



EXPTÉ. D° 2680 /09-10



*Honorable Cámara de Diputados  
Provincia de Buenos Aires*

## PROYECTO DE LEY

EL Senado y Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires, sancionan con fuerza de

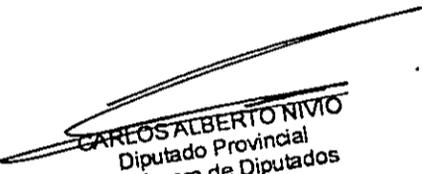
### LEY

**Artículo 1.-** Declárase Monumento Histórico Arquitectónico Provincial al edificio "Estación Mar del Plata Sud" y el predio en el que se sitúa, delimitado por las calles Alberti, Sarmiento, Garay y Las Heras, en la ciudad de Mar del Plata, partido de General Pueyrredon, identificado catastralmente como: 045, circunscripción I, sección E, manzanas 97a y 97b.

**Artículo 2.-** La declaración efectuada por la presente ley implica la permanencia del inmueble referido en el artículo precedente en dominio del Estado para ser destinado al uso público como bien cultural de interés patrimonial, no pudiendo ser enajenado total o parcialmente, ni ser otorgado su uso o explotación comercial a entidades privadas con fines de lucro.

**Artículo 3.-** Deberá establecerse un programa de acciones que garantice la adecuada conservación y utilización del mencionado bien, a tal efecto serán consultados los organismos competentes en materia de preservación del patrimonio cultural de la Provincia y del municipio, quienes también intervendrán previamente y controlarán que los trabajos de obra y otros tipos de intervenciones destinadas a la revalorización del inmueble, no afecten negativamente al mismo.

**Artículo 4.-** Comuníquese al Poder Ejecutivo

  
CARLOS ALBERTO NIVIO  
Diputado Provincial  
H. Cámara de Diputados  
Pcia. de Buenos Aires.





## FUNDAMENTOS

### Antecedentes históricos

La ciudad de Mar del Plata pudo contar con servicios de transporte ferroviario de pasajeros a partir de la llegada a su estación del primer tren el 26 de setiembre de 1886, cuando aquella era un pequeño pueblo. El ramal que se originaba en la ciudad de Buenos Aires se había extendido hasta el pueblo de Dolores en el año 1874, y a Maipú en 1880; construyéndose más tarde los 129 kilómetros restantes para alcanzar la localidad situada a orillas del mar.

A partir de esa fecha memorable, contando el pueblo con tan importante medio, comenzó una etapa de rápidas transformaciones urbanas impulsadas por una nueva actividad: el turismo. En 1907 ya Mar del Plata es declarada ciudad, estando en gestación numerosos proyectos destinados a convertirla en lo que se conocería pocos años después como el "Biarritz Argentino", con su Rambla, su Club, su Hotel, su Teatro y las fastuosas residencias que las familias de la aristocracia porteña comenzaron a construir para ser utilizadas durante las temporadas estivales.

Estas últimas se fueron agrupando en el área sur del pequeño núcleo urbano, más específicamente en proximidades de la plaza Colón. La llegada de los adinerados veraneantes se producía en la Estación Mar del Plata del Ferrocarril del Sud, la cual no se caracterizaba por tener muchas comodidades. De allí, mediante carruajes y por los desperejos empedrados de la ya por entonces denominada avenida Pedro Luro, se trasladaban a sus imponentes mansiones.

A pesar de que el trayecto a recorrer no era muy extenso y no revestía grandes inconvenientes, la mala calidad que por entonces tenía el afirmado de las calles provocaba incomodidades para aquellas familias que pasaban sus veranos a muy pocos metros de las playas.

Para solucionar el mencionado problema, comenzó a gestarse la idea de proyectar la construcción de una nueva estación ferroviaria cercana a la costa donde se ubicaban las fastuosas residencias. El Dr Pedro Olegario Luro fue el promotor de la iniciativa.

No caben dudas que la idea de construir una nueva estación ferroviaria en el área sur de la ciudad surgió de las familias adineradas que residían en ese sector. Hay quienes han ido más allá, especulado que la Estación Mar del Plata Sud fue edificada a pedido de Dardo Rocha, que deseaba llegar en tren a una cuadra de su gran vivienda de temporada, que aún existe, en la intersección de las calles Lamadrid y Garay.

La oportunidad de concretar aquella iniciativa, importante solo para quienes en la práctica manejaban los destinos de la ciudad balnearia, se dio poco tiempo después ante un pedido de autorización oficial para la prolongación de ramales. Representantes en el Congreso de la Nación de dichos grupos del poder político y económico en las dos primeras décadas del siglo XIX, aprovecharon la situación para concretar sus aspiraciones.

La empresa Ferrocarril del Sud había solicitado al Gobierno nacional la apertura de un nuevo ramal que, saliendo de la Estación Mar del Plata, permitiera extender sus servicios hasta Miramar y a Balcarce. El mismo, mediante una derivación, lograría conectar al puerto de la ciudad -el cual iba a comenzar a construirse por entonces- con el sistema ferroviario.

Aprovechando que la autorización para dicho proyecto requería la sanción de una ley, los diputados nacionales Emilio Mitre, Carlos Pellegrini y Pedro O. Luro impusieron como condición para facilitar la aprobación, que la empresa del ferrocarril construyera una extensión de vía férrea desde el ramal a ser autorizado hasta un sector ubicado en el área sur de Mar del Plata.

El Ferrocarril del Sud no estaba interesado en ese nuevo ramal, ya que también debería construirse una estación, lo cual representaba una considerable erogación para un trayecto de poco volumen de pasajeros. Al costo de las expropiaciones de terrenos en la zona urbana se debía agregar el tendido de vías que, por tratarse de un sector con desnivel entre sus extremos, requería importantes movimientos de tierra y la construcción de un edificio monumental para la salida y llegada de los trenes.

El 24 de julio de 1908 se aprobó la Ley nacional N° 5535 que autorizó a la empresa Ferrocarril del Sud a prolongar la línea de Mar del Plata hacia el sudoeste, a fin de llegar hasta las dos localidades de la zona mencionadas anteriormente; derivándose de esta vía otras dos: una al puerto y otra que terminaría casi en el centro de la ciudad, finalizando su recorrido en una nueva Estación Terminal.

