

Desde las “murallas de hierro” (1927) hasta la Circunvalación (2016). Criterios ferroviarios y urbanísticos para la ciudad de Santa Fe, Argentina

From the “iron wall” (1927) to the railway ring (2016). Railway and planning criteria for Santa Fe City, Argentina

María Alejandra Saus
Universidad Nacional de Rosario/CONICET

Resumen

Los ciclos de uso de las infraestructuras ferroviarias y los paradigmas del urbanismo definen unidades históricas que marcan discontinuidades durante los siglos XX y XXI. Cada uno de esos períodos cristalizan fases de expansión material del capital con efectos urbanos específicos debidos a las políticas públicas de transporte. Este artículo aborda el caso de la ciudad de Santa Fe y estudia cinco planes urbanos con dos objetivos concomitantes: uno sincrónico y otro diacrónico. El primero describe los criterios ferroviarios y urbanísticos reunidos por cada plan, mientras el segundo los sitúa en la evolución del binomio ferrocarril-ciudad. Usando la metodología del análisis documental, el trabajo se divide en dos partes. La primera presenta el caso y es un panorama de las historias del ferrocarril y del urbanismo en la Argentina. La segunda examina los planes santafesinos tomando al ferrocarril como problema y oportunidad.

Palabras clave: Ferrocarril, Santa Fe, expansión material, historia del urbanismo

Códigos JEL: L92, N96, O18, O21, R42

Abstract

The cycles of railway infrastructures use and the urban planning paradigms define historical units that mark discontinuities during the 20th and 21st centuries. Each one of these periods crystallizes phases of material expansion of capital with specific urban effects due to public transportation policies. This article tackles the case of Santa Fe City (Argentina) and studies five urban plans with two concomitant objectives: one synchronic and the other diachronic. The first one describes the railway and urban planning criteria gathered by each plan, while the second one locates them in the evolution of the railway-city binomial. Using documentary analysis methodology, the work is divided into two parts. The first one presents the case offering a panoramic view about the histories of the railway and planning in Argentina. The second one examines the plans that took place in Santa Fe taking the railway as a problem and an opportunity.

Key words: Railway, Santa Fe City, material expansion, planning history

JEL Codes: L92, N96, O18, O21, R42

Desde las “murallas de hierro” (1927) hasta la Circunvalación (2016). Criterios ferroviarios y urbanísticos para la ciudad de Santa Fe, Argentina

[Fecha de recepción del original: 13/9/2017; versión definitiva: 20/11/2017]

María Alejandra Saus^Ψ
Universidad de Rosario/CONICET

1. Introducción

Este trabajo parte de una perspectiva teórica proveniente de la geografía económica para conceptualizar a las infraestructuras ferroviarias, sobre todo a las especializadas en el tráfico de cargas, como redes técnicas destinadas a dominar la naturaleza para encauzar las dinámicas capitalistas. Son por ello la concreción espacial de fenómenos globales, nacionales y regionales en los cuales el transporte opera como una variable esencial de la economía. Pero nuestro principal interés académico – partiendo de las herramientas de la historia urbana y del urbanismo– radica en que esas dinámicas territoriales tienen incidencia física a escala local, aunque los gobiernos municipales no hayan requerido la instalación de esas redes ni obtengan beneficios directos. El artículo se sitúa, entonces, en esa tensión de intereses sobre un espacio urbano que el ferrocarril interurbano puede modelar. En consecuencia, su infraestructura interpela la definición de nuevos mecanismos de gestión a nivel local desafiando también a la tradición urbanística. En tal sentido, los procesos debidos a las fases de acumulación del capital, a los ciclos de uso de las infraestructuras y a las políticas públicas de transporte deslindan tres etapas modélicas y sucesivas en las historias del ferrocarril: instalación, complejización y obsolescencia ferroviaria, con singularidades derivadas de las políticas implementadas por cada país. Por otro lado – temporalmente paralelo, pero a escala local– dichas fases acompañan dinámicas urbanas traducidas en otro posible ordenamiento: oportunidad, problema, oportunidad para la ciudad. No obstante, lo que resulta interesante para este artículo es que al resolver la articulación entre ferrocarril y ciudad en el espacio urbano han surgido diversos modelos técnicos y en ese *corpus* subyacen criterios históricos en forma de paradigmas del urbanismo.

^Ψ Contacto: Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET). Instituto de Humanidades y Ciencias Sociales del Litoral (IHUCSO), Universidad Nacional del Litoral (UNL-CONICET), Santa Fe, Arg. E-mail: produccioncientificaydocencia@gmail.com. Tfno: 54 9 342 5165606

Los avances exhibidos en este artículo se han nutrido de una estadía de investigación en la Fundación de los Ferrocarriles Españoles y del trabajo actual en el Instituto de Humanidades y Ciencias Sociales del Litoral (IHUCSO)¹. La metodología implica el análisis de varios documentos primarios entre los que se hallan las publicaciones oficiales de los planes urbanos de la ciudad de Santa Fe. Además, hemos incorporado información cartográfica, periodística, legal, técnica y estadística. El artículo se divide en dos partes: la primera es un panorama histórico del ferrocarril y del urbanismo en la Argentina –entre los siglos XIX y XXI– con un andamiaje teórico que relaciona las escalas global, nacional, regional y local incluyendo detalles del caso de Santa Fe. La segunda parte conduce directamente al caso de estudio y se subdivide en el examen de cada uno de los cinco planes urbanos. Tales secciones sirven para destacar los criterios ferroviarios y urbanísticos de cada época, los que operan como indicadores de unos paradigmas que subvierten los instrumentos heredados. Por ello, las variables consideradas para el estudio de los planes son: trayectoria de los autores, campos del saber dominantes, imaginario sobre el ferrocarril y concepción dominante de ciudad.

2. Santa Fe entre los siglos XIX y XXI: ferrocarriles y urbanismo a escala nacional

Para contextualizar nuestro estudio urbanístico en el marco de los procesos históricos que operaron en las escalas global, nacional, regional y local es preciso introducir el concepto de *escala*. Esta categoría no alude a una dimensión cartográfica, es una construcción social que relaciona las escalas para situar en el centro del análisis su imbricación mutua. Vincula así las estructuras del Estado con las coyunturas, los sujetos, las políticas públicas y las prácticas espaciales no sistemáticas (Brandão, 2010). Durante el siglo XIX la Argentina fue receptora de los excedentes de capital de la industria europea. Ubicada en la periferia de esos procesos, América Latina articuló esas dinámicas globales a la formación de Estados nacionales que, independizados de España y con sus peculiaridades, adoptaron modelos de desarrollo de sesgo liberal al exportar materias primas e importar productos manufacturados. Especialmente en Sudamérica fueron notorias las inversiones británicas en materia ferroviaria², logrando éstas penetrar a través de acuerdos comerciales con las clases política y terrateniente. La estrategia británica impulsó así un tipo de producción primaria de la que también participaron inmigrantes italianos y españoles ofreciendo su fuerza de trabajo. No obstante, para desarrollar un modelo agroexportador en un territorio tan extenso como el argentino, era preciso modernizar los sistemas de comunicación y transporte. Allí Gran Bretaña tuvo su papel protagónico. En el plano filosófico, ese proceso material fue imbuido de las ideas ilustradas que fueron plasmadas en la Constitución Nacional (1853) inspirada en textos preliminares de Juan Bautista Alberdi (1981). Pero, tras la

¹ Perteneciente al Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET) y a la Universidad Nacional del Litoral (UNL).

² Para 1929, en la Argentina, de una red de 37.550 km de vías férreas, 25.906 km pertenecían al capital británico, 4.171 km eran de propiedad francesa y 7.473 km del Estado (López, 2008).

obvia referencia a los ideales de la Revolución Francesa, subyacía también una gran admiración a su interpretación mediada por el modelo cultural norteamericano.

Para materializar esa modernización se otorgaron concesiones a diversas compañías británicas y algunas francesas que prosiguieron instalando las infraestructuras tras iniciales experiencias de concurrencia estatal o de la burguesía vernácula (Tartarini, 2005). La región central pampeana fue la más favorecida en materia de inversiones debido a su llanura, fertilidad y proximidad a los puertos de ultramar, factores que permitieron tender redes ferroviarias con mínimas erogaciones y amplias ganancias. Esa zona logró así proveer toneladas de trigo, carne, cuero y lana al mercado europeo que por las mismas vías introducía sus manufacturas (Sanz Fernández, 1998). En paralelo, se impulsaron operaciones inmobiliarias sobre tierras surcadas por los rieles, junto a empresas de colonización que trazaban poblados con centro en las estaciones intermedias. Luego, el Estado argentino debió construir otros ramales montados en serranías y zonas desérticas poco atractivas al capital foráneo para poder conectar las producciones azucareras del norte y las vitivinícolas del sur (Roccatagliata, 2012).

La ciudad de Santa Fe –capital de la provincia homónima– integra aquella zona privilegiada del área central. Sin embargo, no alcanzó un progreso similar a Rosario, localidad más próspera localizada al sur provincial. Esta última fue favorecida por disponer de un puerto natural de profundo calado, mientras la terminal santafesina se mantuvo dependiendo del dragado. La ventaja de Santa Fe estuvo, en cambio, en ser sede administrativa promoviendo así la erección de las instalaciones ferro-portuarias que, inicialmente, no erigiera el capital extranjero como sí había ocurrido en Rosario. De fundación hispánica y trazada en cuadrícula en 1573, Santa Fe había insinuado una tímida modernización urbana tras la independencia de 1816, arribando a la cifra 17.500 habitantes en 1887. El paisaje fue tomando otra fisonomía con la implantación de las estaciones de tres compañías: 1) Ferrocarril Santa Fe a las Colonias (FCSF), gestionado por la Provincia e inaugurado en 1885 al este de la planta urbana, 2) Ferrocarril Buenos Aires y Rosario (FCBAyR), de capitales británicos, habilitado en 1891 al suroeste y 3) Ferrocarril Central Norte Argentino (FCCNA), de dominio nacional con su edificio de viajeros casi culminado en 1919 al noreste (Figura 1)³.

³ Las denominaciones han ido cambiando. A partir de la nacionalización (1948) el ex FCSF fue absorbido por el Ferrocarril Nacional General Manuel Belgrano (FCNGMB) que congregó toda la red de trocha angosta junto al ex FCCNA. Por su parte, en 1902 el FCBAyR fue adquirido por otra compañía británica: el Ferrocarril Central Argentino (FCCA) y con la estatización pasó a llamarse Ferrocarril Nacional General Bartolomé Mitre (FCNGBM), disociado del anterior por ser de trocha ancha.

