

TRES MODOS DE INVISIBILIZACIÓN DEL PATRIMONIO INDUSTRIAL FERROVIARIO EN LA EX ESTACIÓN SANTA FE DEL FERROCARRIL BELGRANO (ARGENTINA)

María Alejandra Saus

Doctora en Arquitectura. Investigadora adjunta (IHUC-SO / UNL – CONICET)

E-MAIL: produccioncientificaydocencia@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-2112-710X>

ISSN1666-6186. VOL.43 - N.º 43 (Abril de 2026) PP. 097 - 117

Recibido: 23/09/2025 - Evaluado y aprobado: 07/01/2026

<https://doi.org/10.30972/crn.43439259>



María Alejandra Saus

VOL. 43- N.º 43
(ABRIL DE 2026)
PP. 097-117
ISSN1666-6186

TRES MODOS DE INVISIBILIZACIÓN DEL PATRIMONIO INDUSTRIAL FERROVIARIO EN LA EX ESTACIÓN SANTA FE DEL FERROCARRIL BELGRANO (ARGENTINA)

RESUMEN

El patrimonio ferroviario abarca elementos históricos del transporte por ferrocarriles dentro del más amplio campo del patrimonio industrial. Sin embargo, en la Argentina, aún no se ha logrado un reconocimiento pleno de ese legado o queda reducido sólo a la protección de monumentos. Esto es especialmente riesgoso en ciudades como Santa Fe, que hoy enfrenta las presiones del desarrollo inmobiliario sobre vacancias ferroviarias. El objetivo de este artículo es evidenciar tres modos de invisibilización del patrimonio industrial en dicho caso de estudio, a partir del estudio de proyectos, normas y obras que afectan a la ex Estación Santa Fe del Ferrocarril Belgrano, como forma de sensibilizar acerca de la posible pérdida de identidad histórica en los procesos de renovación urbana. La investigación fue realizada con enfoque cualitativo y con base en las técnicas de análisis documental, trabajo de campo y entrevistas a informantes clave.

Palabras clave

Paisaje industrial ferroviario, patrimonio modesto, mercantilización, Estación Belgrano.

THREE WAYS OF RAILWAY INDUSTRIAL HERITAGE INVISIBILIZATION AT THE FORMER SANTA FE STATION OF THE BELGRANO RAILWAY (ARGENTINA)

ABSTRACT

Railway heritage includes historical elements of rail transport within the broader field of industrial heritage. However, in Argentina, full recognition of this legacy has not yet been achieved, often being limited only to the protection of monuments. This situation is particularly risky in cities such as Santa Fe, which faces pressures from real estate development over former railway lands. The aim of this article is to highlight three ways in which industrial heritage is made invisible in this case study, through the examination of projects, regulations, and works affecting the former Santa Fe Station of the Belgrano Railway, as a way of raising awareness about the potential loss of historical identity in urban renewal processes. The research was carried out with a qualitative approach, based on documentary analysis, fieldwork, and key informant interviews.

Key words

Railway industrial landscape, modest heritage, commodification, Belgrano Station.

TRÊS MODOS DE INVISIBILIZAÇÃO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL FERROVIÁRIO NA ANTIGA ESTAÇÃO SANTA FÉ DA FERROVIA BELGRANO (ARGENTINA)

RESUMO

O patrimônio ferroviário reúne elementos históricos do transporte ferroviário dentro do campo mais amplo do patrimônio industrial. No entanto, na Argentina, o pleno reconhecimento desse legado ainda não foi alcançado, ou permanece limitado à proteção de monumentos. Essa situação é particularmente arriscada em cidades como Santa Fe, que enfrentam pressões do desenvolvimento imobiliário sobre áreas ferroviárias desativadas. O objetivo deste artigo é evidenciar três modos de invisibilização do patrimônio industrial no caso de estudo selecionado, a partir da análise de projetos, normas e intervenções que incidem sobre a antiga Estação Santa Fe da Ferrovia Belgrano, como forma de sensibilizar para a possível perda de identidade histórica nos processos de renovação urbana.

A pesquisa foi conduzida com enfoque qualitativo e fundamentou-se em técnicas de análise documental, trabalho de campo e entrevistas com informantes-chave.

Palavras-chave

Paisagem industrial ferroviária, patrimônio modesto, mercantilização, Estação Belgrano

INTRODUCCIÓN

A finales de 2024, a partir de la intención del Estado nacional de subastar el cuadro de la ex Estación Belgrano de la ciudad de Santa Fe (Argentina), comenzaron a organizarse iniciativas sociales destinadas a exigir al municipio mayor participación en las actuaciones que signarían el destino de unas 24 ha ubicadas en el área central urbana. El proyecto impulsado por la Agencia de Administración de Bienes del Estado (AABE) pretende desarrollar una urbanización de alta densidad, pero su divulgación se ha ido desplegando sin instancias participativas vinculantes, mediada por el reclamo de instituciones marginadas de los círculos técnicos consultados por el municipio y en un contexto muy traccionado por decisiones cupulares del ejecutivo nacional.

La idea de construir torres, de hasta noventa metros de altura, al este y al oeste de ese antiguo cuadro de estación, la necesidad de modificar el Reglamento de Ordenamiento Urbano (Ord. N°11.748/2010) que sólo las permite al oeste y la premisa de establecer un exiguo pasillo verde central o “ecoparque” abren interrogantes sobre un posible modo mercantilizado de gestionar los bienes comunes. En principio, se trata de un baldío industrial que es por definición un ámbito en desuso, abandonado o subutilizado que demanda rehabilitación. Pero, como en este caso tiene construcciones, es dable suponer que los restos que detenta sean susceptibles de evaluación como potencial patrimonio cultural (Lanana y Santos, 2018). Ante la problemática descrita, asumimos el desafío de aportar a una discusión que, increíblemente, estuvo ausente en los debates: el reconocimiento de la identidad histórica ferroviaria y la potencial valoración

de sus restos como testimonios de un pasado industrial cuyos vestigios no eran vistos como patrimonio.

En la Argentina, dicho patrimonio ha sido estudiado e inventariado a partir de la encomiable labor de investigadores como Tartarini (2005) para el caso de Buenos Aires y de Ferrari (2006) en sus investigaciones sobre el noroeste argentino. Asimismo, en una línea más extensa de períodos históricos y exponentes arquitectónicos, también se ha publicado un inventario en la ciudad de Santa Fe (REINANTE ET AL., 1993). Pero, si bien se han hecho esfuerzos por introducir aquel campo disciplinar dentro de las problemáticas más amplias del patrimonio industrial (FERRARI, 2008; TARTARINI, 2014), aún persiste una mirada arquitectónica y monumentalista de los restos de la sociedad industrial que priva de reconocimiento a los elementos carentes de una espacialidad interior, que no fueron construidos con materiales tradicionales o que, por su origen funcionalista y ajeno a lo singular, no son capaces de integrar el repertorio de lo arquitectónicamente relevante.

