

“FERROCARRIL CENTRAL NORTE ARGENTINO”: ARQUITECTURA DE LA ESTACIÓN Y ARTICULACIÓN DE LA ESTRUCTURA URBANA DE SANTA FE

Arq. María Alejandra Saus
Doctorado en Humanidades y Artes - Mención Historia
Universidad Nacional de Rosario (Rosario, Provincia de Santa Fe, Argentina)
Correo electrónico: alejandrasaus@hotmail.com

Recibido: 18 de enero de 2012. Aceptado: 2 de febrero de 2012

RESUMEN

Las estaciones ferroviarias no actúan sólo como nodos de transbordo del sistema. El edificio ordena flujos de viajeros, expresa la categoría de una empresa y adquiere significado urbano. En este sentido, se constituye en un componente relevante de la ciudad preexistente, a la vez, que en una excusa para expandir la urbanización. Por esa conjunción, su arquitectura será una encrucijada entre el dominio técnico de la infraestructura, el dominio público de la civilidad y el dominio privado del tejido residencial. La estación del “Ferrocarril Central Norte Argentino”, en la ciudad de Santa Fe (Argentina), no escapa a estas propiedades, siendo el jalón de un sector urbano jerárquico, regular en su trazado y de morfología homogénea. El objetivo del artículo será caracterizar espacialmente estas dimensiones urbanísticas en torno a la estación.

Palabras clave: Arquitectura ferroviaria, espacio público, tejido residencial.

“CENTRAL NORTE ARGENTINO” RAILWAY STATION: ARCHITECTURE AND ARTICULATION TO SANTA FE URBAN STRUCTURE

ABSTRACT

Railway stations are not just transfer nodes of the system. Those buildings also manage the travelers flow, determine a company’s category and take on urban significance. In this sense, they become a relevant component of the preexisting city and a clear excuse to expand urbanization. Due to these two combined factors, their architecture will be a crossroads between the technical domain of infrastructure, the public domain of civility and the private domain of the residential fabric. The “Central Norte Argentino” Railway Station, located in the City of Santa Fe (Argentina), is no exception to these features, since it is the milestone of a hierarchical urban sector with a regular layout and a homogenous morphology. The scope of this article will be focused on a special portrayal of these urban dimensions surrounding the station.

Key words: Railway Architecture, Public Space, Residential Fabric.

“FERROCARRIL CENTRAL NORTE ARGENTINO”: ARQUITETURA DA ESTACAO Y ARTICULACAO COM A ESTRUTURA URBANA DE SANTA FE

RESUMO

As estações ferroviárias não atuam só como pontos de transferência do sistema. O prédio dispõe de fluxos de viajantes, expressa a categoria de uma empresa e adquire significado urbano. Nesse sentido, constitui-se em um componente relevante da cidade preexistente, ao mesmo tempo em que é uma escusa para expandir a urbanização. Devido a essa conjunção, a sua arquitetura será um cruzamento entre o domínio técnico da infraestrutura, o domínio público da civilidade e o domínio privado do tecido residencial. A estação do "Ferrocarril Central Norte Argentino", na cidade de Santa Fe (Argentina), não escapa a essas propriedades, sendo baliza de um setor urbano hierárquico, regular no seu traçado e de morfologia homogênea. O objetivo do artigo será caracterizar espacialmente essas dimensões urbanísticas ao redor da estação.

Palavras chave: Arquitetura ferroviária, espaço público, tecido residencial.

INTRODUCCIÓN

La infraestructura ferroviaria urbana ha sido recientemente puesta en valor por estudios de diversas disciplinas tales como la ingeniería y la geografía históricas, la historia urbana o la historiografía urbanística. Por su parte, la consolidación de la arqueología industrial, ha hecho un significativo aporte a la conformación de un *corpus* conceptual, fundamentalmente para la valoración patrimonial de estos artefactos. Un referente historiográfico y conceptual sumamente relevante para este renovado abordaje es H. Meyer (1999), ingeniero holandés especializado en ingeniería urbana, arquitectura y urbanismo. Enfocado en ciudades portuarias como Londres, Barcelona, Nueva York y Rotterdam; afirma que los urbanistas son responsables del significado cultural del diseño y rediseño de las infraestructuras y atribuye a estas ciudades el rol de matriz sobre la cual ensamblar una historia del urbanismo. De esta forma, propone modos en que las ciudades y los puertos articulan sus sistemas y escalas en el tiempo, en una trama histórica compleja que entreteje significados culturales y transformaciones en la economía del transporte, y donde el hilo conductor es la marca permanente de las infraestructuras en la ciudad. En esta obra el interés por la autonomía de la forma urbana tiene que ver con la complejidad, con aquello que F. Braudel (2006) refería como las capas de la historia, porque en esa forma portuaria se pueden leer los estratos que dan cuenta de una geografía urbana, de la evolución tecnológica del transporte, de las políticas públicas, de la economía del territorio y, en definitiva, de los diversos aspectos que modelan indirectamente al núcleo urbanizado en sus aspectos físicos.

En síntesis, la estructura urbana tiene también su propia historia de la larga duración y una geomorfología que ha sido recientemente valorizada como objeto de conocimiento. La ciudad portuaria se desarrolla, en consecuencia, en la tensión entre dos sistemas espaciales, el urbano y el infraestructural; entre dos dominios que mutan cíclicamente sus relaciones. A los fines de nuestro trabajo sobre la infraestructura ferroviaria, advertimos que estos conceptos son perfectamente asimilables al universo del ferrocarril; puesto que no acometemos los aspectos del sistema de transporte sino los vínculos entre infraestructura y ciudad en términos espaciales. Para ello, Meyer define las categorías de “dominio público social” y “dominio público funcional”. El primero

remite al espacio cívico de la ciudad, el ámbito público que es propiedad del conjunto de los ciudadanos, el sistema local. El segundo, designa al recinto especializado de la infraestructura, donde se despliega la tecnología del transporte, el sistema internacional. Lo interesante es que ambos dominios han ido virando los modos de relacionarse y esto es lo que Meyer establece como periodización para dar cuenta de una historia cíclica.

El autor dirá, en virtud de este diálogo entre ciudad y puerto, que en los siglos XVI y XVII ambos sistemas espaciales conformaban una unidad en las ciudades europeas. El puerto actuaba sólo como un centro de acopio y comercio y el muelle oficiaba de soporte de diversas funciones urbanas: era a la vez muelle, calle, suelo urbanizable, etc. De este modo existía *coincidencia* entre el sistema local de la ciudad y el internacional del comercio y bajo esas condiciones históricas la ciudad daba respuestas a una demanda todavía limitada a las embarcaciones a vela. Sin embargo, lo característico de la forma urbana del siglo XIX es que la infraestructura se autonomiza pero, a la vez, se encuentra tangente al núcleo urbanizado. Esto necesariamente obliga a una redefinición de los espacios públicos, debido a que se alteran las relaciones entre ciudad, infraestructura y territorio. Como los puertos pasan de ser lugares de intercambio a nodos de transbordo, demandan equipamiento y espacio propio en la ciudad. El puerto cambia su tipo y tiene una nueva localización para albergar a los modernos barcos a vapor, resolver las conexiones con los ferrocarriles y satisfacer las nuevas actividades portuarias. Es así que se establece, a través de los instrumentos del urbanismo y de la arquitectura, la *articulación* espacial entre el “dominio público social” de la ciudad y “dominio público funcional” de la infraestructura. En lo que respecta al ferrocarril, las estaciones acompañarán el trazado de avenidas, bulevares y parques, siendo consideradas un artefacto valioso en ese sistema de espacios públicos. Paulatinamente, el ámbito infraestructural y el urbano comenzarán a ser motivo de discordia y la emergencia del conflicto entre dos sistemas espaciales incompatibles se hace notar. En la segunda década del siglo XX el núcleo central urbano se encuentra más consolidado, la ciudad se ha expandido y se verifica que las infraestructuras generan una barrera al crecimiento urbano, dificultando la ocupación de extensas superficies de territorio. Por ello explica Meyer que el urbanismo disoció el “dominio público socializado” del “dominio público tecnocrático”, estableciendo la *segregación* espacial entre ciudad e infraestructura, proyectando a esta última en la periferia urbana o tapiando la existente por cuestiones de seguridad. Recientemente arribamos a un nuevo estadio, la progresiva privatización del dominio social urbano, que conlleva a la paradoja de la *privatización* del espacio público. Esto es especialmente visible en las recientes acciones de reconversión de infraestructuras obsoletas en las que incluso el dominio del suelo que era estatal es enajenado por plazos a empresarios particulares.