Figura 1
Localización de las estaciones de Santa Fe (1912)



Fuente: elaboración propia a partir de Collado y Bertuzzi (1995).

Avanzado el siglo XX, las estaciones y sus enlaces comenzaron a ser incompatibles con la expansión de la cuadrícula que las dejara implantadas en el medio urbano trayendo múltiples problemas de conectividad interna. Además, esos ferrocarriles eran de tipo interurbano y sus instalaciones compartían edificios de viajeros, muelles de mercancías y talleres de mantenimiento. Por ende, la falta de conectividad entre calles y enlaces, con limitados pasos a nivel, crearon molestias conforme iban descendiendo las inversiones ferroviarias. La definición de esos bordes físicos y el “efecto barrera” (López, 2005) fueron claves para el nacimiento del urbanismo en la Argentina, ya que operaban como excusa para crear la demanda de una disciplina en ciernes. Si bien el urbanismo, como saber autónomo, se había consolidado internacionalmente hacia el año 1910, arribó a nuestro país alrededor de 1928 en un contexto distanciado de los conflictos sociales, ambientales y funcionales que aquejaban a las malsanas ciudades europeas. Por el contrario, en la Argentina, las infraestructuras ferroviarias en dominio del capital extranjero emergieron como el mayor obstáculo para desarrollar el mercado inmobiliario que permitiría a nuestras ciudades emular a las europeas. El urbanista, entonces, podía remover aquel lastre amparado en sus credenciales (Rigotti, 2014).

Para garantizarse el éxito era preciso que el urbanismo se postulara como una ciencia, un saber que daba legitimidad y consenso a las tareas del técnico. Según Rigotti, el instrumento llamado “Plan Regulador” contribuía a la definición de un método científico al incluir un diagnóstico de los problemas preexistentes: el “Expediente Urbano”. Asimismo, permitía sistematizar lógicas que habían operado aisladamente hasta entonces: la agrimensura que ofrecía la matriz al trazado, las mejoras edilicias propias de los arquitectos, las redes viales ideadas por los ingenieros y las preocupaciones higienistas basadas en la zonificación y la salubridad de la vivienda. Pero aquel instrumento, más que corregir una dramática congestión urbana, intentaría propiciar un crecimiento. Para dar similares respuestas, en España se ha hecho referencia a un “urbanismo funcionalista” que había tratado de segregar el ferrocarril al espacio periurbano para zonificar y especializar el mercado del suelo (Santos y Ganges, 2007).

No obstante, en la Argentina de principios del siglo XX, la vertiente funcionalista estuvo matizada por los argumentos de la tradición organicista. Desde esa episteme era sintetizada la diagnosis de los problemas urbanísticos, no ya desde una lógica de separación de funciones, sino como patologías médicas que conducían a idénticos tratamientos. Entonces, mientras los planes urbanos sugerían liberar al “organismo vivo” –la ciudad– de la red en la cual estaba atrapada –el ferrocarril–, las propuestas utilizaban los enlaces proyectados como fronteras de una zonificación que gestionaba la diversidad social en la periferia urbana. Por ello, los nuevos trazados fueron ideados para dividir porciones de suelo especializado: la zona industrial con la vivienda obrera y las áreas residenciales suburbanas. De modo que el problema no era el enlace ferroviario sino su disposición “anárquica”, cuestión que el urbanista podía rectificar de forma “racional” mientras justificaba todas las acciones con argumentos biológicos.

Empero, la “ciencia” no fue suficiente para concretar esos planes y entonces empezó a sostenerse que en la propiedad extranjera de las redes ferroviarias estaba la causa del infortunio. Comenzó a gestarse así un discurso nacionalista, también debido a las limitaciones comerciales impuestas por la Primera Guerra Mundial y por la depresión económica. Simultáneamente, avanzó la competencia del modo automotor promovido por compañías norteamericanas. Como ocurriera en gran parte del mundo, en 1948 los ferrocarriles argentinos fueron estatizados, luego de fijar en la opinión pública que era necesaria una mayor intervención estatal en cuestiones económicas. Asimismo, al cabo de un inicial impulso nacional de racionalización y especialización de las redes, el desarrollismo no logró modernizarlas de una manera competitiva, dando así mayor impulso a las obras de vialidad que podrían reemplazarlas. En 1962 el “Plan Larkin” procuraría mejorar la eficiencia ferroviaria, pero –al implicar cierres de ramales, talleres y estaciones– se topó con una aguerrida resistencia sindical que frenaría las medidas.

Ese período de la historia del urbanismo en la Argentina estuvo influenciado por el paradigma del *planning* anglosajón que daba otro paso hacia la separación ferrocarril-ciudad. Se abandonaban así las metáforas biológicas, provenientes de la hegemonía de esa ciencia en el siglo XIX, para asistir a la formación de un *corpus* neopositivista inspirado en los aportes de la sociología cuantitativa. Ésta alentaba renunciar a la idea de ciudad como arquitectura para comenzar a abordarla como una aglomeración, un hecho demográfico y económico inserto en una región geográfica. Por ello, el término *urbanismo* fue sustituido por el de *planeamiento*, integrando así el vocabulario de una concepción tecnocrática de la ciudad que arribaría a Santa Fe, tardíamente, respecto del contexto global de posguerra en el cual la planificación se había forjado.

Pero más allá de los paradigmas urbanísticos que ahora admiten establecer los cortes sincrónicos, es posible notar un proceso en el cual las estaciones ferroviarias fueron gradualmente desligadas del área central urbana, conforme el ferrocarril iba perdiendo gravitación como sistema de transporte. Esa lógica integra dinámicas globales del siglo XX que se dieron en muchos países, en tanto responde a la obsolescencia tecnológica de los modos de transporte y a los ciclos de uso de las infraestructuras. No obstante, como estas últimas son también anclajes espaciales del sistema capitalista (Harvey, 2000) subordinados a las políticas públicas, hacia finales de 1980 aquellas analogías entre Europa y América Latina tendieron a disociarse. Esto fue debido a una serie de medidas tomadas en el marco del llamado “Consenso de Washington”. Hasta entonces, las fases económicas de escala global integraron a Latinoamérica como región periférica, pero en las postrimerías del siglo XX nuevas políticas y modalidades de transporte fueron acompañadas por otros paradigmas.

Otra forma de sobreacumulación llevó a la crisis del ciclo hegemónico estadounidense y a una expansión del capital financiero (Arrighi, 1999) que asumió una naturaleza peculiar en América Latina. La agenda del “Consenso de Washington”, en gran medida expresión de las fracciones concentradas de ese capital, ganó espacio en la región sugiriendo medidas tendientes a dismantelar formas de intervención y propiedad estatal. Las privatizaciones de empresas de servicios públicos terminaron apoyadas por un esquema de reformas neoliberales consolidado durante la década del noventa (Martínez Rangel y Soto Reyes Garmendia, 2012). Esas políticas públicas fueron elocuentes en la Argentina e incluyeron la privatización de la empresa de ferrocarriles cuyo déficit de explotación quería conjurarse. Como resultado, fueron privatizados los servicios de pasajeros metropolitanos y los de cargas, mientras los de viajeros interurbanos eran clausurados cayendo sus infraestructuras en el abandono.

Los paradigmas urbanísticos siguieron esos procesos económicos y políticas públicas durante todo el siglo XX y principios del XXI, hasta la actualidad en que China está teniendo un papel destacado con inversiones ferroviarias en América Latina. Estas acciones operan como parte de una estrategia geopolítica de posicionamiento en la región (Lan, 2017). Algunos autores han ido más lejos aun sugiriendo que China es el espacio económico que ha logrado reinstalar la cuestión ferroviaria en la agenda

política de los estados latinoamericanos (Caillaux, Novak y Ruiz, 2016). En la Argentina, las inversiones chinas son divulgadas por la compañía Trenes Argentinos Infraestructura, pudiendo notarse una activa participación de ese país en la provisión de vagones, locomotoras, equipos de mantenimiento y materiales. Lo que subrayamos aquí es que las marcas de ese proceso global están operando a escala local, haciendo de las infraestructuras desafectadas el motor de nuevas modalidades de urbanismo. Nos referimos, puntualmente, a su uso para la renovación urbana en áreas centrales, hecho visible en ejemplos internacionales de actuaciones sobre ese patrimonio.

Los ciclos de uso de las infraestructuras y los paradigmas del urbanismo transitan así el siglo XX y llegan hasta el XXI al son de las fases hegemónicas de acumulación del capital en las cuales se anclan las infraestructuras. En la Argentina decimonónica el ferrocarril había sido un exponente periférico del ciclo hegemónico británico, mientras las carreteras lo fueron del estadounidense en las formaciones territoriales y urbanas de mediados del siglo XX. Por ello, al haber planteado el binomio ferrocarril-ciudad en términos materiales y urbanísticos, conviene citar a Capel (2012), quien sostiene que al tipo de infraestructura ha sucedido un determinado modelo de ciudad, que en su gestión ha debido adaptar los instrumentos de ordenación convertidos en paradigmas del planeamiento. Asumida esa lógica, en las infraestructuras territoriales habría un inicial y pragmático imperio por dominar el medio rural para materializar relaciones de producción en el espacio. Éste luego sería adaptado desde las formas de administración local y de producción del conocimiento urbanístico especializado. Los planes urbanos de Santa Fe han sido ecos de los diseños globales y regionales que el ferrocarril introdujo a escala local, a través de las políticas públicas nacionales.

Esos planes también muestran que a medida que disminuía la incidencia del ferrocarril como modo de transporte alternativo al automóvil, su infraestructura perdía atracción en el área central urbana. Ello ocurrió sin que se hiciera distinción entre la demanda de estaciones centrales para viajeros y periféricas para mercancías, cuestión que se dio *ipso facto* sobre estaciones existentes y como secuela de la estatización. Hoy China ofrece un nuevo ciclo para esta historia a partir de medidas nacionales de recuperación de las redes de cargas que incluyen un plan de circunvalación para la ciudad de Santa Fe. Éste es un laboratorio de las dinámicas económicas globales que transitan nuevas políticas públicas y paradigmas urbanísticos. Quizá, algunas claves para abordarlo se hallen ahora en experiencias como la española que modernizaba los ferrocarriles cuando en la Argentina eran suprimidos. Así, desde las “murallas de hierro”, diagnosticadas en el año 1927, hasta la Circunvalación como idea para el 2016 ha transcurrido casi una centuria de infraestructuras, modelos de ciudad y paradigmas urbanísticos cuyas interacciones bien puede ilustrar el caso de Santa Fe.

