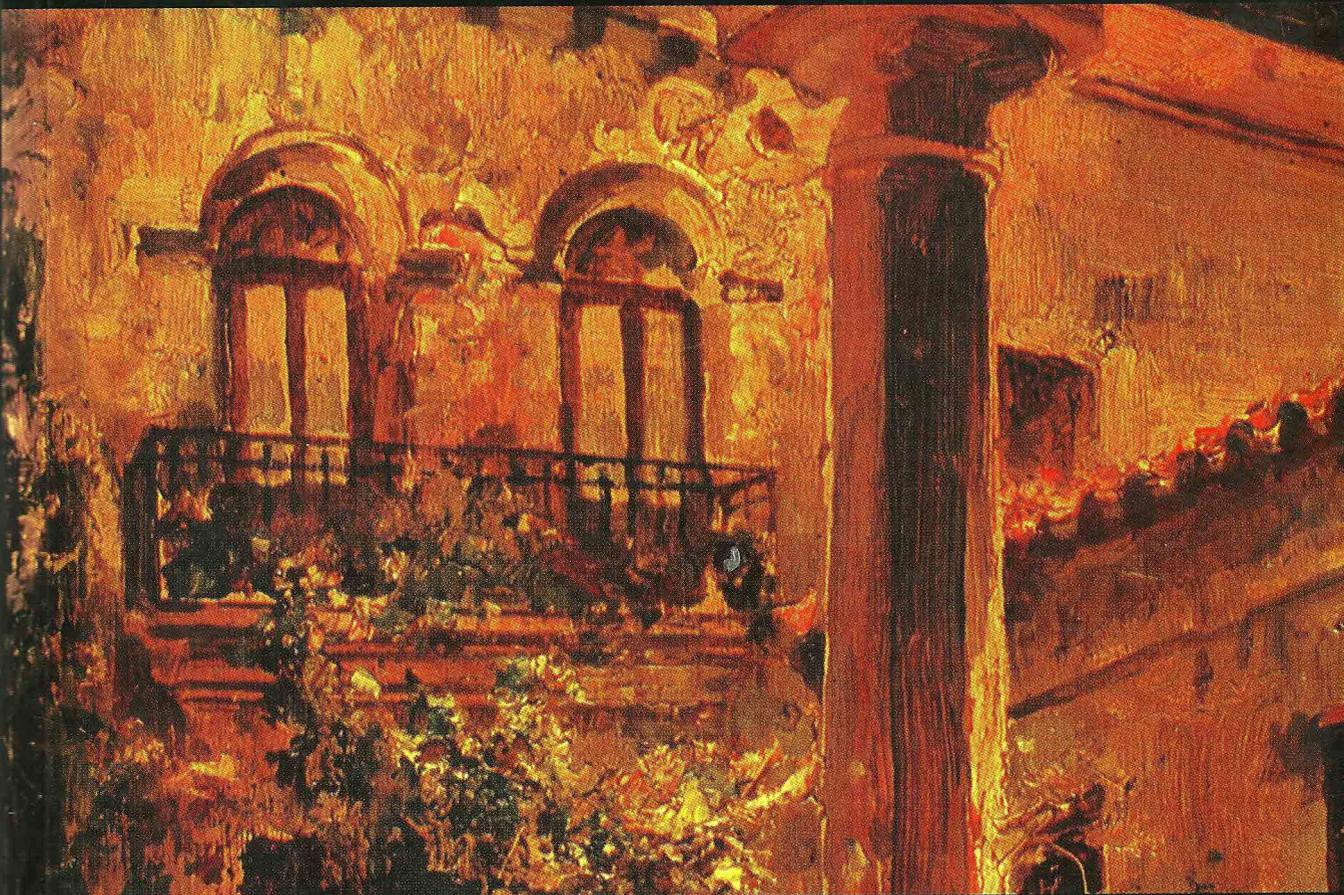


VII JORNADAS
La Generación del Centenario
y su proyección en el Noroeste Argentino
(1900-1950)



Actas de las VII Jornadas realizadas en San Miguel de Tucumán
— 2 0 0 7 —

Centro Cultural Alberto Rougés
Fundación Miguel Lillo
TUCUMÁN - REPÚBLICA ARGENTINA

Actas VII jornadas : generación del centenario y su proyección en el NOA 1900-1950 / ;
compilado por Estela Romero y Elena Perilli de Colobres Garmendia 1a ed. - Tucumán :

Centro Cultural Alberto Rougés, 2008.
348 p. ; 44x18 cm.

ISBN 978-987-97722-8-7

1. Historia Regional. I. Romero, Estela, comp. II. Perilli de Colobres Garmendia, Elena,
comp.
CDD 982.4

Comisión de referato:

Prof. MARÍA EUGENIA VALENTIÉ

Prof. SILVIA E. FORMOSO

Arq. DIEGO LECUONA

Compiladoras:

Prof. ELENA PERILLI DE COLOMBRES GARMENDIA

Lic. ELBA ESTELA ROMERO

Primera edición: julio de 2008.

Derechos exclusivos de esta primera edición reservados para todo el mundo.

Imagen de tapa: óleo de Teófilo Castillo.

Transcripción: María Lilia Peña de Gorodner y Elena R. de Rodríguez.

Diseño y edición gráfica: Gustavo Sánchez.

El contenido de los artículos es de responsabilidad exclusiva de los autores.