Más tarde, aquel ramal principal se conectaría con el de Ayacucho – Balcarce – Necochea, al ser autorizado en el año 1912 por la Ley nacional N° 6482. El 24 de febrero de ese mismo año se inauguran los servicios hasta Miramar. Por otra parte el Ferrocarril del Sud instalaría en 1913 la vía que conectaría al Puerto de Mar



*Honorable Cámara de Diputados  
Provincia de Buenos Aires*



del Plata -cuya construcción de había iniciado dos años antes-, también mediante una derivación del ramal a Miramar que se producía a la altura de la parada denominada "Hipódromo".

Durante 1909 se aprobó el trazado de la vía para aquella primera parte del proyecto que posibilitaría llegar con el ferrocarril hasta la costa marítima; a su vez se declaró de utilidad pública la expropiación de los terrenos, se concretaron las expropiaciones y en octubre de ese año se iniciaron los trabajos.

El tramo de vía que llegaba hasta la nueva estación, se derivaba del nuevo ramal a Miramar mediante una curva que se iniciaba a la altura de la calle Roca, para luego continuar en forma paralela a la calle Peña. La longitud total del tramo era de 4,9 kilómetros.

El 1° de diciembre de 1910 corrió el primer tren de pasajeros hasta los recién terminados andenes de la que se denominaría Estación Mar del Plata Sud, aunque provisionalmente solo se había habilitado en el lugar donde se construiría una barraca de madera que ofició de estación provisoria hasta la inauguración del edificio definitivo, realizada el 1 de diciembre de 1911.

A partir de entonces, el ramal de acceso desde Buenos Aires a Mar del Plata tenía dos empalmes en la vía que se prolongaba hacia el oeste de la Estación Mar del Plata del ferrocarril. El primero de ellos se producía en la intersección de las calles Dorrego y Peña con una bifurcación de vía que, corriendo paralela a ésta última arteria llegaba hasta la nueva estación. La restante bifurcación se producía en el sector posterior de los terrenos en los que se instalaría tiempo después la Estación Mar del Plata Cargas del ferrocarril.

La vía que debió construirse para llegar a la Estación Mar del Plata Sud, corría recta entre las calles Roca y Peña hasta cruzar la calle Corrientes donde, luego de una curva, el tendido ferroviario llegaba a la manzana delimitada por Avellaneda, Las Heras, Alvarado y Sarmiento. Allí se separaban seis vías que, tras cruzar Alvarado por un paso a nivel con barreras, entraban a la estación.

Este nuevo ramal atravesaba tierras con distinta cota de nivel, por lo que en la primera parte de su recorrido correspondiente a sectores bajos -entre las calles Guido y San Luis- fue necesaria la construcción de terraplenes. A partir de la calle Santiago del Estero, el trayecto se coincidía con sectores más elevados, por lo cual debió realizarse en trinchera, obligando al cruce por encima de la traza mediante puentes de arco de ladrillo en las calles Tucumán y Entre Ríos. En esta última, sobre los límites de la plaza Martín Miguel de Güemes aún existen restos de dicha construcción.

El tendido de vías, si bien trataba de no atravesar áreas urbanizadas del pueblo a comienzos del siglo XX, lo cierto es que el rodeo producido hacia el sur llevó a la población a denominar "la línea de la horca" a dicho ramal, ya que solo podía ser cruzado por dos pasos a nivel habilitados uno en la calle Córdoba, y el otro en Independencia, donde actualmente se nota la elevación del terraplén.

Lo cierto es que los ramales que se fueron construyendo luego de la llegada del ferrocarril hasta la estación ubicada en avenida Pedro Luro e Italia, producirían con el paso del tiempo numerosos inconvenientes al quedar inmersos en la trama urbana de la ciudad. Al trazado hacia Miramar -paralelo a la calle General Guido-, le siguió el tramo de vía que conectaría a la Estación Norte con la Estación Sud, y más tarde el que llegaría hasta el Puerto mediante un trayecto paralelo a la calle Vértiz.

La ciudad se fue viendo seccionada por causa de los mencionados tendidos de vías férreas que atravesaban los distintos barrios, con muy pocos cruces vehiculares habilitados. La paralización desde hace ya muchos años del último de los ramales citados, el levantamiento del que terminaba en la Estación Sud, y la reducida actividad de los servicios ferroviarios debido a la aplicación de políticas que han tendido más a su desmantelamiento que a su desarrollo; han disminuido con el paso del tiempo el impacto de un sistema de transporte de pasajeros y de cargas que tendría que haber multiplicando su accionar y, por ende, la conflictividad del tránsito.

### **La Estación Mar del Plata Sud**

La Estación Mar del Plata Sud ocupaba cuatro manzanas, quedando delimitada por las calles Las Heras y Sarmiento desde Alvarado hasta Alberti. Curiosamente, constituyéndose como un símbolo de la elegante ciudad, se construyó casi frente a un antiguo establecimiento industrial que abarcaba el sector delimitado por las calles Sarmiento, Falucho, Alsina y Garay.

Se trataba de la "Fábrica de Negro Animal, Jabón y Velas La Primitiva". Esta empresa había surgido en 1881 a fin de aprovechar la materia prima regional de aquellos años: es decir el ganado, de cuya faena se podían obtener esos productos a partir de los huesos y la grasa. Este establecimiento había quedado funcionando casi contiguo a la Estación y a pocos centenares de metros de lo que treinta años después sería una zona residencial de primer orden.



*Honorable Cámara de Diputados  
Provincia de Buenos Aires*



Tal como lo ha expresado el destacado arquitecto e historiador Roberto Osvaldo Cova: "El proyecto, uno más de las tantas fantasías de una época fantasiosa, se había concretado. La entrada principal de la Estación Sud distaba solo siete cuadras de la plaza Colón, aunque por los años del Centenario el edificio se levantó prácticamente en pleno campo. Y tanto es así que todavía en 1935 la vereda impar de la calle Alberti era un verdadero límite de la parte construida de la ciudad".

La nueva Estación poseía tres andenes de pasajeros con dos plataformas de trescientos metros, cubiertas por sendos techos de chapa a dos aguas sobre columnas y cabriadas de hierro. También poseía paragolpes frente al edificio hacia el lado de Alberti.

Los andenes 1 y 2 tenían cada uno su vía auxiliar para sacar las locomotoras, por lo que entre las dos plataformas había cuatro vías. Los denominados 2 y 3, en cambio, compartían plataforma. El andén 1, que era el más utilizado, poseía en su lateral y en toda su extensión una calle interna para automóviles a manera de corredor. La misma tenía dos entradas por la calle Las Heras, una a la altura de Garay y la otra por Alvarado, con salida en la calle Alberti.