2. Planes para Santa Fe: los paradigmas del urbanismo y la evolución ferroviaria

Tras haber hallado en el contexto español una diferenciación entre “urbanismo fáctico” y “urbanismo planificado” (Santos y Ganges, 2007), como también algunas inflexiones con respecto a la literatura anglosajona, es pertinente hacer una aclaración que tiene consenso en el medio latinoamericano. Almandoz (2008) establece un contraste entre historia urbana y del urbanismo, asociando la primera a la ciudad y a su proceso de urbanización, y la segunda a la disciplina y sus criterios prospectivos. De modo tal que en este artículo el término *urbanismo* hará referencia al saber técnico propositivo. Pero, aunque el autor estudie los paradigmas *historiográficos* del urbanismo, introduce las herramientas disciplinares dominantes en cada período histórico. Por ello, aporta categorías que han sido instrumentos técnicos de la metodología de los urbanistas.

Sumariamente, Almandoz detecta en la historiografía de América Latina unos insumos iniciales que habían emanado del *corpus* de las historias del arte y la arquitectura que también influenciaron los proyectos de embellecimiento urbano. Más tarde fueron dominantes los preceptos organicistas del historiador Marcel Poëte quien entendía a la ciudad como “... un ser viviente que debemos estudiar en su pasado para poder estabilizar el grado de evolución...” (Di Pace, 2004, p. 83). A mediados del siglo XX tuvieron auge los métodos de la sociología cuantitativa, especialmente la de Gino Germani en la Argentina, que abonaría un abordaje más funcionalista del urbanismo. Hacia la década del sesenta fue clave la Teoría de la Dependencia que, subrayando la relación estructural centro-periferia, halló razones historiográficas para entender el atraso de América Latina, alentando planes de desarrollo regional. Las derivaciones de cuño marxista y el énfasis materialista hallaron luego un límite con la crítica de la microhistoria y otras vertientes de orientación culturalista. Discutiendo los relatos estructuralistas y el planeamiento omnicompreensivo, esas corrientes impregnaron las derivas de los proyectos urbanos. Esta apretada síntesis es una perspectiva de las bases epistemológicas y los paradigmas científicos que hegemonizaron a las ciencias sociales. Ahora nos interesan para analizar los planes urbanos de Santa Fe, porque abordamos el caso como un posible laboratorio donde pueden explorarse las matrices teóricas que han influenciado los textos, las prácticas y las ideas sobre la ciudad.

2.1 Proyecto de Urbanización de 1927

Hasta la década de 1920 los criterios ferroviarios y urbanísticos fueron coincidentes en la Argentina desde unas lógicas que asumieron la inserción del ferrocarril al medio urbano de un modo pragmático. Así, diversas compañías instalaron sus cuadros de estaciones de forma tangencial a las tramas urbanas, en los casos de núcleos de origen colonial como Santa Fe (Saus, 2014), o impulsando su crecimiento en otras ciudades de provincia y nueva formación como Bahía Blanca, por ejemplo (Ribas y Tolcachier, 2012). Sin embargo, hacia 1930 los edificios de viajeros cedieron su status de arquitecturas cargadas de simbolismo para jerarquizar y embellecer a la

ciudad y los enlaces ferroviarios cobraron relevancia para comenzar a percibirse como causales de fragmentación socio-espacial. Tal valoración negativa se dio tanto en discursos técnicos como en la opinión pública y fue desplazando el interés por la estación como signo de modernidad hacia la percepción del ferrocarril como problema.

Por su parte, los dispositivos de seguridad interpuestos para prevenir accidentes (vallados, barreras, tapias) reforzaron el divorcio entre ferrocarril y ciudad, al tiempo que se resentían las inversiones ferroviarias que podrían haber sopesado el malestar. Sobre ese sustrato fue germinando el urbanismo como una disciplina de pretensiones científicas que parecía capaz de resolver dichos conflictos. Como lo hemos advertido para la Argentina, durante la primera mitad del siglo XX fue influyente la tradición francesa que había sido forjada en los cursos del Instituto de Urbanismo de París (Rigotti, 2014). Allí se delineaba un método organicista para abordar la ciudad que se distanciaba del funcionalismo anti historicista de los CIAM⁴. De modo que, si para los primeros la historia era una clave para comprender la evolución urbana del organismo vivo que era la urbe, en los segundos el pasado oficiaba como un obstáculo para solucionar los problemas presentes y futuros de una gran metrópoli moderna.

En ese universo de prácticas y saberes se inscribe el primer plan urbano que tuvo la ciudad de Santa Fe, pero también éste fue una especie de bisagra entre unas lógicas residuales y otras emergentes. Nos referimos a los planes de embellecimiento de fines del XIX y principios del XX, donde el recurso al eje cívico monumental –de ascendencia Haussmanniana– y las premisas el arte urbano iban en retroceso frente a la demanda de una zonificación y organización funcional cada vez más emergente. El plan de 1927 fue un proyecto de urbanización presentado por el concejal Julio César Cabal a través de una propuesta de ordenanza que buscaba corregir el trazado de una ciudad de crecimiento vertiginoso⁵. Si bien la autoría del plan fue atribuida al arquitecto Juan B. Durand, Rigotti sostiene que es imputable a Ángel Guido, ingeniero arquitecto oriundo de la ciudad de Rosario y auxiliar de una cátedra universitaria de Durand. Entre sus principales premisas, el proyecto contemplaba: rediseñar los trazados ferroviarios y ampliar el puerto, definir un sector industrial al oeste de la planta urbana, crear un nuevo sistema primario de circulación, diseñar plazas y áreas residenciales de diversa jerarquía, proveer servicios públicos y un plan económico para poder financiarlo⁶. Su despacho tuvo curso favorable en la Comisión de Hacienda y Obras Públicas, pero el Departamento Ejecutivo realizó observaciones. En el año 1928, Cabal presentó las enmiendas en la nueva Ordenanza N° 2513 que después quedaría sin efecto⁷.

La publicación del plan exhibe dos objetivos claros. Por un lado, regular el desarrollo futuro de la población resolviendo los inconvenientes que presentaban los enlaces ferroviarios. Esa operación se planteaba como la variable cuantitativa cuyo control se encontraba bajo la órbita municipal. Por otra parte, se preveía orientar ese

⁴ Congreso Internacional de Arquitectura Moderna.

⁵ Archivo Concejo Deliberante Municipal (ACDM), tomo 1927, folio 754.

⁶ ACDM, tomo 1927, folio 782.

⁷ ACDM, tomo 1928, folio 133.

desarrollo en forma estética para incorporar belleza a la ciudad (Guido, 1927). La disponibilidad de tierras para urbanizar y la incorporación de homogeneidad, incluso eliminando las barreras físicas ferroviarias, iban acompañadas –en la dimensión arquitectónica– por una serie de mejoras edilicias que introducían coherencia cívica. Asimismo, proponía una avenida central para la renovación urbana y una secuencia de espacios verdes. Éstos serían intervenciones puntuales que incluían diseños sectoriales y diagonales convergentes en conjuntos arquitectónicos. Todo el proyecto sería uniformado por un reglamento de edificaciones bajo el control de una comisión de estética edilicia.

Como los cuadros de estaciones y enlaces restringían el mercado de tierras centrales, hubo cierto consenso sobre la necesidad de liberar el suelo de esas barreras físicas. En ese tablero urbano la infraestructura ferroviaria era un problema y una oportunidad. Por un lado, el incipiente ocaso del ferrocarril actuaba como expiación para recuperar valiosos terrenos centrales. Por otra parte, el trazado de nuevas redes servía para establecer barreras físicas en la periferia urbana donde era deseable diversificar el mercado del suelo. Así, en el plan de 1927 se estableció una prematura zonificación que permitía localizar un área industrial al oeste, al tiempo que se proyectaba un barrio obrero en una isla situada al sur de la planta urbana y precedida por una variante ferroviaria. El autor propuso trasladar la estación del FCSF al predio de talleres “Santa Fe Cambios”, hacia el norte, con su acceso al puerto soterrado conjuntamente con la traza del FCCNA. Por su parte, serían levantados los tendidos ferroviarios del FCCA, que surcaban el núcleo urbano por el norte con sus enlaces terraplenados en alto nivel, y el nuevo trazado sería dispuesto por el sur también sobre elevado.

Para la desafectada estación del FCSF se preveía un Parque de Ciencias y Artes con teatro de ópera, museo y planetario. En cuanto a los trazados que ingresaban por el norte: “El F. C. S. F., tendrá varias alteraciones en su entrada a la ciudad, a los efectos de que, en el futuro, no obstaculice amplias zonas de poblaciones, que en el porvenir quedarán interrumpidas por su trazado caprichoso...” (Guido, 1927, p. 30). Esa era la intervención más imperiosa puesto que obstaculizaba la realización de un sistema urbano de embellecimiento “...por haberse creado verdaderas murallas de hierro que imposibilitan su acceso a las zonas más bellas, cierran extensas superficies pobladas y siendo un verdadero jeroglífico solucionar semejantes dificultades” (p. 44). Caracterizar al ferrocarril como elemento capaz de deslucir la estética urbana es sintomático de un período que ya exhibía su deterioro y obsolescencia, contrapuestos a las demandas de expansión urbana, pero también signo de una etapa del urbanismo en la Argentina dominada aún por los resabios del arte urbano (Figura 2).

Figura 2
Proyecto de Urbanización de 1927



Fuente: elaboración propia a partir de Collado (1994)

La representación gráfica del proyecto, junto a otros aspectos compositivos generales y puntuales como la reestructuración de una red de avenidas diagonales, conjuntos monumentales y parques que oficiaban de remates visuales, replican motivos de los planes de Burnham para Washington (1901) y Chicago (1909). Es posible situar en la diagonal un aspecto arcaico del plan, aún anclado en presupuestos academicistas presentes también en el plan de la Comisión de Estética Edilicia para Buenos Aires (1925). Asimismo, en el proyecto yacen premisas emergentes, aspectos funcionalistas de distribución de la planta urbana, convergentes con la idea de eficiencia. También en detalles propositivos sobre la infraestructura ferroviaria es dable hallar criterios de transición, ya que el autor aún consideraba posible conservar enlaces preexistentes

resolviendo el nudo más problemático de la estación del FCSF. El desplazamiento de esa estación céntrica hacia el norte permitía eliminar enlaces perpendiculares a las líneas de expansión urbana, mientras las estaciones del FCCA y FCCNA persistirían en su sitio como arquitecturas periféricas integradas. Si bien el soterramiento implica la negación urbana del ferrocarril, la mayor limitación para la concreción del plan fue el presupuesto, ingenuamente valuado para la escala y posibilidades de un Municipio de 110.000 habitantes. Santos y Ganges (2007) ha llamado a esas lógicas: “resolver problemas ferroviarios respetando o asumiendo criterios urbanísticos”, lo cual señala que esta generación de planes aún atribuía al ferrocarril un rol central. Contrariamente, promediando el siglo XX, los criterios mutarían hacia la idea de adaptar el sistema ferroviario a los planes de carreteras, en sintonía con la promoción de la urbanización periférica y los polos de desarrollo industrial asociados al automóvil. En ello también el plan de 1927 tiene elementos de transición entre criterios tradicionales y modernos.