Sin embargo, dentro del cuadro de la ex Estación Belgrano existen testigos incuestionables de un pasado industrial que tiene mucho por contar, pero que podría callar para siempre si sólo se priorizara el desarrollo inmobiliario. Entonces, el objetivo de este artículo es exponer argumentos empíricos para demostrar lo que reconocemos como tres modos de invisibilización del patrimonio industrial en la ciudad de Santa Fe, modos asumidos como representaciones sociales que orientan las acciones y repercuten en la forma deficitaria de concebir proyectos, normas y obras. Además, se dan explicaciones conceptuales, técnicas e institucionales para sensibilizar acerca de la urgencia de instalar un abordaje diferente y comprometido con el ferrocarril como sistema. El enfoque metodológico de la investigación fue cualitativo y estuvo conducido por va-

Tres modos de invisibilización del patrimonio industrial ferroviario en la ex Estación Santa Fe del Ferrocarril Belgrano(Argentina).

rias técnicas: análisis documental, trabajo de campo y entrevistas a informantes clave. Los resultados de la indagación han permitido reconocer y organizar el relato de este artículo en tres subsecciones que hemos titulado “modos de invisibilización del patrimonio industrial ferroviario”.

ESTUDIO DE CASO

La compañía ferroviaria involucrada en este trabajo se denominó Ferrocarril Central Norte Argentino (FCCNA). Fue una empresa del Estado nacional renombrada como Ferrocarril General Manuel Belgrano en 1948, al momento de la nacionalización que unificara toda la trocha angosta. Si bien en la ciudad de Santa Fe hubo tres estaciones ferroviarias, la del ferrocarril mencionado fue especialmente significativa por varias razones. Había empezado a gestar-

se en 1868 cuando el gobierno nacional decidió extender los ramales del Ferrocarril Central Argentino (FCCA), entre Rosario y Córdoba, hacia el norte y el oeste del territorio nacional, regiones que no estaban servidas por las empresas británicas. Pero, tanto el FCCNA como el Ferrocarril Andino (FA), respectivamente, llegaban al puerto de Rosario a través del FCCA, por cuanto se presentó la necesidad de arribar a un puerto alternativo con independencia. En 1908, Santa Fe se convirtió en la terminal ferroviaria y portuaria de toda esa red nacional que llegaba incluso a países limítrofes y en esa condición privilegiada se mantuvo hasta 1936 cuando la compra del Ferrocarril Central Córdoba generó un *bypass* hacia los puertos de Rosario y Buenos Aires (SAUS, 2014).

La jerarquía del FCCNA se tradujo en la escala de una estación de 24 ha, con eje dominante en sentido S-N y

Figura 1 Cuadro de estación en la actualidad, fotografía tomada hacia el norte (2018)



Fuente: # Encuentro Santa Fe.

dos manzanas de frente sobre el Bv. Gálvez, donde fue construido un edificio de pasajeros de carácter monumental (figura 1). El proyecto fue diseñado en el período 1909-1912, con un proceso constructivo que terminó su primera etapa en 1919 y continuó hasta 1928 para luego convertirse en postal de progreso durante décadas (figura 2). Víctima de la ondulante línea de expansión, apogeo y declive de la historia ferroviaria, la estación entró paulatinamente en decadencia y fue cerrada en 1993 quedando abandonada. En 2010, por iniciativa municipal, el edificio de pasajeros fue recuperado como Centro de Exposiciones, Convenciones y Ferias.

Figura 2

Edificio de pasajeros del FCCNA (1930-1940)



Fuente: Sistema Provincial de Archivos Fotográficos (www.fotografico.ceride.gov).

MARCO TEÓRICO

Restos materiales de la sociedad industrial–arqueología industrial–patrimonio industrial

Una primera aproximación a las categorías y conceptos que estructuran las interpretaciones sintetizadas

en este artículo conduce su narrativa hacia la delimitación histórica de los llamados restos materiales de la sociedad industrial. Lanana y Santos (2009) sostienen que son los vestigios de la era que impulsó la triada hierro-carbón-vapor, ubicada en Inglaterra a mediados del siglo XVIII y englobada como Revolución Industrial, aunque los autores prefieran sugerir que se trató, en cambio, de una rápida evolución. Esa delimitación suele ser controversial, sobre todo en relación con los tipos de patrimonio no estrictamente vinculados a las industrias extractivas, manufactureras o de transporte, pero aun así es, sin dudas, la perspectiva más difundida.

Ahora bien, no todos los restos materiales provenientes de esa época merecen integrar la categoría de patrimonio, dado que la condición inicial para hacerlo es que el grupo humano que los produjo ya no sea una sociedad industrial. Así, en el reconocimiento de un período acabado y de la caducidad de las demandas que dieron origen a esos objetos hallaríamos una primera referencia. Asimismo, por ejemplo, si una infraestructura ferroviaria histórica siguiera operativa, ésta sería parte de los activos del ferrocarril y podría ser considerada patrimonio sólo al mediar su desafectación. Además, en el concepto de patrimonio también subyace la idea de herencia cedida por nuestros antecesores o el reconocimiento de un legado que merece ser preservado y transmitido a las nuevas generaciones (LANANA Y SANTOS, 2009). En este sentido, llama la atención que la sociedad contemporánea a menudo perciba esa herencia como un lastre, un obstáculo al desarrollo urbano en lugar de un capital capaz de potenciar la identidad urbana.

Otra característica señala que el patrimonio edificado es capaz de informar acerca del pasado, tiene la virtud de enseñar, de dar testimonio de una sociedad pretérita. Sin embargo, este no habla por sí solo ya que “la interpretación del valor documental o de testimonio

Tres modos de invisibilización del patrimonio industrial ferroviario en la ex Estación Santa Fe del Ferrocarril Belgrano(Argentina).

necesita la mediación de un saber especializado” (FUSCO, 2016: 74). Ese conocimiento es una herramienta para su propia valoración como patrimonio e implica conocer su historia para comprender los detalles de un bien material (LANANA Y SANTOS, 2019). Entonces, la posibilidad de entender un edificio o conjunto industrial depende de saber qué operaciones se realizaban, por qué se hacían de ese modo y cómo eran los procesos. “Todo estudio de patrimonio industrial debe afrontar el análisis desde diversas disciplinas y enfoques, y debe enfrentarse... a un encuadramiento histórico sistemático, al manejo interrelacionado de los contextos (político, institucional, social, económico, tecnológico y artístico) y al estudio comparado” (LANANA Y SANTOS, 2018: 74).

Aquí emerge la arqueología industrial como enfoque interdisciplinario que estudia el pasado de la sociedad industrial a través de sus restos materiales (AGUILAR, 2001; CERDÁ, 2008). En su seno, Cerdá plantea un dilema entre la conservación de los restos más relevantes para la salvaguarda del patrimonio, lo que denomina “sesgo conservacionista” y que concluye con la realización del inventario; y aquello que señala como la función última de la arqueología industrial que es abordar los restos materiales como medio para producir conocimientos históricos sobre la sociedad que los produjo. Esa labor es realizada a través de técnicas específicas como la prospección, la estratigrafía, la excavación, el fichaje, la clasificación, el análisis. Dichas técnicas se despliegan en el trabajo de campo que es primordial para la arqueología, a diferencia de los documentos escritos que son básicos para la historia. Igualmente, estos también participan de la tarea del arqueólogo, al igual que la información oral proporcionada por las entrevistas.