Considerando este aporte, pero a través de referencias bibliográficas especializadas en ferrocarriles; este artículo analizará las relaciones espaciales entre infraestructura y estructura urbana, para el caso de Santa Fe, Argentina. El elemento del sistema de transporte que adquirirá significación será la estación, objeto representativo del equipamiento ferroviario que valoramos desde su dimensión arquitectónica. Por otra parte, se considera la inserción de la estación en una ciudad media¹ preexistente, deslindando de este análisis a los casos de ciudades nuevas en los que el ferrocarril

¹Numerosa bibliografía ha abordado la determinación de escalas de ciudades y, en particular, a qué se denomina ciudad media. Aquí se tomarán como referencia dos criterios que aborda el geógrafo Santos y Ganges: una ciudad media posee menos de 500.000 habitantes y/o es capital de provincia.

actuó como instrumento colonizador del territorio y fundador de núcleos urbanos. Establecida en el siglo XVI como asiento de la colonia española, la ciudad de Santa Fe de la Vera Cruz llegó a poseer a principios del siglo XX tres estaciones ferroviarias de distintas jurisdicciones: la terminal de los ferrocarriles de la Provincia de Santa Fe, inaugurada en 1885 y localizada junto al área central de la ciudad (FCSF)²; la estación intermedia del ferrocarril británico Buenos Aires y Rosario, librada al servicio en 1892 en el sector suroeste de la trama urbana (FCByR)³; y la cabecera del Estado nacional de la línea Central Norte Argentino, construida entre 1912 y 1928, emplazada sobre el Bv. Gálvez, en el límite noreste que poseía la planta urbana por entonces (FCCNA).⁴

Si bien la tesis doctoral que tenemos en curso trabaja sobre los tres sectores ferroviarios de la ciudad, en este artículo abordaremos como unidad de análisis al último ferrocarril y al fragmento urbano próximo a su estación; puesto que el mismo manifiesta una serie de efectos espaciales sustanciosos. En este sentido, trabajaremos situados en el segundo período demarcado por Meyer, pero no en orden de confirmar o refutar su plasmación en Santa Fe. Las categorías de “dominio público social” y “dominio público funcional” servirán como insumo, a la manera de herramientas metodológicas para evaluar la presunta articulación de dominios que describe Meyer, en una ciudad media y periférica como Santa Fe. En dicho orden, el objetivo del trabajo será caracterizar, cuantificar, dimensionar esta relación espacial en un contexto particular. Asimismo, interesa superar la dicotomía: dominio público-dominio funcional o técnico; e introducir una tercer variable: el dominio privado del suelo urbano y su correlato arquitectural. De lo que resulta que se analizará una situación triangular determinada por la vinculación espacial de la estación al sistema de espacios públicos, al tiempo que su rol como objeto catalizador de la urbanización y de negocios inmobiliarios en la periferia urbana. Por este motivo, el mercado de tierras y los usos del suelo adquirirán un particular significado en las inmediaciones de la terminal, entorno sobre el cual ésta buscará propiciar una nueva centralidad, expandiendo la grilla urbana (Santos y Ganges, 2007).

² Se trataba del Ferrocarril Santa Fe a las Colonias, inaugurado en 1885 y que en 1889 el gobierno provincial arrendó a la empresa gala *Fives Lille*. Posteriormente, la compañía transfiere el contrato a la Compañía Francesa de Ferrocarriles de Santa Fe. Para evitar confusión por sus denominaciones, convenimos en llamarlo Ferrocarril Santa Fe (FCSF). En 1900 el gobierno otorga en propiedad todas las líneas a la compañía francesa, hasta ser absorbido por el Ferrocarril Nacional General Manuel Belgrano (FCNGMB) debido a la nacionalización de 1947.

³ El Ferrocarril Buenos Aires y Rosario (FCByR) que inauguró su estación en el sector suroeste de la ciudad de Santa Fe en 1891, era de capitales británicos y se fusionó en 1902 con el Ferrocarril Central Argentino, también británico (FCCA). Fue nacionalizado en 1948 con el nombre de Ferrocarril Nacional General Bartolomé Mitre (FCNGBM) y su edificio aún se encuentra en Gral. López y Dr. Zavalla.

⁴ Esta línea pertenecía a los ferrocarriles de fomento del Estado y data en la ciudad desde 1908. Su estación definitiva se proyectó y construyó sobre Bv. Gálvez y calle Avellaneda, entre 1912 y 1928. Luego del proceso de nacionalización recibió el nombre de Ferrocarril Nacional General Manuel Belgrano (FCNGMB) y absorbió al FCSF, cuya estación fue demolida en 1962.

En la década del '90 fue suprimido en todo el territorio nacional el servicio interurbano de pasajeros de la empresa Ferrocarriles Argentinos y privatizados los restantes, quedando activas sólo un 20% de las vías.

**Figura 1. Localización de las estaciones en la planta urbana de 1912.
(1-FCSF. 2-FCCA. 3-FCCNA).**



Fuente: COLLADO, A.; BERTUZZI, M. L. *Santa Fe 1880-1940. Cartografía histórica y expansión del trazado*. Documento de trabajo N° 4. Santa Fe: Universidad Nacional del Litoral, 1995. // SISTEMA PROVINCIAL DE ARCHIVOS FOTOGRÁFICOS: <www.fotografico.ceride.gov>. Elaboración propia.

El modo en que la estación se hace presente en el sector desde una perspectiva espacial, su tipología arquitectónica (Tartarini, 2005), la disposición que ésta adopta en relación a la trama urbana preexistente, la articulación del edificio a la red de espacios públicos (Meyer, 1999), y su efecto urbanizador en la conversión de rentas rurales a urbanas (Jaramillo, 2008); serán entonces dimensiones puestas en el tamiz de un caso en particular. Tal modalidad de exploración permitirá caracterizar un espacio urbano impactado por la infraestructura ferroviaria, poniendo en órbita tres variables analíticas: el *dominio técnico*, el *dominio público* y el *dominio privado*.

