



Arquitectura ferroviaria de América Latina. Cuba y Argentina

Autores: Jorge D. Tartarini; Ilka Pell; Rolando Lloga y Karen Sanabria

Editorial: Consejo Nacional de Patrimonio Cultural, Comisión Nacional de Monumentos, Ministerio de Cultura de Argentina y Comisión Nacional de Monumentos, Lugares y Bienes Históricos, La Habana, 2017
ISBN: 978-98-7401-225-8
Páginas: 279

Las externalidades del ferrocarril sobre el paisaje, el urbanismo, la arquitectura, en la generación de obras de ingeniería, infraestructuras, poblados, directa e indirectamente vinculados con su construcción y servicios, son seguramente de mayor dimensión que las de cualquier otra tecnología y explotación humana en la historia. Ello se explica por la necesidad que tuvo de

diseños específicos para las vías, con los que salvar los obstáculos físicos y de dotarse de estaciones, paraderos, conexiones, talleres, almacenes o muelles. Y esto es así en todos los casos, pero aun más en aquellos en los cuales el desarrollo de los caminos de hierro permitió la conquista y colonización de espacios, como ocurrió en los de América Latina.

Tales externalidades paisajísticas humanas, urbanísticas, arquitectónicas y de ingeniería sufrieron por su naturaleza, vinculada al origen y extensión de las vías férreas, deterioro, abandono y cambios de uso cuando los caminos de hierro perdieron progresivamente importancia en el organigrama de los transportes, desde mediados del siglo XX y debido a la competencia de las carreteras y del tráfico automotor y a cambios estructurales en las ofertas económicas. Su impronta en el espacio y la cultura, sin embargo, no disminuyó con esas circunstancias, aunque sí solio hacerlo en la memoria, y ha colaborado con ello el hecho de que los investigadores de la historia y otras ciencias sociales han dedicado relativamente poca atención al tema, las instituciones sólo recientemente se han preocupado por el rescate y conservación de dicho patrimonio y los recursos destinados a procurarlos han sido en general exiguos.

Arquitectura ferroviaria de América Latina es una obra pionera en el esfuerzo por mitigar los problemas de preservación del patrimonio de los caminos de hierro, de las políticas

vinculadas y de las investigaciones necesaria para lograrlo. Mantiene un título surgido cuando se planteó como proyecto y fue más ambicioso. Concentrar finalmente la obra en los casos de Cuba y Argentina fue resultado de la oportunidad de que la idea surgiese en el segundo país y de las posibilidades de desarrollarlo también en el segundo cuando las posibilidades prácticas de realización obligaron a acotar el espacio abordado. No obstante, la elección así explicada – aclaran los editores del volumen– no desmiente el hecho cierto de que los ejemplos tratados son quizás los *más ferrocarrileros* de Latinoamérica. La isla antillana fue pionera en la región. En su territorio comenzaron a circular los trenes en 1837, sólo siete años después de la apertura del primero en Gran Bretaña y once antes de que lo hiciesen España, su metrópoli entonces. Por otro lado, únicamente Argentina dispuso entre las naciones otrora colonias ibéricas de una red de paralelas equiparable a la cubana, aunque inició su construcción más tarde y, por las dimensiones de su geografía, nunca alcanzó niveles semejantes de extensión por kilómetro cuadrado.

La historiografía ferroviaria de Cuba y Argentina ha gozado de una atención similar a la dimensión que en ambos países han tenido y tienen los caminos de hierro, sobre todo en el segundo caso, cuyos estudios sólo son equiparables en volumen y calidad a los de México en América Latina. La referencia precisa a tales obras puede hallarse en las compilaciones clásica y

más reciente de Jesús Sanz Fernández, coord. *et al.*: *Historia de los ferrocarriles de Iberoamérica, 1837-1995* (Madrid: Ministerio de Fomento, 1998) y Sandra Kuntz: *Historia mínima de la expansión ferroviaria en América Latina* (México: El Colegio de México, 2015), pues no es posible aquí mencionar con más detalle ni siquiera las más importantes. Ahora bien, muchos temas adolecen aún de investigación y, por su relevancia e implicaciones, el patrimonio se halla entre los más necesitados de indagación, ya que la pesquisa en los archivos y fuentes documentales es la única forma de proceder a su recuperación, conservación y mantenimiento y de poner en valor su importancia pasada y presente.

La presentación de *Arquitectura ferroviaria de América Latina*, a cargo de Teresa de Anchorena y Gladys M. Collazo, insiste en la necesidad referida para poner en contexto el objetivo y alcance del libro y da fe de la colaboración de múltiples instituciones y personas que lo han hecho posible. El coordinador de esos esfuerzos es Jorge Tartarini, arquitecto e investigador dedicado al estudio y fomento del patrimonio generado por los caminos de hierro y su conservación.