Queda hecho el depósito que marca la ley N° 11.723

ISBN 978-987-97722-8-7

Impreso en Argentina
Printed in Argentina

MORFOGÉNESIS, DESARROLLO E IMPACTO REGIONAL DE LOS TALLERES DEL FCCN EN TAFÍ VIEJO

por

DANIELA MORENO *

JAVIER ROIG *

FLORENCIA MURILLO DASSO *

La instalación de los talleres centrales de la línea del FCCN en la provincia de Tucumán, durante la segunda presidencia de Julio A. Roca, y según proyecto de su Ministro de Obras Públicas, doctor Emilio Civit, fue sin lugar a dudas una decisión de trascendentales consecuencias para el desarrollo de la región. Su emplazamiento en la zona de Tafí Viejo, próximo a la recién delineada población veraniega de Villa Mitre, como resultado de la gestión del gobernador Próspero Mena, condicionó de manera profunda la ordenación del territorio, su planta urbana y la vida de sus habitantes.

A lo largo de sus años de actividad, desarrolló un conjunto de infraestructuras, naves industriales, edificios, espacios sociales, máquinas, herramientas y miles de metros de vías, que si bien hoy se encuentran subutilizados y prácticamente abandonados, conservan un alto valor patrimonial, tanto en la dimensión material como en la dimensión inmaterial de lo que podría denominarse la cultura ferroviaria. Con el fin de contextualizar su papel dentro de la historia regional y nacional, se intenta recomponer las partes sueltas de su proceso de génesis y desarrollo, caracterizando en forma paralela los modelos tecnológicos, funcionales y formales a los que adscribieron.

Los antecedentes

La creación de los Talleres de Tafí Viejo estuvo directamente vinculada a la construcción de la línea ferroviaria estatal que unía Córdoba con Tucumán y a su posterior prolongación hacia Salta y Jujuy. La intervención del Estado en la construcción ferroviaria, que tuvo lugar a partir del último tercio del siglo XIX, estuvo guiada por la necesidad de llevar el servicio al interior del país, particularmente en aquellos recorridos que no resultaban de interés a las compañías privadas existentes. En 1872 se llamó a licitación pública la construcción de la línea Córdoba-Tucumán. Se presentaron siete propuestas y la construcción se adjudicó a la empresa Telfener y Compañía. El 48% del costo total correría por cuenta del Gobierno Nacional y el 52% se saldaría con fondos públicos del empréstito de 1871.¹

El 30 de octubre de 1876 el FFCC llegó a Tucumán. La extensión de la línea, de 547 kilómetros, que recibiría el nombre de Central Norte, fue inaugurada por el presidente Avellaneda ante la presencia del ex presidente Sarmiento. Tucumán quedaba así comercialmente unida a la zona central del país, iniciando su más importante transformación productiva, la que se plasmaría fundamentalmente en la instalación de modernos ingenios y en un sostenido desarrollo en materia económica. El azúcar tucumana ingresaba al mercado internacional y era una buena competencia con el de otros países.

En 1882, durante la primera presidencia de Julio Argentino Roca, los ingresos del Ferrocarril Central Norte fueron de impresionante cuantía, resultando una importante

(*) Instituto de Historia y Patrimonio, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Nacional de Tucumán.

¹ Scalibrini Ortiz: *Historia de los ferrocarriles argentinos*. Buenos Aires: Reconquista, 1940. Pag. 166.

fuelle de recursos para la Nación.² Como la mayor parte de los ferrocarriles, comenzó a irradiar bienestar y cultura a su alrededor. Desde 1885 tuvo talleres propios en la ciudad de Córdoba, así como una escuela de artes y oficios.

La continuación del ramal a Salta sería ordenada por ley y su construcción concedida a la empresa de Lucas González.³ Se iniciaron entonces los trabajos de prolongación de la línea desde Tucumán a Salta. En la zona de fincas, denominada Tafí Viejo, distante unos 16 Km. al noroeste de la capital de la provincia y al pie de la sierra de Taficillo, se construyó en 1882 una estación intermedia (Estación Tafí Viejo) y un galpón depósito de cargas (actualmente demolido). En 1886 se habilitaría al servicio público la extensión de Tucumán hasta Juramento.

A partir de 1887 la política de privatizaciones, encarada por la nueva administración nacional —era presidente Miguel Juárez Celman— y sus homólogas provinciales, llevó a reducir la longitud manejada por el Estado a unos 300 kilómetros de ramales dispersos. En este contexto, el Ferrocarril Central vendió su línea principal, la Central Norte de Córdoba a Tucumán y los ramales a Santiago del Estero y Chumbicha, a una empresa inglesa que se denominaría Ferrocarril Central Córdoba (Córdoba Central Railway). De esta manera la red del Ferrocarril Central Norte —nacional— quedaba reducida a 226 km y en servidumbre de una empresa de capitales extranjeros. En 1894 y durante la presidencia de Luis Sáenz Peña se acordó la prolongación del Ferrocarril Central Norte Argentino a Bolivia.