Ello permitía que la gente bajara del automóvil o del carruaje -o subiera a los mismos- frente a la puerta del coche asignado. En aquel tiempo era costumbre que las familias de clase alta viajaran en tren, mientras los choferes traían el automóvil por el denominado por entonces "Camino a Mar del Plata" que de tierra. Había también un galpón para despacho de encomiendas con andén, vía para los furgones y también una entrada vehicular por Sarmiento.

En el frente de la estación se agrupaban en fila los *mateos* esperando pasajeros. Asimismo, a poco de ponerse en funcionamiento el nuevo ramal, se prolongó hasta allí la línea del tranvía que tenía vía única. El desvío estaba a una cuadra de ese lugar, luego de la curva para tomar por la calle Castelli, tramo de unos 300 metros que aún se conserva.

El edificio, en forma de "L", fue proyectado y dirigido por el arquitecto belga Jules Dormal. Contaba con un amplio y luminoso hall central, confitería, sanitarios, salas de espera general y para señoras, boleterías y kioscos. En la planta alta había oficinas y vivienda para el jefe.

El proyecto original de Dormal era de mayor envergadura respecto a lo finalmente construido, mostrando la torre del reloj como eje de simetría de la fachada de la calle Sarmiento. Este frente como todo el exterior estuvo muy ornamentado, características éstas por las que Federico F. Ortiz en su libro "Arquitectura y Liberalismo" -Buenos Aires, 1968- inscribiera esta obra dentro de la corriente arquitectónica que denominó *eclecticismo fluido*.

A partir de la construcción de la Estación Mar del Plata Sud, la población pasó a denominar a ésta como la "Estación Nueva", mientras que al Estación Mar del Plata Norte, pasó a ser conocida popularmente como la "Estación Vieja".

Las fachadas del imponente edificio no tenían el aspecto exterior actual, sino que poseían originalmente una configuración estilística caracterizada -como se expresó anteriormente- por numerosas molduras, particularmente en la parte superior. Estos adornos, estaban especialmente ubicados en la torre del reloj rematada por un cupulín y en las dos cúpulas de los extremos del frente sobre la calle Alberti que tenían pizarra y ojos de buey.

Años después, en coincidencia con la demolición de la "Rambla Afrancesada" y su reemplazo por el complejo Rambla - Casino - Hotel Provincial diseñado por el arquitecto Alejandro Bustillo, el frente del edificio fue modificado y quedó con el aspecto mucho más liso y sobrio, tal como se presenta en la actualidad. Estas obras estaban en consonancia con la nueva tendencia arquitectónica de aquellos años, caracterizada por despojar de aditamentos decorativos a las construcciones. Se estaba imponiendo en esa época una especie de aversión a todo lo antiguo.

El proyecto original preveía que la fachada principal fuese la ubicada sobre Sarmiento, donde pasaba el tranvía, con dos alas a cada lado de la torre del reloj y una cúpula en cada extremo. El ferrocarril decidió construir solamente el ala del lado de Alberti y dejó la otra en suspenso, como ampliación prevista para cuando hiciera falta. Por lo tanto, la torre del reloj quedó en el extremo del edificio, por lo cual esa configuración le brindó un aspecto asimétrico no común en esa época. El espacio no construido quedó reservado para una futura ampliación.

Ello determinó que en la práctica el edificio aparecía como concebido al revés, ya que la mayoría de los pasajeros siempre llegó por el lado de la calle Las Heras, cuyo frente da hacia el centro de la ciudad. El uso corriente transformó en fachada principal a la de Alberti y en acceso más usado al ubicado en esa calle, que en realidad había sido planificado como secundario. Los usos y costumbres relegaron la importancia del proyectado frente principal sobre la calle Sarmiento y, tanto durante el funcionamiento de la estación



*Honorable Cámara de Diputados  
Provincia de Buenos Aires*



ferroviaria como luego con la de ómnibus, su papel ha sido de ingreso y egreso alternativo al de mayor utilización.

La estación tuvo una vida ferroviaria activa de treinta y nueve veranos. No gustaba a los marplatenses, que consideraban la vía como una valla al progreso que llegaba desde el centro y que, además de los trenes, traía acarreada la desvalorización de los terrenos de "atrás de la vía".

Al ser una estación usada solamente en temporada estival y cercana a "la costa", era identificada como *cosa de porteños* y carente de interés para los lugareños. Algo similar ocurrió con la rambla afrancesada, de arquitectura muy similar a la de esta Estación, que fue ignorada y no quedó muy registrada en la memoria de la población residente en forma permanente en la ciudad.

La temporada 1947 - 48 fue la última en que funcionó la Estación Mar del Plata Sud. En 1948, tras la estatización de los ferrocarriles, el intendente municipal Pereda remitió a la Dirección Nacional de Transporte una solicitud para eliminar el servicio ferroviario que llegaba hasta la misma Esta iniciativa fue aprobada en 1950 y durante el año siguiente fueron retiradas las vías.

### **La Estación Terminal de Ómnibus**

Poco tiempo después de su desactivación como estación del ferrocarril, el edificio y todas las plataformas que iban desde la calle Alberti hasta Garay, fueron destinadas a cumplir funciones de terminal de ómnibus de larga distancia. Esta decisión se explicaba por el hecho de que los ómnibus hasta esa fecha llegaban a instalaciones propias separadas una de otras y ubicadas en distintos puntos de ciudad, especialmente en el sector céntrico, lo que provocaba numerosos inconvenientes.

En principio se usó para dichas unidades de transporte la entrada de automóviles que ya tenía la estación y para las paradas la plataforma del andén 1. La única adaptación a su nuevo destino fue el retiro de los rieles y la colocación de un cartel sobre el frente de la calle Alberti que decía *Terminal de Ómnibus Presidente Perón*. Las autoridades emergentes de la Revolución Libertadora de 1955 se apuraron a retirar el nombre, sin realizar ninguna otra mejora.

Aunque es algo que no se puede comprobar, se ha especulado que el final del servicio ferroviario hasta la Estación Mar del Plata Sud -considerada como patrimonio de los sectores sociales pudientes-, con el consecuente levantamiento de las vías, tuvo que ver también con una especie de represalia política por el hecho de haber estado el mismo destinado a la comodidad de la denominada *oligarquía ganadera* denostada por el peronismo.

