

Saus, María Alejandra

Políticas ferroviarias del Estado y sus secuelas urbanas (Santa Fé, 1948-1989)

CUADERNO URBANO. Espacio, cultura, sociedad, vol. 15, núm. 15, diciembre, 2013, pp. 5-26

Universidad Nacional del Nordeste

Resistencia, Argentina

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=369233935001>



*CUADERNO URBANO. Espacio, cultura,
sociedad,*

ISSN (Versión impresa): 1666-6186

cuadernourbano@gmail.com

Universidad Nacional del Nordeste

Argentina

POLÍTICAS FERROVIARIAS DEL ESTADO Y SUS SECUELAS URBANAS (SANTA FE, 1948-1989)

María Alejandra Saus

Doctora en Arquitectura; Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño, UNR. Título de la tesis: “*Ferrocarril y ciudad. Configuración urbana, representaciones sociales y proyectos urbanísticos en torno a las estaciones y la infraestructura ferroviaria (Santa Fe, 1885-1989)*”. Becaria del Concejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET). Miembro titular del Instituto de Teoría e Historia Urbano Arquitectónica INTHUAR. Ayudante de Cátedra Ordinaria; Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo, UNL, asignatura: “Teorías y Producción Arquitectónica en el Siglo XX”. Asistente en investigación del Curso de Acción para la Investigación y Desarrollo CAI+D, programa: “Infraestructura Ferroviaria en Santa Fe. Modernización Arquitectónica y Construcción Urbana del Espacio Público”, UNL.

Resumen

El objetivo de este artículo es mostrar la injerencia del Estado nacional en la gestión de planes ferroviarios desde que los ferrocarriles del territorio argentino fueron nacionalizados en 1948. A partir de entonces, la infraestructura ferroviaria fue propiedad pública, demandando una sistematización tendiente a disminuir redundancias, porque numerosas compañías habían “colonizado” el espacio urbano y territorial. Con la infraestructura en dominio estatal, tres estrategias de gobierno con distintas ideologías fueron implementadas hasta la privatización de 1989, y evidencian transformaciones en la estructura urbana de Santa Fe.

Palabras clave

Políticas estatales, estaciones ferroviarias, estructura urbana.

Abstract

The objective of this article is to show the National State's involvement in the management of railway plans, since Argentine railroads were nationalized in 1948. From that moment on, railway infrastructure was under public property, demanding systematization which aimed at decreasing redundancies because many companies had “colonized” the urban and territorial space. Given that this infrastructure was in the public domain, three government strategies with different ideological approaches were implemented, until the privatization of 1989, leaving their traces in the urban structure of the city of Santa Fe..

Keywords

State policies, railway stations, urban structure.

El artículo describe el rol del Estado a partir de la nacionalización de los ferrocarriles argentinos y caracteriza mutaciones en la estructura urbana de Santa Fe, conforme se aplicaban medidas para racionalizar la infraestructura redundante. Representaciones sociales contrarias a la permanencia en el país del capital ferroviario extranjero fueron preeminentes en la década del 40, y alentaron en Santa Fe la ejecución del Plan Regulador que la ciudad tenía pendiente desde 1944. Ese plan había sido encomendado por el Municipio al urbanista Miguel C. Roca, quien atendió especialmente la resolución de lo que llamó “una telaraña perniciosa y fatal” en referencia a las redes ferroviarias del ejido urbano. La coyuntura política establecida por el gobierno de Juan D. Perón fue percibida por la opinión pública como una oportunidad urbanística, ya que diversas compañías ferroviarias se integraron a un poder centralizado. Sin embargo, las obras concretas solo tendieron a especializar y racionalizar la infraestructura existente buscando eliminar ramales excesivos. La unificación de la trocha angosta del sistema nacional tornó prescindible a la más céntrica de las tres estaciones santafesinas: ex FCSF.¹ El edificio del ex FCCA,² en el sector marginado del suroeste, fue designado exclusivamente para el movimiento de cargas, y el ex FCCNA³ afirmó su jerarquía en el espacio público calificado que ocupaba en el borde nordeste al instaurarse como estación única de pasajeros. Al peronismo sucedieron políticas desarrollistas que dejaron a la infraestructura ferroviaria eclipsada por obras de ingeniería vial. La provincia fue protagonista en transformaciones del perímetro urbano y regional, incluyendo la demolición de la estación del ex FCSF y su reemplazo por la nueva terminal de ómnibus. Asimismo, profesionales del planeamiento urbano se insertaron en oficinas públicas del Municipio para establecer lazos de colaboración con autoridades ferroviarias nacionales. Ello condensó en el Plan Director de 1980, otra iniciativa inconclusa que anexó la propuesta ferrourbanística del Ministerio de Transporte, la que consistía en situar a la infraestructura ferroviaria en la periferia urbana oeste sin establecer conexiones con la estructura urbana general.

Posteriormente, estrategias de signo liberal intensificaron el propósito subrepticio de privatizar la compañía ferroviaria estatal y clausurar ramales interurbanos, instalándose en la opinión pública que los ferrocarriles eran gravosos para el Estado. En ese contexto, la trama urbana de Santa Fe “absorbió” infraestructuras obsoletas y las sustituyó por tejido edilicio, parquización y urbanizaciones, previa mensura y subasta de terrenos fiscales desafectados de la explotación ferroviaria. En este cuadro de situación, el objetivo del artículo es describir y caracterizar las tres etapas demarcadas por políticas públicas nacionales, afirmando que estas han tenido consecuencias en la transformación de la estructura urbana de Santa Fe en torno de las tres estaciones. Para demostrarlo nos valdremos de diversos documentos, entre los que destacamos a la prensa escrita por su mérito de perpetuar las

1- *La estación del Ferrocarril Santa Fe a las Colonias FCSF pertenecía al Estado provincial y fue inaugurada en el año 1885, al este de la planta urbana, sobre las actuales calles Belgrano e Hipólito Yrigoyen. Era una estación terminal, y estaba destinada a cargas y pasajeros. En 1889, el gobierno arrendó el ferrocarril a la compañía francesa Fives Lille. Luego, la empresa transfirió el contrato a la Compañía Francesa de Ferrocarriles de Santa Fe. En 1896, el gobierno de la provincia otorgó en propiedad todas las líneas a la compañía gala, hasta ser absorbida en 1947 por el Ferrocarril Nacional General Manuel Belgrano (FCNGMB), debido a la estatización de los ferrocarriles franceses. Al quedar fuera de servicio desde 1950, la estación fue demolida en el año 1962, y en su lugar se erigió la terminal de ómnibus.*

2- *La estación del Ferrocarril Buenos Aires y Rosario FCBAyR se libró al servicio público en el año 1892 en el sector suroeste de la trama de Santa Fe, sobre las calles Gral. López y Dr. Zavalla. Esta estación era secundaria y movilizaba mercancías y viajeros. Pertenecía a capitales británicos fusionados en 1902 con el Ferrocarril Central Argentino FCCA, de igual procedencia. Dicha fusión fue aprobada por el Estado nacional recién en el año 1908. Cuando el ferrocarril*

fue nacionalizado, en el año 1948, recibió el nombre de Ferrocarril Nacional General Bartolomé Mitre (FCNGBM), y quedó destinado solamente al movimiento de cargas. Posteriormente, tuvo esporádicos regresos al rol de pasajeros.

3- La estación del Ferrocarril Central Norte Argentino (FCCNA) terminó su primera etapa constructiva en el año 1919, al nordeste de la trama urbana, sobre bulevar Gálvez y calle Avellaneda. Era una estación cabecera y estaba destinada a cargas y pasajeros. Pertenecía a los ferrocarriles de fomento del Estado nacional construidos para cubrir áreas no atendidas por ferrocarriles británicos. Su estación definitiva se proyectó y terminó de construir entre 1912 y 1928, siendo la terminal del sistema estatal. Luego del proceso de nacionalización recibió el nombre de Ferrocarril Nacional General Manuel Belgrano (FCNGBM), e integró al FCSF de igual trocha métrica. En ese proceso se convirtió en estación única de pasajeros.