La creación de los Talleres Ferroviarios del Estado

Hacia fines de la segunda presidencia de J. A. Roca (1898-1904) se delinearía un importante programa de construcciones estatales, fundamentalmente a partir de la creación del Ministerio de Obras Públicas de la Nación. La gestión del doctor Emilio Civit como Ministro de Obras Públicas promovió el progreso de los medios de transporte, así como la realización de grandes obras de utilidad pública. La reconstrucción de la red estatal, impulsada por Civit, preveía obras en las provincias del Noroeste, Cuyo y el Litoral, y la salida hacia los puertos de Santa Fe, Rosario y Bahía Blanca, además de la conexión ferroviaria con Bolivia. El diario *El Orden* señalaba, a principios de 1902, que

el Ministerio de Obras Públicas autoriza la prolongación del Ferrocarril Central Norte hasta la frontera con Bolivia proponiendo para enfrentar los gastos, obligaciones sobre el valor de los ferrocarriles de propiedad nacional. Se autoriza construir por empresas privadas o directamente las siguientes líneas: Ferrocarril Central Norte de Cerrillos a Jujuy hasta la frontera con Bolivia y desde Perico a Orán.⁴

Hasta este momento el Ferrocarril Central Norte atendía sus necesidades mecánicas en unos talleres instalados en galpones alquilados a la empresa Central Córdoba, en el predio donde se ubicaba su estación en el centro de la ciudad. En vista de la importancia y el movimiento que adquiriría la línea, el gobierno de la Nación consideró conveniente construir sus propios talleres. Con este fin el 12 de marzo de 1902, se inició la construcción de los *Talleres Ferroviarios del Estado* en la zona de Tafí Viejo.

La implantación en el sitio de Tafí Viejo

En forma simultánea al proceso operado en materia ferroviaria a escala nacional, en la provincia de Tucumán y durante la gobernación del doctor Próspero Mena

² Op. Cit. Pág. 172.

³ Op. Cit. Pág. 177.

⁴ Diario *El Orden*, 07/01/1903.

(1898-1901), se proyectaba la creación de una Villa Veraniega en la localidad de Taff Viejo, perteneciente por esos años al departamento de la Capital. En mayo de 1900 se autorizó, por ley, al Poder Ejecutivo a expropiar o arreglar con los propietarios de una zona de aproximadamente 100 hectáreas en Taff Viejo, con el fin de localizar la nueva villa. Esta zona estaba comprendida entre la línea del FCCN por el naciente, el camino del Perú al poniente, la calle de la Estación al norte y al sur la última calle que corta desde el citado camino del Perú hacia la línea del ferrocarril. Se especificaba que el Departamento de Obras Públicas procedería a la división de la zona en lotes de una hectárea, formando calles de 25 mts. de ancho y dejando una hectárea para plaza. La nueva villa recibió el nombre de "San José de Calasanz", pero esta denominación no prosperó, adoptando luego el nombre de Villa General Mitre.

Fue esta misma gestión la que lograría, casi en forma simultánea, que los nuevos talleres ferroviarios del Estado se localizaran en el sitio de Taff Viejo, próximos a la recientemente delineada Villa Mitre. Para ello se consiguieron 22 hectáreas, lindantes al este con las vías del FCCN y su Estación, en parte por donación y en parte adquiridas por el Gobierno de la Nación. Una gran fracción de terrenos fue cedida al Gobierno Nacional por los herederos de Don Ezequiel Bravo y Dolores Bravo de Muñoz, Romelia Bravo y Mercedes de Michel, dueños de extensas fincas en la zona. Otras dos fracciones de terreno (de 200 x 210 metros y de 100 x 57 metros) ubicadas al sur de la anterior, fueron donadas por la familia Méndez en 1903. La escritura de la donación establece que

esta cesión la hacemos de una manera irrevocable, siendo entendido que el terreno cedido está destinado exclusivamente para el establecimiento de talleres del ferrocarril en Taff Viejo, que no cobramos ni cobraremos nunca valor alguno por el mencionado terreno en vista del beneficio que producirá para nosotros la obra y que renunciamos a cualquier indemnización por perjuicios que la ocupación del terreno pudiera causar a nuestras propiedades por fraccionamientos, cercamientos de calles y caminos, cambio de niveles del suelo por cercos, por el ruido de máquinas, por el humo que se desprende de los talleres, por la altura de los edificios y demás causas análogas a las enunciadas.⁵

El Ingeniero Luis Rapelli, administrador General del F.N.C.C.N desde 1892, fue facultado para suscribir "*en representación del Gobierno las escrituras de transferencias de los terrenos donados en la Estación Taff Viejo, con destino a la construcción de los Talleres Centrales del Ferrocarril*", por expreso decreto del presidente de la República.⁶

La construcción de los talleres se iniciaría durante la segunda gobernación del teniente coronel Lucas Córdoba (1901-1904). Resulta interesante destacar en este sentido que las gobernaciones de Prospero Mena y Lucas Córdoba fueron, como señala el doctor Páez de la Torre "*administraciones realizadoras y progresistas, bajo las cuales la provincia creció en muchos sentidos*".⁷ Fueron estas gestiones las que efectivamente propiciaron la instalación en Tucumán de los Talleres Centrales del Ferrocarril del Estado.

En los primeros meses del año 1902, el diario *El Orden* publicaba dos significativas noticias. Por un lado señalaba el poco impulso que se le estaba dando a la definición de la Villa Mitre, al pago de las expropiaciones y a los trabajos de infraestructura.⁸ Y por otro, se refería a los avances en el proyecto encarado por el Ministerio de Obras Públicas de la Nación respecto a la prolongación del ferrocarril Central Norte hasta la frontera con Bolivia, proponiendo para enfrentar los gastos obligaciones sobre el valor de los ferrocarriles de propiedad nacional. "*Se autoriza construir por empresas privadas*

⁵ Archivo General Tucumán. Escrituras. Protocolo 187. Tomo V del año 1903. Escribanía Serie E. Tucumán, 1907. (549 - Ferrocarril Central Norte donación de terrenos por Ángela Méndez y otros. 19 de Agosto de 1903.)

