturales

Lineamientos: en consonancia con el objetivo del presente trabajo están dirigidos a la recuperación del sistema ferroviario, lo cual implica acciones a realizarse en tres niveles escalares.

- *Escala urbano-territorial*: Tendiente a revitalizar el sistema de centros urbanos que se articulan en el sector de estudio propuesto. Para su implementación es imprescindible la realización de un análisis y diagnóstico (convenientemente bajo el formato de una matriz FODA) y la definición de un plan de ordenamiento territorial y urbano para cada caso.
- *Escala arquitectónica: revalorización de los cuadros de estación*: implica la recuperación de los predios del ferrocarril y las edificaciones del cuadro de estación mediante la puesta en valor y resignificación de los mismos.

Proyectos: son las acciones destinadas a concretar los programas y lineamientos planteados. Implican acciones conjuntas de los diversos actores sociales tanto del sector estatal como del privado y la participación de la comunidad para otorgarles consenso y legitimación a las intervenciones.

Su definición requiere un estudio concienzudo y pormenorizado que será el corolario de la tesis doctoral. No obstante, podemos adelantar y mencionar algunas acciones generales tendientes siempre a revitalizar y recuperar el sistema ferroviario.

- Reconvertir el espacio vacío de los predios como espacios públicos, parques, a escala urbana y/o regional (según la escala del cuadro de estación y de la localidad a la que pertenece).
- Recuperar los predios del ferrocarril asignando usos a nivel urbano y paisajístico
- Definir accesos, circulaciones, espacios públicos en los predios del ferrocarril articulándolos con la trama urbana existente.
- Realizar tareas de recuperación edilicia, **reconstrucción**, **refuncionalización**, mejoramiento edilicio y tecnológico en las edificaciones del ferrocarril
- Evitar demoliciones de las edificaciones que forman parte del cuadro de estación.
- Realizar un inventario de cada una de las edificaciones que forman el cuadro de estación.
- Definir cuales construcciones ferroviarias son factibles de patrimonializar, declarándolas de interés cultural a nivel municipal.
- Realizar la puesta en valor de los bienes patrimoniales considerando la reutilización, **refuncionalización**, conservación y preservación de los mismos
- Asignar nuevos usos tendientes a involucrar la comunidad y generar empleos.
- Definir un marco legal aplicable al patrimonio ferroviario.
- Coordinar acciones conjuntas de gestión público-privada
- Generar una normativa que regule específicamente cada cuadro de estación.
- Asegurar procesos de gestión que aseguren la salvaguarda del patrimonio ferroviario.
- Generar talleres y consultas populares para definir el uso de las áreas en estudio.
- Renovar la calidad paisajística en términos estéticos y ambientales
- Restaurar áreas degradadas.
- Realizar la forestación de los predios del ferrocarril y espacios adyacentes.
- Generar corredores forestales según usos.
- Complementar la instalación de equipamiento urbano.
- Estudiar las condiciones ambientales y paisajística definiendo intervenciones acordes a la escala de cada sector urbano.

Dado que el presente artículo se inserta dentro de la investigación doctoral propuesta, hay muchos temas que aún están en estudio y evolución.

Por este motivo se plantea como caso de estudio la localidad de Oliva para el abordaje de la dimensión urbana y arquitectónica planteada.

Construyendo futuro: Oliva

Los *lineamientos, programas y proyectos* propuestos para este centro urbano forman parte de una acción más amplia que se está llevando a cabo en forma conjunta con el Municipio y es la elaboración del PEUO 2030 (Plan Estratégico Urbano Oliva 2030), para lo cual se plantean ejes estratégicos para la lectura del territorio y fases de desarrollo e implementación del mismo.

Ejes estratégicos:

- Eje económico productivo
- Eje agua e infraestructura verde
- Eje movilidad
- Eje usos de suelo.
- Eje institucional y social

Fases de desarrollo:

- Fase diagnóstica
- Fase propositiva
- Fase de implementación
- Fase de monitoreo.

Por lo tanto, el planteo de lineamientos, pautas y proyectos concretos para la **recuperación, revalorización y resignificación** del predio del ferrocarril y de las edificaciones del cuadro de estación de Oliva forman parte de este Plan que articula las diferentes dimensiones del patrimonio ferroviario: territorial, urbanístico arquitectónico y paisajístico en un marco de sostenibilidad.

Este trabajo implica por un lado generar acciones para la reactivación económica de la localidad con el fin de atraer nuevas inversiones tanto del sector público como privado con el fin de fortalecer el desarrollo local, reforzar la autoestima de la comunidad y por lo tanto reconstruir su identidad.