Localización de las estaciones en plano de Santa Fe de 1912
de Santa Fe de 1912

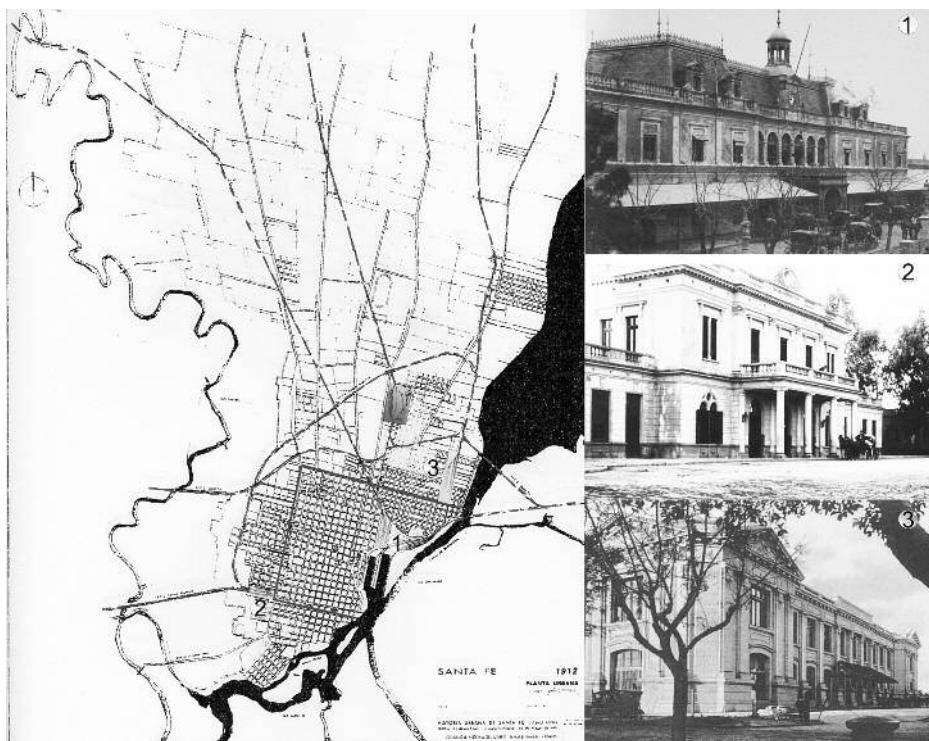
1 FCSF (1885) 2 FCBaYR (luego FCCA) (1892) 3 FCCNA (1919)

Fuentes: elaboración propia a partir de COLLADO, A.; BERTUZZI, M. L. (1995).

Santa Fe 1880-1940. Cartografía histórica y expansión del trazado. Documento de trabajo N.º 4. Universidad Nacional del Litoral, Santa Fe. // Archivos Intermedio y General de la Provincia. Sistema Provincial de Archivos Fotográficos <www.fotografico.ceride.gov.ar>

discusiones, las preocupaciones y las políticas nacionales mediadas por el filtro de las inquietudes locales; en definitiva, los hechos y sus representaciones (PONTE, 1999). Asimismo, la cartografía histórica, las fotografías y las memorias de planes urbanos y padrones catastrales permitirán verificar e ilustrar los proyectos y realizaciones en el espacio urbano a partir de aquellas decisiones.

Actualmente, la situación crítica en la que se encuentran los ferrocarriles argentinos, enajenados hace veinticuatro años, reformula interrogantes sobre el desempeño de la gestión privada, el destino de los subsidios y algunas propuestas de nacionalización que prueban la recurrencia de una historia cíclica que merece reflexión.



SISTEMATIZACIÓN INFRAESTRUCTURAL: ILUSIÓN PARA UN PLAN Y CONCRECIONES (1948-1962)

La nacionalización de los ferrocarriles enmarca el primero de los tres conjuntos de estrategias del Estado. El hecho consumó un anhelo de larga data, evidenciando representaciones polarizadas: por un lado, las empresas extranjeras solo perseguían sus propios beneficios; por el otro, el Estado era ineficiente para administrar servicios públicos. En la década del 40 la primera imagen adquirió mayor resonancia porque había disminuido la tolerancia de la opinión pública ante supuestas falencias del servicio ferroviario brindado por compañías extranjeras. En los centros poblados, el problema de las infraestructuras concebidas como obstáculos a la expansión urbana no había sido resuelto por los urbanistas, y se creía que en la negociación infructuosa con el capital privado había estado la causa.

En la ciudad de Santa Fe, la nacionalización reabrió el debate sobre la pertinencia de un Plan Regulador porque la estación del ex FCSF y sus ramales de acceso habían quedado fuera de servicio. Parecía aproximarse el afán de liberar al centro urbano del “cinturón de hierro”, y podía emprenderse allí la urbanización residencial planeada en el Plan Regulador de 1944.

De la “soberanía” de la infraestructura a la sistematización urbana

En el mandato de Juan D. Perón coincidieron circunstancias favorables a la nacionalización ferroviaria. Desde la década del 30 resonaba un discurso reacio a la permanencia en el país del capital foráneo. Por entonces, SCALABRINI ORTIZ (1940) hacia lo que Alberdi en el siglo XIX, pero en otro sentido. Si la crítica de este apuntaba a los obstáculos que un extenso territorio oponía a la consolidación del Estado liberal, años después SCALABRINI ORTIZ señalaba que ese territorio era controlado por un poder externo que convertía a la Argentina en una nueva colonia. Paralelamente, la crisis que había transitado el país en 1890 impidió pagar garantías a las compañías ferroviarias, y estas últimas minimizaron inversiones. Al suprimir el régimen de cauciones, el Estado nacional ofreció una prerrogativa fijada en la Ley N.º 5315 de 1907 (“ley Mitre”). El sector público controlaba los capitales invertidos, fijaba la rentabilidad máxima y decidía el monto de las tarifas. A cambio, las empresas obtenían una ampliación de la exención impositiva por cuarenta años (LÓPEZ, 2009).

Cuando Perón asumió la presidencia el discurso nacionalista ya estaba instalado, y vencía el plazo de franquicias que expiraba en 1947. Gran Bretaña tenía una deuda con Argentina por alimentos exportados, y fue canjeada por todos los ferrocarriles británicos y 26.000 propiedades.⁴

4 - “Perón cuenta cómo estatizó los trenes”
(entrevista) <http://www.youtube.com/watch?v=EdH1eVG10Os&feature=related>

5- “La compra de los Ferrocarriles”. *El Litoral*, viernes 14 de febrero de 1947. Pág. 4.

6- “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”. *El Litoral*, sábado 1 de noviembre de 1947. Pág. 3.

7- “FUE INCORPORADO EL F.C.S.F. A LA RED FERROVIARIA DEL ESTADO”. “Nacionalización de una Nueva Red Ferroviaria”. *El Orden*, domingo 2 de noviembre de 1947. Pág. 3.

Eso redundó en la sistematización de las infraestructuras que resultaban excesivas y significó la unificación de trochas y la especialización de estaciones. Porque “*La red ferroviaria conformada con líneas que competían entre sí y con diferentes trochas generaba además una serie de instalaciones superfluas especialmente en las grandes ciudades donde cada empresa tenía su propia estación, sus depósitos de locomotoras, sus galpones de carga y sus playas de maniobras entorpeciendo el desarrollo urbano...*” (WADDELL, 2009: 60). La infraestructura subutilizada en Santa Fe y el ferrocarril en propiedad del Estado cimentaron la ilusión de llevar a cabo el Plan Regulador de Roca. Esta propuesta estipulaba sustituir ramales ferroviarios por conexiones vehiculares, reemplazar la estación del FCSF por un área residencial céntrica y construir una estación única en la periferia oeste. En sus crónicas periodísticas, los diarios *El Litoral* y *El Orden* hicieron coincidir la oportunidad política con los reclamos urbanísticos, entre los cuales despuntaba la infraestructura ferroviaria. La nacionalización puso las redes técnicas bajo control público, abonando una presunta mejora de la estructura urbana.⁵

La mayor inquietud era el destino de la estación del ex FCSF, porque se había proyectado centralizar el movimiento ferroviario en la estación del ex FCCNA. “*Una de las medidas más inmediatas al levantamiento de la estación central del FCSF, debiera ser la apertura de las calles... uniendo así por una serie de arterias de tránsito, toda la sección nordeste con el centro de la ciudad. Quedarían enclavados en un cuadro de dos por tres manzanas, el edificio de la estación central, varios galpones y cuerpos de edificios que se podrían utilizar para reparticiones públicas de la nación, escuelas, talleres, depósitos, etc., y en los alrededores, manzanas enteras en el corazón de la urbe, donde se podría levantar edificación moderna*”⁶. La opinión pública bregaba por eliminar la estación y abrir las calles que el propio edificio y ramales de acceso interrumpían hacia el este. La prensa sostenía que la estatización “... *A parte de significar un paso trascendente en lo que respecta a dar al país una nueva red ferroviaria para su explotación y mejoramiento, señala la materialización de la política de emancipación económica argentina... También plantea, la incorporación, un problema de orden local y es el relativo al levantamiento de la estación central, sus vías de acceso, depósitos y talleres...*”⁷. La nacionalización se traducía en una problemática local vinculada con el destino de la estación del ex FCSF.