⁶ Archivo General Tucumán. Escrituras. Op. Cit.

⁷ Páez de la Torre, Carlos (h): *Tucumán. La historia de todos*. La Gaceta S.A. Tucumán, 2001 Pag. 294.

⁸ Diario *El Orden*, 04/01/1902.

o directamente la línea Ferrocarril Central Norte de Cerrillos a Jujuy hasta la frontera con Bolivia y desde Perico a Orán".⁹ Sin duda la obra de prolongación a Bolivia estaba íntimamente relacionada con la construcción de los Talleres de Tafí Viejo. Ello se hace evidente en uno de los primeros planos de distribución de vías dentro de los talleres, fechado en 1904 y realizado por la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Obras Públicas, que recibe por título "F.C.C.N. Prolongación a Bolivia. Talleres de Tafí Viejo. Plano General".

El emplazamiento de los talleres, alejados de ciudad de Tucumán, requería de la construcción de viviendas para el personal a su cargo (en 1908 eran ya alrededor de 1.150). La búsqueda de un sitio donde establecerse se resolvería de dos modos diferentes. Por un lado, la implantación de la planta industrial lindante al oeste con la recién trazada villa veraniega, llevó a que esta se convirtiera en el ámbito natural de asentamiento de los trabajadores. Estas nuevas necesidades producían importantes transformaciones en la imagen de villa veraniega con la que había sido concebida. *El Orden* señala que

los propietarios hacen resaltar la necesidad de que sea derogada una antigua disposición por la que al levantar un edificio en el radio de la población, debían destinar a jardines o glorietas los cinco metros delanteros,

agrega que al cambiar la naturaleza del pueblo veraniego, en pueblo trabajador, ello está demás, si se tiene en cuenta la situación en general de los poseedores de esos terrenos, en su mayoría obreros y empleados.¹⁰

Por otro lado, y en la búsqueda de proporcionar habitación a los obreros en las cercanías de la planta, entre 1904 y 1905, la administración del FCCN compró 15 hectáreas de terreno al otro lado de los talleres, destinadas a la construcción de casas para obreros, "que se les alquilará a bajo costo". Las crónicas periodísticas señalan que "la construcción empezará en breve y estará terminada junto con los talleres".¹¹ En 1907, a solicitud del gobierno de la Nación, se inició la construcción de "La Villa Obrera", pueblo destinado a los trabajadores que intervenían en la construcción y a los empleados y obreros de la fábrica.

La construcción de la villa duró varios años y según el diario *El Orden* seguía construyéndose hacia 1913: "con la celeridad que era de esperarse, sigue construyéndose el pueblo obrero, que constará de no menos de 400 casas y varios conventillos, escuela, farmacia, consultorios médico, etc."¹² Resulta interesante destacar que en el plano realizado con motivo del Censo de 1913 figuraba como uno de los propietarios de los terrenos donde se construía el Pueblo Obrero, Luís Stremiz, ingeniero que tenía a su cargo la construcción de la planta industrial. En ese mismo plano aparece ya la población de Tafí Viejo (Villa General Mitre) como parte del departamento de Tafí, no así los Talleres del FCCN y los terrenos donde se ubica la villa obrera —que no se encuentra demarcada aún—, pertenecientes aún al departamento capital, específicamente a la sección denominada La Colmena.

La localización de la villa evidencia un fuerte vínculo con los talleres, sólo separados por una avenida, el Boulevard Independencia, y por el paredón que limita la planta fabril. El trazado responde a una simple geometría de calles de tipo canal que encierran manzanas regulares. En su definición original la calle principal, trazada de este a oeste, se iniciaba en el portón de acceso a la fábrica y enfrentaba por la mediana a la Plaza Stephenson. Una vez levantadas las casas y trazadas las calles y veredas, la nueva villa superó en importancia a la Villa Mitre, siendo por esos años escenario de

⁹ Diario *El Orden*, 07/01/1902.

¹⁰ Diario *El Orden*, 06/10/1913.

¹¹ Diario *El Orden*, 02/01/1905.

¹² Diario *El Orden*, 06/10/1913.

las celebraciones más significativas. Durante el tiempo que los talleres estuvieron en funcionamiento el mantenimiento de las viviendas estuvo a su cargo.

La construcción de los talleres era un tema que generaba permanente polémica, fundamentalmente debido a la magnitud que habían adquirido y al alto costo de la inversión —*El Orden* hablaba de 2 millones de pesos, o más y acusaba de ello a la gestión del Ministro Civit—. En 1907, durante la gobernación de Luis F. Nougues, se inaugura la chimenea, hito fundamental dentro del conjunto, tanto por su valor funcional como significativo. En ese mismo año *El Orden*, en consonancia con su permanente cuestionamiento a la obra, señala que

la razón en que fundó el gobierno de la nación la conveniencia de construir los talleres del F.C.C.N. en Taff Viejo, fue que los actuales, tras de ser incómodos, estaban en terrenos prestados, inconvenientes que debían subsanarse en atención a la importancia misma y al movimiento de esa línea.