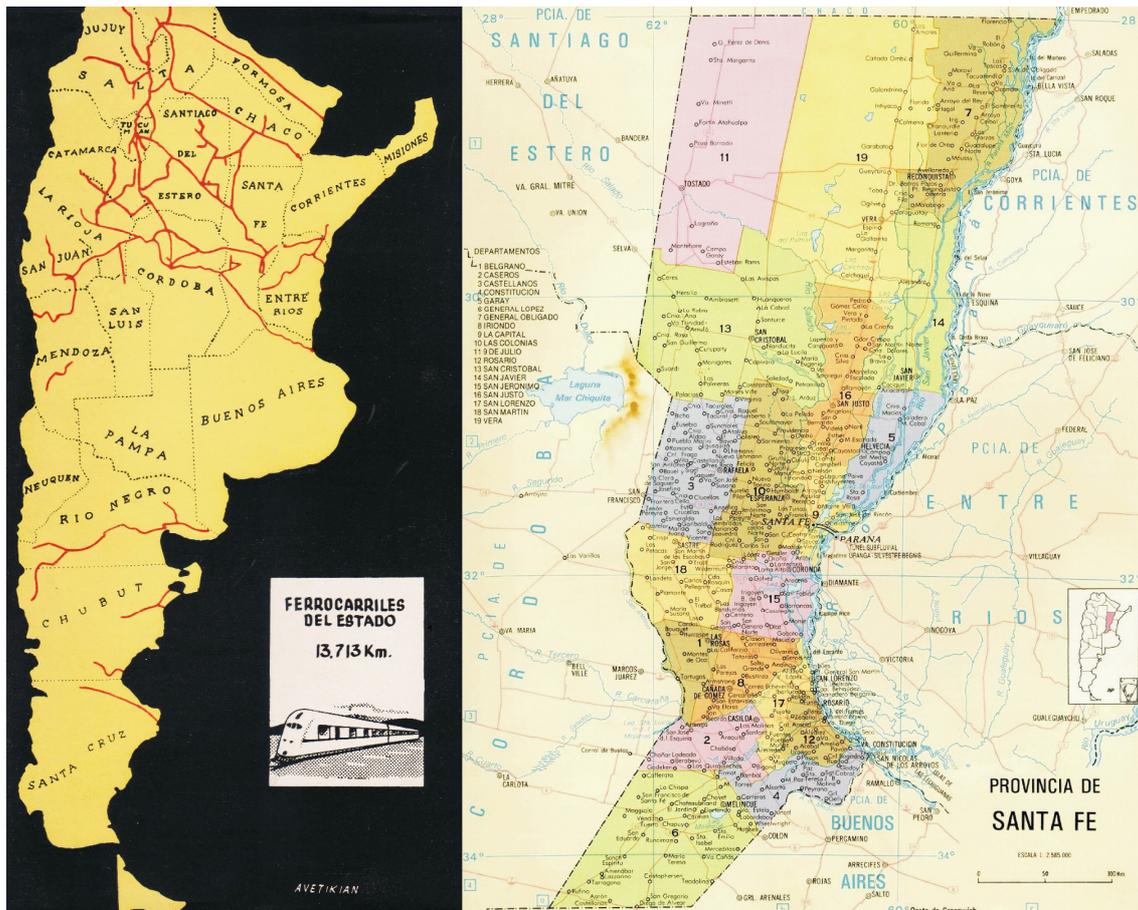
CARACTERIZACIÓN ESPACIAL DEL ENTORNO URBANO DEL FCCNA

Protagonismo de la estación en el sistema ferroviario y urbano

La estación del FCCNA era la terminal de estas líneas de fomento del Estado argentino. Dichos ferrocarriles habían sido gestionados por el sector público con el fin de equilibrar la tendencia de las empresas extranjeras a trazar sus vías férreas abarcando la región central del territorio nacional, que era la más próspera para la agricultura. Desde ese territorio las compañías hacían converger las líneas hacia los puertos de ultramar de Buenos Aires y Rosario. Se trataba de una especie de embudo que en sentido descendente extraía materias primas hacia el océano Atlántico y, en rumbo ascendente, distribuía manufacturas importadas de Europa. Los Ferrocarriles del Estado iban en

auxilio de las regiones no cubiertas por las compañías británicas y francesas, y se dirigían desde la ciudad de Santa Fe hacia el norte y algunos tramos puntuales en las regiones de Cuyo y la Patagonia. Para la ciudad de Santa Fe poseer esta cabecera tenía un valor estratégico, porque permitía capturar lo producido en gran parte del país, lo que representaba una sustanciosa renta de exportación para su terminal portuaria.⁵

Figura 2. Líneas de los Ferrocarriles del Estado y mapa de la Provincia de Santa Fe.



Fuente: AAVV. *Historia de los Ferrocarriles Argentinos*. Santiago de Chile: Talleres Gráficos de los Ferrocarriles del Estado, 1947. // <www.mapasdesantafe.com.ar>. Elaboración propia.

Si bien Santa Fe es la capital de la provincia homónima, mantuvo siempre cierta rivalidad con Rosario, una ciudad económicamente más próspera que se encuentra al sur de la provincia, cerca de la ciudad de Buenos Aires. En el puerto de Rosario lideraba el FCCA, una poderosa compañía británica que, además, había tenido un fuerte efecto colonizador sobre el territorio que se extiende entre las ciudades de Rosario y Córdoba, hacia el oeste (Martínez de San Vicente, 2003). Esta empresa poseía una estación intermedia en Santa Fe, la que anteriormente había pertenecido al FCByR. Dicha estación siempre tuvo una consideración secundaria para los santafesinos. Este hecho es particularmente visible en la opinión pública, que omite su existencia, cuando no es

⁵ Con la posterior compra del Ferrocarril Central Córdoba por parte del Estado, se generará un *By Pass* ferroviario hacia el puerto de Buenos Aires, el que dilapida los intereses de la cabecera santafesina.

directamente despreciada a través de críticas al estado y calidad del edificio que, además, ingresaba poca carga al puerto.⁶ Por su parte, el FCSF que era provincial y luego administrado por capitales franceses, arribaba a la estación fluvial con las materias primas de los territorios provincial y limítrofe. Esto no era desdeñable para Santa Fe, pero aún así la mayor incidencia geográfica del trazado del FCCNA, hacía suponer para la ciudad un destino económico asegurado, a través de la recaudación por exportación que podía obtenerse.⁷ Esta referencia a la historia del riel en la Argentina, será una primera clave para comprender la valoración local positiva de este ferrocarril, era el instrumento por medio del cual Santa Fe despuntaba en el concierto nacional.

La segunda llave será la arquitectura de su estación. Ciertamente, este punto se encuentra directamente relacionado con lo anterior. Aunque no siempre se cumplió el mandato porque generalmente primaba la economía de recursos por parte de los ingenieros ferroviarios; los tratados de arquitectura teorizaban sobre cómo debían construirse las estaciones. Como lo explica J. Tartarini (2005), a partir de 1850 Inglaterra lideraba en los aspectos constructivos y tipológicos, que además exportaba a los países donde era concesionaria del servicio; mientras Francia fue quien desarrolló los ejemplos de estaciones vinculados estrechamente a la arquitectura académica.⁸ El nacimiento del tipo estación se produjo a comienzos del siglo XIX, cuando los manuales y tratados proponen modelos a seguir basados en el concepto de composición, y en respuesta al programa de necesidades, de los que son un ejemplo las instrucciones de J.N.L Durand. En 1846, la *Revue de L' Architecture et des Travaux Publics*, en su artículo “*Des gares de chemin de fer*” clasificaba las estaciones en cuatro tipos:

-Tipo cabecera con arribo y partida en un solo edificio al final de las vías, el cual parecía económico por la concentración edilicia y de personal, y permitía el crecimiento de las vías por tener libres los laterales.

-Entrada y salida en dos pabellones distintos y paralelos, con arribo y partida independiente a cada lado de las vías. Presentaba una mejor distribución de servicios pero perjudicaba el crecimiento y demandaba más empleados.

-Tipo “L” con arribo al final de las líneas y salida desde su lateral, o viceversa. Presenta las ventajas y desventajas de las anteriores, pero resolvía con acierto la independencia de servicios de arribo y partida y permitía crecimientos.

-Edificio paralelo a las vías con arribo y salida combinados, se presentaba como el más conveniente para estaciones intermedias, pero en las terminales implicaba realizar un edificio demasiado extenso.

Si al primer tipo que se ha descrito lo cruzamos con la clasificación de L. Santos y Ganges (2007), resulta que las estaciones ferroviarias terminales de línea podían ser

⁶ “El F.C. Central argentino está en el deber de construir una nueva estación en Santa Fe. La indiferencia de la empresa respecto del progreso de la ciudad ofende al sentimiento local. LÍNEA EN CONSTANTE AUMENTO ECONÓMICO”. *El Litoral*, viernes 22 de enero de 1937. Pág. 3.

⁷ “Los ferrocarriles. Se ha publicado en Londres la memoria del directorio de ferrocarriles en la Argentina, conteniendo apreciables ganancias”. *Santa Fe*, martes 24 de octubre de 1922. Pág. 1

⁸ A fines del siglo XVIII surgen en Europa dos nuevas instituciones que reemplazan a la antigua academia. Ellas fueron la *Ecole des Beaux Arts* y la *Ecole Polytechnique*. La primera, se concentró en la belleza, mientras la segunda se basó en los métodos de la mecánica, inspirada en los adelantos técnicos. Ambas resumen la polémica entre arquitectos e ingenieros que era común en aquellos tiempos. Denominamos arquitectura académica a la que se impartía en los cursos y tratados de la *Ecole des Beaux Arts*. En su arquitectura prima el sentido de la satisfacción estética, de tradición clásica y refinamiento francés.

también proyectadas con tipología en “U”. Esto implica un edificio cuya planta posee un cuerpo principal hacia donde mueren las vías y en el cual se encuentra el área de pasajeros, como en el ejemplo, y al mismo tiempo dispone de dos alas laterales con servicios técnicos y administrativos, para asistir directamente a los andenes. Las vías resultan perpendiculares al bloque en el que se materializa la fachada del edificio y las locomotoras requieren ser de doble comando para emprender el regreso, o ser llevadas por vías auxiliares hasta una mesa giratoria que invierte su orientación, para ser enganchadas al último vagón. La estación Santa Fe del FCCNA era de cabecera y responde a esta modalidad que, naturalmente, implicaba mayores costos constructivos que una estación lineal paralela a las vías. El dilatado tiempo de ejecución del edificio y la renuncia a una cubierta en mansarda⁹ que tenía proyectada, son algunos indicadores de este magno esfuerzo del Estado que sólo una terminal de primera categoría podía justificar, porque daba cuenta asimismo del prestigio de la empresa. En cualquier caso y en términos prácticos, la estación será el sitio de transferencia entre el ferrocarril y la aglomeración urbana, un punto de ruptura de cargas y transbordo de pasajeros, el objeto ferroviario más integrado a la ciudad (Santos y Ganges, 2007). No es casual la referencia a la estación como “puerta de entrada a la ciudad”, un objeto arquitectónico que resuelve simultáneamente la funcionalidad ferroviaria y su conectividad urbana.