La nacionalización ferroviaria y los planes urbanos

La significación atribuida a la nacionalización cobraba sentido y potencia simbólica en las nuevas denominaciones de las líneas, al utilizar nombres de próceres cuyo recorrido hacia la emancipación se asociaba al territorio servido por cada ferrocarril. El ex FCCNA pasó a llamarse Ferrocarril Nacional General Manuel Belgrano (FCNGMB) y la línea del

Políticas ferroviarias del Estado y sus secuelas urbanas (Santa Fe, 1948-1989)

ex FCCA fue denominada Ferrocarril Nacional General Bartolomé Mitre (FCNGBM). En la prensa siguieron publicándose crónicas laudatorias: “*Es una verdad irrefutable que quien es dueño de los principales medios de comunicación de una Nación, es dueño de esa Nación...*”.⁸ Así, la trascendencia del hecho político incorporaba otro tenor a la demanda de soluciones a los problemas de la trama urbana.⁹ “... *La desaparición de estos obstáculos artificiales daría vivo impulso a la edificación sobre todo si el gobierno distribuye racionalmente los terrenos para la construcción de viviendas populares y realiza las obras proyectadas en el plan regulador aprobado por el Concejo Deliberante en 1943. 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*”.¹⁰ La oportunidad histórica se enlazaba a la legitimidad del Plan Regulador, y ambas cuestiones fijaron un relato sólido y convincente en la prensa.

En respuesta a un petitorio del Concejo Deliberante de Santa Fe, el Ministerio de Transporte de la Nación elaboró un informe de anteproyecto en el cual se establecían las etapas de una reestructuración ferroviaria que incluía la construcción de enlaces al sur y oeste de la trama urbana, el levantamiento de ramales y estaciones existentes y la construcción de una estación única al oeste.¹¹ Sin embargo, ese ministerio tuvo mayor injerencia en Rosario, estando incluida en las instalaciones clausuradas una estación del ex FCSF. En 1948 el Poder Ejecutivo creó por decreto una comisión para resolver el “nudo ferroviario de Rosario” y solicitó que se elevara al secretario de Transportes un informe de situación (MONTES, 1981). En 1949 se iniciaron las obras para la Estación Central de Automotores en esa ciudad del sur provincial, las que quedaron a cargo de la Gerencia General del FCNGBM. Mientras, el FCNGBM sistematizaba la trocha angosta, recuperaba un edificio para la terminal de autobuses unificando improvisadas terminales y levantando vías y edificios. Ese grado de sistematización ferroviaria, vehicular y urbana no se registró en Santa Fe, que asistió solo al levantamiento de un corto tramo diagonal de vías y a la especialización de las estaciones existentes.

Intervenciones en Santa Fe: fragmentos de infraestructura y trama

El Concejo Deliberante de Santa Fe estrechó vínculos con el Ministerio de Transporte de la Nación dando a conocer las opiniones y proyectos de los actores locales. De esas propuestas integrales quedaron filtradas pequeñas muestras de intención manifiestas en obras parciales. El ramal SE-NO del ex FCSF, que partía desde la estación hacia las colonias agrícolas, fue levantado en su tramo central como consecuencia de la nacionalización. Se esperaba que fuera convertido en vía de penetración vehicular, como indicaba el plan de Roca, pero esa intención quedó irresuelta. Por su parte, la estación del ex FCSF fue clausurada para pasajeros en 1949. En 1950 fueron transferidos los servicios de cargas

8- “*I.º de Marzo*”. *El Orden*, lunes 1.º de marzo de 1948. Pág. 2.

9- “*El gobierno de la Nación tomó posesión del último F.C. de capital privado*”. *El Litoral*, sábado 14 de mayo de 1949. Pág. 2.

10- “*Estación central ferroviaria única*”. *El Litoral*, viernes 10 de diciembre de 1948. Pág. 4.

11- “*El levantamiento de las vías de acceso y de la estación del ex FCFS*”. “*El Ministerio de Transportes ha dado a conocer un informe desde sus oficinas técnicas*”. *El Litoral*, martes 16 de mayo de 1950. Pág. 3.

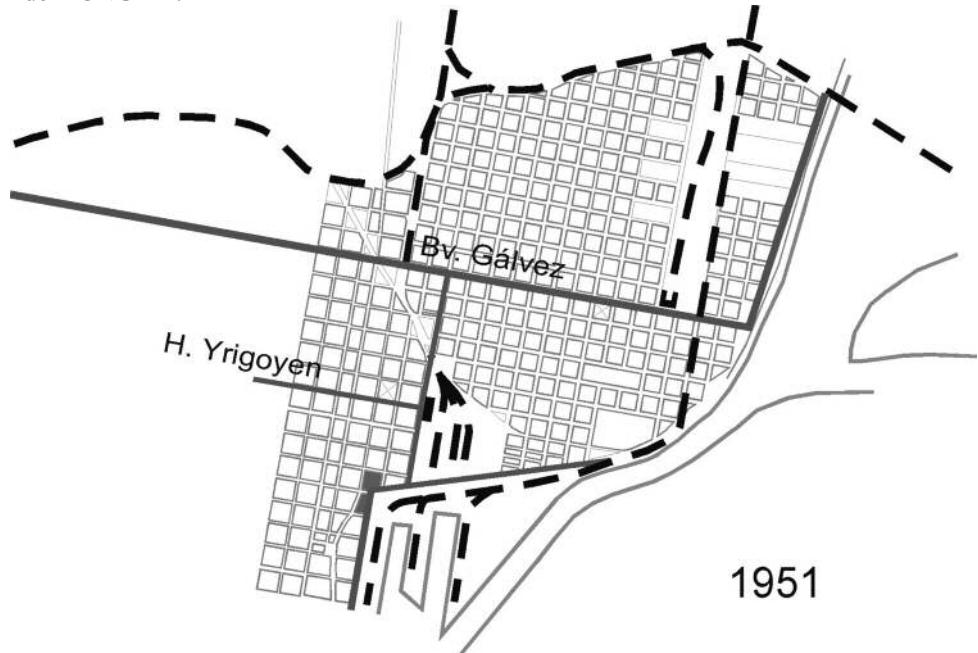
12- "La recepción y entrega de cargas en el Ferrocarril Nacional General Belgrano". *El Litoral*, jueves 2 de marzo de 1950. Pág. 2.

13- "La estación única ferroviaria quedó habilitada en ésta". "Desde hoy todos los trenes llegan y parten del ex. Estado". *El Litoral*, lunes 3 de mayo de 1954. Pág. 2.

14- "Han comenzado las tareas previas al levantamiento de las vías del ex F.C.S.F." *El Litoral*, miércoles 16 de mayo de 1951. Pág. 3.

Conformación sectorial luego del levantamiento del ramal SE-NO
Fuente: elaboración propia

a la estación del FCNGMB y aquel edificio quedó cerrado.¹² En el año 1954 volvió a repetirse la modalidad con el FCNGBM, permaneciendo la estación del suroeste solo para mercancías. Con la estación del ex FCSF clausurada desde 1950 y la del FCNGBM inhabilitaba para viajeros, se oficializó en 1954 la estación única de pasajeros en el edificio del FCNGBM.¹³



Estaba dado el primer paso para que la ciudad se “deshiciera” de la estación del ex FCSF cuando una política ferroviaria habilitaba una decisión urbanística. Reciclarla para terminal de ómnibus (como ocurrió en Rosario) o demolerla para urbanización residencial (como propuso Roca) eran opciones explícitas. Como lo previera el proyecto nacional, en el año 1951 se procedió al levantamiento de las vías de acceso del ex FCSF. El retiro de rieles y apertura de calles comprendió el sector que iba en diagonal SE-NO desde la entrada al predio de la estación hasta seis cuadras hacia el norte.¹⁴ La realización de la avenida sobre las vías de acceso del ex FCSF implicaba reservar valiosas tierras, incluso para realizar la avenida en el futuro, cuando las demandas del tráfico fueran apremiantes.