El surgimiento de la arqueología industrial se ha ubicado en Inglaterra a mediados del siglo XX, debido a la obsolescencia de los objetos de la primera industrializa-

ción y, también, a causa de los destrozos de la Segunda Guerra Mundial (AGUILAR, 2001; CERDÁ, 2008). Se atribuye a Michael Rix la primera enunciación de la categoría *Industrial Archaeology* en un artículo de 1955. Luego vendría la formación de asociaciones tales como el *Industrial Archaeology Research Committee* (1958) o la *Hampshire Industrial Archaeology Society* (1960). No obstante, hay consenso en marcar un hito en 1962 debido a la destrucción del pórtico neodórico de la estación Euston de Londres (1835-1839) cuya demolición, estimada innecesaria, sentaría un precedente para el desarrollo institucional. En 1963 se publicó el primer libro: *Industrial Archaeology: an introduction*, en 1964 la primera revista: *The Journal of Industrial Archaeology*, ambos por obra de Kenneth Hudson y de 1998 sería el primer libro teórico y metodológico: *Industrial Archaeology: principles and practice de Marilyn Palmer y Peter Neaverson* (CERDÁ, 2008). Luego vendría la expansión internacional y la definición de sugerencias o principios institucionalizados.

Entre las organizaciones internacionales que velan por esos principios, la UNESCO (*United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization*) fue creada en 1945 y el ICOMOS (*International Council on Monuments and Sites*) surgió en 1965 como organización dedicada a la conservación y protección del patrimonio cultural a través de expertos en arquitectura, arqueología, historia del arte, restauración y urbanismo. Ese organismo es asesor oficial de la Unesco para la evaluación y supervisión de los sitios del patrimonio cultural mundial. Su documento fundacional es la Carta de Venecia (1964) sobre la Conservación y Restauración de Monumentos y Sitios que redefinió el concepto de patrimonio cultural centrado en los monumentos, ampliándolo también a las “obras modestas” (ITURRIA ET AL., 2016; ESTEVES, 2024).

En el campo de la arquitectura argentina, el concepto de patrimonio modesto fue abordado por Waisman (1992)

en referencia al patrimonio no monumental y resultado de influencias de diferentes estilos combinados con la cultura popular y los materiales del medio. Pero, aunque el patrimonio modesto se ha identificado con el tejido urbano y la vivienda, la conceptualización binaria del patrimonio/modesto ha sido cuestionada (FUSCO, 2016). Sí existe consenso en que el patrimonio modesto alberga a todas aquellas manifestaciones que se distancian de lo singular u original y se caracterizan por establecer tramas homogéneas de marcada sencillez formal.

En el campo estricto de las instituciones que protegen al patrimonio industrial se destaca la labor del TICCIH (*International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage*) fundado en 1973 como consultora de ICOMOS. El TICCIH también ha elaborado principios que orientan la protección, conservación y gestión del patrimonio industrial. Es un organismo que promueve su conservación, preservación y protección, incluyendo sitios, edificios, maquinaria, infraestructuras y paisajes, e identifica y documenta restos industriales mediante estudios de arqueología industrial, elaboración de inventarios, registros y análisis histórico-tecnológicos (ticcih.org).

Su principal documento es la Carta de Nizhny Tagil (2003), complementada con los Principios de Dublín para la Conservación de Sitios Industriales y Técnicos (2011). En su artículo primero esa carta define al patrimonio industrial como el comprendido por los restos de la cultura industrial que poseen valor histórico, tecnológico, social, arquitectónico o científico. Incluye edificios y maquinaria, talleres, fábricas, minas y sitios de procesamiento, almacenes, depósitos, sistemas de energía, medios de transporte y toda la infraestructura. También forman parte de este patrimonio las viviendas de los trabajadores, las instalaciones sociales y los paisajes industriales que reflejan los procesos vinculados a la actividad productiva (ticcih.org).

El artículo segundo referido a su importancia señala que es testimonio de la historia de la tecnología, del trabajo, de la arquitectura y del urbanismo, así como también de la evolución social y económica de las comunidades. La carta alienta estudios exhaustivos del contexto histórico, tecnológico y social, la producción de inventarios, la protección legal y la conservación in situ, preservando la integridad de los conjuntos y los paisajes industriales. Pese a ello, en nuestro medio, diversos autores han denunciado la escasa valoración social y política de ese patrimonio, el abandono y la demolición. También han advertido los riesgos de la gentrificación, la mercantilización y la pérdida de identidad histórica al primar la especulación inmobiliaria. Asimismo, se ha expuesto la ausencia de una legislación específica, la falta de inventarios y escasez de mecanismos eficaces de protección (TARTARINI, 2014; ITURRIA ET AL., 2016; BASILE, 2018).

METODOLOGÍA

Según las sugerencias de los organismos internacionales, este artículo asume que el patrimonio puede ser cultural o natural. Dentro del primero, se distinguen el patrimonio material e inmaterial, el tangible e intangible y al interior del campo material están ubicados los bienes inmuebles (monumentos, conjuntos, lugares) y los bienes muebles. Este trabajo está centrado en los bienes inmuebles de la ex Estación Belgrano y procura destacar la importancia de su salvaguarda conjunta, asumiendo que una mutilación del sistema atentaría contra sus valores patrimoniales.

La investigación fue desarrollada con enfoque metodológico cualitativo y estructurada por varias técnicas: análisis documental, trabajo de campo y entrevistas a informantes clave. El análisis documental incluyó diversos materiales provenientes de fuentes primarias

Tres modos de invisibilización del patrimonio industrial ferroviario en la ex Estación Santa Fe del Ferrocarril Belgrano(Argentina).

y archivos oficiales nacionales y extranjeros consultados en dos estancias de investigación en el exterior. Se revisó bibliografía teórica internacional, fotografía, cartografía y planimetría ferroviaria. Asimismo, se han consultado documentos locales como reglamentos, ordenanzas y proyectos de urbanización.

Entre las fuentes secundarias fue clave el relevamiento de crónicas periodísticas de prensa local escrita y medios digitales. La pesquisa buscaba contrastar el *corpus* teórico-conceptual y técnico-funcional estudiado acerca de los bienes inmuebles del ferrocarril, con el tratamiento de esas categorías en la opinión pública y las políticas urbanas. Esto fue realizado con la hipótesis de que el desconocimiento de aquel *corpus* termina invisibilizando al patrimonio industrial ferroviario en lo relativo a sus exponentes modestos, siendo esa invisibilización funcional a ciertos intereses sectoriales como los movilizadas por el mercado inmobiliario. Prueba de ello es la representación del cuadro de estación sólo como una reserva de suelo edificable que puede ser intervenida libremente como si no tuviera una historia y unas marcas que preservar. Así, las representaciones sociales viabilizadas por la prensa instalan lógicas diferentes, un sentido común de pensamiento que interpreta la realidad a través de procesos de simbolización capaces de asignar significados menores a los restos materiales del ferrocarril y de orientar las actuaciones (CUEVAS, 2011).