2.2 Plan Regulador de 1944

Hacia mediados del siglo XX en la Argentina fue delineada una nueva etapa, en la cual los ideales de belleza urbana, entendida en términos tradicionales, cedían ante la demanda de viviendas e higiene pública. Las plazas y parques ya no serían bellos recuadros verdes dibujados en la planimetría como *parterres* para el paseo burgués, sino verdaderos “pulmones”, espacios de saludable restauración ciudadana, según el *corpus* urbanístico del organicismo francés que inspiraba ese paradigma. Asimismo, promover nuevas áreas residenciales era otra meta que colisionaba con la chance de mantener la infraestructura ferroviaria en su implantación original. No obstante, esa alternativa tampoco evaluaba conservar allí las estaciones de viajeros para facilitar así la accesibilidad ciudadana. Por otra parte, un nuevo ciclo de uso de las infraestructuras anudaba su virtual obsolescencia con el despliegue de vehículos particulares que la industria hegemónica estadounidense promovía como nuevo estilo de vida. Entonces, las “arterias” vehiculares empezaban a bosquejar un modelo de ciudad dispersa y un nuevo paradigma urbanístico que conducía a sustituir cuadros de estaciones por áreas residenciales y vías férreas por calles y carreteras. El Plan Regulador de Santa Fe (1944) congregó esos condimentos en un diagnóstico con fundamentos patológicos y propuestas tendientes a sanar las enfermedades del organismo urbano. Desde la construcción epistemológica del conocimiento urbanístico, un sinfín de metáforas de la biología también prueban la dominancia de ese saber sobre las ciencias sociales.

El origen del plan se remonta a 1932 cuando el intendente santafesino, Dr. Agustín Zapata Gollán, manifestaba al Concejo Deliberante su voluntad de ordenar el adelanto edilicio de una ciudad de 168.791 habitantes⁸. La idea era encargar un Plan Regulador y para ello el intendente había recibido a los autores del plan de Rosario: Guido y Carlos Della Paolera. La prensa incitaba a tomar medidas urbanas porque “La

⁸ “El plan regulador de la ciudad. Mensaje del Intendente Municipal a los miembros del Concejo Deliberante”. Diario El Litoral, martes 9 de agosto de 1932, p. 3.

ciudad se extiende desordenadamente, y las consecuencias pueden ser graves en punto a la atención de los servicios públicos...”⁹. Tal petición podía ser satisfecha por Miguel C. Roca, profesional que prestaba esos servicios desde el Instituto Argentino de Urbanismo que él mismo había creado en 1942. Al igual que Della Paolera, quien también integraba el plantel, había egresado del Instituto de Urbanismo de París y tenía como aliada local a la Ley Orgánica de Municipalidades que obligaba a los municipios y comunas de la Provincia a tener un Plan Regulador¹⁰. En 1943 el Concejo Deliberante sancionó la Resolución N° 518 por la cual facultaba al ejecutivo para encomendar al Instituto la confección del Expediente Urbano y Plan Regulador¹¹.

El énfasis fue puesto en cuestiones de salud pública y en los índices de mortalidad, por el aumento de las enfermedades respiratorias. Por ello, la exposición señalaba las virtudes de la ciudad jardín, al analizar los niveles de mortalidad entre éstas y otras ciudades no sujetas a un plan “científico”. Así, tuvieron especial atención las plazas y parques: “...pulmones respiratorios saludables para la comunidad” (Roca, 1947, p. 24) y, en clara distancia con el planteo *City Beautiful* y los lineamientos del plan de 1927, Roca afirmaba: “No es cuestión de trazar parques y plazas para la cartografía sino ofrecer a la salud pública órganos depuradores de cotidiana utilización” (p. 57). En esa episteme, el problema de los ferrocarriles, en el potencial declive que anunciaba su nacionalización, sería una oportunidad para la renovación urbana en áreas centrales a fin de conseguir espacios para la vivienda, el verde y la circulación. Si bien en el plan de 1927 debía liberarse a la ciudad de las “murallas de hierro” para que el núcleo urbano ganase en espacios públicos, científicos y culturales, el plan de Roca buscaría recuperar esos terrenos con el interés dominante de promover el desarrollo de áreas residenciales. Eso era lo que el urbanista percibía como tendencia “natural”, al tiempo que resolvía las deficiencias higiénicas y aseguraba la factibilidad del plan económico.

En el diagnóstico se había descubierto que la evolución del organismo vivo se hallaba coartada porque una enmarañada trama ferroviaria impedía su crecimiento:

“...esa intrincada ramazón que es la red ferroviaria, extendida allí como una tela de araña pernicioso y fatal, impide la vinculación como no sea por unos cuantos pasos a nivel cuyas barreras se cierran con excesiva frecuencia, obstaculizando el libre tránsito...” (Roca, 1947, p. 97).

Al proponer una estación única en la periferia urbana, el urbanista separaba la infraestructura y liberaba al organismo viviente de su trampa. Eso era lo que él llamaba “...una rápida cirugía de salvación funcional” (p. 95). El urbanismo disoció así el dominio social urbano del dominio técnico ferroviario, apartando a la infraestructura

⁹ “El plan regulador de la ciudad. Ha llegado a esta el ingeniero sr. Ángel Guido”. Diario El Litoral, miércoles 10 de agosto de 1932, p. 3.

¹⁰ Archivo Legislatura Provincial. Ley Orgánica de Municipalidades N° 2756/1939.

¹¹ ACDM, tomo 1940-1949, folio 421.

del sistema primario vial en el área central, tras haber arribado el Expediente Urbano a un diagnóstico de convincente potencia discursiva:

“Tres líneas de trocha angosta (F. C. S. F. y F. C. del Estado) llegan desde el norte para penetrar en la ciudad, originando la tragedia vial de sus cuantiosos pasos a nivel. Dos líneas, una de trocha angosta (F. C. S. F.) y otra de trocha ancha (F. C. C. A.) penetran por el Sud y se prolongan hasta el Puerto, formando una doble cintura de hierro que obstruye el paso de calles hasta el Norte y opone una barrera a la lógica expansión del progreso. Tres estaciones y una playa de maniobras están emplazadas en lugares en que más molestas resultan al crecimiento urbano, contribuyendo a hacer más antiestética la visión que de la ciudad recibe el viajero” (p. 95).

Para suplantar las redes ferroviarias, Roca propuso una estación única al oeste de la trama urbana, detrás del existente parque Juan de Garay, evidenciando que no había ningún propósito de localización central, ni de articulación compositiva del edificio de viajeros a un posible eje cívico monumental. La segregación espacial del ferrocarril a suelo periurbano había sido consumada, mientras los tráficos de pasajeros y cargas no parecían requerir diferenciación. Se proyectaba así una estación única de viajeros y mercancías, vinculada a un área industrial y de vivienda obrera, para la cual la conexión con el parque quedaría como timorato gesto de integración del ferrocarril al medio urbano. Roca no prefiguró interrelaciones espaciales, en el sentido jerarquizado del arte urbano, por el contrario, rescató al organismo vivo de la red dividiendo a la ciudad en diversas zonas: la industrial-ferroviaria al oeste, la comercial consolidando la tendencia central y la residencial dividida en ocho sectores (Figura 3).

Figura 3
Plan Regulador de 1944



Fuente: elaboración propia a partir de Collado y Bertuzzi (1995) y Roca (1947).

Además, proyectó construir viviendas y espacios verdes en los cuadros de estaciones que serían desafectados y trazar avenidas vehiculares de circunvalación sobre los enlaces levantados. Propuestas las avenidas sobre los antiguos trazados ferroviarios, Roca planeó desviar hacia el sur el enlace del FCCA y reemplazar todos los ramales de penetración por una sola línea. Para justificarlo sostuvo que la nueva disposición beneficiaría a las compañías por razones técnicas, económicas y funcionales. En suma, al planear la “cirugía funcional” usó varios criterios urbanísticos: trasladar la estación más conflictiva a la periferia urbana (FCSF) y desafectar las otras dos, evitando así el soterramiento o viaducto. Al igual que el plan de 1927 planeó desviar el enlace de la estación al puerto, evadiendo la planta urbana para evitar barreras físicas, pero creando otra barrera con la variante que propuso para el sector industrial.

2.3 Plan del Ministerio de Transporte de la Nación (1950)

Corría el año 1946 cuando Juan D. Perón ganaba las elecciones presidenciales, tras un período de gran inestabilidad política, y en su mandato coincidieron circunstancias favorables a la nacionalización ferroviaria. Desde la década del treinta se venía gestando un discurso contrario a la permanencia en el país del capital extranjero. Primero por los efectos recesivos de la Primera Guerra Mundial y luego por la crisis económica que había puesto en evidencia las fluctuaciones del comercio exterior. Esos hechos fueron combustibles para que intelectuales nacionalistas, de derecha e izquierda, señalaran que el país estaba claudicando ante el “imperialismo británico”. La discusión sobre la soberanía nacional se volvió recurrente en torno a las compañías ferroviarias, las administraciones portuarias, las empresas de energía y los servicios públicos, siendo especialmente impulsada por el escritor Raúl Scalabrini Ortiz en el caso de los trenes. El relato nacionalista ya se había instalado cuando Perón asumió la presidencia y estaba por vencerse el plazo de prerrogativas de la “Ley Mitre”¹². Como Gran Bretaña tenía una deuda con la Argentina por productos exportados a Europa durante la guerra, la balanza favorable se inclinó hacia la negociación que permitió canjear la deuda por todos los ferrocarriles británicos (López, 2008).