Políticas ferroviarias del Estado y sus secuelas urbanas (Santa Fe, 1948-1989)

En ese lugar, la Nación construyó posteriormente un “tapón edilicio” que impidió usar ese espacio longitudinal para el tránsito vehicular. Si bien la prensa anteponía a las obras del Estado la legalidad del Plan Regulador de Roca, finalmente la avenida sobre los ramales levantados no se concretó.¹⁵

Las estaciones especializaron sus funciones debido a un incipiente paradigma de eficiencia que impuso no mezclar movimientos de cargas y pasajeros. El criterio implicaba reconocer que las estaciones de viajeros eran las únicas que podían permanecer en áreas centrales. Paralelamente, según SANTOS Y GANGES (2007), surgieron los “planes de enlaces”, que anticiparon el concepto de la estación única. En algunos casos, la diferencia entre la construcción de una estación común y la especialización de las existentes respondió a criterios de economía. Eso fue lo que ocurrió en Santa Fe, ya que, a pesar de que no faltaron planes para realizar una estación única, solo se especializaron las existentes. Esas operaciones no redundaron solo en beneficios a la funcionalidad ferroviaria, también tuvieron efectos en la configuración urbana. Esto es así porque si el edificio se destinaba al servicio de pasajeros era factible que atrajera actividades terciarias y residenciales; si en cambio quedaba reservado solo para mercancías podía propiciar usos industriales o productivos. Las instalaciones industriales congregadas frente a las naves de la estación del FCNGBM (que permaneció relegado a cargas) explican en parte la localización de esos usos y la conformación del sector.



15- “La reestructuración ferroviaria”. *El Litoral*, domingo 28 de junio de 1953. Pág. 3.

Entornos urbanos del ex FCCA y el ex FCCNA
a) Sector suroeste área productiva, década del 40.

b) Sector noroeste área residencial.

Fuente: registro propio año 2010

EL FERROCARRIL EN SUSPENSO Y LA CONSOLIDACIÓN DE REDES VEHICULARES (1962-1970)

El objetivo de esta segunda sección es referir a otro conjunto de políticas ferroviarias del Estado signadas por estrategias desarrollistas. La sección se orienta a demostrar que, luego de una superficial modernización del material rodante y parcial racionalización de infraestructuras, a fines de la década del 50 el ferrocarril ya no sería tema de desarrollo para la política nacional. La coyuntura internacional posbelicista dinamizó el sistema ferroviario, pero luego se instaló la idea de que los rieles debían ser reemplazados por carreteras, porque la compañía estatal comenzó a considerarse ineficiente. Una nueva representación se imponía para afirmar que el ferrocarril había dejado de ser una empresa eficaz para convertirse en arena de manipulaciones políticas. Por ello, en un contexto de crecimiento de la burocracia estatal, se buscaron soluciones a la infraestructura en las oficinas técnicas nacionales, pero no para resolver la cuestión urbana y modernizar el sistema ferroviario, sino para asegurar su prescindencia en el futuro. A medida que se fueron eliminando ramales interurbanos comenzaron a perecer los poblados que habían surgido a partir de una estación.

El paradigma de la planificación fue tiñendo los instrumentos de actuación del Estado que eran ejecutados bajo premisas desarrollistas, por oficinas corporativas del sector público, con financiamiento externo y para promover la expansión del transporte automotor. La intención del apartado es mostrar que, aunque los planes urbanos de Santa Fe contaran con previsiones en torno de la relocalización del ferrocarril en la periferia, las obras realizadas en ese período fueron orientadas a la red vehicular. No se trató de la imposibilidad de ejecutar planes urbanos como ocurriera en los años 40, sino de acciones reñidas con la idea de mantener al ferrocarril como alternativa. La promoción de la red de carreteras también abrió las puertas a la industria automotriz promovida por países centrales. Por ello, este nuevo ciclo de la infraestructura ferroviaria es el anuncio de su debacle, un prólogo que esperaba las condiciones políticas para el reemplazo definitivo.

En relación con la obsolescencia de las instalaciones ferroviarias, las tratativas del Concejo Deliberante con el Ministerio de Transporte fueron congeladas. En su reemplazo comenzaron a gestionarse trabajos de vialidad en los cuales fue central la intervención del gobierno de la provincia. Las obras de vialidad consolidaron los bordes de la cuadrícula enlazando ese núcleo urbano con la región del litoral, el territorio nacional y países limítrofes. Por eso, en esta sección no hay registro de planes urbanos pero sí de una política nacional en torno a qué hacer con la presunta ineficiencia de la empresa estatal de ferrocarriles y de una estrategia provincial que, teñida de ideales desarrollistas, construyó en la capital de

Políticas ferroviarias del Estado y sus secuelas urbanas (Santa Fe, 1948-1989)

la provincia las obras viales más importantes de toda su historia. En esta serie de políticas del Estado el gobierno provincial dejaría su impronta de hormigón y asfalto.

El cambio de modelo tuvo carácter simbólico para Santa Fe si consideramos que al ser absorbido el ex FCSF por el FCNGMB el edificio de aquella estación fue demolido para construir la terminal de ómnibus. La trama urbana quedó liberada de las vías que hasta allí llegaban, pero la terminal volvió a interrumpir los sectores traseros del este. En ese marco ideológico, el reciclaje de la estación ferroviaria de Rosario para alojar automotores formó parte de las acciones de la nacionalización cuando todavía era posible compatibilizar ambos sistemas de transporte. Una década después, la construcción de la terminal de colectivos en Santa Fe, sobre los escombros del ex FCSF, se ubicó en otro paradigma en conflicto con la historia del ferrocarril. Con el tiempo comprendimos que era una moderna doctrina promovida desde otro tipo de imperialismo que tenía a Estados Unidos como centro. El modelo se consolidó luego de la Segunda Guerra Mundial y unificó a las ciudades latinoamericanas en sus problemáticas. Por ello, el panamericanismo se asocia al afianzamiento de EE. UU en América y a su disputa con Europa por el control político, económico y cultural.¹⁶

Las políticas desarrollistas no invierten en infraestructura ferroviaria

Según WADDELL (2009), en la década del 50 la infraestructura ferroviaria era obsoleta porque en gran parte era la misma que en el siglo XIX. La incorporación de locomotoras diesel nunca reemplazó el plantel completo de máquinas a vapor, y el aumento del tráfico registrado durante el gobierno de Perón generó más deterioro del material rodante. En lo que respecta a la infraestructura ferroviaria, el Estado fue orientando sus acciones a planes que asumían al ferrocarril como subordinado a las obras de vialidad. SANTOS Y GANGES (2007: 121) comenta que “... era lógico que esto fuera así, porque el sustento ideológico del planteamiento técnico no consistía ya en la pretensión de resolver problemas ferroviarios respetando o asumiendo criterios urbanísticos y de otra índole, sino que se trataba de adaptar el sistema ferroviario a los planes de carreteras y accesos urbanos, a los planes de urbanización de las ciudades y a las nuevas condiciones originadas con los polos de promoción y desarrollo industrial”. En Argentina, las oficinas del Estado encararon planes de optimización del sistema ferroviario, y estos se coordinaron con acciones de planificación urbanística llevadas a cabo por organismos municipales, pero los planes y obras ferroviarias quedaron en sordina.

Dentro de las políticas ferroviarias nacionales, el “Plan Larkin” fue producto de acuerdos firmados por Alsogaray con el BM. En rigor, se denominó Plan de Largo Alcance, e

16- “Lió un Informe la Unión Panamericana. EL COMUNISMO EN AMERICA LATINA. El Orden, viernes 21 de agosto de 1953. Pág. 1.

17- *El plan tomó su nombre del coronel Thomas B. Larkin, quien fue miembro de la OTAN y a quien el BM designó para realizar estudios ferroviarios en Argentina.*

18- “*Piden la transferencia de bienes del antiguo Ferrocarril Santa Fe*”. “*Se trata de la zona que fuera reservada para la construcción de la estación terminal*”. *El Litoral, jueves 22 de junio de 1961.* Pág. 4.