Por su parte, el trabajo de campo fue un medio para relevar, fotografiar y comprender los restos materiales de la ex Estación Belgrano, descubrir sus características y su distribución, registrar el estado de conservación, entender su interrelación, contrastarlos con la planimetría y la fotografía histórica y establecer comparaciones con ejemplos de estaciones de ciudades intermedias de otros países. Además, la indagación se nutrió de entrevistas semiestructuradas y charlas informales manteni-

das —no sólo para este trabajo, sino durante toda nuestra trayectoria— con exempleados ferroviarios como Andrés Andreis, aficionados y estudiosos del ferrocarril como Luis Rabaini y Eduardo Luna, entre otros tantos divulgadores de la historia del ferrocarril con quienes hemos, incluso, recorrido las instalaciones para entender su funcionamiento interno.

DESARROLLO

Esta sección incluye los resultados de la investigación, con sus respaldos empíricos y, también, la discusión crítica de esos resultados en referencia al marco teórico. Si bien en los artículos científicos dichas secciones suelen ser independientes, se ha tomado la decisión de articularlas puesto que de su contraste depende la estructura argumentativa del artículo. Aquí el enfoque teórico general alcanza un mayor nivel de detalle al desarrollarse los conceptos específicos de patrimonio industrial ferroviario, contraponiéndolos a la manera local de pensar, normar y obrar sobre ese patrimonio. De este modo se podrá demostrar cómo las prácticas municipales se alejan de los principios consagrados, persistiendo estas en el antiguo enfoque monumentalista que atenta contra el paisaje industrial resultado de una lógica formal y funcional de distribución dentro de un complejo histórico particular (HERRERA Y PAZ, 2022).

Tres modos de invisibilización del patrimonio industrial ferroviario

1. "Los terrenos detrás de la estación Belgrano"

Además de las problemáticas que, en general, se describen en la Argentina para el registro y protección del patrimonio industrial, el legado ferroviario exhibe algunas específicas derivadas, entre otras razones, de

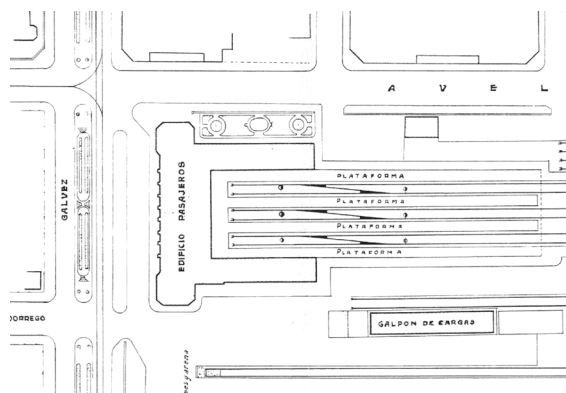
la persistencia del enfoque monumentalista. Ese abordaje ha sido detectado en el estudio del caso de Santa Fe mediante la opinión pública relevada a partir de las representaciones de los medios de comunicación, pero también se vuelve patente en el accionar de los técnicos y políticos que intervienen en el diseño de los proyectos, la normativa y las obras. Estos evidencian preocupaciones monumentalistas o, al menos, perspectivas distanciadas de la noción de paisaje industrial que promueven los organismos internacionales desde hace décadas.

Para el caso ferroviario, Lanana y Santos (2009) advierten que suele haber una confusión de la parte por el todo, producto de pensar en términos de monumento y no de sistema complejo de organización del espacio y del trabajo. En este sentido, se presenta la necesidad de insistir en que el patrimonio no es sólo un edificio de gran escala, singular, original; también se manifiesta en lo modesto, repetitivo, seriado, estandarizado, funcional, racional, es decir, lo propiamente industrial. Asimismo, dentro de un cuadro de estación, el edificio de pasajeros que tanto atrae nuestra atención “sólo es una parte de un complejo espacial mayor, y ha de ser interpretado, siempre, como una pieza dentro del conjunto” (LANANA Y SANTOS, 2009: 12).

En la estación ferroviaria ese edificio fue concebido como una “puerta de entrada a la ciudad” y respondía a la premisa de articular dos sistemas con lógicas diferentes: el ferroviario y el urbano (SANTOS Y GANGES, 2007). Por ello, es la construcción más decorosa de todo el conjunto, pero podría ser incluso un elemento poco relevante en algunos contextos específicos en donde esa función urbanística no fuera prioritaria. Los tratados de arquitectura y manuales de teoría de la arquitectura del siglo XIX constituyen un corpus ineludible de estudios tipológicos para entender la conformación de los edificios ferroviarios de pasajeros entre otros programas analizados.

Polonceau y Bois (1840) describen cuatro tipos: el edificio de cabeza, o perpendicular a las vías, sugerido para las estaciones terminales, aunque no siempre aceptado en la práctica; el conjunto compuesto por dos edificios laterales o paralelos a las vías, asumiendo que uno estaba destinado a las partidas y el otro a los arribos; un edificio *entre* las vías, que en casos muy complejos era acometido por pasos inferiores o superiores; el bloque lateral a las vías, habitualmente utilizado en estaciones intermedias y ferrocarriles pasantes. Cesar Daly (1846) y Léonce Reynaud (1853) ratifican esa clasificación introduciendo el tipo en “L” que resulta ser una combinación entre el edificio cabeza y el lateral, pero alojando las partidas y los arribos en cada lado. Ahora bien, de sus combinaciones surgió la planta en “U” (figura 3), sólo para terminales de pasajeros que lo justificaran, porque ofrecían mejor servicio a los andenes, con separación de partidas y arribos, pero planteaban incomodidad al ferrocarril por exigir retrocesos a las locomotoras e imposibilidad de amplia-

Figura 3 Planta del edificio de pasajeros del FCCNA (fragmento)



Fuente: Museo Ferroviario Regional (sf.).

Tres modos de invisibilización del patrimonio industrial ferroviario en la ex Estación Santa Fe del Ferrocarril Belgrano(Argentina).

ción de vías. Los estudios tipológicos de esos tratadistas han sido revisados por varios arquitectos e historiadores tales como Pevsner, (1979), Aguilar (2001), López (2005), Tartarini (2005), entre otros.

Hasta aquí sólo se ha hecho referencia al edificio de pasajeros de una estación ferroviaria, lo que responde a una aproximación arquitectónica. Empero, un enfoque de arqueología industrial permite valorarlas, no sólo como tipologías arquitectónicas, invenciones tecnológicas o nodos económicos, sino también como partes de un sistema estructurado, inserto en una trama urbana, resultado de complejas relaciones sociales, laborales y técnicas. Esto es así porque “en términos estrictamente ferroviarios una estación es el conjunto de edificios e instalaciones que se encuentra dentro del recinto comprendido entre las agujas de entrada y salida, tales como edificios de viajeros, talleres, rotondas, cocheras, depósitos, almacenes, etc.” (LÓPEZ, 2005: 46).