El diario considera que, teniendo en cuenta que existen grandes posibilidades de que los talleres pasen a manos particulares, lo más lógico hubiese sido que la empresa privada se hiciera cargo de las nuevas construcciones y en el punto que más le conviniere. Continúa diciendo que

si tan gran urgencia había para hacer los nuevos talleres, al punto de que la construcción era impostergable, lo racional, lo prudente, lo que convenía a las finanzas nacionales, hubiese sido que se hicieran construcciones modestas, mirando ante todo a la economía que debe ser pauta de todo buen gobierno de administración.¹³

En 1910, pese a que las obras no estaban aún definitivamente terminadas, comenzaría el traslado desde los llamados talleres del centro a los nuevos. En el clima de los festejos del centenario de la Revolución del 25 de Mayo de 1810, los Talleres de Taff Viejo serían parcialmente inaugurados. Simultáneamente, el Congreso sancionaba una ley que disponía la construcción de un camino que uniría en forma directa la Villa de Taff Viejo con la ciudad de Tucumán. Refiriéndose a ello *El Orden* señalaba:

La importancia de esta obra no se oculta a nadie, puesto que en aquel punto se hallan establecidos los grandes talleres del F.C.C.N. que ocuparán no menos de 4000 operarios dando no sólo gran incremento a esa población hasta hoy exclusivamente veraniega.¹⁴

En estos primeros años, y debido a que la mayor parte de los obreros y empleados de los talleres aún residían en Tucumán, se implantó un tren especial, que circulaba entre las estaciones de Tucumán CC y de Taff Viejo. En lo que se refiere a los caminos, estos no asumieron un papel fundamental, demorando por ello su ejecución, ya que la conexión natural se realizaba por vía férrea. Por tren iban y venían los trabajadores y se transportaban los materiales e insumos.

En agosto de ese mismo año frente a rumores —posteriormente desmentidos— de un posible traslado de los talleres fuera de la provincia, se plantea por primera vez lo negativo que ello resultaría para la región. Al enorme costo que significaba para el estado su construcción vendría a sumarse el costo social para los empleados y obreros que “ya adquirieron pequeñas propiedades por precios bastante altos y al costo de todo género de sacrificios”. Este traslado vendría a perjudicarlos seriamente a todos sin que exista razón alguna que lo justifique.

No sería sino hasta 1912 que los talleres quedaron totalmente acondicionados para su funcionamiento. El progreso del ferrocarril hacía necesaria la reparación de cada vez más número de unidades. En Taff Viejo se reparaban la mayor parte de las

¹³ Diario *El Orden*, 03/09/1907.

¹⁴ Diario *El Orden*, 30/7/1910.

locomotoras que circulaban en el país, se construían, reparaban y ensamblaban vagones cisterna, de pasajeros y de carga; se fabricaban repuestos y herramientas.

La puesta en marcha de los talleres sería precisamente lo que imprimiría ritmo urbano a la incipiente villa, consolidando el asentamiento poblacional y transformándola en pocos años en un centro de fuerte dinámica. Si bien en los primeros tiempos, la Villa Obrera manifestó mayor desarrollo, debido al impulso dado por la administración ferroviaria, el progreso cultural, comercial e institucional de la Villa Mitre, la transformó finalmente en el verdadero centro de la actividad ciudadana.

La definición de la planta. 1902-1912

La obra de los talleres, iniciada en 1902, fue realizada por la empresa Luis Stremiz y Cia. y dirigida por Santiago Bond. Stremiz, constructor italiano, nacido en el Friuli y radicado en Buenos Aires, tuvo a su cargo también la construcción de la línea del ferrocarril de Tucumán a la Quiaca, bajo la dirección técnica del ingeniero Eduardo Roversi.¹⁵ El conjunto se implantó en un terreno de forma trapezoidal alargada y fue resuelto, funcionalmente, en dos sectores: la zona de almacenes al norte y la zona de talleres al sur, con sus respectivas playas de maniobras. A nivel de conjunto adoptaron una imagen unitaria, resuelta dentro de la estética funcional inglesa, característica de las construcciones ferroviarias.

Lo funcional, lo tecnológico y lo constructivo primaron en estas primeras construcciones; la arquitectura ferroviaria relacionaba sus tipologías con los criterios de la técnica, la economía, la producción, el orden, la organización del trabajo y del tiempo.¹⁶ Las piezas estructurales de hierro que posibilitaban salvar grandes luces permitían, asimismo, una gran variedad de sistemas constructivos de armado en seco, de los que participaban materiales industrializados importados desde Europa. Evidencia de la importación directa de tecnológica europea son los planos de anclajes de techos, que con fecha 1904, habían sido realizados en Sterkrade, Alemania. El actual Barrio de Sterkrade era por esos años una pequeña ciudad de la cuenca del Ruhr, la región más importante de la industria pesada desde los albores de la industrialización.

Los edificios se caracterizaron por la simpleza volumétrica, la expresividad de sus muros de ladrillo visto, con predominancia de llenos sobre vacíos, a los que se incorporan materiales modernos como hierro, vidrio y chapa, con los que se resuelven las cubiertas, generalmente a dos aguas con lucarna central. El lenguaje ornamental sencillo se centra en las cornisas, las que proporcionan cierta jerarquía a las naves y otorgan unidad al conjunto, a pesar de las diversas funciones. La proporción rectangular de los volúmenes parte de un ancho standard de aproximadamente 20 metros, y un largo variable adecuado a las necesidades funcionales, tanto en los edificios destinados a almacenes como a talleres. El punto de partida es un sistema modular que permite, a través de la repetición y adición de un mismo elemento, la creación de edificios de diferentes categorías según su importancia y tamaño. En el interior los espacios son unitarios; los pisos de adoquines, de madera de lapacho. Las cubiertas presentan generalmente lucarnas centrales que permiten el ingreso de luz natural cenital a la que se suma la que ingresa por las ventanas laterales.