Por otro lado, el caso de Oliva ofrece una singularidad, motivo por el cual se tomó como caso de estudio. Es una localidad sin demasiadas ambiciones ni perspectivas de desarrollo (comparada con los otros centros urbanos que tienen un empuje económico importante relacionado a la actividad agropecuaria) ya que su sistema económico social y cultural se forjó a la sombra del Hospital Dr. Emilio Vidal Abal, no obstante, existe un nuevo motor para recuperar la identidad y fortalecer el desarrollo.

Oliva es, desde 1995, la sede del MUNAM (Museo Nacional de Malvinas) cuyo acervo se encuentra disperso en los predios del Ferrocarril, ya que aún no posee sede propia.

Los predios del cuadro de estación de la Línea Mitre, Ramal GM2, ubicados en la localidad de Oliva, fueron cedidos en condición de préstamo precario y gratuito al Municipio con el único fin de que sean utilizados por la Fundación Museo Nacional de Malvinas que gestiona el MUNAM, según Resolución RESFC-2022-63-APN-AABE#JGM con fecha 25 de marzo de 2022, para el emplazamiento de su sede definitiva.

En este contexto, se plantean programas, líneas estratégicas y proyectos que se articulan y desarrollan dentro del PEUO.

Dimensión urbana y arquitectónica como tarea previa (expresado up supra) es imprescindible interpretar y conocer en forma detallada el territorio y los recursos de que dispone.

Lineamientos a escala urbana

Lineamiento 1: Revitalización de la localidad promoviendo el desarrollo económico, social, cultural y ambiental en un marco de sostenibilidad.

Consiste en generar un modelo de ciudad sostenible, equitativo y participativo tendiente a mejorar la calidad de vida de los habitantes.

Pautas y objetivos: Desarrollar proyectos de vanguardia tendientes a optimizar las fuentes de trabajo y las oportunidades laborales, a cuidar el ambiente, a mejorar la movilidad y conectividad a nivel local, regional y nacional, a promover la integración y creatividad y a generar conciencia basada en el respeto y la memoria, con el fin de lograr una ciudad más inclusiva, segura, accesible productiva, innovadora, integrada y conectada

Proyectos:

- *Elaboración de un Plan Estratégico Urbano con un horizonte a mediano plazo que permita la lectura y comprensión del territorio para definir el modelo de ciudad deseado a futuro (este Plan, el PEUO, como se mencionara up supra ya está en proceso).*
- *Mejoramiento de calidad paisajística del cuadro de estación y las áreas aledañas mediante:*
 - *La forestación, reforestación, completamiento del arbolado existente y creación de nuevos espacios públicos verdes.*
 - *Incorporación de equipamiento e infraestructura urbana.*
 - *Diseño de circulaciones peatonales, bicisendas y ciclovías.*
- Desarrollo de un sistema urbano de circulaciones que complementen las ya existentes y aprovechando la localización relativa del cuadro de estación en el centro de la trama urbana y como remate de la av. que une la localidad con el acceso a AU9.



Figura 15: Fotografía aérea de la traza urbana. Fuente Google earth . Reelaboración propia

Lineamientos a escala arquitectónica

Lineamiento 1: Recuperación, revalorización y resignificación de los edificios del cuadro de estación en un marco de sostenibilidad

Consiste en realizar tareas de mantenimiento, conservación y restauración de los edificios del cuadro de estación, otorgándoles una función compatible con su estructura física y espacial.

Pautas y objetivos: intervenir en las construcciones ferroviarias potenciando su valor simbólico e histórico, con el fin de incentivar el desarrollo local y regional.

Proyectos:

- Relevamiento de los edificios existentes en el cuadro de estación, determinando las diferentes tipologías, uso original y actual, superficie, morfología, tecnología, estado constructivo, ubicación relativa en el predio y articulación con la estructura urbana.



Figura 16: Fotografía propia: Cuadro de estación Oliva.

- Creación de la sede del Museo Nacional de Malvinas (MUNAM). Si bien parte del acervo ya se encuentra localizado en el predio del ferrocarril, el MUNAM necesita una sede propia ya que custodia una de las colecciones más caras al sentir nacional, intentando resguardar, difundir y reconstruir parte de nuestra historia. El museo es un espacio de homenaje y respeto concebido a escala urbana y regional con impacto nacional e internacional. Este proyecto implica la refuncionalización, preservación y conservación de los edificios del cuadro de estación que se presentan como testigos de la historia de la localidad. También contempla la construcción de un nuevo edificio que dialogue con el patrimonio ferroviario y que cumpla determinadas pautas tanto a nivel de implantación como morfológicas y tecnológicas.