Años después se habilitó otra entrada para ómnibus por el lado opuesto y se utilizó al andén 3 para las nuevas paradas. Los techos originales de los andenes fueron desmantelados y se cubrió todo el espacio remanente con un techo parabólico sostenido por las mismas columnas que sostenían aquellos. El espacio donde corrían las vías principales dentro de la estación fue pavimentado y se construyeron allí locales comerciales.

Una pérdida lamentable fue la demolición de un tanque de agua de planta circular, con un basamento de ladrillo a la vista, clásico tanque ferroviario del que no quedó otra muestra en la ciudad. Asimismo, el paredón sobre la calle Las Heras fue demolido, por lo cual toda la estación quedó visible desde la calle. En tiempos de la utilización del sector por el ferrocarril, ese paredón resguardaba su intimidad y ocultaba sus movimientos a los transeúntes.

En las dos manzanas comprendidas entre Garay y Alvarado, luego de desmanteladas las instalaciones ferroviarias, hubo circos y parques de diversiones. Más tarde sus terrenos fueron loteados y vendidos igual que el espacio que ocupaban las vías, cuyo sector de trinchera fue rellenado. La venta fue dispuesta por los Decretos N° 15054/50 y N° 6918/55.

Un lote de 123,48 m2 del predio de la estación, ubicado en la esquina de las calles Sarmiento y Alvarado, fue cedido a la Municipalidad de General Pueyrredon, para que se instalara allí la sub-usina que abastecía de electricidad a los trolebuses cuando la comuna se hizo cargo temporalmente. Posteriormente el edificio de esa instalación fue usado por el Sindicato Unión Ferroviaria. El espacio que había sido ocupado por la vía de acceso, cuyo sector de trinchera fue rellenado, fue enajenado y vendido.

Pueden encontrarse todavía algunos restos del paredón primitivo de la estación ferroviaria en la vereda par de la calle Las Heras, en las dos cuerdas que van desde Garay hasta Alvarado. Uno de los pilares del portón de la entrada de vehículos de Las Heras casi esquina Alvarado aún existe y forma parte de la entrada a la playa de estacionamiento del hotel gremial de la Federación Gráfica Bonaerense. Aún tiene empotrados un guardacanto hecho con un riel y los sostenes de las bisagras confeccionados a partir de eclisas en desuso.



*Honorable Cámara de Diputados  
Provincia de Buenos Aires*



Los terrenos trapezoidales sobre Roca de Entre Ríos a Tucumán, ambos de 3.749,78 m<sup>2</sup> cada uno, fueron comprados por la Municipalidad de General Pueyrredon y escriturados el 31 de diciembre de 1974, para formar la plaza Martín Miguel de Güemes.

Después de levantadas las vías pero antes de ser rellenada su traza, aproximadamente hacia el año 1952, como se había abandonado el mantenimiento, la trinchera se inundó y se formó un arroyo.

Con el paso del tiempo, y en gran medida debido al acelerado crecimiento de de la ciudad, este viejo icono marplatense comenzó a manifiestamente obsoleto para ser utilizado como terminal de ómnibus. Las instalaciones ofrecidas eran a todas luces insuficientes para el movimiento que presentaba, sobre todo en temporada de verano.

Cabe mencionar que las supuestas incomodidades que generaba -ya a partir de su inauguración en 1886- el emplazamiento de la Estación Ferroviaria en la que continúa siendo su ubicación -predio delimitado por las calles San Juan, 9 de Julio, Chile y la avenida Luro-, fueron dando lugar a diversas iniciativas tendientes a su traslado.

Ello no solo ocurrió previamente a concretarse la construcción de la Estación Mar del Plata Sud, sino que prosiguieron a pesar de encontrarse en funcionamiento ésta. Al respecto se debe recordar que en el año 1930 se planteó la erradicación de la Estación Norte a la plaza San Martín, es decir en pleno centro de la ciudad. En 1937 se registra la primera iniciativa tendiente a suprimir la Estación Sud, mientras que en 1947 el ferrocarril planeaba trasladar la Terminal de Pasajeros a la parada "Hipódromo" -avenida Juan B. Justo y calle San Juan- lugar donde luego se emplazaría la Terminal de Cargas.

Desde la década del 60 comenzaron a plantearse proyectos concretos, elaborados luego de detallados estudios para su traslado, los cuales se vieron empantanados por la falta de continuidad en los gobiernos democráticos, por la burocracia y eternas discusiones sobre su ubicación; en estos dos últimos casos principalmente por la actitud de los organismos nacionales y provinciales renuentes a modificar el vetusto y anacrónico sistema de transporte de pasajeros por ferrocarril y de ómnibus de larga distancia en la ciudad.

Particularmente, los proyectos emanados de la Municipalidad local destinados a cambiar las ubicaciones de las estaciones terminales de trenes y de ómnibus, y por lo tanto de los accesos y egresos de las mismas que tantos inconvenientes traían al desarrollo urbano, fueron reiteradamente rechazados o demorados.

En este sentido cabe hacer mención a los importantes estudios y proyectos elaborados durante las administraciones municipales de los intendentes socialistas Jorge Raúl Lombardo y Luis Nuncio Fabrizio, desarrollados a mediados de la década del 60 y del 70, respectivamente. En ambos casos se basaban en las determinaciones del Plan Regulador que se había implementado para la pujante ciudad.

Aquellos valiosos proyectos municipales chocaron contra la tozudez de la empresa Ferrocarriles Argentinos que rechazaba cualquier idea de traslado de la Estación Mar del Plata Norte, a pesar de ser evidente la conveniencia de ubicarla en un lugar mucho más adecuado, como se consideraba podía ser el sector de acceso a la ciudad.

Ante esta situación, las autoridades comunales propusieron construir en ese mismo lugar una nueva estación ferroviaria, junto con la terminal de ómnibus, para dotar de mayores comodidades a los usuarios de las mismas, ya que las existentes no respondían a las necesidades de Mar del Plata con su enorme afluencia turística.

En todos los casos se trataba de concretar soluciones integrales a la problemática local del transporte mediante la construcción de estaciones ferroautomotoras las cuales, al agrupar ambas funciones para el traslado de pasajeros, reducían los impactos urbanísticos que se evidenciaban a causa de su separación

Mientras tanto, con el paso de los años la vieja estación continuó en funciones, a pesar de no responder a los requerimientos de los usuarios en cuanto a comodidades y a las demandas derivadas del constante incremento en la cantidad de pasajeros y servicios -particularmente durante los períodos de alta temporada y fines de semana largos-, cuando se recibían miles de turistas que buscan ansiosos descanso y esparcimiento en el balneario más importante de la Argentina.