Figura 3. Planta y postal de la fachada del edificio de la estación Santa Fe del FCCNA.



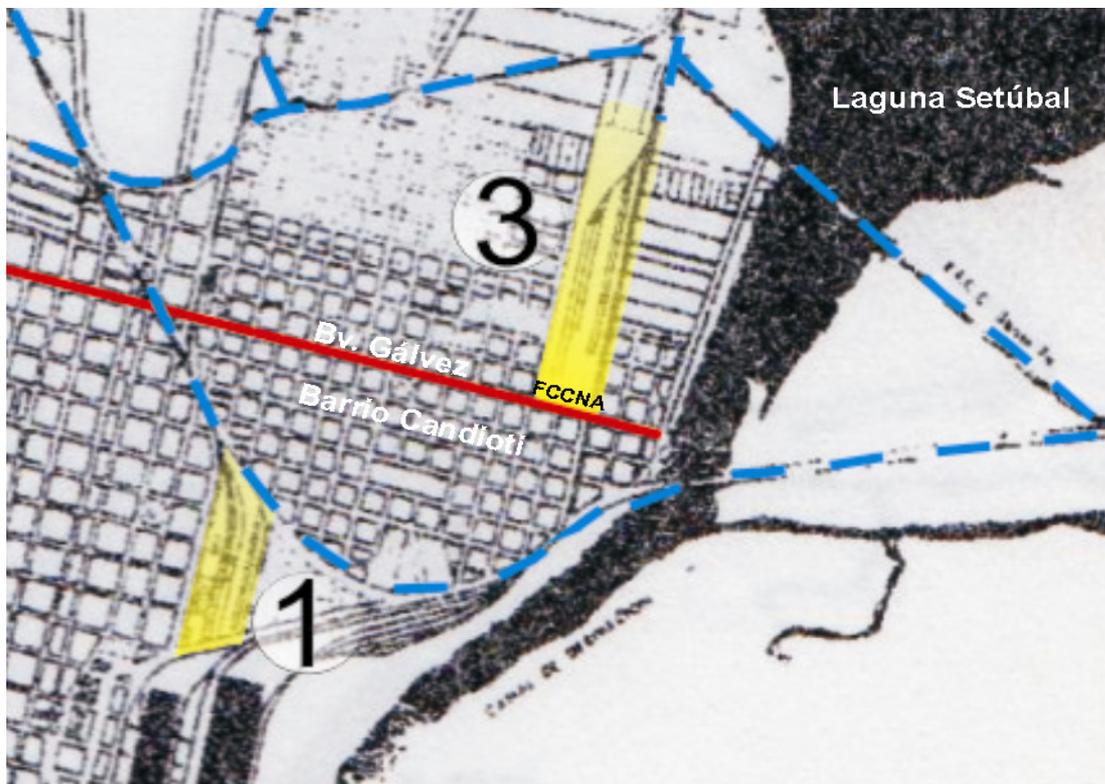
Fuente: MUSEO FERROVIARIO. Ferrocarriles del Estado, Central Norte Argentino, Estación Santa Fe. Plano para el arreglo de un puente carguío de petróleo instalado en la playa de maniobras. // SISTEMA PROVINCIAL DE ARCHIVOS FOTOGRÁFICOS: <www.fotografico.ceride.gov>. Elaboración propia.

Como decíamos, esta es una segunda llave para comprender la relevancia del edificio del FCCNA para Santa Fe. Su carácter monumental irá acompañado de una situación urbana privilegiada. Localizada sobre el Bv. Gálvez con su cantero central parquizado, a dos cuadras del Paseo Oroño y en las cercanías de la Av. Costanera; el sector capitaliza ventajas comparativas con respecto al resto de la ciudad. Estas propiedades son en gran

⁹ Mansarda o tejado francés, es una cubierta de pizarras formada por dos superficies en distinta pendiente.

medida paisajísticas, puesto que la ciudad balconea al este sobre la costa antropizada de la Laguna Setúbal, y en cierto modo culturales, ya que la convención colectiva ha atribuido a esta zona un privilegio diferencial, retroalimentando la condición ambiental a través de inversiones públicas y privadas. El primer efecto, es la valoración que esas tierras poseen para el mercado inmobiliario, una apreciación histórica que más adelante pasaremos a justificar. El edificio se yergue entonces en ese entorno calificado y su fachada de dos plantas y lenguaje clasicista, se percibe con holgura desde la calzada generosa del bulevar. Por su parte, los demás componentes técnicos del sistema: vías auxiliares, playas de maniobras, galpones, talleres de mantenimiento, etc. se despliegan en un predio que parte de las dos manzanas que ocupa su frente sobre el bulevar, hasta unas diez cuadras hacia el norte del mismo. No bastarán más referencias explicativas para comprender que en esta sinfonía ferroviaria, la estación es el único instrumento urbanístico de todo ese complejo dominio que denominamos técnico.

Figura 4. Localización del predio ferroviario del FCCNA sobre el Bv. Gálvez.



Fuente: COLLADO, A.; BERTUZZI, M. L. *Op. Cit.* Elaboración propia.

Entre tanto, la ciudad de Santa Fe ocupa una situación geográfica insular, es una cuña de tierra bordeada al oeste por los bañados del Río Salado; al este, por la Laguna Setúbal, perteneciente al valle aluvial del Río Paraná; y al sur, el Río Santa Fe. Por este motivo, desde su núcleo fundacional hispánico, trazado al sureste, no tendrá otra orientación de crecimiento horizontal que no sea hacia el norte; para donde también se despliega la playa ferroviaria. Ello significa que el polígono de este dominio técnico se orienta de forma paralela al eje de potencial expansión urbana. La consecuencia es una disposición que resulta amable con la ciudad. Pensémoslo en sentido contrario, si la

estación es intermedia y de tipología lineal o pasante, se convertirá, primero, en un borde al crecimiento urbano que se expande perpendicular a las vías y, luego, en una barrera física y funcional cuando la ciudad haya logrado “sobrepasarla” (López Lara, 2005). Por ello, la orientación de la estación del FCCNA se presenta favorable para la expansión de la trama urbana, puesto que queda en la misma dirección de su avance. Sin embargo, el predio correrá paralelo a la costa, quedando separado unos 250 metros de la misma. Aquí sí actúa como barrera, puesto que el ferrocarril evita el atravesamiento en sentido este-oeste hacia la laguna (Fedele, 2009). El resultado es un tipo de segregación urbana entendida en positivo, un barrio que queda entre las líneas férreas y el borde fluvial, pero que se apropia del valor paisajístico de la ribera para generar un distrito selecto, podríamos decir un barrio jardín, sobre la costanera y sus calles internas.