Figura 17: Fotografía propia: Vista del acervo del MUNAM

- Implementación de un masterplan que contemple la implantación de actividades complementarias y de apoyo para el funcionamiento del museo para lo cual es necesario evaluar potenciales demandas de usos y rentabilidad de las actividades propuestas (culturales, educativas, gastronómicas, deportivas y recreativas).

Lineamiento 2: Fortalecimiento y consolidación de la identidad de la comunidad

Consiste en utilizar las construcciones ferroviarias como un recurso dinámico y significativo para rediseñar y resignificar la identidad local en clave Siglo XXI.

Pautas y objetivos: *promover* el desarrollo de actividades culturales y recreativas con el fin de poner en valor la historia y la cultura locales y recuperar los rasgos identitarios de la comunidad.

Proyectos:

- Generación de actividades culturales que permitan a la comunidad apreciar los bienes ferroviarios.
- Realización de charlas informativas, talleres con alumnos de distintos niveles de escolaridad y otras actividades que permitan difundir la historia y culturas ferroviarias.
- Implementación de una escuela de oficios en los talleres del ferrocarril como parte de una concertación público privada.
- Adecuación de los vagones ferroviarios existentes en el predio para la realización de muestras periódicas de los bienes y el acervo ferroviario a través de fotografías, periodos, gráficos, planos, herramienta, etc.
- Articulación del patrimonio ferroviario con el patrimonio del MUNAM generando acciones conjuntas para la difusión y conocimiento de ambos procesos históricos.

Lineamiento 3: Difusión de la historia y cultura local

Consiste en realizar tareas de comunicación y difusión relacionadas a la historia del ferrocarril y del MUNAM.

Pautas y objetivos: concientizar a la población acerca del patrimonio cultural e histórico con el fin de incentivar la apropiación de este por parte de la comunidad.

Proyectos:

- Colocación de señalética específica y explicativa en el ingreso a la ciudad por la AU9, en el predio y también en diversos sectores de la localidad para atraer visitantes y locales.
- Diseño de estrategias publicitarias destacando los principales eventos y atractivos a realizarse con una agenda cultural y recreativa convocante y renovada semestralmente.
- Implementación de un sistema de guías que permitan orientar y dirigir al visitante en el predio para el conocimiento de la historia y acervos del MUNAM como de la cultura ferroviaria.

Lineamiento 4: Gestión integral de los bienes ferroviarios

Consiste en planificar y organizar los recursos disponibles (humanos, económicos, materiales, culturales y ambientales) para la protección, conservación, y mantenimiento del cuadro de estación.

Pautas y objetivos: generar una normativa adecuada y participativa con el fin de incentivar la protección, conservación y mantenimiento de los bienes ferroviarios en un marco de sostenibilidad.

Proyectos:

- Diseño de un marco legal para la protección de los bienes ferroviario.
- Inventariado y fichaje de cada uno de los edificios definiendo su grado de protección y como debe realizarse.
- Declaratoria de interés municipal de los edificios del cuadro de estación (identificados previamente según su valoración y significación)
- Generación de un sistema de concertación público privada para el sostenimiento de los predios y del proyecto cultural recreativo propuesto, para lo cual se debe considerar una partida en el presupuesto municipal y generar tickets (a cargo de los visitantes) a beneficio del MUNAM y demás proyectos culturales.

Reflexiones finales

El sistema ferroviario tuvo un protagonismo sin precedentes en la historia de nuestro país simbolizando desarrollo e innovación y convirtiéndose en una herramienta fundamental de progreso y dinamizador social, económico y cultural.

La arquitectura ferroviaria siempre se mantuvo entre la tradición y la innovación, lo que generó una tensión entre morfología y tecnología que se evidenció claramente en la construcción de los cuadros de estación. Las estaciones de tren fueron protagonistas en este escenario decimonónico y, a pesar de su estado actual de deterioro y obsolescencia, son edificios emblemáticos siendo en gran medida, responsables de la configuración territorial.

En este sentido la consolidación de la arquitectura ferroviaria en un marco de sostenibilidad implica evocar la memoria del territorio y preservar la identidad de la comunidad involucrada.