En 1912 los talleres trabajaban ya con planta completa contando con 31.100mts² de superficie construida. El conjunto se componía de las siguientes secciones: talleres, almacenes, administración y sectores de apoyo. La sección de talleres se dividía en:

¹⁵ Petriello, Dionisio y Sara Sosa Miatello: *Diccionario Biográfico Italo-Argentino*. Asociación Dante Alighieri de Buenos Aires. Argentina. 1976.

¹⁶ Tania Argandéa Salazar y otros. *Patrimonio ferroviario: un proyecto para la provincia de Valladolid España/ Una reflexión argentina*, en Seminario internacional El patrimonio de la industria, la infraestructura de servicios y el transporte. Revalorización crítica y perspectivas de rehabilitación. Municipalidad de Rosario, Agosto, 2003.

locomotoras, constituida por el grupo de montajes y tornerías; fundición y herrería; coches, constituida por aserradero, carpintería mecánica y taller de coches; usina eléctrica con seis grupos electrógenos, con máquinas a vapor, y secciones varias. Se destacaba, como organizadora del conjunto, la presencia emblemática de la chimenea de 52,40mts.de altura, su ubicación en eje con respecto al conjunto que conformaba el sector de fundición y herrería, respondiendo a una composición típicamente académica.

El edificio de la administración se resolvió en un estilo Neoclásico tardío de raíz italiana, presentando algunos rasgos propios de la arquitectura ferrocarrilera inglesa. Sus dos plantas contaban con un cuerpo central rematado en los extremos por dos pequeñas salientes. Este volumen en "U" contenía un espacio a modo de patio separado del exterior por una reja, rodeado por balcones volados sobre columnas de hierro con cartela decorada superior. La fachada principal, que enfrentaba a los talleres, y los frentes norte y sur estaban rodeados por una galería continua sobre columnas de hierro.

Crecimiento y transformación. 1912-1934

Si bien, con posterioridad a 1912, se readecuaron algunos edificios y se agregaron otros, sus combinaciones tipológicas y formales no resultan fácilmente definibles. El conjunto se fue conformando a través de una sumatoria de agregaciones en el tiempo. En 1917 se construyó el taller de Calderería y en 1920 el taller de Ajuste. Entre las nuevas obras se destaca la realizada entre 1923 y 25, una construcción de 400 metros de largo situada sobre la tapia oeste, aprovechando gran parte de esta envolvente. Este se resolvió en ladrillo visto con una crujía única a dos aguas de tejas sobre cabreada de madera y alero volado con crestería de madera, y estaba destinado a albergar oficinas, vestuarios y secciones varias.

Pese a estas transformaciones la capacidad productiva no parecía demasiado satisfactoria. De manera que en 1920 se resolvió contratar al ingeniero Aníbal Pasquín, quien realizó una reorganización integral del sistema de trabajo para readecuarlo a las necesidades de la época, efectivizando su capacidad productiva. Se implantó una organización propia para los talleres basada en la utilización del sistema Halsey de trabajo a tareas para obreros, de un sistema de remuneración estimulante para personal dirigente y de la organización del trabajo especializado por cuadrillas para el logro un sistema en cadena.

Por otra parte la necesidad de contar con obreros, técnicos y empleados más eficientes llevó a la creación de la Escuela de Artes y Oficios, dependiente del Ministerio de Educación de la Nación, cuya misión era capacitar en forma teórico-práctica a los empleados que constituirían el plantel de los talleres. Una nota periodística señala que el 2 de abril de 1927 se inauguraba la Escuela de Artes y Oficios del Pueblo Obrero, como resultado de la iniciativa del senador nacional Aybar Augier, quien presentó un proyecto de ley destinándole la suma de 100.000 pesos. Los vecinos de Tafi Viejo y los obreros presentaron una nota al Ministro de Obras Públicas de la Nación, con más de 500 firmas apoyando la iniciativa. El proyecto tuvo éxito y el dinero fue asignado, designándose al ingeniero Carlos Díaz como director de la escuela. La gestión más difícil fue obtener de los ferrocarriles la cesión del amplio y cómodo edificio construido para escuela y en donde funcionaba el comedor de obreros.¹⁷ Este tipo de escuelas existían en la Argentina desde 1909. Sus cursos duraban tres años y sus egresados recibían al finalizar los mismos un Certificado de Aptitud que los habilitaba para estudios posteriores.

En el año 1949 por decreto del Poder Ejecutivo Nacional la escuela pasó a ser Escuela Industrial de la Nación, ciclo superior con Orientación Ferroviaria, desde donde después de siete años de estudios teórico-prácticos, los alumnos egresaban con el título nacional de "Técnico Ferrocarrilero". Única escuela del país que otorgaba título Técnico Secundario. La enseñanza práctica se cumplía en los talleres, donde los alumnos eran

¹⁷ Diario *El Orden*, 16/03/1927.

locomotoras, constituida por el grupo de montajes y tornerías; fundición y herrería; coches, constituida por aserradero, carpintería mecánica y taller de coches; usina eléctrica con seis grupos electrógenos, con máquinas a vapor, y secciones varias. Se destacaba, como organizadora del conjunto, la presencia emblemática de la chimenea de 52,40mts.de altura, su ubicación en eje con respecto al conjunto que conformaba el sector de fundición y herrería, respondiendo a una composición típicamente académica.