Infraestructura ferroviaria y sistema de espacios públicos

Como anticipamos, la estación del FCCNA se encuentra localizada con su fachada sobre el Bv. Gálvez. Este bulevar había sido gestionado a instancias de un proyecto de urbanización presentado al Concejo Deliberante en 1887 por Emilio Schnoor, ingeniero asociado a la empresa constructora del FCSF. La propuesta comprende a una chacra conocida como “La Chacarita”, que estaba en dominio de Ignacio Crespo, al norte, con 37 has. y Marcial Candiotti, al sur, con 97 has. quedando 5 has., al sureste en posesión de Manuel Otaño y Diego Díaz. Schnoor había llegado a un acuerdo con Crespo, luego de proponerle el trazado de un bulevar, este-oeste, sobre el límite sur de sus tierras. Anteriormente, el oferente había propuesto un *Tramway* desde el núcleo sur que en aquel momento ocupaba la ciudad, hasta la localidad denominada Capilla de Guadalupe, al noreste. Si bien establecía claramente su recorrido dentro de la grilla consolidada, en lo que respecta al resto del trayecto expuso que éste se haría “...por la traza más conveniente que sea elegida por el concesionario hasta la Capilla de Guadalupe”.¹⁰ Al proponer la urbanización y el Bv. Gálvez, resuelve que el tranvía pasase por el centro del mismo y que la expansión urbana futura sobre el este, debía hacerse continuando el tipo de su cuadrícula.¹¹ La misma estaba configurada por manzanas que se redujeron de 120 a 100 varas (86,60 metros), respecto de las hispánicas y ello estableció un cambio en el modo de crecimiento, justamente por la discontinuidad que produce este desajuste.

El bulevar implicaba establecer jerarquías en las vías de circulación, las que tenían todas el mismo calibre en la trama colonial. El instrumento trasciende su utilización como vector del tránsito, sirviendo asimismo para promover la urbanización y la especulación inmobiliaria sobre tierras aledañas al mismo. Por ello, se presenta de manera diferente al caso de Europa donde se practicaba sobre el tejido existente para agilizar la circulación y promover la renovación edilicia. Crespo venderá terrenos suburbanos sobre los dos frentes del bulevar, pero aquí los compradores estarán dispuestos a realizar un “gasto conspicuo” que favorezca la segregación socio espacial de las clases trabajadoras, inhibiendo su instalación allí (Jaramillo, 2008). Ello se fundamenta en la carga semántica positiva que reposa en la existencia del bulevar y en el consumo final de plusvalía que representa la compra de estos terrenos para las clases adineradas. El tejido edilicio será muy diferente en relación al resto del sector, haciéndose presentes las residencias afrancesadas, las ornamentaciones exuberantes y los jardines exóticos. Por

¹⁰ Archivo del Concejo Deliberante Municipal. Archivo de Expedientes. Tomo 1887-1888. F. 174.

¹¹ Archivo del Concejo Deliberante Municipal. Archivo de Expedientes. Tomo 1887-1888. F. 219.

otra parte, hacia 1922, momento en que la estación del FCCNA se hallaba en pleno funcionamiento; la Ordenanza Municipal N° 2057 autoriza al Departamento Ejecutivo para llamar a licitación y pavimentar con granito a base de hormigón ambas calzadas del paseo, hasta alcanzar la Laguna Setúbal y rodeando al Paseo Oroño.¹²

Figura 5. Trazado de Barrio Candiotti y su relación con la cuadrícula histórica.



Fuente: Archivo de Catastro Municipal. Plano realizado por John Stamiforth, 1889.

Esta ordenanza da cuenta de un espacio público integrado, de un bulevar que no puede pensarse desvinculado de la costanera y de su remate sobre la costa, materializado en el verde del Paseo Oroño; con los que aquél forma una unidad. A propósito de este parque ribereño, J. Fedele (2009) explica que a principios del siglo XX las obras de la infraestructura portuaria habían aislado al centro urbano de su contacto con el río. Este es un motivo que explica que los lugares de paseo y recreación costeros hayan buscado otras localizaciones como las de la costanera y el Paseo Oroño. El parque es el primero que dispone la ciudad en 1903 y actúa intentando resolver, con relativo éxito, su contacto con la ribera. Al igual que el bulevar es trazado en la periferia urbana, hacia donde el mercado de tierras se estaba dirigiendo. Según Fedele, el parque atraviesa dos etapas en las que se advierten diferentes códigos formales: de 1903 al 28 tendrá una fisonomía vinculada al pintoresquismo inglés, y de 1928 hasta su desmantelamiento en el 68, será reformulado con apariencia clásica de inspiración académica. El autor toma como inflexión la finalización del Puente Colgante, otro hito de este circuito, que atraviesa la laguna hacia el este para enlazar la ciudad con el albardón costero, y cuya cabecera se encontraba al norte del parque. El último eslabón de este sistema de

¹² Archivo del Concejo Deliberante Municipal. Archivo de Expedientes. Tomo 1922. F. 320.

espacios públicos es la Avenida Costanera que hacia 1901 se extendía sólo dos cuadras, y en ocasión de la construcción del parque se decide extender, consolidando además su terraplén de defensa hacia 1928. A comienzos del '30 la avenida será adoquinada y comenzará el proceso de urbanización de un sector de carácter suburbano y arquitectura residencial pintoresca, conforme al carácter paisajístico del borde fluvial (Fedele, 2009).

Figura 6. Composición fotográfica de los espacios públicos asociados a la estación del FCCNA.



Fuente: Izquierda, Pérgola: Colección Peña, Diario *El Litoral*. Derecha, de arriba a abajo, Pérgola en tarjeta postal: <www.fotografico.ceride.gov>; Paseo Oroño (4): <www.paraconocernos.com>; Puente Colgante: <<http://compartiendo inquietudes.blogspot.com>>. Elaboración propia.

Como podrá observarse, ninguno de los paseos que componen este perímetro podrá considerarse de forma aislada, siendo, por el contrario, eslabones de una cadena verde de recreación urbana y litoral. La configuración que adquiere el parque hacia 1928 y su vinculación con el Puente Colgante y la costanera, lo hacen partícipe de un conjunto más abarcativo del cual la arquitectura de la estación del FCCNA también querrá participar. Una vez aislado al tranvía del eje del bulevar, se consolidará un cantero central arbolado, con asientos y farolas, al igual que en el parque y la costanera. Asimismo, en 1928, justo en el tramo de cantero coincidente con la fachada de la estación, se construye una pérgola que replica el motivo de las del Parque Oroño.¹³ Como explica L. Santos y Ganges (2007) las estaciones buscarán articularse a la estructura urbana a través de este sistema de espacios públicos. Esto garantiza una buena accesibilidad a los servicios ferroviarios, pero también tiene un poder simbólico que enuncia la supremacía de la compañía y de la ciudad sobre la cual se localiza ese

¹³ Diario *Santa Fe*, 1 de febrero de 1928.

ferrocarril. En el caso de las estaciones pasantes, los instrumentos articuladores serán una avenida perpendicular al lado predominante de la estación y un patio de coches o plaza al frente, a partir del cual se accede al hall de pasajeros. En el caso de las estaciones en “U” el mecanismo es más complejo y puede combinar ejes paralelos y perpendiculares como en el caso del edificio del FCCNA, que también posee explanada para coches. Esta plaza no sólo resuelve una demanda funcional de estacionamiento, actuando como nodo de una incipiente intermodalidad, también opera como instrumento urbanístico que sirve para atemperar la escala monumental de la estación respecto a la ciudad. Puede observarse asimismo en la planta de la Figura 3, que hacia el ala oeste, sobre la calle Avellaneda, la estación posee una plazoleta, este recurso no se repite del lado este, donde se encuentra la playa de maniobras, a pesar de la simetría del edificio.

Tal como lo explica Meyer entonces, el edificio ferroviario no será indiferente al paisaje urbano que integra, estableciendo estrategias de diálogo con éste, tanto desde el punto de vista funcional como estético. Hasta aquí la estación ha salido airosa y su recepción urbana fue un éxito. Lo que la ciudad no ha comprendido es que el ferrocarril es un sistema de transporte que dentro de su dominio técnico acumula toda una serie de equipamientos que no son de fácil asimilación. En rigor, resulta un problema urbanístico la imposibilidad de atravesamiento vehicular y peatonal en sentido este-oeste hacia la costa. Ello obliga a gran parte del sector norte a dirigirse hacia el bulevar para salir a la costanera. Desde la perspectiva del paseo esto podría generar un valor agregado: califica al sector de la costanera en su aislamiento y lo vuelve más exclusivo, al tiempo que obliga al tránsito a circular por el bulevar. Sin embargo, existe un mayor problema para el prestigio asignado por la *elite* a esta parte de la ciudad. Y es que el mismo bulevar se encontraba cortado por un paso a nivel, cuyos rieles se dirigían hacia el puerto, al sur, impidiendo la continuidad de ese circuito de espacios públicos concatenados. En 1929 es el diario *El Orden* quien denuncia esta situación, la que ciertamente coartaba las posibilidades de acceso vehicular hacia la ribera:

“No sólo una empresa extranjera como la del F.C. Santa Fe, comete atropellos contra la ciudad, también los ferrocarriles nacionales atentan contra la capital de la provincia. Las dos fotografías del grabado sirven para demostrar la absoluta falta de consideración de la Dirección del F.C.N.A para con la ciudad.