La historiografía del ferrocarril en la Argentina suele avivar narraciones conspirativas, teñidas de disputas políticas partidarias, y de un conjunto de mitos a través de los cuales se mira al ferrocarril de forma idealizada. En la década del cuarenta parecían haberse olvidado los costos de priorizar ese sistema de transporte frente a la competencia ya impuesta por el automotor en todo el mundo. Aquí las políticas públicas coyunturales sostuvieron medidas circunstanciales a partir de las cuales se tomaron decisiones aisladas que afectaron al sistema. Por ello, en la falta de continuidad de las políticas públicas en materia ferroviaria anidan la mayor parte de los problemas del ferrocarril (López, Waddell, Martínez, 2016). Largos períodos de inestabilidad impactaron en las medidas ferroviarias de diferentes gobiernos, con momentos de activa participación del Estado alternados por otros favorables a la penetración de capitales privados. Asimismo, los vaivenes en las ideas políticas fueron asumidos e incorporados por los urbanistas y las tendencias dominantes traducidas en estrategias de planeamiento. De ese modo, asociaron los planes de gobierno a las novedades disciplinares traídas desde Inglaterra, Francia y Estados Unidos. Una gran sala de ensayos fue la reconstrucción de la ciudad de San Juan tras el terremoto del año 1944.

¹² La crisis que había transitado la Argentina hacia 1890 impidió al país pagar garantías a las compañías ferroviarias y, como contrapartida, estas últimas minimizaron sus inversiones. En lugar de reforzar la competencia, las empresas más poderosas compraron a las pequeñas y se fusionaron. Al suprimir el régimen de garantías el Estado nacional ofreció una exención impositiva que fue ampliada y fijada en una norma posterior. La Ley N° 5315 de 1907 (cuyo proyecto presentara Emilio Mitre y por ello se la denomina “Ley Mitre”) implicaba una mayor intervención del Estado que pasaba a controlar los capitales invertidos, fijaba la rentabilidad máxima y decidía el monto de las tarifas del transporte. A cambio, las empresas obtuvieron una ampliación de la exención impositiva por cuarenta años.

En ese contexto exploratorio fueron institucionalizados los criterios del planeamiento regional que eran impulsados en nuestro país por el arquitecto José Pastor (Mazza, 2004).

En el año 1948 culminó el proceso de nacionalización ferroviaria y parecía haberse resuelto lo argüido como principal escollo para encausar los planes de urbanismo: que las compañías fueran de capital privado y origen extranjero. La opinión pública tomó la medida nacional con entusiasmo tras casi un siglo de explotaciones ferroviarias con servicios poco satisfactorios e infraestructuras en situaciones problemáticas. Por otra parte, la fragmentación urbanística no había podido resolverse en las ciudades y se creía que en la negociación infructuosa con el capital foráneo había estado la causa. En la ciudad de Santa Fe la estatización reabrió el debate sobre la pertinencia de un Plan Regulador, sobre todo porque la estación del ex FCSF y sus accesos habían quedado fuera de servicio con la nueva política nacional. En esa coyuntura, surgieron varios proyectos cuyos autores quisieron inclinar hacia el Municipio la recuperación del patrimonio desafectado, pero nuevamente las medidas fueron desoídas.

La nacionalización redundó, en cambio, en la sistematización de las infraestructuras redundantes, legado de la competencia previa de las compañías ferroviarias. El efecto de esas medidas fue la unificación de trochas y la especialización de las estaciones existentes (Waddell, 2009). Al igual que en otros países, algunas instalaciones fueron perdiendo sentido por la obsolescencia tecnológica. Ejemplo de ello fueron los talleres de locomotoras a vapor que eran más espaciosos que los necesarios para motores diésel. Asimismo, las estaciones de transbordo, clasificación y almacenamiento fueron innecesarias cuando comenzaron a transportarse cereales desde silos en tolvas a granel. Mientras tanto, la infraestructura subutilizada, ocupando sitios centrales de una ciudad expandida, y el ferrocarril en propiedad del Estado nacional ampliaron la ilusión de implementar el Plan Regulador de Roca. En el espacio urbano santafesino la inquietud era cuál sería el destino de la estación del ex FCSF¹³, debido a un plan tendiente a centralizar todos los tráficos en la estación del ex FCCNA, renombrado como Ferrocarril Nacional General Manuel Belgrano (FCNGMB)¹⁴. Nuevamente se suscitaron las solicitudes de la opinión pública: eliminar la estación del ex FCSF y abrir las calles que el propio edificio y vías de acceso interrumpían hacia el este:

“La adquisición de las empresas ferroviarias extranjeras por el Estado, ha contribuido a que desapareciese uno de los mayores obstáculos que se oponían hasta ahora al logro de esta iniciativa, por cuanto ahora no habrá inconvenientes para construir una estación única. Lo que quedaría por resolverse sería su ubicación o sea si la nueva estación habrá

¹³ “La incorporación del F.C. Santa Fe a la red ferroviaria del Estado”. “Se anuncia que no se realizarán traslados en masa”. Diario El Litoral, viernes 31 de octubre de 1947, p. 4.

¹⁴ “Quedó incorporado hoy el F.C.S.F. a los FF.CC. del Estado”. “La ceremonia realizada esta mañana en el despacho del director de la empresa”. “El destino de la estación central”. Diario El Litoral, sábado 1 de noviembre de 1947, p. 3.

de funcionar en las viejas instalaciones del Central Argentino, en las más nuevas del Central Norte o si se habrá de construir una nueva en otro lugar. En lo único que hay coincidencia es en el levantamiento de las instalaciones del ex - Ferrocarril Santa Fe”¹⁵.

Si bien las solicitudes se inclinaban hacia una estación única ferroviaria, conforme se había planeado en el Plan Regulador de Roca, hubo tres proyectos con diverso grado de oficialización y otras alternativas derivadas de la oportunidad abierta. Debido a la unificación de trochas, aquella estación central había quedado desafectada, mientras las otras dos permanecieron especializadas para cargas y pasajeros. Con relación a la primera, uno de los proyectos surgió por iniciativa de los técnicos del Municipio, el otro provino del interés provincial y un tercero fue elaborado por el Ministerio de Transporte de la Nación. Los tres combinaron diferentes objetivos que permiten entrever unos intereses que estaban lejos del supuesto según el cual el control estatal de los ferrocarriles posibilitaría un vector político centralizado para gestionar las obras.

El proyecto de los técnicos municipales consistió en reutilizar el edificio de la estación del ex FCSF para alojar allí la terminal de ómnibus. El argumento en contra esgrimido por parte de la Provincia apuntaba a que ello seguiría manteniendo la desarticulación entre los dos sectores de la ciudad cuyo aislamiento quería resolverse porque, aun levantando las vías, el edificio de la terminal continuaría actuando como barrera física. Por ello, la urbanización con fines residenciales era la opción imaginada por la Provincia. Por su parte, la idea presentada en 1948 a la Cámara de Diputados de la Nación por el diputado santafesino José Pérez Martín proponía remover las instalaciones del ex FCSF y del ex FCCA –renombrado como Ferrocarril Nacional General Bartolomé Mitre (FCNGBM)– a fin de concentrar todos los tráficos en la estación del FCNGBM. Se pretendía evitar los costos de construir una nueva estación, pero manteniendo los problemas urbanísticos. El plan autorizaba al Poder Ejecutivo nacional a levantar la estación del ex FCSF, tendiendo a la concentración de servicios en una estación única conforme lo había previsto el Plan Regulador¹⁶.

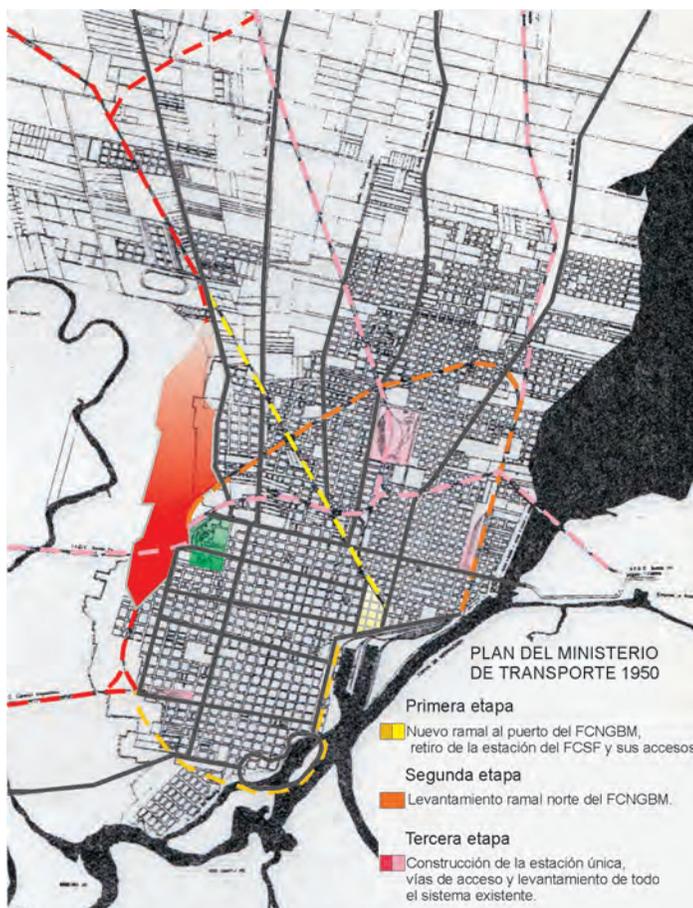
El tercer proyecto se realizó en respuesta a un petitorio del Concejo Deliberante de Santa Fe presentado al Ministerio de Transporte de la Nación que elaboró un informe de anteproyecto con el número de expediente 32305/49, estableciendo las etapas de un plan de reestructuración ferroviaria. En una primera fase, se preveía la construcción de un nuevo acceso al puerto a través de un tercer riel por el extremo sur de la ciudad para reemplazar el enlace norte. Ese ferrocarril tendría acceso directo a la terminal portuaria preservando el anterior trazado para la trocha angosta hasta tanto se construyera la nueva estación única al oeste. Dicha instancia también contemplaba la demolición de la estación del ex FCSF y la remoción de accesos. La segunda etapa planeaba el levantamiento del enlace al puerto y la tercera implicaba la construcción de la estación única, playas de maniobras y trazado de vías de acceso al sur para el FCNGBM y por

¹⁵ “Estación central ferroviaria única”. Diario El Litoral, viernes 10 de diciembre de 1948, p. 4.

¹⁶ “Un proyecto del diputado Pérez Martín relativo a la estación del ex FCSF”. “Se trata del levantamiento de las vías y la urbanización de la zona”. Diario El Litoral, lunes 15 de agosto de 1949, p. 3.

el norte para la trocha angosta. Por último, se levantaría el resto de la red de trocha angosta, estaciones terminales y playas existentes (Figura 4)¹⁷.