El edificio de la administración se resolvió en un estilo Neoclásico tardío de raíz italiana, presentando algunos rasgos propios de la arquitectura ferrocarrilera inglesa. Sus dos plantas contaban con un cuerpo central rematado en los extremos por dos pequeñas salientes. Este volumen en "U" contenía un espacio a modo de patio separado del exterior por una reja, rodeado por balcones volados sobre columnas de hierro con cartela decorada superior. La fachada principal, que enfrentaba a los talleres, y los frentes norte y sur estaban rodeados por una galería continua sobre columnas de hierro.

Crecimiento y transformación. 1912-1934

Si bien, con posterioridad a 1912, se readecuaron algunos edificios y se agregaron otros, sus combinaciones tipológicas y formales no resultan fácilmente definibles. El conjunto se fue conformando a través de una sumatoria de agregaciones en el tiempo. En 1917 se construyó el taller de Calderería y en 1920 el taller de Ajuste. Entre las nuevas obras se destaca la realizada entre 1923 y 25, una construcción de 400 metros de largo situada sobre la tapia oeste, aprovechando gran parte de esta envolvente. Este se resolvió en ladrillo visto con una crujía única a dos aguas de tejas sobre cabreada de madera y alero volado con crestería de madera, y estaba destinado a albergar oficinas, vestuarios y secciones varias.

Pese a estas transformaciones la capacidad productiva no parecía demasiado satisfactoria. De manera que en 1920 se resolvió contratar al ingeniero Aníbal Pasquín, quien realizó una reorganización integral del sistema de trabajo para readecuarlo a las necesidades de la época, efectivizando su capacidad productiva. Se implantó una organización propia para los talleres basada en la utilización del sistema Halsey de trabajo a tareas para obreros, de un sistema de remuneración estimulante para personal dirigente y de la organización del trabajo especializado por cuadrillas para el logro un sistema en cadena.

Por otra parte la necesidad de contar con obreros, técnicos y empleados más eficientes llevó a la creación de la Escuela de Artes y Oficios, dependiente del Ministerio de Educación de la Nación, cuya misión era capacitar en forma teórico-práctica a los empleados que constituirían el plantel de los talleres. Una nota periodística señala que el 2 de abril de 1927 se inauguraba la Escuela de Artes y Oficios del Pueblo Obrero, como resultado de la iniciativa del senador nacional Aybar Augier, quien presentó un proyecto de ley destinándole la suma de 100.000 pesos. Los vecinos de Tafí Viejo y los obreros presentaron una nota al Ministro de Obras Públicas de la Nación, con más de 500 firmas apoyando la iniciativa. El proyecto tuvo éxito y el dinero fue asignado, designándose al ingeniero Carlos Díaz como director de la escuela. La gestión más difícil fue obtener de los ferrocarriles la cesión del amplio y cómodo edificio construido para escuela y en donde funcionaba el comedor de obreros.¹⁷ Este tipo de escuelas existían en la Argentina desde 1909. Sus cursos duraban tres años y sus egresados recibían al finalizar los mismos un Certificado de Aptitud que los habilitaba para estudios posteriores.

En el año 1949 por decreto del Poder Ejecutivo Nacional la escuela pasó a ser Escuela Industrial de la Nación, ciclo superior con Orientación Ferroviaria, desde donde después de siete años de estudios teórico-prácticos, los alumnos egresaban con el título nacional de "Técnico Ferrocarrilero". Única escuela del país que otorgaba título Técnico Secundario. La enseñanza práctica se cumplía en los talleres, donde los alumnos eran

¹⁷ Diario *El Orden*, 16/03/1927.

general a la geometría de los productos mecánicos, estandarizados, modulares y repetibles. Estos motivos de inspiración, implican también una influencia lingüística, que adopta un papel activo en la definición del nuevo estilo. Las fachadas principales de las naves se resolvieron incorporando pilastras lisas que enmarcaban grandes superficies planas de ladrillo visto, sin ningún tipo de molduras, las proporciones de los elementos constitutivos generaba una sensación de mayor verticalidad. Las aberturas se resolvieron, en algunos casos, con parasoles de ladrillo. Un gran porcentaje de los cierres verticales se realizó con chapas galvanizadas y vidrios armados.

El antiguo edificio de la administración fue reemplazado por dos nuevos edificios —uno para la administración de los talleres y otro para la de los almacenes—. El lenguaje arquitectónico al que adscribieron estas nuevas construcciones responde en lo general al proracionalismo. Edificios simétricos, de geometrías puras sin ornamentación, con grandes aventanamientos, rigurosidad modular entre llenos y vacíos, marcada verticalidad, presencia de zócalo y remate con importante cornisón. El acceso es resaltado mediante el escalonamiento de planos. La simplificación de las formas constituye el gusto por la sencillez misma, en un estilo fundamentalmente reductivo.

La producción

Los Talleres de Tañí Viejo, fueron originalmente utilizados para efectuar reparaciones del material rodante, con un mínimo de incorporación de material de fabricación propia, debido a que el grueso de los repuestos provenía de la importación. A partir de la modernización de década del 30 se produciría un cambio radical. La nueva política planteada para su funcionamiento permitió la obtención de resultados sorprendentes, que en forma acelerada comenzaron a transformar tanto los recursos humanos como los materiales, condicionantes fundamentales para el desarrollo productivo.