Nuestro principal paseo, se encuentra cortado por pasos a nivel y por un murallón de varios centenares de metros. Cerradas las barreras, cosa que ocurre a cada momento durante todo el día, el Boulevard Gálvez queda cortado e interrumpido el tráfico por él. Los perjuicios que esta situación ocasiona son cuantiosos.

La Municipalidad de la Capital, dispuso hace unos sesenta días, que tanto el F.C.S.F. como el F.C.N.A., dejaran libre el paso al tráfico. Sus barreras debían ser suprimidas, haciéndose las obras necesarias para que los trenes pasaran a alto o bajo nivel.

Los Ferrocarriles del Estado, no se han dado por enterados de la notificación, sus barreras continúan allí y lo que es peor, continúan cerradas, como lo muestra el grabado. Peligros para los peatones, y para los vehículos expuestos a quedar encerrados entre las barreras, molestias para todo el mundo, desprecio para la municipalidad y absoluta indiferencia por los intereses de la capital de la provincia...eso es lo que se deduce de esta situación ostensiblemente mantenida por capricho”.¹⁴

¹⁴ “EL F.C.C.N. CONTRA LA CIUDAD”. Diario *El Orden*, viernes 18 de octubre de 1929. Pág. 2.

Figura 7. Obstáculo en la continuidad del sistema de paseos (cruce del FCCNA al puerto).



Fuente: Diario *El Orden*, viernes 18 de octubre de 1929. Pág. 2. Elaboración propia.

Esta será la constatación de que no todos los componentes del dominio técnico ferroviario pueden integrarse armónicamente a la estructura urbana y a su sistema de espacios públicos. También será la antesala de un problema urbanístico que evidencia incompatibilidad funcional entre ambos sistemas espaciales, siempre que no medie la planificación pública. Para Meyer esta fractura marca el inicio de una tercera unidad histórica, marcada por la búsqueda de segregación entre ambos espacios que establece el urbanismo. Sin embargo, no se abundará en este tema porque, a los fines del artículo, sólo referiremos a los modos en que estos diversos dominios pueden llegar a articularse.

Estación del ferrocarril, mercado de tierras y tejido edilicio

La cuadrícula urbana en esta parte de la ciudad integra el trazado de barrio Candiotti, el que se había mensurado por iniciativa del ingeniero Schnoor en 1887. Desde el norte hasta la calle Balcarce (una cuadra al sur de Bv. Gálvez) los terrenos pertenecían a Crespo. Como habíamos explicado, esta urbanización cambió el modo de crecimiento de la ciudad en relación al damero que, según las Leyes de Indias, habían delineado los fundadores españoles. Así, se reduce la dimensión del lado de la manzana y se amplían las calles abiertas sobre las tierras de “La Chacarita”, sector noreste de la trama urbana. Asimismo, esta modalidad se aplica a las expansiones que se producen hacia el oeste y norte, con el fin de otorgar mayor sección a las calles de una ciudad en crecimiento que incrementaba paulatinamente su tránsito. Sin embargo, en el barrio Candiotti se destaca la regularidad de la grilla, puesto que la misma ignora a la preexistente que tenía desajustes geométricos, como si se bosquejara sobre *tabula rasa*. No sólo se reducirán las manzanas quedando además como cuadrados perfectos. Los ejes de las calles que se

inician hacia el este de las vías del FCSF no coincidirán con los de las calles históricas, acentuando esa percepción de regular autonomía que caracteriza al distrito de Candiotti.

Anteriormente se hacía mención a una serie de claves para comprender por qué este sitio es poseedor de una simbólica jerarquía en el imaginario colectivo. Mencionamos la escala monumental y el valor arquitectónico de la estación, como componente destacado de la infraestructura ferroviaria y de un ferrocarril que poseía el mayor aprecio para los santafesinos por el volumen de cargas que movilizaba en el puerto local. Asimismo, se hizo referencia a un sistema de espacios verdes antropizados que amenizan al borde costero y lo integran a la ciudad. La estación será un referente ineludible de ese recorrido, aportando a la cualificación del espacio público en general. Sin embargo, esa calidad y claridad espacial que tributan al reconocimiento de un paisaje urbano armónico, habían comenzado sobre la tierra. El trazado regular de la urbanización allí efectuada sentó las bases de un tejido edilicio que, si bien en las ciudades argentinas dista de ser homogéneo; se presenta con usos del suelo y calidades uniformes.

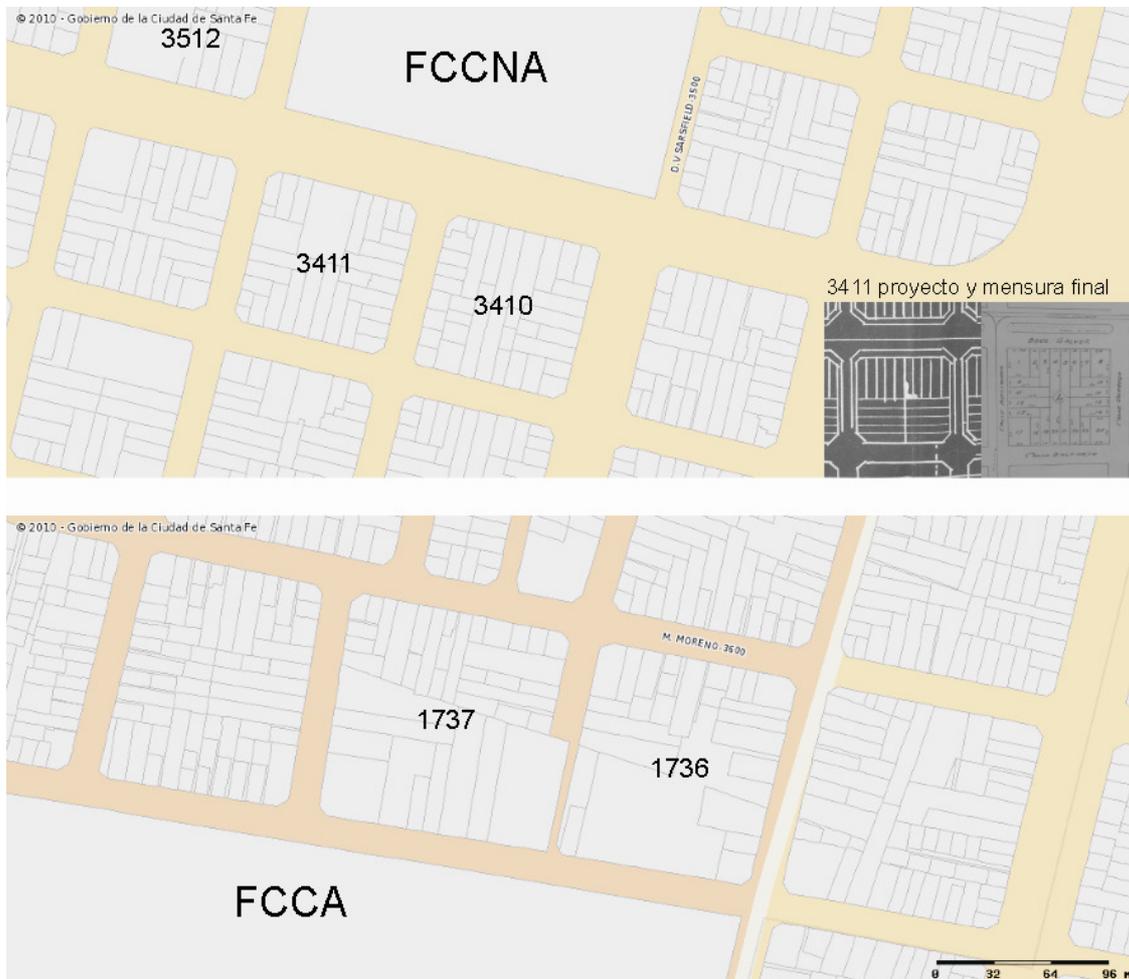
La regularidad también alcanzó a la parcela, quedando divididas las manzanas con frentes de lotes de 8,66 metros sobre la línea municipal, unidades de una composición geométrica que se ha mantenido con bastante formalidad; en oposición a otras secciones de la ciudad cuyas manzanas se subdividieron de manera algo anárquica. Si bien el agrimensor había dispuesto en la cartografía que la mayor cantidad de parcelas quedaran con cabecera al Bv. Gálvez, esta distribución no se respetó, aunque se mantuvo la uniformidad. Quedó en su reemplazo un mosaico aproximadamente simétrico con respecto a las dos medianas de cada cuadrado del damero. Ahora bien, luego de trazado el bulevar en 1887, comenzó el proceso de comercialización de esos lotes. En una primera instancia, se tratará de manzanas completas y, seguidamente, de dos, tres o cuatro fracciones en sentido norte-sur. El destino será quintas particulares para el retiro de fin de semana de familias ricas, puesto que el sector aún tenía un carácter suburbano.