19- “*El traspaso a la provincia de la estación del ex Ferrocarril Santa Fe, concretose esta mañana*”. *El Litoral, miércoles 23 de agosto de 1961.* Pág. 5.

20- “*Fueron presentados cinco proyectos para la demolición de la estación del ex F.C. Santa Fe*”. *El Litoral, miércoles 29 de noviembre de 1961.* Pág. 5.

incluyó estudios que se publicaron en 1962.¹⁷ La publicación hacia un diagnóstico de la situación ferroviaria, estipulaba la demanda del sistema para 1970 y proponía reordenar los diferentes modos de transporte. Pero el mayor problema era asumir los costos y los tiempos de ejecución de la infraestructura vehicular. Hasta tanto eso se lograra, Larkin propuso agilizar el servicio de cargas proponiendo playas de maniobras y de transferencias en lugares estratégicos con trenes expresos y servicios locales; para los pasajeros de larga distancia se plantearon trenes expresos con pocas paradas y servicios locales de recolección; para los ferrocarriles suburbanos se convino electrificar la red. Las medidas implicaban modernizar el material rodante y reorganizar la administración para que fuera eficiente (WADDELL, 2009). El plan no entró en vigencia, pero se aplicaron algunos ejes quedando la estatización como cresta de una historia ferroviaria descendente que en los 90 alcanzó su punto crítico.

La terminal de ómnibus sustituye a la derruida estación del ex FCSF

La máxima desarrollista de “industrializarse, urbanizarse y modernizarse” se cumplió en parte para la ciudad de Santa Fe, pero sin mediar un plan urbano. La actividad fue más pragmática en las oficinas provinciales de arquitectura e ingeniería, donde se consiguió el traspaso del edificio de la estación del ex FCSF para ser demolido y construir allí la terminal de ómnibus.¹⁸ Es decir, no se llevaba a cabo la urbanización con fines residenciales que proponía el Plan Regulador, ni tampoco era reciclada la estación para albergar la terminal de ómnibus como se había hecho en Rosario. El objetivo era aprovechar ese solar para construir una moderna terminal de transporte automotor.¹⁹ El desarrollismo encontró un fuerte representante en el gobernador Carlos Sylvestre Begnis, quien encaró obras de infraestructura vehicular en este territorio. El Estado provincial tuvo protagonismo a escala urbana a través de sus oficinas y de una serie de leyes que avalaban su intervención, puesto que se imponía asumir a la ciudad a nivel regional. Por intermedio del Ministerio de Hacienda, Economía e Industrias, terminó las gestiones del gobierno municipal para la transferencia de los terrenos e instalaciones del ex FCSF, mientras un grupo de técnicos proyectaba la terminal de ómnibus.²⁰

A diferencia de lo que había ocurrido con la estación reciclada de la ciudad de Rosario, la terminal ferroviaria de Santa Fe condensaba otro momento histórico sin licencias para el ferrocarril. Ambas operaciones resultan paradigmáticas de dos instancias distintas en las políticas públicas ferroviarias. En la década del 50, en Rosario, fue la compañía ferroviaria nacionalizada la que llevó a cabo medidas para sistematizar la infraestructura y aprovechar la estación para terminal de buses. En aquel momento racionalizar la infraestructura estatizada implicaba asignar otros roles a ese equipamiento, optimizando el

Políticas ferroviarias del Estado y sus secuelas urbanas (Santa Fe, 1948-1989)

funcionamiento ferroviario y urbano. Doce años más tarde ya no habría reparos respecto del ferrocarril y, en ese contexto, la provincia de Santa Fe encaró las obras de vialidad. El tiempo transcurrido situó a la estación santafesina en el clima de otros debates y con otro nivel de deterioro. Así, con la impronta de la arquitectura moderna y la robustez del hormigón, la Provincia resolvía en un solo ardid el prolongado litigio con el ex FCSF y sus aspiraciones modernistas.²¹

A esa intervención se sumaron obras contemporáneas que formaron un circuito de concreción simultánea. Estas fueron el túnel subfluvial que une Santa Fe con Paraná;²² la avenida de circunvalación Sur, que recolecta y dirige ese tránsito;²³ el viaducto Oroño, que resolvió el cruce de la laguna Setúbal²⁴ y la autopista Santa Fe-Rosario.²⁵ Las obras de vialidad consolidaron un nuevo perímetro para la estructura urbana materializado por viaductos, autopistas y circunvalaciones.



Terminal de ómnibus Manuel Belgrano y viaducto Nicasio Oroño
Fuentes: registro propio año 2010. //FEDELE, Javier (2010).

Ciudad y río. La construcción histórica de un paisaje (Santa Fe 1886-1952). Tesis doctoral. Universidad Politécnica de Catalunya, Barcelona. ISBN: 9788469420904. 432 pp. [En línea] <<http://www.tdx.cat/handle/10803/6073>>



21 “La nueva ubicación de la estación terminal de ómnibus, satisface”. “Nota de la Federación de Vecinales al interventor”. *El Litoral*, martes 8 de enero de 1963. Pág. 4.

22- “FUE LICITADO EL ENCOFRADO PARA EL TÚNEL SUBFLUVIAL”. *El Litoral*, miércoles 22 de agosto de 1962. Pág. 3.

23- “Se trabaja ya para la futura avenida de circunvalación de Santa Fe”. *El Litoral*, jueves 27 de diciembre de 1962. Pág. 5.

24- “La licitación para el puente sobre la Setúbal se prepara”. *El Litoral*, viernes 10 de septiembre de 1965. Pág. 4.

25- “Importantes factores abonan la construcción de la autopista entre Santa Fe y Arroyo del Medio”. *El Litoral*, jueves 4 de febrero de 1965. Pág. 3.

26- "De la utopía a la autopista". En: *La ciudad, la región, el diario, nuestra historia. Suplemento 90 aniversario del Diario El Litoral, jueves 7 de agosto de 2008.*

27- "TARIFAS Y SERVICIOS FERROVIARIOS". *El Litoral, martes 30 de marzo de 1965.* Pág. 4.

Por entonces se informaba que más de la mitad de la red vial existente se había construido en esos últimos cinco años.²⁶ El efecto espacial fue semejante al producido en el siglo XIX por la infraestructura ferroviaria, la que en los años 60 quedaba en el interior de esos bordes como esperando el cedalso. Ninguna obra ferroviaria del Estado nacional tuvo la magnitud de las intervenciones viales emprendidas por la Provincia para su capital. Desde entonces, la expansión urbana hacia el este tuvo la impronta de la "ciudad dispersa o difusa", en la cual las redes vehiculares fueron posibilitantes (CAPEL, 2011). Por su parte, los rieles, en proceso de desafectación, propiciaron urbanizaciones sustitutivas, no para modernizar al ferrocarril, sino para absorberlo con otros usos.

REESTRUCTURACIÓN FERROURBANÍSTICA: OTRA QUIMERA Y DOS SUSTITUCIONES (1970-1989)

La tercera etapa demarcada en las políticas ferroviarias del Estado nacional integra una serie de acciones ejecutadas, a fines del siglo XX, por gobiernos de signo neoliberal. Las opiniones a favor de la privatización de los ferrocarriles se incrementaron porque estos ya no eran un medio de dominación y absorción de recursos del país, sino que representaban una carga para el Estado nacional. Desde mediados del 60, la misma prensa que había celebrado la nacionalización frente al nuevo escenario escribía: "*Hay una especie de recato, de rubor, para hablar desde las altas esferas e insistir en que ante el fracaso de la explotación estatal habría que buscar una nueva fórmula que posibilite el concurso de la iniciativa y del capital privados... El término privatizar, al parecer, provoca reacciones hasta temerarias en algunos altos funcionarios, como si se tratara de un principio o una teoría descalificada...*"²⁷ Pero, si bien desde sectores liberales existía beneplácito en la necesidad de conjurar el déficit, una fuerte estructura sindical resistía los ajustes y el despido del personal.