Los recursos humanos preparados por los talleres, mediante la escuela especializada que funcionaba a tal fin, hizo que a corto plazo, su mano de obra especializada fuera una de las más calificadas del país. En cuanto a los recursos de materiales Tañí Viejo creó sectores técnicos, los cuales le permitieron salir de la dependencia de la importación, lanzándose a la fabricación de elementos necesarios para su línea de producción. Esto permitió diseñar poco a poco su propia tecnología, con las ventajas que ello implicaba. En ese sentido los talleres pudieron sobrevivir razonablemente a los efectos de la guerra, debido a que recurrieron a su stock de materiales y en gran medida gracias a la recuperación y renovación edilicia y tecnológica a la que habían sido sometidos.

A partir de 1939 y hasta su cierre la planta tuvo una organización basada en un sistema estructurado en base a la división por talleres, contando con un jefe, un segundo jefe y contra maestres a cargo de los talleres de: locomotoras, calderería, coches, vagones, fabricaciones, instalaciones y planta eléctrica. Todas estas dependencias contaban con sus respectivas oficinas administrativas y de control. Cada uno de los talleres contaba con diferentes secciones dirigidas a su vez por un capataz.

Estos talleres se convirtieron así, en uno de los centros de reparación y fabricación ferroviaria más importante de Sudamérica. Entre las obras realizadas cabe destacar la fabricación de los coches para el Tren Presidencial, que comenzaron a ser construidos en 1908, según disposición del ing. Luis Rapelli, administrador de los Ferrocarriles del Estado. El proceso duró tres años, finalizando en 1912. Se fabricaron en la planta también coches dormitorios, vagones tanques, diversos prototipos, cilindros de locomotoras a cremallera Henschel, entre otros. Resulta interesante destacar que una nota del diario *La Nación* del 12 de abril de 1938, da cuenta de que en los Talleres de Tañí Viejo *“se ha construido la primera locomotora íntegramente realizada en el país”*.²⁰

En 1946, durante la presidencia de Juan Domingo Perón, y en el marco de una floreciente situación económica nacional, se iniciaba el proceso de nacionalización de los

²⁰ Becerro, Antonio Pedro. Op. Cit. Pág. 172.

servicios públcos. Con la nacionalización del sistema ferroviario sus diversas partes (unas 15 empresas ferroviarias por ese entonces) fueron reagrupadas en 6 líneas, cada una de las cuales proveía servicios de carga, de pasajeros interurbanos y de pasajeros de la Región Metropolitana de Buenos Aires (líneas Mitre, Roca, San Martín, Urquiza, Sarmiento y Belgrano). En este marco los talleres de Tañí Viejo pasaron a pertenecer al Ferrocarril General Belgrano de Ferrocarriles Argentinos. Hacia 1950 los talleres llegaron a emplear 5.663 trabajadores que producían 24 vagones de carga, 11 coches de pasajeros y 2 locomotoras a vapor por mes, además de 5 toneladas de repuestos varios para el material rodante del ferrocarril de trocha métrica, que recorría 14 provincias de la Argentina.

A modo de conclusión

La importancia de los Talleres de Tañí Viejo estuvo ligada a la escala continental, siendo probablemente únicos en su tipo en Sudamérica. Fueron diseñados con la visión necesaria para conectarse ferroviariamente con los países vecinos —a Argentina se vinculaba a través de rieles con Chile, Bolivia y Brasil—, siendo asimismo el nudo entre el Noroeste y Noreste Argentino. En la década del '40 y '50, en una jornada de trabajo, 5000 obreros ponían a andar los trenes sobre las vías que recorrían todo el paí. Durante estos años la actividad ferroviaria se convertiría en un aparentemente inagotable motor de progreso.

Bibliografía

- Dip, David P. *Historia de la Ciudad de Tañí Viejo en la Guía de la Ciudad de Tañí Viejo*. Comercial e Informativa. Tucumán. 1961.
- Becerro, Antonio Pedro: *Tañí Viejo 100 años de Historia*. Municipalidad de Tañí Viejo, Fu.Ca.DIS. y S.A.D.E. Seccional Tucumán. 1999.
- Liernur, Jorge y F. Aliata: *Diccionario de Arquitectura en la Argentina*. Clarín Arquitectura. Bs. As. 2004.
- Tartarini, Jorge: *Patrimonio Industrial latinoamericano. La arquitectura de los ferrocarriles en Seminario Internacional El patrimonio de la industria, la infraestructura de servicios y transporte*. Municipalidad de Rosario. Rosario, 2003.
- Romero, José Luis: *Breve Historia de la Argentina*. Fondo de Cultura Económica de Argentina S.A. Argentina. 1996.
- Páez De La Torre, Carlos (h): *Historia de Tucumán*. Editorial Plus Ultra. Argentina. 1987.
- Argandeña Salazar, Tania y otros. *Patrimonio ferroviario: un proyecto para la provincia de Valladolid España* en Seminario internacional El patrimonio de la industria, la infraestructura de servicios y el transporte. Municipalidad de Rosario, Agosto, 2003
- Petriello, Dionisio y Sara Sosa Miatello: *Diccionario Biográfico Italo- Argentino*. Asociación Dante Alighieri de Buenos Aires. Argentina. 1976)
- Scalibrini Ortiz: *Historia de los Ferrocarriles Argentinos*. Buenos Aires: Reconquista, 1940.
- Baltazar Carlos Torres. Los ex talleres ferroviarios en Argentina. Fuente: Revista El Directivo Ferroviario -julio-agosto 1977).
- Diario *El Orden*.
- Diario *El Clarín*.