Sin embargo, será en la década del '20, con la primera etapa constructiva de la estación ya concluida, que se acelera el proceso de subdivisión y venta de parcelas. Es la estación la que detenta este magnetismo urbanizador, es más, las compañías ferroviarias solían disponer de dos tipos de terrenos: los expropiados, que destinaban a la explotación, y los propios, que adquirirían como tierra rural en las inmediaciones de la estación (Santos y Ganges, 2007). Estos últimos eran destinados a la urbanización ya que las estaciones se localizaban tangentes a la ciudad, en la periferia urbana. El mecanismo implicaba generar nueva centralidad, un espacio con los mismos atributos que el núcleo central preexistente, al cual no podían ingresar por los costos que implicaban las expropiaciones. Esto se explica porque para la actividad del intercambio de bienes y servicios, hay ciertos lugares a los cuales la convención colectiva le asigna ese uso. La empresa que se ubique en estos sitios podrá atraer más clientes e imprimir a su capital mayor velocidad de rotación. Este valor de localización centralizada es lo que genera en el espacio urbano una “renta diferencial de comercio” (Jaramillo, 2008).

Pero la nueva centralidad que se persigue se justifica porque allí operaba el mercado de la tierra, una tierra que las compañías compraban poseyendo una renta rural y vendían detentando una renta urbana. S. Jaramillo (2008) explica la operación especulativa a partir de la categoría de “renta absoluta urbana”, que es la base mínima sobre la que se escalonan las rentas diferenciales. Los propietarios de tierras rurales sólo las ofrecerán

al uso urbano si reciben una renta igual o mayor a la agrícola. La magnitud de la renta rural de las tierras aledañas a la ciudad, será el límite mínimo de la tierra urbana. Sin embargo, en el borde de la ciudad se rompe la progresividad de las rentas y se produce un salto, debido a que un terreno urbano requiere infraestructura que lo vincule al resto de la ciudad y para ello debe intervenir el Estado. Por lo expuesto se comprende que las compañías ferroviarias compren terreno rústico al precio que arroja la renta rural, pero paguen al terrateniente original un “precio de anticipación”, es decir, el valor presente del precio futuro (Jaramillo, 2008), la diferencia a partir de la cual el propietario agrícola incrementa su renta rural y elige vender. Una vez instalada la estación, las empresas venderán esa tierra que era labriega, fraccionada en parcelas urbanas y a un precio que supera ampliamente al de la renta rural. Esta operación irá acompañada de servicios e infraestructura garantidos, puesto que el municipio deberá proveerlos hasta la estación para garantizar la accesibilidad pública al edificio.

Figura 8. Comparación de la geometría del catastro actual frente al FCCNA y al FCCA.



Fuente: www.santafeciudad.gov.ar // Archivo de Catastro Municipal. Manzana 3411. Elaboración propia.

En el caso del FCCNA, no se ha podido verificar la existencia de negocios inmobiliarios vinculados a la empresa del riel, quizás porque el ferrocarril pertenecía a la jurisdicción del Estado nacional y las motivaciones de su explotación no tenían fines de lucro,

aunque el servicio debía auto financiarse. No obstante, desde sectores de particulares, se percibe que la estación propiciará esa centralidad urbana que apuntamos y que en adelante no será rentable mantener propiedades aisladas en una extensa quinta. Como anticipamos, la década del '20 con la estación terminada, marca el inicio de un proceso acelerado de subdivisión de fracciones y venta de parcelas. Para comprender mejor el proceso nos remitiremos al dato empírico. A fines del siglo XIX, con el bulevar recién delineado, Ignacio Crespo vende a Celestino Rosas la manzana 3411, frente al terreno de la futura estación. Este es el primer salto en las rentas, Crespo se apropia de la diferencia que ha obtenido convirtiendo su chacra en suelo urbano y a instancias del bulevar. En 1913, comenzadas las obras de la estación, Rosas transfiere la manzana a José Gálvez, acumulando la plusvalía que le asegura la presencia de este nuevo hito que establece otro incremento en la renta urbana. Obviamente, el mecanismo no es tan simplista y depende de variables que no son sólo comerciales. Lo que resulta inapelable es el tercer salto, el que se dará en las décadas del '20 y '30, conjuntamente con la culminación de la estación y su articulación a ese sistema calificado de espacios públicos que se estaban enlazando y cuyos alcances describimos previamente. En ese momento, Angélica Gálvez loteará la manzana vendiendo dos parcelas en 1923, ocho en 1924, cuatro lotes en 1926 y tres terrenos en 1931, 1933 y 1934, respectivamente.¹⁵

Por otra parte, entre junio y agosto de 1899 Crespo vende cuatro fracciones en la manzana 3410, lindera al este con la anterior y también frente al predio del ferrocarril. Esa manzana se va subdividiendo más paulatinamente entre las décadas del '10 y '20, el sector oeste, y las del '40 y '50, el este.¹⁶ Veamos qué ocurre con la manzana 3512, adyacente a la estación por la calle Avellaneda, es decir, del lado norte del bulevar. En 1891 Emilio Schnoor, quien propusiera el bulevar, vende la mitad este a Washington Hume, de la sociedad Hume Hermanos constructores del FCSF. En 1912, comenzando las obras de la estación, esa fracción es adquirida por Ángel Cassanello, un concejal de la ciudad. Éste la lotea y vende, en parte él, en parte sus sucesores, la esquina de bulevar y Avellaneda en 1925, otros cuatro lotes en 1927, uno en 1931, dos en 1932, y otro en 1936. La fracción oeste es objeto de una permuta entre Celestino Rosas y Luis Blanco en 1895. En 1909 la adquiere Manuel Leiva un político de la provincia que construye allí su casona, la que pasó luego a propiedad del Gobierno de la Provincia de Santa Fe.

Cómo se verá, la cantidad de parcelas que se subdividen y comercializan en la década del '20 son un indicador de los cambios espaciales que se estaban produciendo en el sector. Existe una dinámica en el mercado de tierras que se acelera y da cuenta de una demanda por ocupar esos terrenos y de un jugoso negocio que justifica su apresurada enajenación. Sin embargo, un factor más explica el interés por estas fincas. Si bien toda la planta urbana se encuentra bordeada por ríos, el sector oeste ya había mostrado estar por debajo de la cota de seguridad ante el riesgo hídrico con la inundación de 1905. Contrariamente, la zona de Candioti era la de mayor altitud de la ciudad, con un cota de 104.61 metros en su punto más alto. Como referencia, basta mencionar que el nivel de los rieles del ferrocarril sobre el muelle del puerto era de 100 metros. Por otra parte, el prestigio que adquieren en esta época los terrenos altos no se sustenta sólo en su imposibilidad de anegamiento, sino que debe leerse bajo la influencia del Higienismo. Esta disciplina articulaba la disponibilidad de terrenos elevados con la salubridad de la ciudad, en tanto las epidemias se vinculaban al medio ambiente, y cuanto más

¹⁵ Archivo de Catastro Municipal. Manzana 3411.