Esta cita remite al concepto de cuadro de estación y abre alternativas hacia otras clasificaciones específicamente ferroviarias. Por ejemplo: el arquetipo estación ofrece todos los servicios; un embarcadero atiende ciertos servicios; una parada es un tipo destinado sólo a viajeros con disponibilidad de personal; un apeadero es un nodo para pasajeros, pero sin personal y un desvío particular es exclusivo para establecimientos productivos. A su vez, las estaciones pueden subdividirse, de acuerdo a los tipos de tráfico, en estaciones de pasajeros, de cargas, de tráfico mixto o de clasificación y en relación a los servicios prestados pueden ser de primera categoría (pasajeros, encomiendas, cargas, telégrafo) o de segunda categoría (embarcaderos). Asimismo, según su posición en la red ferroviaria y en la jerarquía de ciudades las estaciones pueden ser terminales o intermedias (WEIL, 1964; VOCABULARIO FERROVIARIO DE VÍA, 1993; ANDREIS, 2003). No obstante, basándose en manuales franceses y

en las necesidades que debían atenderse en la Argentina, Ferrari (2018) ha detectado conexiones entre el concepto de categoría y el de posición en la red, señalando que las denominaciones de primera, segunda y tercera categoría serían aplicadas a las estaciones terminales, secundarias e intermedias, respectivamente.

Asumiendo entonces: que en términos conceptuales y técnicos una estación ferroviaria está constituida por todo lo descripto, que el Ferrocarril Belgrano era una compañía estratégica para Santa Fe, que ese ferrocarril del Estado nacional tenía a esta localidad como cabecera ferroviaria y portuaria, que construyó una estación terminal de primera categoría y de tráfico mixto en cuyo cuadro se desarrollaban múltiples operaciones ferroviarias; cuesta entender que lo único relevante sea el edificio de pasajeros, incluso sin desmerecer su arquitectura. En tal sentido, el concepto de baldío industrial se ha impuesto al de cuadro de estación de un modo negativo que impide reconocer valores patrimoniales al propio cuadro y a los elementos que contiene.

En ese contexto, y a partir de una cita del historiador Buchanan, se intenta poner en discusión la idea de “fondo del jardín” con la que pretendemos ilustrar el abordaje que la opinión pública ha instalado sobre el cuadro de estación, entendiéndolo sólo como un patio trasero del edificio de pasajeros: “*it is surprising how frequently an industrial monument can be found almost literally in the bottom of the garden...*” (BUCHANAN, 1972: 21). Asimismo, se propone el subtítulo “los terrenos detrás de la estación Belgrano” para referir al primer modo de invisibilización, dado que ha sido extraído de los medios periodísticos locales. No obstante, lejos de basar nuestros argumentos en conspiraciones o intereses espurios acerca del tratamiento del patrimonio, sostenemos que es la falta de conocimiento la que resulta funcional a la noción de reserva de suelo edificable.

Seguidamente se exponen algunos de los titulares que evidencian la situación descrita en las crónicas periodísticas relevadas, todas publicadas en medios de diversa orientación ideológica, algunos oficialistas y también críticos, lo que demuestra la generalidad del planteo que se intenta explicar. Se citan cuatro ejemplos: “Milei pone en venta todos los terrenos que están atrás de la Estación Belgrano (25 de octubre de 2024); “La subasta de los terrenos detrás de la Estación Belgrano instala el debate en Santa Fe (CHIARAVIGLIO Y RAMÓN, 29 DE OCTUBRE DE 2024); “Terrenos detrás de la Belgrano: se conformará una comisión para determinar los lineamientos centrales de un máster plan” (31 de octubre de 2024); “Terrenos en venta al norte de la Estación Belgrano: ¿qué sucederá con los actuales asentamientos?” (CURIOTTO, 2 DE NOVIEMBRE DE 2024).

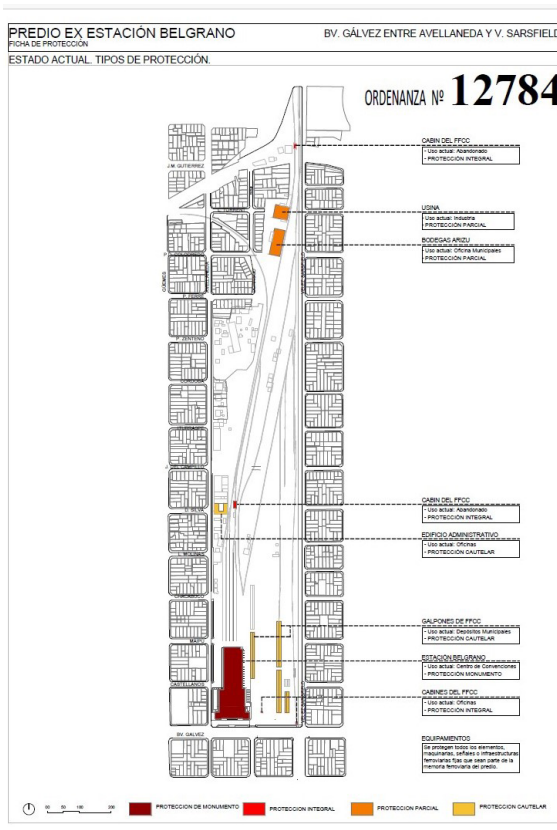
En todos los casos aludidos aparece la idea de patio trasero y, tácitamente, de terreno vacante, de una especie de pauta en blanco sobre la cual cualquier proyecto de urbanización podría cuadrar sin mayores recaudos con tal que no afectase al edificio de pasajeros. De ese modo, se invisibiliza que todo el cuadro de 24 ha era una estación ferroviaria. Ahora bien, más allá de lo que la ciudadanía santafesina podría saber sobre el patrimonio industrial para así reclamar su protección; cuando se revisan los instrumentos normativos que dispone el municipio para valorar y proteger al cuadro de estación y a los elementos no monumentales allí instalados, el panorama no tiende a mejorar. En efecto, la ciudad dispone de una ordenanza de “preservación del patrimonio urbano arquitectónico” (Ord. N°12.784/2021), pero en la ex Estación Belgrano hay un conjunto de instalaciones que no pueden ajustarse a esa categoría sin quedar marginadas.

La norma no reconoce al cuadro de estación como inmueble patrimonial y, si bien lo denomina “predio ex Estación Belgrano”, sólo está enfocada en la valoración de elementos arquitectónicos interiores, estableciendo

una gradación de protección directa organizada en las siguientes categorías: a) Monumento (edificio de pasajeros aislado) que se protege al completo; b) Integral (cabinas) de las que sólo se rescataría lo considerado original; c)

Figura 4

Ordenanza N°12.784/2021 sobre patrimonio urbano arquitectónico



Fuente: Municipalidad de Santa Fe.

Tres modos de invisibilización del patrimonio industrial ferroviario en la ex Estación Santa Fe del Ferrocarril Belgrano (Argentina).