En la década del 80 hubo un récord en el movimiento de cargas, y en 1985 se realizó la electrificación suburbana del Ferrocarril Roca. Posteriormente, la densidad de tráfico volvió a descender, y se instaló en la opinión pública la crítica a la compañía del Estado nacional. En 1986 los ferrocarriles se incorporaron al *holding* de empresas públicas y se trató firmemente la privatización de las líneas periféricas. Rodolfo Terragno planeaba privatizar la empresa conservando la infraestructura y el control del tráfico, pero el plan quedó inconcluso con el final de la presidencia de Raúl Alfonsín. Las privatizaciones se hicieron efectivas en el año 1989 con la Ley N.º 23696 de Reforma del Estado, que programó concesiones con retención de bienes. El Decreto N.º 666 del presidente Carlos Menem dispuso la concesión integral licitando separadamente cargas, pasajeros interurbanos y

pasajeros metropolitanos. El FCNGBM formó el Nuevo Central Argentino de Aceitera General Dehesa AGD. Como no hubo interesados para el FCNGBM se creó una empresa estatal hasta que en 1999 se entregó al gremio Unión Ferroviaria. Los servicios de pasajeros interurbanos fueron suprimidos y los metropolitanos de Buenos Aires se concessionaron separadamente (WADDELL, 2009).

En los años 70 una serie de medidas gestionadas entre el Municipio y la Nación permiten anticipar ese golpe de gracia dado a la infraestructura posteriormente. En lo que respecta al espacio urbano, en esta fase es primordial el rol de las oficinas del Estado. La disponibilidad de crédito internacional, la infraestructura ferroviaria en poder de la Nación, la regionalización de los asuntos urbanos en la legislación emanada de la Provincia y las oficinas de planeamiento en el ámbito municipal parecían resolver una ecuación imposible de plantear antes. La potencial solución provino de la empresa Ferrocarriles Argentinos, confluyó en el Plan Director de 1980 y repitió el esquema de Roca: una estación única periférica vinculada con el área industrial y obrera sobre la costa oeste. Pero a diferencia de planes anteriores, si todo ese margen productivo y ferroportuario se borra del plano, la propuesta de sistema primario urbano no se altera en absoluto. De la separación de la infraestructura a la periferia, mediada por débiles conexiones con el centro, se arribaba a un uso fantasmagórico del espacio periurbano. El plan especulaba con que finalmente allí no habría infraestructura ferroviaria, que fue lo que realmente ocurrió, y el proyecto segregativo se consumó en su máxima expresión: ya no un ferrocarril en la periferia, sino la fragilidad de la propia periferia ferroviaria que dependía de terraplenes de defensa y de la rectificación del río Salado para tener entidad.

Antecedentes de un Plan Director con el sello de Ferrocarriles Argentinos

El año 1970 marca un hito hacia el reforzamiento de políticas liberales, porque se consiguió un préstamo internacional a partir de una gestión realizada ante el BIRF de Washington, por la cual se recibían 200 millones de dólares para modernizar los ferrocarriles argentinos en el período 1971-1975.²⁸ Otro préstamo fue otorgado por el BM por un monto de 151 millones y medio de dólares, para destinar 84 millones a la modernización del material rodante y vías, y el resto para Vialidad Nacional.²⁹ Las obras de infraestructura vial se justificaban porque, según crónicas periodísticas, el transporte automotor estaba absorbiendo el 92 % de las cargas transportadas. Mientras tanto, la reestructuración ferroviaria articulaba variables discursivas convincentes: el ferrocarril había operado en el pasado de manera selectiva perjudicando diversas regiones del territorio nacional, el sistema presentaba déficit porque no existía sistematización de trazados, los ramales deficitarios podían reemplazarse por rutas pavimentadas. El préstamo internacional motivó un convenio de

28- “Gestión para el plan ferroviario”. “Una misión oficial viajará a la Unión para concretar un préstamo”. *El Litoral*, domingo 13 de diciembre de 1970. Pág. 1.

29- “Préstamo para los ferrocarriles y obras viales”. “Fue otorgado por el Banco Mundial por 151 millones y medio de dólares”. *El Litoral*, miércoles 31 de marzo de 1971. Pág. 1.

30- *PLAN DIRECTOR DE LA CIUDAD DE SANTA FE (1980). Dirección de Planeamiento Urbano y Proyectos. Santa Fe: Municipalidad de Santa Fe.*

31- “*La reestructuración del sistema ferroviario local es estudiada*”. *El Litoral*, miércoles 14 de abril de 1971. Pág. 4.

32- “*LA REESTRUCTURACIÓN FERROVIARIA DE LA CIUDAD FUE CONSIDERADA EN UNA REUNIÓN*”. *El Litoral*, jueves 17 de junio de 1971. Pág. 4.

33- *PLAN DIRECTOR DE LA CIUDAD DE SANTA FE. 1980. Op. Cit.*

colaboración entre Ferrocarriles Argentinos y el Municipio de Santa Fe, pero el anteproyecto había sido preparado en 1969 por el Departamento de Sistematización Ferrourbanística de Ferrocarriles Argentinos.³⁰

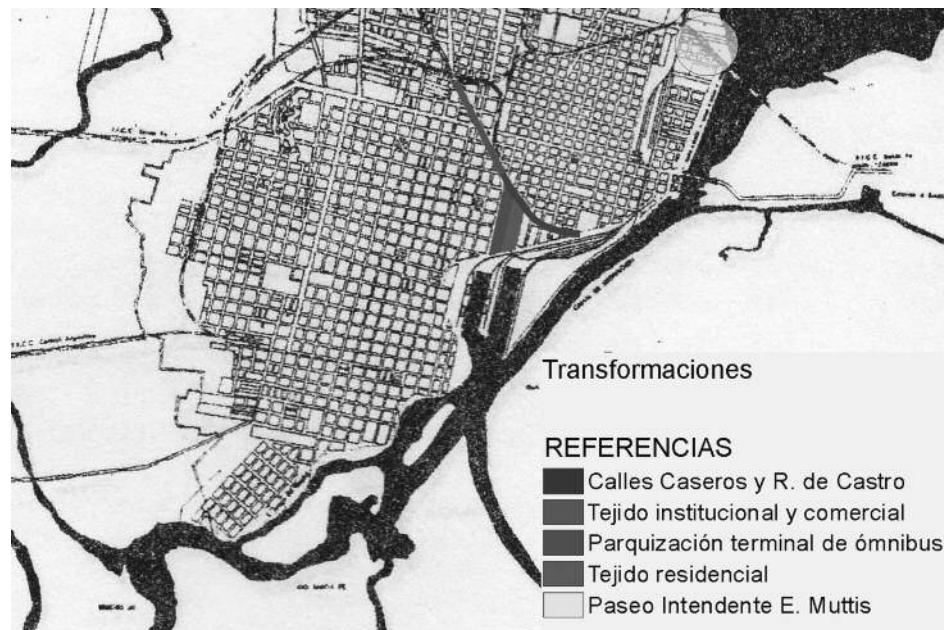
En 1971 autoridades municipales informaban sobre gestiones realizadas ante las autoridades de Ferrocarriles Argentinos y con el director de sistematizaciones ferrourbanísticas, quien facilitó el anteproyecto de estación única ferroviaria para realizarse en Santa Fe en la franja oeste.³¹ Se sumó el arquitecto Edgardo Gambini,³² quien terminó siendo responsable del Plan Director de 1980, que incluyó el anteproyecto ferroviario.³³ El plan estableció continuidad con el Plan Regulador por su interés en disociar la infraestructura ferroviaria del espacio público, pero el trabajo ya no consistía en una encomienda al urbanista, sino que era abordado por equipos técnicos de oficinas públicas. Asimismo, si Roca disponía la estación única en la periferia, vinculada con un parque existente, los técnicos del Plan Director situaban la zona ferroviaria por fuera de la avenida de circunvalación, que era el borde físico que definía los confines urbanizables. Así quedaban disueltas las conexiones con la trama existente, de modo que podía prescindirse de esa franja ferroindustrial sin alterar el planteo.