### **El arquitecto Jules Dormal**

Jules Dormal es considerando uno de los más sobresalientes arquitectos que proyectaron y realizaron obras públicas en nuestro país. Nació en 1846 en Lieja (Bélgica) en cuya universidad cursó los estudios de ingeniería. Se trasladó luego a París y en la École de Beaux Arts realizó su formación en arquitectura de la mano de maestros como Trélat, Chabet, Gosicher y Viollet le Duc.



*Honorable Cámara de Diputados  
Provincia de Buenos Aires*



Llegó a la Argentina en 1868 contratado para la construcción de una fábrica de extractos de carne en Gualeguay (provincia de Entre Ríos). El ministro plenipotenciario francés en Buenos Aires lo animó a trasladarse a esta ciudad donde ganó la amistad, entre otras notables figuras, de Nicolás Avellaneda y Domingo Faustino Sarmiento. Por tal motivo, en 1870 se afincó en la ciudad de Buenos Aires donde estableció su estudio de arquitectura.

Comenzó su obra pública en 1898, tras el asesinato del arquitecto italiano Víctor Meano en 1904. Dormal se encargó de completar el proyecto de la construcción del edificio del Congreso de la Nación, que había realizado aquel hasta su culminación en 1906, respetando los diseños originales de su predecesor. El edificio estuvo en construcción entre 1898 y 1906. El belga impuso parte de su diseño y las decoraciones tanto en el interior como en el exterior, destacándose también su imponente cúpula. Fue inaugurado en ese año aunque sus detalles estéticos no se terminaron hasta 1946.

Fue autor de numerosas obras en el país, pero particularmente es reconocido por su participación en la construcción del Teatro Colón. Allí tuvo su consagración como arquitecto cuando reemplazó también a Víctor Meano en la terminación de aquel imponente edificio. No solo continuó sino que también realizó modificaciones al proyecto original. Fue el último de los tres arquitectos que intervino en su construcción y lo hizo principalmente en los interiores, donde puso en evidencia toda su generosidad artística y su influencia estilística borbónica.

Además de la Estación Mar del Plata Sud, realizó obras en la ciudad de La Plata, allí Dormal fue autor del proyecto de construcción de la Casa de Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, un señorial edificio con preponderancia estilística ligada al renacimiento francés, cuyas obras se iniciaron por administración.

También tuvo a su cargo la remodelación del antiguo Teatro Ópera de Buenos Aires. Este teatro fue desarrollado en 1871 por Antonio Petalardo, un empresario local que preveía la necesidad de una restauración del teatro popular.

El arquitecto de Liege se hizo cargo, además, de la continuación de la construcción del Palacio Pereda ubicado frente a la avenida Alvear en Buenos Aires. La construcción fue terminada por él porque al ganadero Celestino Pereda la imitación encarada por el arquitecto francés Louis Martin no le resultó lo suficientemente exacta a su idea del proyecto, El belga quien debió resolver los desentendimientos y asumir dirección de una obra que no era suya, situación de la que había salido más que airoso en los ejemplos del Teatro Colón y del Congreso de la Nación por lo que estaba habituado, a pesar de no ser de su preferencia lo aceptó como un gran desafío. Desde 1944 fue utilizado como la residencia del embajador brasileño y sede luego de la embajada de Brasil.

Por iniciativa del congresista Vicente Fidel López y el Presidente Domingo Sarmiento, Dormal realizó el primer diseño del trazado del Parque Tres de Febrero, mas conocido como Bosques de Palermo. El trabajo comenzó en 1874 en conmemoración de esa fecha del año 1852. El parque de 25 hectáreas se destaca por sus bosques, lagos, jardines de rosas -conocido como El Rosedal- y su glorieta. Está ubicado en el barrio de Palermo, en la ciudad de Buenos Aires, delimitado por las avenidas del Libertador y Figueroa Alcorta; siendo inaugurado el 11 de noviembre de 1875. Años más tarde el urbanista francés Carlos Thays fue el encargado de seguir ampliando el parque, entre 1892 y 1912.

Se debe destacar entre sus importantes obras con procedimientos novedosos para su época el Hipódromo de Palermo. Además llevó a cabo la construcción del lamentablemente demolido Palacio de Inés Ortiz Basualdo de Peña, ubicado en Arenales y Maipú, de la residencia encargada por Julio Peña -hoy sede de la Sociedad Rural Argentina, en Florida entre Corrientes y Lavalle-; y también del Palacio de Aguas Corrientes.

Asimismo llevó adelante el primer trazado del Barrio Parque Chas, pabellones del Jardín Zoológico de Buenos Aires y la sucursal de Villa Urquiza del Banco de la Nación, así como varias mansiones encargadas por aristócratas porteños. Su residencia particular es hoy sede de la Asociación de Cemento Portland sobre el costado sur de la Plaza San Martín en Retiro.

Fue responsable del Monumento a San Martín que se encuentra en la Catedral de Buenos Aires. Su genialidad le mereció recibir el primer premio de fachadas de Buenos Aires en 1905 al considerar también varias obras de residencias particulares. Proyectó asimismo otras obras de menor envergadura, por lo que se puede asegurar la importancia de la trayectoria e impronta que el arquitecto Jules Dormal dejó en nuestro país.

Fue uno de los diez miembros fundadores, el 18 de marzo de 1886, de la primera Sociedad Central de Arquitectos de la Argentina junto a Ernesto Bunge y Juan Antonio Buschiazzo, entre otros. Fue socio fundador de la Sociedad de Estimulo de las Bellas Artes, y ejerció la docencia en la Escuela de Arquitectura fundada en 1901, base de la actual Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo (UBA). Se desempeñó también como concejal de la ciudad de Buenos Aires entre 1910 y 1915.



*Honorable Cámara de Diputados  
Provincia de Buenos Aires*



Julio Dormal estaba casado con Amalia Peña y fueron sus hijos Carmen, Julia y Carlos; luego de enviudar contrajo matrimonio con Elina Sosa Díaz, miembro de una importante familia uruguaya. Murió en Buenos Aires el 22 de marzo de 1924 y fue enterrado en su bóveda en la Recoleta.

#### **Acciones para la preservación del inmueble**

Durante las últimas décadas, cada vez que se tomó conocimiento de un proyecto tendiente a cambiar el emplazamiento de la Estación Terminal de Ómnibus, surgieron trascendidos -nunca desmentidos- sobre la existencia de intereses privados deseosos de sacar provecho del alto valor inmobiliario del predio delimitado por las calles Alberti, Las Heras, Garay y Sarmiento; es decir dentro del área céntrica marplatense.