Parcial (bodegas) conservando sólo sectores de valor y d) Cautelar (edificios de la estación de cargas) que quedan sujetos a evaluación posterior para resolver la pertinencia o no de su conservación. Asimismo, la categoría “equipamientos” protege de forma genérica a las maquinarias, señales e infraestructuras, aludiendo vagamente a un conjunto de dispositivos técnicos no especificados, ni inventariados y, por lo tanto, susceptibles de ser desmontados sin dejar registro de haber existido (figura 4).

2. La estación de cargas queda reducida a “galpones”

Nuestra primera aproximación al conjunto de edificios que componen el área de mercancías de la ex Estación Belgrano implicó un estudio bibliográfico y documental centrado en la revisión de materiales de procedencia internacional. La idea era realizar un estudio tipológico semejante al disponible en los tratados de arquitectura para edificios de pasajeros, pero incorporando técnicas de arqueología industrial que nos permitieran, a través de la prospección (exploración de campo) y los testimonios orales (entrevistas), sumar información que enriqueciese el juicio arquitectónico.

Primero revisamos la terminología asignada a los inmuebles que integraban las estaciones. Si bien Tartarini (2005) y Ferrari (2011) los han clasificado en depósitos de cargas, de locomotoras, de encomiendas, de material rodante, talleres, lampisterías, entre otros, aquí sólo se abordarán los edificios que integraban las operaciones con mercancías. Se ha constatado que el Ferrocarril Belgrano denominaba “galpón de cargas” a cada uno de esos pabellones (figura 3) y que la ordenanza municipal vigente los llama “galpones de FFCC” (figura 4). Tartarini (2005) también había aludido a “galpones de depósito”, pero sin avanzar en un análisis pormenorizado ya que su trabajo estuvo concentrado en los edificios de pasajeros. Ferrari y Martinelli (2023) los denominan

“depósitos de carga”, pero tampoco profundizan en una clasificación específica. En el entorno sudamericano hemos hallado el vocablo “almacenes” que remite a largos cobertizos paralelos a las vías mercantes (HERRERA Y PAZ, 2022). La literatura británica ha contribuido con dos conceptos “*goods warehouses*” y “*goods sheds*” (MINNIS, 2011). El primero consiste en grandes estaciones de cargas a las que ingresaban los trenes, incluso con varios niveles y ascensores para los vagones, claramente un tipo que no se adapta a nuestro medio; mientras el segundo es un cobertizo más difundido y propio de las estaciones intermedias o *country stations*. Por su parte, la literatura francesa aporta la expresión “*halles*” para describir grandes pasillos cubiertos, paralelos a las vías, que integraban las *gares de marchandises* (WEIL, 1964).

Finalmente, a nuestro juicio, es el universo hispánico el que ha contribuido —tanto a través de la información aportada por decenas de planos de estaciones como por la bibliografía teórica y casuística— con la categoría más interesante para elaborar una posible clasificación tendiente a valorar y jerarquizar “galpones” para su potencial conservación. Se trata del concepto de “muelles de mercancías”, heredado del vocabulario portuario que es más antiguo que el ferroviario y que remite a construcciones que pueden estar cubiertas o descubiertas, pero siempre sobreelevadas sobre un basamento de piedras, ladrillos u hormigón de alrededor de un metro de elevación (BHF/AHF - FFE). Estos servían de plataformas de nivelación entre la altura del piso de los almacenes y la base de los vagones, disponiendo esos muelles de rampas y pequeñas escalinatas en los extremos donde también solía haber oficinas administrativas.

Sobre ese basamento puede haber almacenes con muros materializados en piedras, ladrillos, chapas metálicas o una combinación de esos materiales, según la disponibilidad, y sus cubiertas suelen estar sostenidas

Tres modos de invisibilización del patrimonio industrial ferroviario en la ex Estación Santa Fe del Ferrocarril Belgrano(Argentina).

La ex Estación Santa Fe del Ferrocarril Belgrano cuenta con varios muelles de mercancías, en distintas condiciones de materialidad y estado de conservación, tal como se muestra en la figura 6. Actualmente, esos muelles alojan dependencias municipales y poseen interesantes sistemas estructurales. Sin embargo, la ordenanza sobre patrimonio urbano arquitectónico tal como hoy se halla redactada podría inducir a que todo ese conjunto edilicio quedara bajo una protección muy lábil ante los embates de la especulación inmobiliaria cuyo avance ya ha sido planteado en la propuesta de subasta nacional. El riesgo, en términos de patrimonio industrial, radicaría en dejar a la estación sin testimonio de su pasado de primera categoría y tráfico mixto, de su historia vinculada a la producción y de la memoria del trabajo que excede al edificio de pasajeros.

3. El monumento es preservado sin su contexto explicativo

La mirada arqueológica sobre el patrimonio industrial ferroviario permite nuevas lecturas capaces de superar el enfoque arquitectónico y monumentalista, a través del conocimiento operativo de las instalaciones que

habitualmente han sido llamadas “complementarias”, pero que resultaban indispensables para garantizar, nada menos, que la seguridad de la circulación. En tal sentido, insistir en posturas idealistas o centradas en una presunta pureza de estilo tendiente a garantizar la supremacía del monumento cuyo entorno hay que despejar, tal como lo viera Viollet-le-Duc en el siglo XIX, no hace más que privarnos de la atmósfera de un entorno antropizado por una secuencia de elementos técnicos conectados que estructuran un paisaje industrial. Por ello, seguidamente, se hará un desglose explicativo de las instalaciones que, en conjunto y por razones funcionales, conformaban lo que ahora podemos reconocer con el valor de paisaje.

A través del estudio documental y bibliográfico, del trabajo de campo y de las entrevistas realizadas a los conocedores del ferrocarril fue posible identificar el papel que tuvo dentro del sistema ferroviario cada uno de los elementos tendientes a garantizar la seguridad del tráfico en una estación. La ordenanza municipal da reconocimiento patrimonial a las cabinas o puestos de enclavamiento (El camino del tren, 1998), por ser elementos arquitectónicos, pero suelen ser confundidos con meras

Figura 6 Muelles de carga cubiertos en la ex Estación Belgrano



Fuente: registro propio (2025).

casillas de guardabarreras o con cabinas para balanzas de plataforma, por ejemplo, tal como sucede en el texto de la ordenanza santafesina. Habitualmente se las llama “cabín”, término proveniente del vocablo inglés cabin que significa cabina o cabaña. Su principal característica es la organización en dos plantas, porque ello garantizaba al trabajador ferroviario la visualización panorámica de todo el entorno cuya seguridad debía garantizar. Poseen escaleras exteriores y suelen estar construidas con ladrillos y techumbre de tejas a dos aguas. Asimismo, pueden estar equipadas con letrinas y salamandras para el confort del operario.