Sustitución de infraestructuras: el Estado nacional urbaniza y lotea

El plan urbano integral no pudo concretarse, pero se produjo el traspaso de terrenos y edificios ferroviarios. En lo que refiere a las políticas públicas, el tercer gobierno de Perón puso fin al Plan de Mediano Plazo cerrando el financiamiento del BM (WADDELL, 2009). Las medidas del “Proceso” restablecieron las políticas liberales de ese plan, clausurando ramales y talleres en todo el territorio nacional. Fueron suprimidas las paradas intermedias, y los trenes de larga distancia quedaron solo disponibles entre las principales ciudades del país. La posibilidad de librar esos terrenos a la urbanización y venta de parcelas se concretó más tarde, transcurrido un período en que numerosos predios fueron apropiados precariamente. Con las tramitaciones entre el gobierno local y la Nación, solo parcialmente se cumplieron las alternativas planteadas para esas tierras por los planes Regulador de 1944 y Director de 1980. En ciertos casos, el Estado nacional mensuró y vendió terrenos a particulares comprometiendo el desarrollo urbano en el futuro.

A medida que iban desafectándose ciertas infraestructuras proliferaban acuerdos de transferencia de terrenos y equipamientos al Municipio. En esos convenios se obtuvieron dos galpones, bloques sanitarios y la torre-tanque de agua del ex FCSF, que luego integraron el Predio Ferial Municipal detrás de la terminal de ómnibus. En la década del 80 el Municipio continuó gestiones para conseguir sectores desafectados entre los que se incluyó el terre-

no al este de la terminal de ómnibus para uso residencial y una fracción intermedia para parquización.³⁴ En ese proceso las redes ferroviarias no fueron recicladas para actualizar al sistema de transporte sino reemplazadas y “digeridas” por la trama urbana, que le daría nuevos destinos. En tal sentido, el ciclo de sustitución de las infraestructuras en Santa Fe significó su consumo como suelo urbano o equipamiento público, no por su potencialidad para un nuevo sistema ferroviario cuya reactivación no era un objetivo nacional. Tampoco se planeó para ambas cosas como en ciudades europeas que usaron plusvalías inmobiliarias de predios desafectados para modernizar los ferrocarriles (SANTOS Y GANGES, 2007).



34- *Ibidem.*

Plano general.
Transferencia de terrenos
y transformaciones
espaciales
Fuente: elaboración
propia a partir de
COLLADO, A.;
BERTUZZI, M. L. 1995.
Op. Cit.

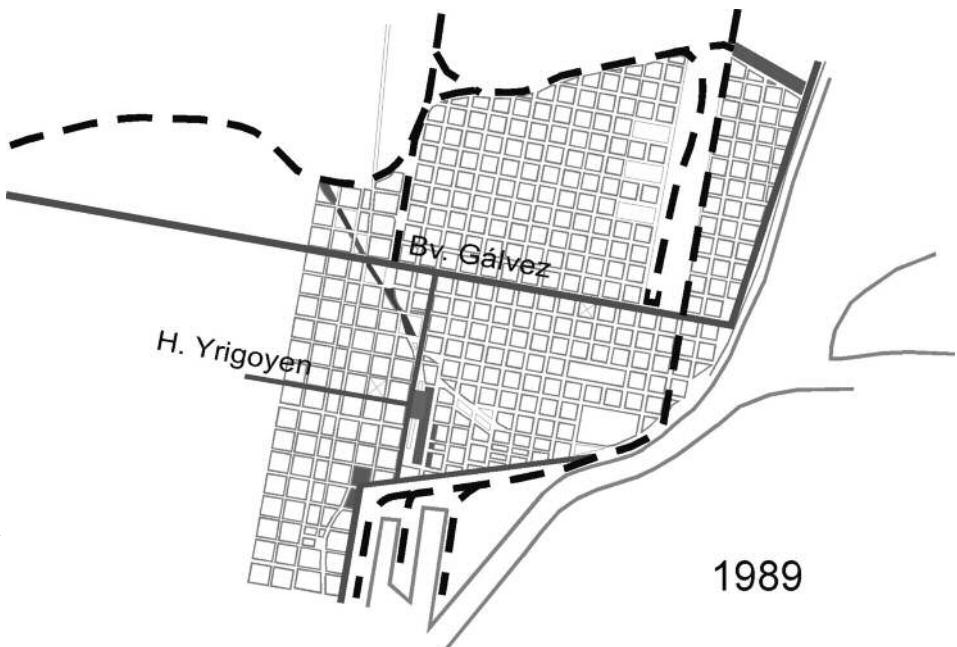
El enlace a las colonias se materializa como “tapón edilicio”

En lo que respecta a la diagonal, antigua vía a las colonias del ex FCSF, el Plan Regulador estipulaba que se convirtiera en avenida de acceso central, conjuntamente con otros enlaces que pretendían levantarse. Con la nacionalización se liberaron esos terrenos y la prensa

35- "El traspaso de terrenos ferroviarios a la comuna se hará en fecha próxima". *El Litoral*, miércoles 13 de octubre de 1971. Pág. 4.

36- Archivo Dirección de Catastro Municipal ADCM. Plano registrado en el Departamento Topográfico. Dirección General de Catastro, el 31 de mayo de 1977, con el N.º 83371.

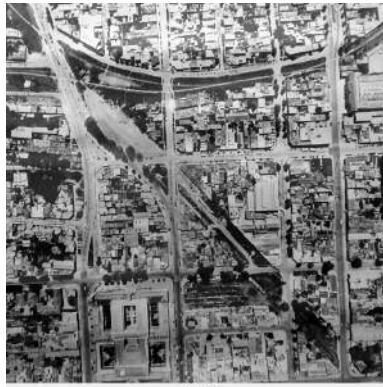
local bregó porque se respetara tal intención, que defendía intereses locales. Efectivamente, en 1971 la Subsecretaría de Transportes de la Nación preparó un convenio de transferencia de terrenos de Ferrocarriles Argentinos a la Municipalidad. Se trató de la mitad norte del segmento diagonal, que era usada como plaza, un uso que el Municipio quería mantener para superar una ocupación precaria.³⁵ Mayormente esos espacios se convirtieron en plazas y estacionamientos, a excepción de un polígono en la mitad de ese tramo norte, que fue mensurado en 1977 y recientemente alojó una concesionaria de automóviles.³⁶ Ese predio, así como todos los que nombraremos a continuación, pertenecía al Estado nacional como suelo desafectado de la función ferroviaria desde 1974.



*La nueva configuración urbana a fines del siglo XX
Fuente: elaboración propia*

Hacia el sur de bulevar Pellegrini continuaba la otra mitad del segmento oblicuo hacia el sureste hasta llegar al antiguo acceso a la estación. En ese segundo trayecto diagonal el espacio abierto se terminó de esfumar porque el Estado nacional vendió lotes a particulares

Políticas ferroviarias del Estado y sus secuelas urbanas (Santa Fe, 1948-1989)



1968



2013

37- ADCM. Plano registrado en el Departamento Topográfico. Dirección General de Catastro, el 10 de septiembre de 1980, con el N.º 94732.



1968



2013

Segmento diagonal mitad norte de la antigua vía a las colonias
Fuentes: Municipalidad de la Ciudad de Santa Fe. Dirección de Planeamiento Urbano. Spartan Air Services SA. Línea R18-17, Esc. 1: 2. 500. 7 de noviembre de 1968. //<<http://earth.google.com/>> (2013)

Segmento diagonal mitad Sur de la antigua vía a las colonias
Fuentes: Municipalidad de la Ciudad de Santa Fe. Dirección de Planeamiento Urbano. Spartan Air Services SA. Línea R19-15, Esc. 1: 2. 500. 7 de noviembre de 1968. //<<http://earth.google.com/>> (2013)

que lo convirtieron en tejido edilicio. Como resultado, el ramal de acceso a la estación del ex FCSF no se convirtió en avenida como querían Roca y la prensa, ya que en ese lugar se erigieron edificaciones que lo cristianizaron como “tapón”. En la manzana norte de ese segundo segmento diagonal se alojó una estación de servicio completamente pasante.³⁷

El tramo subsiguiente al sur fue sometido a mensura y subdivisión en 1992, y aloja desde 1993 un *shopping centre* y la administración de una empresa de televisión por cable.³⁸ En

39- *ADCM. Plano registrado en el Departamento Topográfico. Dirección General de Catastro, el 7 de agosto de 1980, con el N.º 94348.*

40- *ADCM. Plano registrado en el Departamento Topográfico. Dirección General de Catastro, el 1 de abril de 1981, con el N.º 96189.*

1978, sobre la fracción contigua, se realizó la mensura y subdivisión de tres lotes.³⁹ Los dos primeros fueron ocupados por la sede deportiva y cultural del Círculo Israelita Macabi y el otro, por estacionamiento y antenas parabólicas del servicio de televisión por cable nombrado anteriormente.