No ha sido casual lo mencionado precedentemente, habida cuenta del avance de las ideas neoliberales que dieron lugar a la entrega de bienes y servicios del Estado a manos privadas. Esta tendencia, iniciada a fines de los 80 y que ha continuado hasta el presente, ha provocado que numerosos inmuebles de dominio estatal hayan sido enajenados o concesionados por muy extensos plazos prorrogables -lo que no es otra cosa que su entrega- a empresas diversas.

Se ha esgrimido como justificación la supuesta incapacidad del gobierno para mantener los mismos o los beneficios redundantes de las mejoras a ser incorporadas en aquellos, las cuales siempre han sido sobredimensionadas y sobrevaluadas. Lo cierto es que los inmuebles, casi siempre los más valiosos por las construcciones que poseen y por el sitio en que se encuentran, son generalmente vendidos por sumas irrisorias respecto al valor real, o cedidos a cambio del pago de un canon casi simbólico y hasta sin éste.

Este temor, nada infundado habida cuenta de los numerosos casos que afirman dicha preocupación, dio lugar a la movilización de todos aquellos defensores a ultranza de la conveniencia del dominio del Estado sobre bienes y servicios estratégicos para el conjunto de la población, ya sea por ser herramientas para el desarrollo de las comunidades, para el bienestar general o porque constituyen un patrimonio ambiental, histórico o cultural cuya tutela no puede ser delegada, como es el caso del inmueble considerado en la presente iniciativa.

Como hemos mencionado anteriormente, el traslado de la Estación Terminal de Ómnibus de Mar del Plata ha estado ligado al destino que tendría el inmueble donde hasta el presente ha funcionado la misma. En estos últimos tiempos, los trascendidos indicaron planes que habrían estado dirigidos al loteo de la manzana delimitada por las calles Las Heras, Garay, Sarmiento y la proyección de la calle Rawson, la cual sería abierta al tránsito vehicular.

Con respecto al imponente edificio de la Estación Mar del Plata Sud, las informaciones periodísticas han dado cuenta de diversas iniciativas privadas que en la última década habrían tratado de concretarse en conversaciones con funcionarios municipales y provinciales; los cuales no habrían prosperado al no concretarse los proyectos de traslado, al no acordarse los términos del acuerdo, o debido a cambios de las autoridades de gobierno.

Los planes de "privatización" de las valiosas instalaciones siempre han coincidido en varios aspectos; el concesionamiento por los máximos plazos legales, la contraprestación con las "millonarias inversiones" -más que sobrevaluadas por los empresarios- que requeriría la puesta en valor del edificio, y la parquización del remanente de la manzana como un aporte para el uso público de los vecinos del sector.

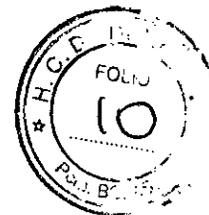
En cuanto al destino a dar al inmueble histórico y de gran valor arquitectónico, el mismo a variado desde hipermercado hasta shopping, pasando por bingo y otras explotaciones comerciales similares destinadas a asegurar altos réditos económicos a quienes se presenten, por lo general a través de la cuestionable fórmula de una "iniciativa privada", eludiendo así cualquier compulsión de ofertas o análisis previo por personal competente, entidades públicas y organizaciones no gubernamentales que pudieran intervenir en la determinación de los usos más adecuados.

Las instituciones civiles más reconocidas y con competencia en la materia, se han venido expresando desde hace ya mucho tiempo por la conveniencia de preservar un patrimonio tan importante para la ciudad. Mar del Plata ha sufrido, quizás como ninguna otra de la destrucción a mansalva de la mayoría de sus obras arquitectónicas más valiosas, bajo la "bandera" del progreso y con el único fin de maximizar la renta inmobiliaria.

La concientización de la población ante la masiva demolición de los testimonios edilicios de su pasado y que eran signos de su identidad, haría prácticamente inviable toda idea que signifique la destrucción de tan reconocida obra arquitectónica. Sin embargo, y con el objeto de impedir en lo posible algún intento de ese tipo, el Honorable Concejo Deliberante del partido de General Pueyrredon, -por iniciativa del bloque socialista- aprobó por unanimidad el día 8 de octubre de 1991 la Ordenanza 8342 que declaró "Bien Patrimonial de Interés Cultural" a dicho inmueble. Cabe mencionar que tal declaratoria fue refrendada años más tarde mediante su incorporación en el listado de bienes protegidos del "Código e Preservación Patrimonial", establecido por Ordenanza 10075.



*Honorable Cámara de Diputados  
Provincia de Buenos Aires*



Por otra parte, queremos mencionar que el autor de la presente iniciativa legislativa presentó en esta misma Cámara de Diputados -en el año 1996- un proyecto de ley destinado a crear un "Centro Cultural Regional" aprovechando las particulares características arquitectónicas del edificio y del predio que lo rodea, confortantes de la "Estación Mar del Plata Sud".

El objeto era la puesta en valor del inmueble y su aprovechamiento por el conjunto de la comunidad, otorgándole al mismo una utilización coherente con el desarrollo urbanístico del sector en que se encuentra, donde se fueron instalado con el paso del tiempo numerosas actividades comerciales y de servicios derivadas de la concentración de público en el lugar por el funcionamiento de la Estación

El reemplazo del uso original por otro que también genere un polo de concurrencia, evitaría una situación crítica para los pequeños emprendimientos económicos surgidos en los alrededores. De más está decir el impacto que tendría un destino antagónico con el medular factor anteriormente expresado, así como igualmente nefasta sería la habilitación de usos comerciales y de servicios competidores con mucha mayor potencialidad sobre los existentes.

Tal iniciativa planteó no solo un destino cultural acorde a la importancia de la construcción, sino también un uso público y un aprovechamiento a escala regional, ya que se preveía la instalación de stands representativos de las diversas localidades de la zona en los cuales se exhibirían los recursos, atractivos y actividades identificatorias de los respectivos municipios. El proyecto planteaba también, utilizando la afluencia de turistas de todas partes del país a la ciudad, la posibilidad de desarrollar eventos artísticos regionales en instalaciones incorporadas a tal fin.