En su interior y en la planta alta, estaban equipadas con los enclavamientos, es decir, dispositivos muñidos de palancas de número variable que el trabajador debía maniobrar para el accionamiento de aparatos de vía, señales y barreras. Los aparatos estaban constituidos por los desvíos que permitían la ramificación de las vías, los cruzamientos que facilitaban el encuentro de dos vías y los cambios que aseguraban la continuidad

de los itinerarios a partir de agujas y contra agujas que se desplazaban. Todo ello se accionaba desde las palancas y dispositivos ubicados en las cabinas, aunque también solía haber aparatos junto a las vías. Con respecto a las señales, los enclavamientos las articulaban con los cambios y los bloqueos para dar información de tráfico a los maquinistas, de modo que una vía estaba libre si el brazo de una señal se hallaba inclinado hacia abajo en un ángulo de 45 grados o cuando su farol emitía una luz verde por las noches, y había peligro si la señal tenía su brazo en horizontal o con luz roja (WEIL, 1964; RITO, 1993; EL CAMINO DEL TREN, 1998; MINNIS, 2011).

Esos elementos conformaban un sistema relacionado, y de la conservación de esa articulación en términos patrimoniales depende que los restos materiales actúen hoy como testimonios del pasado industrial de la ciudad y del trabajo de los ferroviarios. Así su funcionalidad puede ser comprendida por las nuevas generaciones, aunque esos equipamientos no sean patrimonio arquitectónico. Si sólo se preservaran las tres cabinas que

Figura 7 Cabina N°1 y señales anexas en la ex Estación Belgrano



Fuente: www.fotografico.ceride.gov (sf) y registro propio (2025).

Tres modos de invisibilización del patrimonio industrial ferroviario en la ex Estación Santa Fe del Ferrocarril Belgrano(Argentina).

aun posee la ex Estación Belgrano de manera aislada de las superestructuras que accionaban, la lectura operativa del conjunto estaría seriamente comprometida y el paisaje industrial que otorga identidad a la estación, y a su entorno urbano, sería alterado por acciones contrarias a las recomendadas (figura 7).

En cuanto a las obras de restauración y reconversión que ya han sido encaradas por el municipio sobre el edificio de pasajeros y su entorno alrededor de 2010, y comparando con Lanana y Santos que “cada éxito en la conservación y revitalización del patrimonio industrial es un pequeño milagro” (2009:16); es justo señalar que tales actuaciones han permitido rescatar al edificio del abandono y de su paulatino deterioro, incluso lo han salvado de la mercantilización que fue un objetivo del Estado nacional en su momento. Ese espacio es hoy un emblema de la ciudad y allí se realizan múltiples eventos sociales masivos, muchos de ellos públicos y gratuitos.

No obstante, desde el conocimiento sobre patrimonio industrial posibilitado por la investigación, este artículo procura señalar el camino hacia lo deseable, más allá que por razones coyunturales, políticas o presupuestarias se consiga realizar sólo lo posible. En ese sentido, la restauración de la Cabina N°1, única intervenida por estar ubicada sobre el Bv. Gálvez, pero sin relación con vías, cambios y señales, ni destino que garantice su mantenimiento en el futuro, es un ejemplo de monumentalismo que fragmenta los itinerarios del paisaje industrial. Lo mismo podría decirse de la eliminación injustificada del cerco perimetral que recuerda la concepción decimonónica, idealizada y purista, de liberar al monumento para su destaque de un entorno al que eclipsa sin razón (figura 7). Asimismo, el haber reconvertido el edificio de pasajeros sin testimonio material ni gestual de sus vías y andenes ha perjudicado la lectura del conjunto y afectado el recuerdo de su antigua

función (figura 8). Si bien se comprende que una nivelación de pisos era necesaria para las nuevas funciones asignadas a la estación, existen recursos de materialidad, e incluso simbólicos, que podrían haber insinuado la histórica presencia de las infraestructuras.

Figura 8

Sector de andenes del otrora edificio de pasajeros, hoy centro de convenciones



Fuente: registro propio (2025)

CONCLUSIONES

Durante el desarrollo del artículo hemos ofrecido argumentos conceptuales, técnicos y empíricos de un modo local de pensar y actuar sobre el patrimonio que no integra las recomendaciones globalmente difundidas y opera lesionando el sentido de conjunto que una estación ferroviaria detenta por definición, a la vez que fragmenta el mensaje aleccionador que debería transmitir a los jóvenes. Lejos de abonar una conservación fosilizada del patrimonio ferroviario y asumiendo que las ciudades deben evolucionar para dar respuesta a nuevas demandas sociales, este artículo procura seña-

lar que la urbanización de un cuadro de estación, la apertura de calles, la construcción de torres de vivienda e, incluso, nuevas opciones de movilidad y transporte no consideradas deberían ser compatibles con el respeto a una serie de dispositivos históricos que podrían restaurarse y/o reconvertirse en más generosas dotaciones de espacio público urbano.

En tal escenario, resulta urgente trascender el enfoque arquitectónico y monumentalista de las actuaciones sobre el patrimonio para recomponer el legado de un paisaje industrial. Es preciso entender que una estación ferroviaria es el conjunto formado por el cuadro de estación, los edificios y las infraestructuras internas. En ese sistema, el edificio de pasajeros es la pieza más urbana, pero sólo un eslabón de una cadena más extensa. Asimismo, este artículo ha pretendido sugerir que el tipo “muelle de mercancías” podría contribuir a establecer gradientes de valoración patrimonial que conservaran algún vestigio de la estación de cargas, entendiendo que el muelle es a las mercancías lo mismo que el andén a los viajeros. Atesorar parte de los elementos que componen ese paisaje industrial daría sentido al conjunto, permitiría una lectura integrada del sistema ferroviario y sería testimonio de la historia del ferrocarril en la ciudad de Santa Fe.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Aguilar Civera, I.** (2001). La investigación sobre el Patrimonio Industrial. Una revisión bibliográfica. *Transporte, Servicios y Telecomunicaciones* 1, 169-186.
- Andreis, A. A.** (2003). El ferrocarril. Lo que el tiempo no borró. Universidad Nacional del Litoral.
- Basile, S. D.** (2018). Reflexiones en el marco del patrimonio arquitectónico en tierra: tutelar, conservar y restaurar el patrimonio modesto. *Anales del Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas “Mario J. Buschiazso”*, 48 (1), 15-30. <https://www.iaa.fadu.uba.ar/ojs/index.php/anales/article/view/153>
- Biblioteca/Archivo Histórico Ferroviario - Fundación de los Ferrocarriles Españoles** (BHF/AHF - FFE).
- Buchanan, R. A.** (1972). *Industrial archaeology in Britain*. Penguin Books.
- Carta de Nizhny Tagil sobre el Patrimonio Industrial** (2003). TICCIH. <https://ticcih.org/>
- Cerdá, M.** (2008). *Arqueología industrial. Teoría y práctica*. Universitat de Valencia.
- Chiaraviglio, V. y Ramón, M. J.** (29 de octubre de 2024). La subasta de los terrenos detrás de la Estación Belgrano instala el debate en Santa Fe. *El Litoral*. https://www.ellitoral.com/area-metropolitana/subasta-terrenos-estacion-belgrano-santa-fe-nacion-aabe-pakgojz-poletti-jorgelina-mudallel-guadalupe-candiotti-jefes_0_mOOEhDIKnZ.html
- Cuevas Cajiga, Y.** (2011). Representaciones sociales en la prensa: aportaciones teóricas y metodológicas. *Sinéctica*, 36, 1-19. http://www.sinectica.iteso.mx/index.php?cur=36&art=36_08
- Curiotto, J.** (2 de noviembre de 2024). Terrenos en venta al norte de la Estación Belgrano: ¿qué sucederá con los actuales asentamientos? *Aire Digital*. <https://www.airedesantafe.com.ar/santa-fe/terrenos-venta-al-norte-la-estacion-belgrano-que-sucedera-los-actuales-asentamientos-n600026>
- El camino del tren. 150 años de infraestructura ferroviaria** (1998). Mantenimiento de infraestructura RENFE. Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- Esteves, M. J.** (2024). El patrimonio arquitectónico modesto en zonas rurales: aproximaciones teóricas para su definición y caracterización. *Apuntes: revista de estudios sobre patrimonio cultural*, 37, 1-15. <https://doi.org/10.11144/Javeriana.APU37.pamz>
- Ferrari, M.** (2006). Patrimonio ferroviario en el Noroeste argentino. Tipologías arquitectónicas y asentamientos urbanos ferroviarios. IV Congreso de Historia Ferroviaria, Málaga, 20, 21 y 22 de septiembre, 1-27.
- Ferrari, M.** (2008). Aproximación al estudio del Patrimonio industrial y preindustrial en el Noroeste Argentino a través de un itinerario. *INCUNA – AySA*, 63-79. <http://hdl.handle.net/11336/153802>
- Ferrari, M.** (2011). El sistema ferroviario en el noroeste argentino. Arquitectura e instalaciones complementarias. *Revista Apuntes*, (24) 1, 26-43. <http://hdl.handle.net/11336/77521>
- Ferrari, M.** (2018). “Documentación clave para comprender las estaciones de ferrocarril: los manuales franceses de construcción de caminos de hierro”. En Migone, J.(coord.). XVII Congreso Internacional de TICCIH. *Patrimonio Industrial: Entendiendo el pasado, haciendo el futuro sostenible*. Santiago de Chile: TICCIH Chile.