Figura 4.
Plan del Ministerio de Transporte (1950)



Fuente: Interpretación y elaboración propia sobre Collado y Bertuzzi (1995), y “El Ministerio de Transportes ha dado a conocer un informe desde sus oficinas técnicas”, Diario El Litoral, martes 16 de mayo de 1950, p. 3.

Sin embargo, fue la ciudad de Rosario la receptora de las mayores obras del Ministerio de Transporte. Ese grado de sistematización ferroviaria, vehicular y urbana no tuvo registro en la ciudad de Santa Fe, que asistió sólo a la remoción de un corto

¹⁷“El levantamiento de las vías de acceso y de la estación del ex F.C.F.S.”. “El Ministerio de Transportes ha dado a conocer un informe desde sus oficinas técnicas”. Diario El Litoral, martes 16 de mayo de 1950, p. 3.

tramo de vías en el área central y a la especialización de las estaciones existentes. La estación del ex FCSF quedó abandonada hasta 1962 cuando fue demolida y sustituida por la nueva terminal de ómnibus. De modo que, salvo modestas excepciones, los trazados ferroviarios siguieron ocupando suelo urbano y sus trenes circulando por la ciudad en un contexto de realización de obras viales y gran progreso urbano percibido desde los beneficios reportados por el transporte automotor. Paralelamente, las opiniones a favor de la privatización de los ferrocarriles fueron en aumento ya que su déficit operativo implicaba una gran carga para el Estado nacional. Asimismo, los principales medios de prensa se inclinaron hacia la enajenación por la mala calidad del servicio¹⁸.

2.4 Plan Director de 1980

Luego del paréntesis de mejoras que abriera la nacionalización, la presidencia de Arturo Frondizi (1958-1962) marcó el inicio de unos planes de gobierno destinados a modernizar los ferrocarriles argentinos. Empero, la inestabilidad institucional y la falta de continuidad de las políticas públicas condujeron acciones espasmódicas. Además, no hallaron el apoyo de los gremios ferroviarios que intentaron evitar los despidos masivos implicados en la reducción del sistema. Los sindicatos se opusieron al “Plan Larkin” (Plan de Largo Alcance, 1962) que desde el Ministerio de Obras y Servicios Públicos de la Nación planeaba racionalizar las redes de ferrocarriles, carreteras y puertos. La oposición sindical impidió la puesta en marcha del plan, pero la reducción de ramales y talleres se iría efectivizando de todos modos hasta encontrar su clímax en las privatizaciones de 1989 (Saus, 2016). Al igual que en otros países del mundo, en la década del sesenta tuvieron impulso las obras viales del modelo desarrollista que intentaba combatir la Dependencia. Por ello, la historia permite inferir que los ferrocarriles fueron conservados en dominio del Estado sólo hasta tanto las obras de vialidad pudieran canalizar los flujos de viajeros y de cargas, ya que en días lluviosos por caminos de tierra los ferrocarriles fueron competitivos hasta 1970.

En los ámbitos académicos se había instalado la Teoría de la Modernización desde la década de 1950. Ésta aspiraba alcanzar las condiciones de estabilidad de la sociedad estadounidense. Por eso, el sociólogo Germani se había enfocado en estudios sobre el desarrollo, intentando replicar la evolución de los países industrializados. En ese marco “El planeamiento urbano y regional, como paradigma superador del urbanismo, concurre de este modo a un proceso de cambio institucional y cultural político que propicia las condiciones para vincularse a las decisiones del Estado” (Mazza, 2004, p. 2). En 1965 se había solicitado al Consejo Nacional de Desarrollo inscribir las acciones de planeamiento en un programa con medidas para el ferrocarril. Los planes urbanos dejaban así de ser encomiendas profesionales para devenir trabajos de oficinas municipales, tales como la Dirección de Planeamiento Urbano creada en Santa Fe en 1966. A su vez, la Provincia había dictado una serie de decretos con

¹⁸ “Tarifas y servicios ferroviarios”. Diario El Litoral, martes 30 de marzo de 1965, p. 4.

disposiciones uniformes para la aplicación de planes reguladores en sus municipios. Éstos debían ser encarados por la sección Planeamiento y Urbanismo de la Dirección General de Comunas¹⁹. Ante esas nuevas políticas públicas la prensa sostenía:

“... este problema de los accesos recobra actualidad con la puesta en marcha de las oficinas de planeamiento urbano y la reciente promulgación de la ley 17.539 que fija los aranceles a percibir por Ferrocarriles Argentinos por los estudios, preparación de proyectos y dirección de las obras ferro-urbanísticas, previendo, inclusive, la financiación de los trabajos a ejecutar en colaboración o por decisión de las municipalidades y gobiernos provinciales...”²⁰.

A partir de un convenio de colaboración entre Ferrocarriles Argentinos y el Municipio de Santa Fe comenzó a delinearse la reestructuración ferroviaria. El anteproyecto fue iniciado en el año 1969 cuando fueron contratados los servicios del Departamento de Sistematización Ferro-Urbanística de Ferrocarriles Argentinos. Con esas premisas fue ideado el Plan Director que vio la luz recién en 1980 cuando el arquitecto Edgardo Gambini era responsable de la Dirección de Planeamiento Urbano (AA.VV., 1980). El plan fue aprobado por Ordenanza Municipal N° 7871 y entre sus autores también estuvieron Luis Amavet, Sara Julierac y Oscar Berlincourt. Por entonces, la ciudad contaba con 287.680 habitantes, sin incluir los distritos de la costa este que ya elevaban la cifra a 302.829, según el diagnóstico del mismo Plan Director. En cuanto a los paradigmas disciplinares, Rigotti señala que había mutado la escala de abordaje de lo urbano, orientándose ésta hacia la dimensión regional que se inclinaba hacia la ponderación de variables sociales y económicas para superar el subdesarrollo:

“El uso de la denominación planeamiento en el nombre de la escuela y en la denominación de las materias urbanísticas era sintomático. Suponía una profesión de fe respecto a los lineamientos del *planning anglosajón*, en este caso específicamente el norteamericano, en contraposición a la noción de urbanismo claramente revelador de los lazos de la primera invención de la disciplina con la escuela francesa...” (Rigotti, 2014, p. 37).

La concepción de ciudad entendida como organismo vivo paulatinamente daba paso a la idea de una aglomeración incluida en un sistema regional y gestionada de manera tecnocrática. Ciertamente este período está marcado por la noción de *planeamiento* y por el concepto de Plan Director como instrumento. El plan renunciaba así a abordar objetivos relativos a la tradición arquitectónica, que habían sido comunes a los planes anteriores, y sólo se concentraba en políticas y directivas para el desarrollo. Entre sus criterios, el Plan Director de Santa Fe procuró resolver el contacto entre infraestructura ferroviaria y estructura urbana apuntando a expulsar la primera. Por ello, se proyectó una estación única y una estación de ómnibus sobre el borde oeste. Así quedaba conformada una zona de transporte integrada y terminal de cargas, tal como lo había propuesto el director de sistematizaciones ferro-urbanísticas. Ahora

¹⁹ Decretos Provinciales N° 6618/67 y N° 8075/67. Resolución 963/67 del Ministerio de Gobierno.

²⁰ “Los accesos ferroviarios”. Diario El Litoral, sábado 2 de diciembre de 1967, p. 4.

bien, una vez liberados los terrenos ferroviarios quedarían integrados a un plan de urbanización residencial exceptuando “Santa Fe Cambios” y el puerto que serían destinados al uso recreativo. En suma, el criterio urbanístico fue pragmático y buscó resolver problemas sociales, funcionales y económicos en un planteo sin arquitecturas.

Figura 5
Plan Director de 1980



Fuente: elaboración propia a partir del Plan Director de la Ciudad de Santa Fe, 1980, Dirección de Planeamiento Urbano y Proyectos, Municipalidad de Santa Fe.

En lo atinente a las relaciones entre ferrocarril y ciudad, en este plan la segregación del primero al espacio periurbano implicó una propuesta radicalizada. Roca había ubicado la estación única en la periferia urbana, vinculada al existente parque Juan de Garay, y al oeste de ésta disponía el área residencial e industrial. En cambio, los técnicos del Plan Director situaron el sector residencial al este del predio ferroviario, quedando la vivienda dentro de la avenida de circunvalación que defendía

a la ciudad del río Salado definiendo el límite edificable. Por fuera de esa avenida fue proyectada la zona ferroviaria sin establecer conexiones funcionales de escala urbana con el sistema primario preexistente. De modo tal que podía prescindirse de toda esa franja ferro-industrial sin alterar en absoluto el planteo general. La representación de una zona ferroviaria prescindible se volvió concreta en la década del ochenta cuando se produjo un record en el movimiento de cargas que luego volvió a descender.

En 1986 los ferrocarriles fueron incorporados al *holding* de empresas públicas y fue tratada su privatización manteniendo la infraestructura y el control del tráfico en poder del Estado. Las privatizaciones fueron concretadas en 1989 con la Ley N° 23.696 de Reforma del Estado que programó concesiones con retención de bienes. El Decreto N° 666/89 del presidente Carlos Menem dispuso la concesión integral del sistema, licitando separadamente los tráficos de cargas, pasajeros interurbanos y pasajeros metropolitanos por un plazo de treinta años con opción a diez más. El FCNGBM conformó el Nuevo Central Argentino. Como no hubo interesados para el FCNGMB fue creada la empresa estatal Ferrocarril Belgrano S.A. y en el año 1999 se entregó al gremio Unión Ferroviaria. Los servicios de viajeros interurbanos fueron suprimidos, entrando en obsolescencia su infraestructura, y los metropolitanos de Buenos Aires fueron otorgados a distintos concesionarios (Waddell, 2009). Más allá del proceso de liberalización que se dio en numerosos países, el problema para el caso argentino fue que el sistema quedó fragmentado por la modalidad de las concesiones. Otra de las secuelas con fuerte impacto territorial fue haber perdido los ferrocarriles de viajeros interurbanos. Igualmente, debemos decir que ese servicio era poco viable sin mediar la participación del Estado en un territorio tan expenso y poco poblado.