Entre 1977 y 1980, el gobierno militar encomendó las mensuras de todos esos terrenos y luego siguió el proceso de comercialización y edificación que dejó a Santa Fe sin su avenida de acceso central. Las edificaciones se concretaron en las décadas del 80 y 90 y atestiguan un proceso de completamiento del tejido edilicio en los centros de manzanas antes atravesados por el ramal. De la articulación en el espacio entre el dominio técnico-ferroviario y el dominio público urbano (MEYER, 1999), planteada en el siglo XIX, y de la posterior segregación del ferrocarril a la periferia, proyectada en los planes urbanos de mediados del siglo XX (SANTOS Y GANGES, 2007), se avanzaba lentamente a la sustitución del dominio técnico por el privado, cancelando cualquier previsión que considerase esas fracciones para el espacio público. Verificamos que las disputas dominiales no solo revelan tensiones entre compañías privadas indiferentes a los intereses públicos, también los estratos públicos estuvieron presentes en esas negociaciones asimétricas en las que el Municipio tuvo escaso poder.

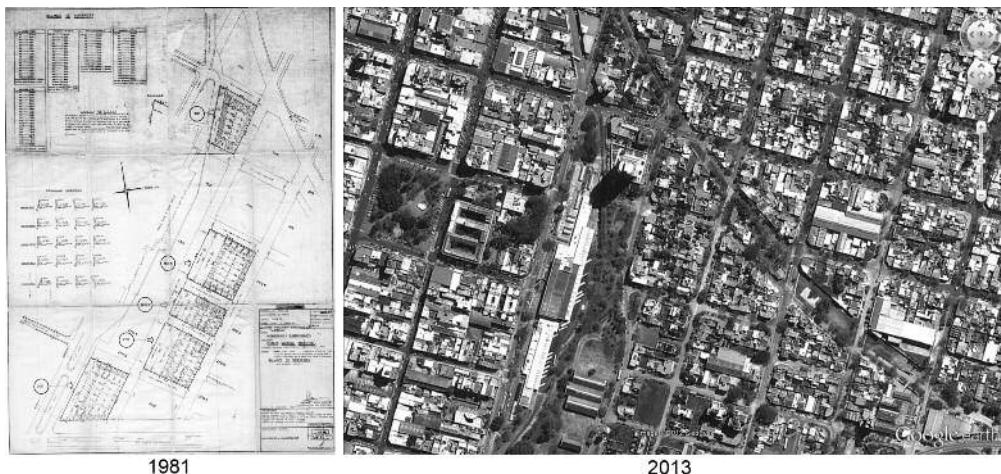
Los fondos de la terminal de ómnibus: un entorno en constante evolución

Los terrenos traseros a la estación del ex FCSF conformaban un triángulo entre la propia estación al oeste, la primera vía a Colastiné al norte y la avenida Alem al sur. Las fracciones del extremo este del triángulo habían comenzado a subdividirse en el año 1935. Desde ese límite hasta la estación los terrenos pertenecían al FCSF que allí tenía su playa de maniobras, talleres y ramales auxiliares. Recordamos que, como resultado de la estatización, la estación quedó fuera de servicio, fue demolida en 1962 y dio lugar a la terminal de ómnibus. Entre esta última y la urbanización del año 1935 quedó la franja de terrenos ferroviarios a la que referimos. Al igual que los terrenos de la antigua vía a las colonias, en 1974 ese suelo ferroviario fue inscripto como desafectado de la empresa Ferrocarriles Argentinos y a favor del Estado nacional. Ese fue el antecedente que preparó el terreno para que, paulatinamente, el dominio técnico fuera sustituido por el dominio privado y el ferrocarril finalmente fuera extirpado del núcleo urbano. Nuevamente, esas acciones vinieron por iniciativa del Estado nacional, que era dueño de los predios desafectados en el ejido municipal.

En 1980, también durante el gobierno *de facto*, se realizó el plano de mensura, urbanización y loteo de los fondos de la terminal de ómnibus.⁴⁰ La urbanización fue aprobada por

Políticas ferroviarias del Estado y sus secuelas urbanas (Santa Fe, 1948-1989)

Ordenanza Municipal N.º 7989/81, y preservó un espacio verde contiguo a la terminal. Las construcciones residenciales fueron completando esas manzanas, quedando, hasta la actualidad, sectores sin edificar y varias calles sin pavimentar. La manzana que mostró más rápida consolidación fue la del sector norte de la urbanización y, aunque cuarenta años más tarde, repitió el código formal del tipo chalé de la primera urbanización adyacente conformando un paisaje urbano algo pintoresco. Por su parte, el sector de las calles centrales impidiadas de continuidad por la presencia de la terminal de ómnibus permaneció como un oasis, aún en metamorfosis, en plena zona central de la ciudad. Ese espacio no fue el área residencial plena que pretendía Roca en 1944, ni se recicló la estación del ex FCSF como pretendía el Municipio. En propiedad del Estado nacional, la mitad este fue absorbida por la trama para dar paso a la urbanización aprobada por el Municipio y convertida en dominio privado.



Urbanización detrás de la terminal de ómnibus
Fuentes: ADCM.
Plano registrado
en el Departamento
Topográfico. Dirección
General de Catastro, el 1
de abril de 1981, con el
N.º 96189. // <<http://earth.google.com/>> (2013)

CONCLUSIÓN

Culminaba así un proceso que arribó a la sustitución de la infraestructura ferroviaria en el área central de Santa Fe sin haber pasado de manera efectiva por la etapa que implicaba el traslado del ferrocarril a la periferia urbana. Esa instancia solo pudo verificarse en planes urbanos que no lograron convertirse en alternativa efectiva sobre el espacio físico, porque el ferrocarril fue sustituido por el transporte automotor sin que existiera la posibilidad de

concebir ambos sistemas de manera conjunta. A diferencia de lo ocurrido en otras ciudades del mundo, la sustitución del dominio técnico fue una alegoría del reemplazo del anterior sistema de transporte, quedando postergada la alternativa de su reciclaje. El proceso de racionalización de infraestructuras comenzado con la nacionalización fue mutando al definitivo reemplazo de aquellas para albergar otros dominios, siendo posible verificar que en el área central de Santa Fe la ciudad fagocitó a la red que antaño obstaculizara sus progresos para convertirla en una forma urbana alternativa a la previa configuración. Actualmente, pensar el rol que las políticas de transporte tienen en las transformaciones urbanas podría establecer la oportunidad de programar acciones conjuntas entre los diversos estratos de la esfera pública. Asimismo, la historia permite constatar que tanto el sector privado como el público mostraron falencias en su gestión ferroviaria y que Santa Fe tuvo poco margen de acción en esas contiendas.

BIBLIOGRAFÍA

- CAPEL, Horacio** (2011) *Los Ferro-Carriles en la ciudad. Redes técnicas y configuración del espacio urbano*. Colección de historia ferroviaria. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.
- LÓPEZ, Mario J.** (2009). “Las compañías ferroviarias privadas y el Estado (1857-1984). La llegada del tren: el progreso sobre ruedas”. En: LUNA, Félix. Esplendor y ocaso de los ferrocarriles. Revista *Todo es Historia*. N.º 509. pp. 6-28.
- MEYER, Han** (1999). *City and Port. Transformation of Port Cities*. London, Barcelona, New York, Rotterdam. International Books, Rotterdam.
- MONTES, Alberto** (1981). “Estación Mariano Moreno”. En: *Revista de Historia de Rosario*. Año XIX. N.º 33. Rosario: Publicación Anual de la Sociedad de Historia de Rosario.
- PONTE, Jorge R.** (1999) *La fragilidad de la memoria. Representaciones, prensa y poder de una ciudad latinoamericana en tiempos del modernismo. Mendoza, 1885/1910*. Fundación CRICYT, Mendoza.
- SANTOS Y GANGES, Luis** (2007) *Urbanismo y ferrocarril. La construcción del espacio ferroviario en las ciudades medias españolas*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.
- SCALABRINI ORTIZ, Raúl** 1940 (2006) *Historia de los Ferrocarriles Argentinos*. Lancelot, Buenos Aires.
- WADDELL, Jorge E.** (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*. N.º 509. pp. 58-77.