El 11 de junio de 1998 el Concejo Deliberante del partido de General Pueyrredon sancionó la Ordenanza 11939, por medio de la cual se creó la "Comisión Asesora de Proyecto, Reciclaje de la Estación Terminal de Ómnibus y zona comercial calle Alberti". La misma sería integrada por dos representantes del Departamento Ejecutivo, dos miembros del Honorable Concejo Deliberante, un representante del Colegio de Arquitectos, uno por la Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño (UNMDP), uno por la Facultad de Ciencias Económicas y Sociales (UNMDP), y representantes de los comerciantes de la calle Alberti. Asimismo, las instituciones intermedias no mencionadas expresamente vinculadas al desarrollo cultural, urbanístico, turístico y con reconocimiento oficial podrían solicitar su participación, previa autorización de dicha Comisión

Esta Comisión tenía por objeto: la evaluación y diagnóstico en términos urbanos, comerciales, económicos, etc. ante la desaparición del uso de Estación Terminal de Ómnibus del sector, respetando y conservando el patrimonio arquitectónico existente, a través de un reciclaje apropiado. Por otra parte, elaboraría las bases generales para la convocatoria del "Concurso de Ideas" sobre la Estación Terminal de Omnibus, incluyendo tanto el edificio como las demás superficies delimitadas por las calles Alberti, Rawson, Sarmiento y Las Heras.

Se debe tener en cuenta que la Ordenanza 11939 fue el corolario de la movilización de los vecinos de la Estación Terminal, quienes por entonces reclamaron a las autoridades municipales su intervención, ante la posibilidad ser afectados por un cambio de destino de aquellas instalaciones. La preocupación de los residentes y comerciantes del "barrio de la terminal" tuvo también origen en la posible materialización de un proyecto de construcción de una estación ferrocarrilera y la utilización del edificio de la Terminal de Omnibus -con sus espacios abiertos y semicubiertos- para un emprendimiento comercial.

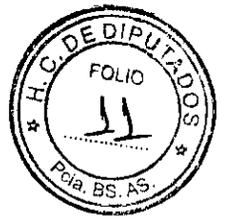
Cabe recordar que dicha obra pública, por la que se pretendía unificar las terminales de transporte terrestre de la ciudad, no prosperó. La continuidad de las actividades de la Estación Terminal calmó por un tiempo los ánimos de los vecinos, dando lugar también a que la Ordenanza 11939 lamentablemente no llegara a implementarse.

Además, desde el punto de vista de los antecedentes legislativos, es importante tener presente que en el año 1999 fue sancionada la Ley nacional 25166, por medio de la cual se transfirió a la Municipalidad del partido de General Pueyrredon la totalidad del predio de la ex Estación Mar del Plata Sud del ferrocarril, indicándose que dicho traslado al dominio municipal tendría por objeto el uso público del inmueble, cuya nomenclatura es circunscripción I, sección E, manzanas 97a y 97b.

Dicha transferencia a título gratuito por parte del Estado Nacional, solicitada por muchos años por numerosas instituciones de la ciudad, fue aceptada por la comuna local mediante la Ordenanza 13127, sancionada por el Departamento Deliberativo el día 21 de enero de 2000. Dicha norma expresa en su artículo 2º que el inmueble será destinado "al uso público como bien cultural de interés patrimonial".

### **Conceptos finales**

Mediante los presentes fundamentos tratamos de demostrar la importancia patrimonial del bien cultural objeto de la presente. Con ese objetivo hemos consultado diversas fuentes bibliográficas, entre otras "La



*Honorable Cámara de Diputados  
Provincia de Buenos Aires*

Estación Terminal" del arquitecto Roberto Osvaldo Cova; "Mar del Plata, una historia urbana", de Adriana Alvarez y Mariana Canedo; "Mar del Plata, historia de su fundación, desarrollo y engrandecimiento", de Josué Quesada; "Mar del Plata siglo I, de Gimena Saenz; "Mar del Plata de ayer", de Carlos Alberto Mendez; aportes de Horacio Arzeno al foro "Transportes de Buenos Aires"; y artículos periodísticos del diario "La Capital", de Mar del Plata.

Hay que reconocer que cuando fue construida la estación, el transporte local de pasajeros era lento e incómodo y los carruajes se bamboleaban por los irregulares empedrados para salvar la distancia entre la estación norte y la zona turística de la ciudad, lo que hacía que el viaje fuera más cómodo cuanto más cerca de esa zona llegara el tren.

Pasados los años, con la incorporación del tranvía primero y con el perfeccionamiento de los pavimentos y la constante modernización de los automotores tanto particulares como de los ómnibus y colectivos después, la primitiva "considerable distancia" se hizo insignificante y tornó innecesaria la entrada tan profunda del ferrocarril en el ejido urbano.

Se debe tener en cuenta la importancia que revestían los servicios del ferrocarril durante las primeras décadas del siglo XX, ya que constituían el medio de transporte más rápido y seguro de la época. Al respecto, cabe recordar que la Ruta N° 2 -con su camino asfaltado en reemplazo del de tierra- recién fue inaugurada el 5 de octubre de 1938.

El edificio de la Estación Mar del Plata Sud se correspondía con el fastuoso lujo de las mansiones que poblaban el sector donde se habían instalado las familias de la aristocracia porteña, símbolos de la opulencia a la que habían llegado un pequeño grupo en la Argentina de aquellos años.

El imponente edificio de la que fuera Estación Mar del Plata Sud, con su columnata, sus arcos, su torre y sus cúpulas, ha perdurado hasta nuestros días. Sus dos andenes que se prolongaban más de un centenar de metros, paralelos y próximos a la calle Las Heras, han sufrido transformaciones ya que sus techos a dos aguas han sido reemplazados por la cubierta unificada actual que llega hasta la calle Garay. De todas formas, cabe mencionar que esta estructura está sostenida por las mismas columnas metálicas sobre las que descansaban los techos originales.

La importancia respecto a los valores históricos y arquitectónicos del edificio y del predio de dos manzanas de la que fuera Estación Mar del Plata Sud, además de lo expuesto en los presentes fundamentos, puede también ser valorizada en conceptos del arquitecto Roberto Cova, para quien: "lo más interesante de la Estación Nueva no es su exterior, con su frente modificado, sino su gran hall de pasajeros, típica arquitectura del hierro y del vidrio cuyos primeros antecedentes están en la Inglaterra del siglo XIX, y las dos manzanas de tierra sobre las que se asienta, reserva única en la zona y una de las pocas del área urbana".