Entendemos que interpretar el valor histórico del territorio con relación a la implantación del ferrocarril abre la posibilidad de articular presente y pasado en clave contemporánea permitiendo justificar el rescate de aquellos componentes que fueron responsables de la construcción del paisaje e identidad del territorio en cuestión. Al final de este recorrido convertir a esta investigación en una herramienta para el planteo de pautas y lineamientos estratégicos. En definitiva, y en consonancia con la hipótesis planteada se presume que dichas formulaciones propositivas permitirán potenciar el desarrollo a nivel local y regional a partir de **repensar, revalorizar, resignificar y recuperar** el legado del sistema ferroviario en un marco de sostenibilidad. No obstante, también somos conscientes que para la efectivización de cualquier propuesta se requiere de un trabajo conjunto de los diferentes actores intervinientes. Por un lado, el sector público mediante un adecuado modelo de gestión y un marco jurídico que garantice la preservación y conservación de los bienes detectados en un marco de sostenibilidad, cumpliendo, así, su misión de bregar por los intereses ciudadanos. Por el otro el compromiso de los diferentes actores sociales colaborando y cuidando los componentes que constituyen parte de la herencia comunitaria.

Esta línea de acción constituye un escenario viable y posible para contribuir a la mejora de la situación local poniendo en valor los recursos y bienes ferroviarios.

Bibliografía

- Albarracin, S. (1889). *Bosquejo historico, politico y economico de la provincia de Cordoba*. Buenos Aires, Argentina: J. A. Alsina
- Bauman, Z. (2013). *La cultura en el mundo de la modernidad liquida*. Madrid: Fondo de Cultura Economica de España
- Browne, E. (1988). *Otra Arquitectura en America Latina*. México: Gustavo Gili
- Brundtland, G. (1987). Our common future-Call for action. *Environmental conservation*, (291-294)
- Colafranceschi, D. (2007). *Landscape + 100 palabras para habitarlo*. Barcelona: Gustavo Gili
- Corboz, A. (2004). El territorio como palimpsesto. En A. M. Ramos. *Lo urbano en 20 autores contemporáneos*, (25-34). Barcelona: UPC
- Cosgrove, D. (2004). Lanscape and Landschaft. (GHI, Ed.) *Bulletin of the German Historical Institute*(35), 57-71
- Ferrari, M. (2006). *Patrimonio ferroviario en el Noroeste argentino. Tipologías arquitectonicas y asentamientos urbanos ferroviarios*. IV Congreso de Historia Ferroviaria
- Ferrari, M. (2011). El sistema ferroviario en el Noroeste argentino.Arquitectura e instalaciones complementarias. *Apuntes*, 24(1), 44-61
- Ferrari, M. (2012). Paisaje y patrimonio en la linea ferroviaria "Jujuy-La Quiaca". Una propuesta de reutilizacion para el desarrollo local. *Labor & Engenho*, 6(1), 89-108
- Folch, R., & Bru, J. (2017). *Ambiente, territorio y paisaje*. Barcelona/Madrid: Barcino
- Frampton, K. (1999). *Estudios sobre cultura tectónica. Poeticas de la construcción en arquitectura de los siglos XIX y XX*. Madrid: Akal

- Jauregui, U; Barbachan, C. (1999). Arquitectura-Tecnologia-Innovacion-Tecnologia y docencia. (UNL, Ed.) *Estudios de habitat*(6), 17-21
- Martinez de San Vicente, I. (1995). *La construccion del territorio de las colonias de la Central Argentine Lands Company*. Barcelona: UPC
- Martinez, M. (2018). *La identidad pampeana. Transformaciones campo-ciudad del territorio agropecuario de La Pampa-Argentina*. X Seminario internacional de investigacion en urbanismo, (525-546). Barcelona-Cordoba
- Menacho, M. (1911). *Un viaje a la Argentina (Buenos Aires). El porvenir de los pueblos iberoamericanos*. Barcelona, España: Imp. J. Cunill
- Montaner, J. M. (2008). *Sistemas arquitectonicos contemporáneos*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Nogue, J. (2007). La construccion social del paisaje. En J. Nogue. *La Construccion social de paisaje*. Madrid: Biblioteca nueva
- Ortiz, O; Castells,F; Sonnemann, G. (2007). A review of recent developments based on LCA. *Construction and Building Materials*(23), 28-39
- Raffestin, C. (2018). Territorio, frontera, poder. En M. Schmid di Friedberg, M. Neve, & R. Cerarols Ramirez. Barcelona: Icaria
- Sabate Bell, J. (2004). Paisajes culturales. El patrimonio como recurso basico para un nuevo modelo de desarrollo. (P. A. Lopez, Ed.) *Urban*, 8-29
- Tarragó, S. (1981). Argentina: la urbanización de la locomotora. *2C Construccion de la Ciudad*(19), 4-8
- Tartarini, J. (2001). *Arquitectura ferroviaria*. Buenos Aires, Argentina: Colihue
- Unidas, N. (2016). *Habitat III*. Quito
- Waisman, M. (1989). El patrimonio modesto y su reutilizacion. *Summa*(266-267), 31-33