- Ferrari, M. y Martinelli, O.** (2023). Patrimonio ferroviario de las ciudades capitales del Noroeste argentino. *Arquitectura y transformaciones*. *Travesía* (25) 1, 25-65.
- Fusco, M.** (2016). Patrimonio edificado y testimonio. Elementos para una reflexión sobre las categorías patrimoniales a partir del estudio de la sistematización del arroyo La Cañada en la ciudad de Córdoba (1939-1947). Primer Workshop El patrimonio cultural como testimonio: nuevos paradigmas para su concepción. Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas Mario J. Buschiazzo. Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina, 71-76.
- Herrera Valdivia, P. R. y Paz Ludeña, P. F.** (2022). Plan de recuperación y puesta en valor de la estación del ferrocarril del sur mediante la determinación metodológica para la valorización del patrimonio industrial ferroviario de Arequipa (tesis para optar el Título Profesional de Arquitecto en la Universidad Católica de Santa María). Facultad de Arquitectura e Ingeniería Civil y del Ambiente, Escuela Profesional de Arquitectura.
- Iturria, V.; Tuler, S.; Ponce, N. y Sessa, E.** (2016). Teorías de la conservación: preceptos internacionales aplicados al estudio de obras de referencia dentro del patrimonio industrial. Segundo Congreso Iberoamericano y X Jornada “Técnicas de Restauración y Conservación del Patrimonio”. Laboratorio de Entrenamiento Multidisciplinario para la Investigación Tecnológica (LEMIT), La Plata, Argentina.
- Lanana Soto, J. L. & Santos y Ganges, L.** (15 de diciembre de 2019). El depósito de locomotoras, una posible joya mundial del patrimonio en riesgo. Entrevista realizada por A. Encinas para el diario El Norte de Castilla, 3-5.
- Lanana Soto, J. L. & Santos y Ganges, L.** (2009). Las fronteras de patrimonio industrial. *Llámpara* 2, 7-20.
- Lanana Soto, J. L. & Santos y Ganges, L.** (2018). Patrimonio cultural, historia y proyecto urbano en la recuperación de baldíos industriales ferroviarios. *Dossier Ciudades* 3, 67-97.
- López García, M.** (2005). MZA. Historia de sus estaciones. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.
- Milei pone en venta todos los terrenos que están atrás de la Estación Belgrano** (25 de octubre de 2024). Pausa. <https://www.pausa.com.ar/2024/10/milei-pone-en-venta-todos-los-terrenos-que-estan-atras-de-la-estacion-belgrano/>
- Minnis, J.** (2011). Britain's lost railways. The twentieth-century destruction of our finest railway architecture. Aurum Press Ltd.
- Ordenanza N°11.748** (2010). Reglamento de Ordenamiento Urbano de la Ciudad de Santa Fe de la Vera Cruz. Honorable Concejo Municipal de la Ciudad de Santa Fe.
- Ordenanza N°12.784** (2021), sobre Preservación del Patrimonio Urbano Arquitectónico de la Ciudad de Santa Fe de la Vera Cruz. Honorable Concejo Municipal de la Ciudad de Santa Fe.
- Pevsner, N.** (1979). Historia de las tipologías arquitectónicas. Gustavo Gilli.

**Tres modos de invisibilización del patrimonio industrial ferroviario en la
ex Estación Santa Fe del Ferrocarril Belgrano(Argentina).**

- Reglamento Interno Técnico Operativo de los Ferrocarriles del Estado Argentino [RITO]** (1993). Argentina.gov.ar
- Reinante, C. M.; Bessone, M.; Bournissent, S. y Collado, A.** (1993). Inventario: 200 obras del patrimonio arquitectónico de Santa Fe. Universidad Nacional del Litoral. <https://hdl.handle.net/11185/5664>
- Santos y Ganges, L.** (2007). Urbanismo y ferrocarril. La construcción del espacio ferroviario en las ciudades medias españolas. Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- Saus, M. A.** (2014). Ferrocarril y Ciudad. UNR Editora.
- Tartarini, J.** (2005). Arquitectura ferroviaria. Colihue.
- Tartarini, J.** (2014). Sobre el patrimonio industrial y otras cuestiones. Escritos breves. Lazos de Agua.
- Terrenos detrás de la Belgrano: se conformará una comisión para determinar los lineamientos centrales de un máster plan** (31 de octubre de 2024). Uno Santa Fe <https://www.unosantafe.com.ar/santa-fe/terrenos-detras-la-belgrano-se-conformara-una-comision-determinar-los-lineamientos-centrales-un-master-plan-n10161795.html>
- Vocabulario ferroviario de vía** (1993). RENFE. Mantenimiento de infraestructura.
- Waisman, M.** (1992). El patrimonio modesto. Cuadernos Escala, 20.
- Weil, P.** (dir.) (1964). Les chemins de fer. Larousse.