Asimismo, este destacado historiador ha expresado: "Salvo a través de la imaginación de un novelista, los edificios no hablan. Pero si pudiéramos hacer hablar a los muros de *la Terminal*, si pudiéramos de nuevo hacer girar sobre sus goznes el gran portón que daba paso a la vía, sobre la calle Las Heras, quizás muros e hierros nos contasen acerca de la Pampa que se abría hacia el S.O., de la *bahía Bristol* que se poblaba de lujo hacia el N.E., de los barrios de *la Tierra del Fuego* y de *la Pescadilla* de sus inmediaciones, de los restos de la fábrica vecina, de la elegancia de las damas y caballeros que bajaban de sus trenes o subían de ellos, de las transformaciones de la sociedad argentina -y de Mar del Plata- en las casi cuarenta temporadas en las que el Progreso, bajo la negra forma de una locomotora de vapor, se hizo presente en sus andenes".

En momentos en que la Estación Terminal de Ómnibus está siendo desafectada de su uso por la construcción de una nueva sede, creemos que se deben tomar medidas para asegurar la preservación de este importante inmueble, de gran valor patrimonial por ser testigo de toda una época de la historia de Mar del Plata, y por constituir una obra de arquitectura singular por sus destacadas características.

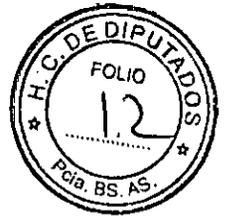
Creemos que, tal como lo establecía la mencionada Ordenanza 8342 en uno de sus artículos, se encomendaba al Departamento Ejecutivo municipal realizar las gestiones correspondientes a fin de obtener de la presentación de un proyecto de ley de declaración como bien del patrimonio cultural provincial al citado inmueble, de acuerdo con la Ley 10419 -promulgada por Decreto N° 3779/86-.

Mediante esta norma se creó la Comisión Provincial del Patrimonio Cultural de la Provincia de Buenos Aires, estableciéndose sus objetivos, competencias e integración, así como los mecanismos e implicancias para las declaratorias de pertenencia como bienes de dicho patrimonio.

Consideramos que resulta de suma importancia dicha declaración -la cual es objeto de la presente iniciativa legislativa- a fin de asegurar la preservación con carácter de Monumento Histórico Arquitectónico Provincial del edificio "Estación Mar del Plata Sud" y el predio en el que se sitúa, delimitado por las calles Alberti, Sarmiento, Garay y Las Heras, en la ciudad de Mar del Plata, partido de General Pueyrredon,



*Honorable Cámara de Diputados  
Provincia de Buenos Aires*



Tal declaración debe implicar -y para ello se incorpora en forma expresa en la norma- la permanencia del inmueble en dominio del Estado para ser destinado al uso público como bien cultural de interés patrimonial, no pudiendo ser enajenado total o parcialmente, ni ser otorgado su uso o explotación comercial a entidades privadas con fines de lucro.

Finalmente planteamos que se deberá establecerse un programa de acciones que garantice la adecuada conservación y utilización del mencionado bien. A tal efecto deberán ser consultados los organismos competentes en materia de preservación del patrimonio cultural de la Provincia y del municipio, quienes también tendrán que intervenir previamente y controlar que los trabajos de obra y otros tipos de intervenciones destinadas a la revalorización del inmueble, no afecten negativamente al mismo.

Aquel edificio que naviera como estación de trenes y luego de micros de larga distancia, conoció una época de esplendor. El paso del tiempo y la poca valoración del patrimonio arquitectónico, provocaron el deterioro del mismo. Durante décadas se estuvo especulando respecto a la inminente construcción de una nueva estación ferroviaria primero, de una ferroautomotora luego, y finalmente de una terminal de ómnibus para reemplazar a la existente. Con muy pocas modificaciones, la mayoría de ellas epidérmicas, el edificio y su entorno han subsistido hasta el presente.

Ayer era un placer llegar a la ciudad y encontrarse con tan bellísima estación terminal, hasta hace pocos días la experiencia era deprimente dado el estado de abandono del lugar. Tanto los profesionales especializados en arquitectura como los historiadores, así como la población marplatense en general, reclaman por la preservación y puesta en valor de un edificio y su entorno que es asumido como parte de su patrimonio.

Hacemos nuestra la opinión de quien es muy probablemente la persona con mayor capacidad para responder a quienes tratan de aprovechar con fines privados el valor inmobiliario de la Estación. Dijo el arquitecto Roberto Osvaldo Cova; "En estos tiempos donde la preservación del patrimonio arquitectónico se está haciendo carne en la conciencia de todos, desde el profesional especializado hasta el simple ciudadano, sería de desear que el edificio se salve de la demolición y se incorpore al acervo común de Mar 'del Plata'".

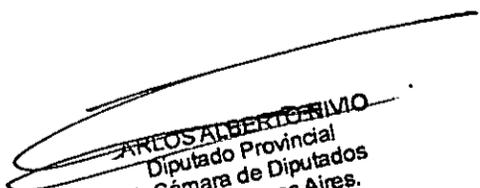
Estamos convencidos de que el Estado debe mantener bajo su dominio y administración aquellos bienes patrimoniales caracterizados por sus notables valores históricos, culturales y/o urbanísticos - ambientales. El edificio y el predio en que se encuentra la Estación Mar del Plata Sud deben ser puestos en valor y preservados como testimonios de una época de la que han quedado pocos testimonios arquitectónicos.

La demolición de la denominada "rambla afrancesada" y la destrucción del "Club Mar del Plata", los otros dos iconos arquitectónicos de aquella época, dejó a la Estación Mar del Plata Sud como único testimonio edilicio que subsiste de esos años en el centro de la ciudad.

A su vez creemos que la totalidad del predio en que se sitúa el edificio, no solo es parte indisoluble de éste último, sino que constituye un ámbito para el uso público y un pulmón urbano único en ese sector de la ciudad. Por tales motivos reafirmamos que el Estado no puede entregar este bien a empresas privadas, cuyo objetivo principal será usufructuar en su mayor medida posible el altísimo valor inmobiliario del mismo, y menos aún con el argumento de que los inversores -beneficiados por las concesiones que se les otorguen- arreglarán el edificio y mejorarán el lugar parquizando seguramente un sector.

Más aún, éste tipo de trabajos de recuperación y puesta en valor patrimonial, no solo los puede ejecutar el Estado sino que es obligación del mismo resguardar el patrimonio público para el aprovechamiento de toda la población.

Por los fundamentos expuestos, solicitamos la sanción favorable del presente proyecto de ley.

  
CARLOS ALBERTONIMO  
Diputado Provincial  
H. Cámara de Diputados  
Pcia. de Buenos Aires.