¹⁶ Archivo de Catastro Municipal. Manzana 3410.

ventilados y asoleados estuvieran los predios, parecían ser más saludables. Por otro lado, el tejido edilicio que ocupa esas parcelas privilegiadas (entre otras razones por su altitud) se irá conformando destinado al uso residencial, despuntando en esas cuadras las primeras viviendas modernas, ya que la ocupación intensiva se desenlaza en el momento en que esta arquitectura estaba en boga por el mundo occidental.

Figura 9. Composición fotográfica del tejido edilicio residencial en torno al FCCNA



Autora: María Alejandra Saus (octubre de 2010).

CONCLUSIONES

Existen en nuestro medio numerosos recursos historiográficos que se abocan al estudio de la estructura urbana en su conjunto, como un macro sistema. El caso de Santa Fe revela que, salvo al momento de su trazado de fundación española, la ciudad jamás fue concebida ni planificada de forma integral. Su configuración física ha sido el resultado de múltiples intervenciones fragmentarias, provenientes de ciertas iniciativas del sector público y otras tantas operaciones espontáneas del mercado inmobiliario. Este es un primer estímulo para cambiar la magnitud del objeto de estudio. En este sentido, resulta prioritario acotar el fragmento analizado y aumentar su escala, para que ésta por sí sola revele resultados inéditos. Como puede apreciarse, nuestro abordaje está teñido de un enfoque microhistórico, porque abonamos la idea de que algunos acercamientos macroanalíticos han agotado al objeto historiográfico. Algunos lectores podrán decir que con esta perspectiva se escribe una historia local, parroquiana. Invitamos a los escépticos a reparar en la cantidad de preguntas de orden general que pueden practicarse sobre nuestro caso particular, las que constantemente ponen en sintonía a las dimensiones local y global. Lo expuesto enuncia un posicionamiento historiográfico, el que hemos asumido cuando comenzó nuestro trabajo de historia urbana, destinado a arrojar luz sobre la configuración urbana en torno a las estaciones ferroviarias y a los ciclos de uso por los que atraviesa esta infraestructura. Abordamos los sectores urbanos de las tres estaciones ferroviarias que tuvo Santa Fe, en una línea histórica que reflexiona sobre las etapas que demarca H. Meyer. Este trabajo es sólo muestra de los avances de una tesis de largo aliento, la que articula el dominio ferroviario al urbano.

Los resultados nos informan sobre una estación ferroviaria que busca integrarse a un sistema de espacios públicos preexistentes a través de recursos funcionales y estilísticos de la disciplina arquitectónica. Asimismo, un ferrocarril de gran relevancia para el progreso de la ciudad va a localizarse en un sector urbano también relevante, adquiriendo su playa de maniobras una disposición poco conflictiva para la ciudad, al menos en lo que respecta a los sectores urbanos más céntricos o favorecidos. Por su parte, este predio efectuará la segregación espacial del borde de la costa, obstaculizando la conectividad urbana este-oeste. Con todo, este aspecto que responde al criterio funcional ferroviario, combinado con el beneficio ambiental de la disponibilidad de un

borde ribereño calificado, producirán el aislamiento necesario para aquellos sectores de clase alta que deliberadamente persiguen la autoexclusión espacial. Esta condición no se dará igual en todas las áreas ferroviarias. Si se analiza la zona urbana suroeste donde se asienta la estación del FCCA, se verá que la presencia de la infraestructura ferroviaria, articulada a la disponibilidad de terrenos bajos que no despiertan interés para el mercado formal de tierras y a la conformación de un área prostibularia; actúa en un sentido inverso que aporta en gran parte a la degradación del espacio urbano. Como podrá notarse, en este artículo constantemente se ponen en diálogo criterios que son estrictamente ferroviarios con otros exclusivamente urbanísticos y de ese balance que, en algunos casos se presenta desequilibrado, surgen nuevos modos de comprender la configuración urbana de un sector determinado, impactado por el ferrocarril.

El mercado de tierras es otro indicador de la presencia de la estación que no resulta indiferente a la ciudad, activando el proceso de subdivisión de fracciones en sus alrededores. Asimismo, es necesario destacar que este sector de barrio Candiotti ha mantenido constante su “renta diferencial de vivienda”. La observación parece obvia pero no lo es tanto. En particular, el sector suroeste ha sido objeto de una disminución en sus rentas, pasando del uso residencial al productivo sobre el contrafrente de la estación. Nuevamente un factor ferroviario coadyuva a este resultado urbanístico: la estación del FCCA quedaría destinada sólo al movimiento de cargas, luego de la nacionalización de los ferrocarriles del territorio argentino. Contrariamente, mientras esta zona va confirmando su carácter de periferia urbana, el FCCNA absorbe al FCSF y refuerza su supremacía, consolidando una espacialidad de la que resulta el epicentro. Como decíamos, aquí el tejido se mantiene en el tiempo para el uso residencial y ofrece una factura de calidad y relativa homogeneidad, la que comienza en el ordenamiento que emana de la geometría con que fue delineado el suelo. La calidad¹⁷ será entonces un atributo de ese paisaje urbano de trazado regular, espacialmente nutrido por la arquitectura de la estación, por la unidad y el diseño que aflora de los espacios abiertos de recreación y por la factura de la edificación de iniciativa privada.

BIBLIOGRAFÍA

BRAUDEL, Fernand (1959). La larga duración. *Revista Académica de Relaciones Internacionales*. [En línea]. Madrid: Universidad Autónoma de Madrid, 5 de noviembre de 2006. n° 5. <www.relacionesinternacionales.info> . [10 de noviembre de 2011]. ISSN 1699-3950. 36 p.

FEDELE, Javier. *Ciudad y río. La construcción histórica de un paisaje*. Tesis doctoral dirigida por Francisco-Javier Monclus Fraga y Manuel Guardia Bassols. Catalunya: Universidad Politécnica de Catalunya, 2009. 403 p.

¹⁷Aunque resulta difícil mensurar a un sector urbano en términos de *calidad* espacial, se han considerado diversos indicadores para definir a la misma. Desde la perspectiva morfológica: la regularidad de la geometría del trazado, el valor paisajístico de la costa, la continuidad en el diseño de los espacios públicos, etc. Desde el punto de vista inmobiliario: el sostenimiento del tipo de renta predominante, el valor comercial de los inmuebles, la disponibilidad de servicios e infraestructura, etc. Desde el aspecto arquitectónico: la intervención de constructores profesionales, conjuntamente con una ocupación del sitio que minimizó el completamiento de las manzanas en etapas distintas y/o con excesivas corrientes estilísticas, el buen estado de conservación de las propiedades que conforman el tejido edilicio, etc.

JARAMILLO GONZÁLEZ, Samuel. *Hacia una teoría de la renta del suelo urbano. Segunda edición revisada y aumentada*. Bogotá: Ediciones Uniandes, 2008. 418 p.

LÓPEZ LARA, Enrique. Urbanismo y Ferrocarril. *PH Boletín del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico*. [En línea]. Organización de Estados Iberoamericanos, octubre de 2005, año 13, nº 55. <www.oei.es>. [15 de enero de 2012]. 15-22 pp.

MARTINEZ DE SAN VICENTE, Isabel. Las colonias ferroviarias de la Central Argentine Lands Company. Apuntes para una rehabilitación del paisaje ferroviario. In: *El patrimonio de la industria, la infraestructura de servicios y el transporte. Revalorización crítica y perspectivas de rehabilitación*. ed. Rosario: Municipalidad de Rosario, 2003. 173-198 pp.

MEYER, Han. *City and Port. Transformation of Port Cities. London, Barcelona, New York, Rotterdam*. Rotterdam: International Books, 1999. 432 p.

SANTO y GANGES, Luis. *Urbanismo y ferrocarril. La construcción del espacio ferroviario en las ciudades medias españolas*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2007. 361 p.

TARTARINI, Jorge D. *Arquitectura Ferroviaria*. Buenos Aires: Ediciones Colihue, 2005. 285 p.

© Copyright María Alejandra Saus, 2012.

© Copyright GeoGraphos. *Revista Digital para Estudiantes de Geografía y Ciencias Sociales*, 2012.

Geo  **Graphos**
REVISTA DIGITAL PARA ESTUDIANTES DE GEOGRAFÍA Y CIENCIAS SOCIALES
ISSN: 2173-1276