2.5 Circunvalación Ferroviaria de la Ciudad de Santa Fe (2016)

Tras haber permanecido en esa situación de abandono durante años –mientras el mundo redescubría los ferrocarriles impulsados por motivos económicos, ambientales y urbanísticos– el automóvil quedaba como única alternativa de movilidad interurbana en la Argentina. No obstante, desde 2008 la política nacional cambió de rumbo con mayor presencia estatal en asuntos ferroviarios. Congestión de tráfico en las rutas y accidentes en los trenes de la Región Metropolitana de Buenos Aires pusieron en evidencia los efectos de una deficiente gestión privada escasamente controlada. Por otra parte, en las redes de mercancías era necesario reducir las tarifas para mejorar la competitividad de los sectores económicos implicados. Por todo ello, el Ministerio de Transporte de la Nación y Trenes Argentinos Infraestructura con el financiamiento de la Corporación Andina de Fomento (CAF), han iniciado un programa de renovación y mantenimiento de vías, edificios, señales y redes eléctricas junto a otras fuentes financieras y tecnológicas de origen chino²¹. El plan incluye al Ferrocarril Belgrano que atraviesa el ejido urbano santafesino. Asimismo, contiene el proyecto:

²¹ El programa tuvo una primera etapa en 2010 en el marco de la entonces Secretaría de Transporte, perteneciente al Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios.

“Circunvalación Ferroviaria de la Ciudad de Santa Fe”. Éste consiste en desviar del medio urbano los trenes de carga que hoy lo atraviesan –sin detenerse en estaciones locales ni converger en su perimido puerto– ya que el destino final de todo ese tráfico son las terminales portuarias de la Región Metropolitana de Rosario.

El plan persigue dos finalidades: mejorar la eficiencia ferroviaria y la funcionalidad urbana, pero –de efectivizarse– las playas y corredores ferroviarios santafesinos serían desafectados, esperando otros usos entre los cuales se especula la construcción de un área de viviendas de alta densidad²². En suma, más allá de los *objetivos directos* –que son los derivados del programa de actuación sobre la red– ¿cuáles serían los *efectos externos*, es decir, las utilidades o desutilidades que la circunvalación podría ocasionar al medio urbano? (Serrano Rodríguez, 1988). Tal circunstancia torna necesaria una reflexión sobre los alcances locales del programa, ya que el espacio ferroviario está atravesado por lógicas multiescalares que incluyen actores y factores dinámicos. Hasta ahora, la consultora encargada de los estudios ha presentado un primer informe, por lo cual, esta parte del artículo sólo especula sobre lo que habría de ocurrir en Santa Fe conforme avance el plan. Subrayamos también que la posible desafectación del espacio ferroviario se produce en paralelo a la reciente sanción de la Ley Provincial de Áreas Metropolitanas,²³ creadora del Ente de Coordinación del Área Metropolitana Santa Fe (2016). Éste es un foro de concertación entre los veintidós municipios y comunas que lo integran abordando temas comunes tales como: suelo, trabajo, residuos, movilidad y transporte. Resaltamos, entonces, que es en esa escala regional donde hallan sitio los posibles efectos externos del plan ferroviario nacional que se articula a las demandas de movilidad de escala local.

Pero también opera una escala global puesto que puede constatarse el papel de China en la provisión de material rodante, equipos de mantenimiento e infraestructuras²⁴. Así, desde los capitales extranjeros invertidos, pasando por el Estado nacional que impulsa la recuperación ferroviaria, por la Provincia que procura regular procesos de conurbación, hasta los Municipios que deben encarar su ordenamiento físico, se estructuran un conjunto de medidas y actores que maniobran entre las escalas global y local. El andamiaje teórico que sugerimos para interpretar esos fenómenos es la perspectiva multiescalar que otorga relevancia a la influencia circunstancial que ejercen las dinámicas globales del capitalismo y las políticas públicas en el tipo de desarrollo alcanzado por los espacios nacionales, regionales y locales, aportando entonces estas teorías a la comprensión de efectos urbanos cuyas causas exceden el ámbito decisional del Municipio (Fernández, Vigil y Serval, 2012).

²² “Definen la traza del circunvalar ferroviario y el uso de terrenos detrás de la Estación Belgrano”. Diario El Litoral, 3 de setiembre de 2017.

<http://www.ellitoral.com/index.php/diarios/2017/09/03/metropolitanas/AREA-03.html>

²³ Ley Provincial N° 13.532/16

²⁴ <https://www.argentina.gob.ar/trenes-argentinos-infraestructura>

A partir del espacio potencialmente desafectado del uso ferroviario, a escala local, se despliegan oportunidades que articulan dos variables concomitantes: la definición del área metropolitana y sus necesidades de movilidad, las que –eventualmente– podrían ser satisfechas destinando ese suelo vacante al transporte ferroviario de pasajeros. Dicha situación se hizo presente en ciudades europeas a finales del siglo XX, cuando –al contrario– en la Argentina eran clausurados los servicios de viajeros interurbanos. En tal sentido, en su actual proceso de conurbación y habiendo heredado Santa Fe unas redes de ferrocarriles interurbanos, propias de su rol de ciudad intermedia en el siglo XIX, ¿qué oportunidades abriría la desafectación de esa infraestructura en el escenario instituido por la Ley de Áreas Metropolitanas? ¿Qué modos de transporte podrían demandar los nuevos tipos de movilidad? ¿Qué otras chances de uso público se desplegarían para el suelo desafectado del servicio ferroviario? Aún no tenemos respuestas a esas preguntas, pero desde la academia creemos preciso plantearlas.

Entre los tramos licitados está el Pliego de Bases y Condiciones Generales para la Contratación de Servicios de Consultoría para el Análisis Económico y Proyecto Ejecutivo para la Circunvalación Ferroviaria de la Ciudad de Santa Fe²⁵. El plan incluye la ejecución de trazas nuevas y la renovación de vías existentes, estudiando la viabilidad institucional, técnica, económica y ambiental para los diseños de ingeniería y la documentación del proyecto ejecutivo. La variante ferroviaria fue consensuada entre la Provincia de Santa Fe, el Ministerio de Transporte, Belgrano Cargas y logística y la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado (ADIF S.E.). Esa traza parte desde la ciudad de Santo Tomé, al suroeste de Santa Fe, y se extiende hasta localidad de Laguna Paiva, hacia el noreste, pasando por Empalme San Carlos.

Los adjudicatarios del asesoramiento se reunieron con actores de la Municipalidad de Santa Fe para indagar las premisas locales y sus funcionarios también mantuvieron reuniones con ADIF. El principal pedido municipal, que motivara la ampliación del pliego original, fue que la ciudad no quedara desvinculada del paso de los trenes de cargas. Concretamente, la solicitud refiere a los accesos al proyectado puerto y a un área intermodal al noroeste de la planta urbana denominada Interpuertos (Figura 6). La consultora ha presentado tres alternativas, resaltando la problemática de cruzar el río Salado al resolver adoptar una variante que no ocupara su valle de inundación²⁶. Los técnicos deberán ahora evaluar la dimensión legal-institucional de la alternativa acordada, estudiar la situación dominial de las parcelas afectadas, cuantificar costos por la adquisición de tierras, identificar los actores públicos y privados implicados en la gestión y analizar los instrumentos legales disponibles y/o de potencial aplicación²⁷.

²⁵ Licitación Pública Internacional LP 16-ADIF- 2016.

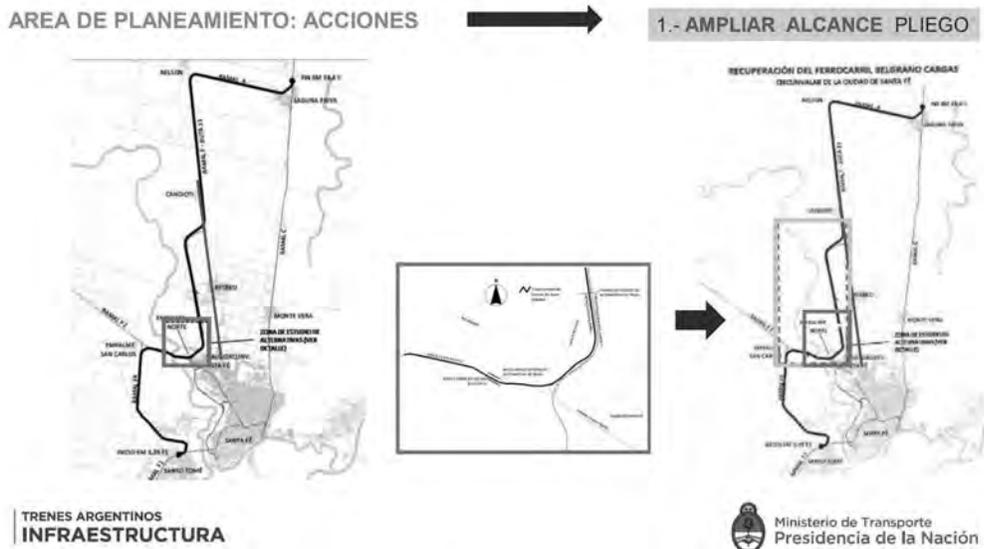
https://servicios.adifse.com.ar/site/licitaciones_nuevas/PCP%20LP%2016-2016.pdf

²⁶ “Presentaron el proyecto ferroviario para la ciudad”. Radio LT10, 27 de noviembre de 2017.

<http://www.lt10.com.ar/noticia/206677--presentaron-el-proyecto-ferroviario-para-la-ciudad>

²⁷ https://servicios.adifse.com.ar/site/licitaciones_nuevas/PCP%20LP%2016-2016.pdf

Figura 6
Proyecto licitado con variante solicitada por el Municipio



Fuente: Entre de Coordinación Área Metropolitana Santa Fe

A causa del desvío proyectado, el municipio pretende involucrarse en un proceso de desafectación del suelo actualmente afectado al servicio ferroviario, a fin de empezar estudios enmarcados en un Plan de Movilidad Integral para el Gran Santa Fe. En ese contexto alentamos la reflexión académica, también porque el crecimiento poblacional del distrito Santa Fe²⁸ y su extensión hacia formas de urbanización dispersa (con una estimación de 600.000 habitantes para toda el área metropolitana) requieren delinear planes de movilidad y transporte con acciones intermunicipales²⁹. Como anticipamos, el diseño o mejoramiento de infraestructuras de transportes tienen objetivos directos, capaces de beneficiar a los usuarios, las empresas transportistas y la administración y potenciales efectos externos sobre los residentes linderos, las explotaciones agrícolas y los comercios que experimentan utilidades o desutilidades derivadas de una actividad a la que son ajenos y se impone desde las escalas global, nacional o regional sin demasiado consentimiento local (Serrano Rodríguez, 1988). En esa tensión de intereses del plan de circunvalación, nos preguntamos: ¿cuál sería el modelo de gestión para los espacios ferroviarios atravesados por múltiples escalas del Estado y de penetración del capital? ¿Cómo podrían remediarse las desutilidades y de qué dependería que ésta fuera una ocasión para mejorar la movilidad local? Nuevamente, las respuestas habrán de esperarse, sólo nos interesa resaltar que los sucesos que mantuvieron a las infraestructuras ferroviarias en el más aletargado ciclo de uso de su historia ahora se

²⁸ Arribaba a 391.231 habitantes según el Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas (2010). [https://www.santafe.gov.ar/index.php/web/content/view/full/111306/\(subtema\)/93664](https://www.santafe.gov.ar/index.php/web/content/view/full/111306/(subtema)/93664)

²⁹ Entrevista al Secretario de Planeamiento Municipal, Marcelo Pascualón, diciembre de 2017.

transforman en una oportunidad urbanística ante procesos globales que demandan una mejor infraestructura de cargas.