Tartarini firma un capítulo inaugural del libro, una mirada a la historia de la construcción y desarrollo del tren en la región desde la perspectiva de su arquitectura y de los avances y necesidades de su preservación física y en la memoria. Insiste el autor en el valor de la obra para ello y como

manifestación de la urgencia que con tales fines tiene superar otro defecto de la aun escasa investigación al respecto, el sesgo localista que ha tenido y aún tiene y que sólo se aliviará con trabajos comparados.

Destaca Tartarini también el estado en el que se encuentra el patrimonio ferroviario, aún lastimoso, pese al esfuerzo que se está realizando desde hace algunos años para mejorarlo, y en que la razón fue la merma de la importancia del tren en el transporte después de la segunda guerra mundial y ya referida. Esos problemas han generado abandono y pérdida de lo genuino. Multitud de instalaciones vinculadas a las operaciones y servicio de los caminos de hierro fueron desatendidas, o desmanteladas o dedicadas a otros usos, y únicamente la conciencia y el esfuerzo de la población evitaron un desastre mayor e iniciaron su rescate. La preocupación de los gobiernos e instituciones ha sido reciente y optimizar voluntades, tareas y recursos con el fin de que el resultado sea eficiente y la recuperación rigurosa y fiable, precisa tener instrumentos de conocimiento y que los profesionales doctos en el tema y en hallar la documentación precisa, historiadores y técnicos, se sumen a la labor y cooperen en su faena. Tal es el objetivo de *Arquitectura ferroviaria de América Latina* –según su coordinador–, coadyuvar desde el lado de la inteligencia y la academia a recobrar y salvaguardar la herencia y el legado de los trenes y a su revalorización integral. Es decir, asociada al paisaje, a la memoria histórica y cultural, para lo

cual examina el autor las experiencias que se han llevado y llevan a cabo en varios países de la región, Ecuador, Brasil, Colombia, en sus frutos y perspectivas, complemento de la indagación más amplia que a continuación ofrece la obra acerca de Argentina y Cuba, y para concluir que, pese a la falta de recursos y lo mucho que queda por hacer, todo permite vaticinar un mejor presente y futuro en los ferrocarriles y su patrimonio y la esperanza de una mejora a partir de él.

Los capítulos que siguen al del editor en el libro se dedican a la arquitectura ferroviaria en Cuba y en Argentina, firmados respectivamente por Rolando Loga, Ilka Pell y Karen Sanabria, y por el propio Tartarini. El de la isla dedica mayor espacio a la historia del tren en su territorio, si bien desestima relativamente el análisis de la red de paralelas que se construyó allí para atender las necesidades de las plantaciones azucareras, que en muchos casos prestaron también servicio público, y que superó en extensión (12.000 kilómetros) a la de transporte universal (5.000 kilómetros).

Los dos capítulos dedicados a Cuba y Argentina destacan también los esfuerzos de recuperación del patrimonio ferroviario, más longevos en el país rioplatense, algo menos en el caribeño, donde en 2000 el Museo del Ferrocarril inició una compilación básica de la información acerca de unas 200 estaciones, y en 2005 comenzaron a inventariarse y a ponerse a salvo en otros destino varias de las locomotoras

a vapor que aún operaban en los centrales azucareros, muchos de los cuales dejaron de moler en esa fecha resultado de una política planificada de reconversión del sector agro-industrial de la caña. Y la explicación de la labor de rescate material es introducción en los acápites referidos a las dos naciones de largos apéndices que presentan los resultados del esfuerzo.

Los registros del patrimonio ferroviario en Cuba y Argentina, que completan los trabajos acerca de sus casos naciones y son la verdadera esencia de *Arquitectura ferroviaria de América Latina*, consisten en una selección de fichas con contenido textual básico, acompañado de mapas, fotografías e ilustraciones, igual que el resto del contenido del libro— acerca de las principales estaciones y otras instalaciones relevantes asociadas al tren: talleres, poblados, edificios singulares, viaductos, túneles, puentes, terminales portuarias y demás infraestructuras.

Arquitectura ferroviaria de América Latina culmina con una bibliografía selecta y básica y una relación y reconocimiento de los muchos colaboradores institucionales y personales que han hecho posible el libro. Está reseña del mismo lo hace insistiendo en lo oportuno y valioso de la obra. Si bien es posible detectar en ella algunos errores de información e históricos, quizás habría sido mejor una ordenación y estructuración más académica o divulgativa y menos a la manera de informe y suma de materiales, se ha de ser consciente de

que dichos propósitos habrían precisado aún más cooperación, esfuerzo, tiempo y recursos y que su publicación y el fomento a la realización de trabajos similares que supone es *per se* una magnífica noticia para el ferrocarril y para todos.

Antonio Santamaría García
Instituto de Historia, CCHS, Consejo
Superior de Investigaciones
Científicas