3. Conclusiones

La escala local y las disputas resultantes de los planes de infraestructuras ferroviarias decididos desde otros niveles estatales han motivado el desarrollo específico de este trabajo. A partir de aquellas tensiones fueron delineados nuevos modelos de ciudad y fue preciso idear otros criterios urbanísticos. Iniciando el siglo XX, los ferrocarriles que arribaban a Santa Fe eran de tipo interurbano y de tráfico mixto. Por entonces, la relación ferrocarril-ciudad constituía un matrimonio acompañado de proyectos que aspiraron a la integración del ferrocarril en el medio urbano. Al considerarlo una oportunidad para su modernización, los planes anexaron a los edificios de viajeros como piezas de embellecimiento. Posteriormente, los bordes y las barreras físicas (creados por la acción conjunta de enlaces y expansión urbana) inspiraron opciones de desvío o soterramiento presentes en proyectos de urbanización como el de 1927.

En la Argentina, los criterios de la tradición academicista persistieron hasta ser superados por el organicismo, tanto en el modo de concebir el hecho urbano como en el diagnóstico de sus dilemas. Partiendo de la idea del ferrocarril como problema, las soluciones apuntadas implicaron variantes y estaciones periféricas en un contexto global en el cual se impuso el uso del automóvil. Esa fue la primera generación de planes que expulsó al ferrocarril de la ciudad. En la práctica, el divorcio se dio a partir de vallados o tapiales y en las ideas urbanísticas tuvo la forma de planes de instalación periférica con la consecuente pérdida de centralidad del ferrocarril. Transcurrido un tiempo, el desarrollismo no aportó muestras concretas de acción urbano-ferroviaria y las obras viales fueron privilegiadas en las políticas públicas de transporte nacionales y provinciales. Por su parte, el municipio de Santa Fe recuperó su protagonismo recién en la década del setenta al firmar acuerdos con Ferrocarriles Argentinos para incidir en la creación de planes de ordenación urbana que tuvieron magros resultados. En esa etapa, los criterios del *planning* anglosajón fueron dominantes en la Argentina conformando un nuevo paradigma urbanístico que ratificaba el proceso de expulsión del ferrocarril hacia la periferia urbana, conforme se iba prescindiendo de su servicio.

A finales del siglo XX en el mundo se impusieron los proyectos de renovación urbana a partir de espacios ferro-portuarios desafectados del uso original. En paralelo, se ejecutaron obras de modernización de los trenes de viajeros, instancia que estuvo casi ausente en la Argentina. Hoy el plan de circunvalación para las redes de cargas reedita un debate ya dado en el contexto europeo e impulsa al ferrocarril hacia un nuevo ciclo de uso de su infraestructura. Pero más allá de las fases económicas que involucran al transporte y de los paradigmas del urbanismo que son los principales hitos de nuestra periodización, dicha situación podría anunciar una nueva oportunidad. Actualmente, aquella historia sombría del ferrocarril en la Argentina nos devuelve un lado amable

que radica en su potencialidad para resolver la movilidad metropolitana y contribuir a la regeneración urbana, al compás de una nueva fase de acumulación del capital. En ese horizonte aspiramos a que las recientes políticas del Estado nacional tengan continuidad y trasciendan las coyunturas casi siempre promovidas desde la escala global. También bregamos porque el municipio tenga una participación activa en ese proceso para capitalizar parte de las oportunidades creadas en beneficio local.

Fuentes

Archivo Concejo Deliberante Municipal de Santa Fe
Archivo Legislatura Provincial de Santa Fe
Ente de Coordinación del Área Metropolitana Santa Fe
Fundación de los Ferrocarriles Españoles
Hemeroteca Digital Fray Francisco de Paula Castañeda (Santa Fe)
Secretaría de Planeamiento (Santa Fe Ciudad)
Trenes Argentinos Infraestructura (Ministerio de Transporte de la Nación)

Bibliografía

- AA.VV., 1980. Plan Director de la Ciudad de Santa Fe. Dirección de Planeamiento Urbano y Proyectos, Municipalidad de Santa Fe.
- Alberdi, Juan Bautista [1852] 1981. Bases y puntos de partida para la organización política de la República Argentina, 4ª ed. Plus Ultra, Buenos Aires.
- Almandoz, Arturo, 2008. Entre libros de historia urbana. Para una historiografía de la ciudad y el urbanismo en América Latina. Equinoccio - Universidad Simón Bolívar, Caracas.
- Arrighi, Giovanni, 1999. El largo siglo XX. Dinero y poder en los orígenes de nuestra época. Akal, Madrid.
- Brandão, Carlos, 2010. Producción social del ambiente construido y sus escalas espaciales: notas para una teoría acerca de las acciones y decisiones de sujetos concretos, en Escalas y políticas del desarrollo regional: desafíos para América Latina, Miño y Dávila. Buenos Aires-Madrid.
- Caillaux, Jorge et al. eds., 2016. Las relaciones de China con América Latina y el Ferrocarril Bioceánico Brasil-Perú. SPDA, IDEI-PUCP, Lima.
- Capel, Horacio, et al. eds., 2012. La electricidad en las redes ferroviarias y la vida urbana: Europa y América (siglos XIX-XX), Colección de Historia Ferroviaria, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.
- Collado, Adriana, 1994. Santa Fe. Proyectos Urbanísticos para la Ciudad 1887-1927. Universidad Nacional del Litoral, Santa Fe.
- Collado, Adriana y Bertuzzi, María Laura, 1995. Santa Fe 1880-1940. Cartografía histórica y expansión del trazado. UNL, Santa Fe y Sistema Provincial de Archivos Fotográficos: www.fotografico.ceride.gov.
- Di Pace, María, 2004. Ecología de la ciudad. Universidad Nacional de General Sarmiento, Buenos Aires.

- Fernández, Víctor, Vigil, José y Seval, Martín, 2012. “Explorando la región. Territorios, escalas y relacionalidades”, *Revista de Geografía Norte Grande*, n° 51, pp. 21-41.
- Guido, Ángel, ed., 1927. Proyecto de Urbanización. Presentado al H. C. D por el Dr. Julio César Cabal, *Revista Arquitectura*, n° 11, pp. 23-45.
- Harvey, David, 2000. *Spaces of Hope*. Edimburgh University Press, Edimburgh.
- Lan, Chen, 2017. “Diplomacia china del ferrocarril en América Latina”, *Orientando. Temas de Asia Oriental, Sociedad, Cultura y Economía*, año 7, n° 14, pp. 120-147.
- López Lara, Enrique, 2005. “Urbanismo y Ferrocarril”, *PH Boletín del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico*, año 13, n° 55. pp. 15-22.
- López, Mario Justo, 2008. “El problema ferroviario argentino y la nacionalización de las compañías de capital británico en 1948”, *TST. Revista de Historia. Transporte, Servicios y Telecomunicaciones*, n° 15, pp. 113-145.
- López, Mario Justo, Waddell, Jorge E. y Martínez, Juan Pablo, 2016. *Historia del ferrocarril en Argentina. La política ferroviaria entre 1857 y 2015*. Lenguaje Claro Editora, Carapachay.
- Martínez Rangel, Rubí y Soto Reyes Garmendia, Ernesto, 2012. “El Consenso de Washington: la instauración de las políticas neoliberales en América Latina”, *Política y Cultura*, n° 37, pp. 35-64.
- Mazza, Carlos, 2004. “A historical approach to the study of town and regional plans originated in regional planning in Argentina, 1940-1960”, *The 11th International Planning History Conference, Barcelona*, disponible en línea: http://www.etsav.upc.es/personals/iphs2004/pdf/129_p.pdf
- Rigotti, Ana María, 2014. *Las invenciones del urbanismo en Argentina 1900-1960: inestabilidad de sus representaciones científicas y dificultades para su profesionalización*. UNR editora, A&P Ediciones, Colección Tesis Doctorales, Rosario.
- Ribas, Diana y Tolcachier, Fabiana, 2012. *La California del Sur. De la construcción del nudo ferro-portuario al centenario local (Bahía Blanca, 1884-1928)*. EdiUNS, Bahía Blanca.
- Roca, Miguel, 1947. *Plan Regulador de la Ciudad de Santa Fe*. Instituto Argentino de Urbanismo, Buenos Aires.
- Roccatagliata, Juan Alberto, 2012. *Los ferrocarriles en la Argentina. Una reflexión estratégica en el marco de la experiencia internacional*. Eudeba, Buenos Aires.
- Santos y Ganges, Luis, 2007. *Urbanismo y ferrocarril. La construcción del espacio ferroviario en las ciudades medias españolas*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.
- Sanz Fernández, Jesús, coord., 1998. *Historia de los ferrocarriles de Iberoamérica (1837-1995)*. Ministerio de Fomento, Madrid.
- Saus, María Alejandra, 2014. *Ferrocarril y Ciudad. Configuración urbana, representaciones sociales y proyectos urbanísticos en torno a las estaciones y la infraestructura ferroviaria. Santa Fe (1885-1989)*. UNR Editora, Rosario.

- _____, 2016. “¿Eficiencia ferroviaria o interés social? Especulaciones sobre aspectos territoriales del polémico Plan Larkin. Argentina, 1962”, *Transporte y Territorio*, n° 15, pp. 369-387.
- Serrano Rodríguez, Alberto, 1988, “Efectos territoriales y urbanísticos de los ferrocarriles: aportaciones metodológicas”, en AA.VV., *Ferrocarril, Urbanismo y Territorio*, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.
- Tartarini, Jorge, 2005. *Arquitectura Ferroviaria*. Ediciones Colihue, Buenos Aires.
- Waddell, Jorge, 2009. “De la nacionalización a la privatización de Menem. Ferrocarriles Argentinos: 60 años de decadencia”, en Luna, Félix, *Esplendor y ocaso de los ferrocarriles*, *Revista Todo es Historia*, Buenos Aires, n° 509, pp. 58-77.