

El ferrocarril: recurrente deseo del proyecto urbano

MG. ARQ. JAVIER FEDELE

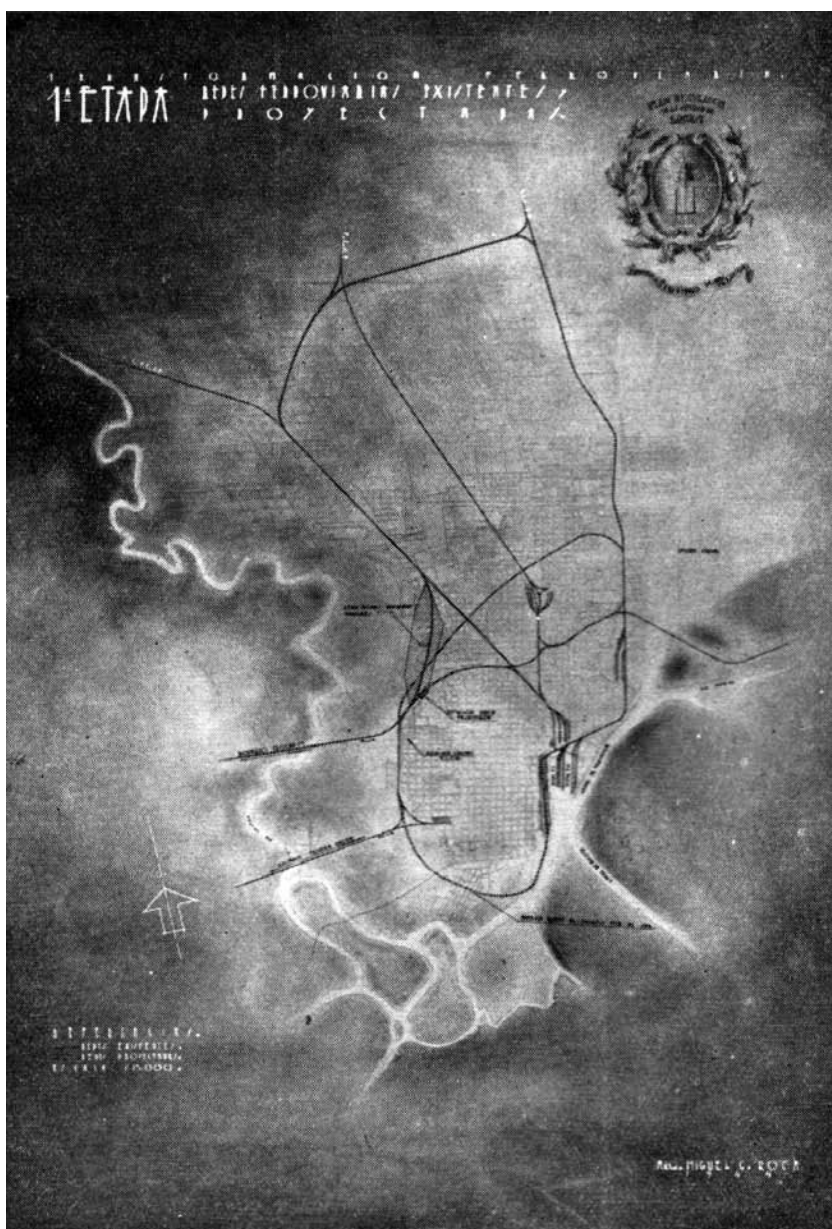
Docente FADU/UNL, Investigador CONICET

El ferrocarril en la ciudad del plan

Durante gran parte del siglo XX, los planes urbanos tenían por objeto ordenar la extensión de la ciudad. Su meta era planificar el crecimiento que la ciudad experimentaba producto de una triple expansión: demográfica, económica, y espacial. Esta expansión quedaba condensada en el proceso de urbanización, desplegado sobre el territorio inmediato al núcleo urbano original. Este será el objeto que abordarán los planes urbanos hasta la década de los años 1970s, cuando la crisis económica impacta en la ciudad, deteriora sus condiciones y expectativas expansivas y la mirada se vuelve sobre la ciudad existente, con la revalorización de la memoria y el énfasis en el trabajo reordenador de la estructura presente más que sobre la futura urbanización del territorio.

En esta etapa de planes urbanos que pretenden planificar la expansión de la ciudad, los mismos sistematizarán en sus postulados las formas de la urbanización anhelada y se identificarán los obstáculos que se oponen a ella. Justamente, el ferrocarril será reconocido como el principal impedimento para el despliegue del proceso de urbanización deseable, y se constituirán en el foco de atención de los planes proponiendo estrategias para la remoción de vías e instalaciones que obstaculizan la consolidación y extensión de la planta urbana. Se trataba de romper el «cinturón de acero» que componían los tendidos ferroviarios, el cual aprisionaba las energías expansivas de la ciudad, las detenía y las desvalorizaba en fragmentaciones caprichosas e interrupciones intolerables a la ágil circulación de los nuevos medios automotores en ascenso en las primeras décadas del siglo XX. El transporte automotor competirá con el ferrocarril en la forma de movilidad de la población urbana, y en esos planes urbanos se lo considerará el sujeto de progreso en la vida diaria de la ciudad, entrando en conflicto con las estructuras ferroviarias.

Esto evidentemente no se corresponde con lo sucedido posteriormente y en la actualidad, donde más allá de las realizaciones y los éxitos, en las formulaciones urbanísticas el auto es sometido a juicio crítico, búsqueda de control y reemplazo por formas de transporte colectivo.



Plan Regulador de Santa Fe, 1944.

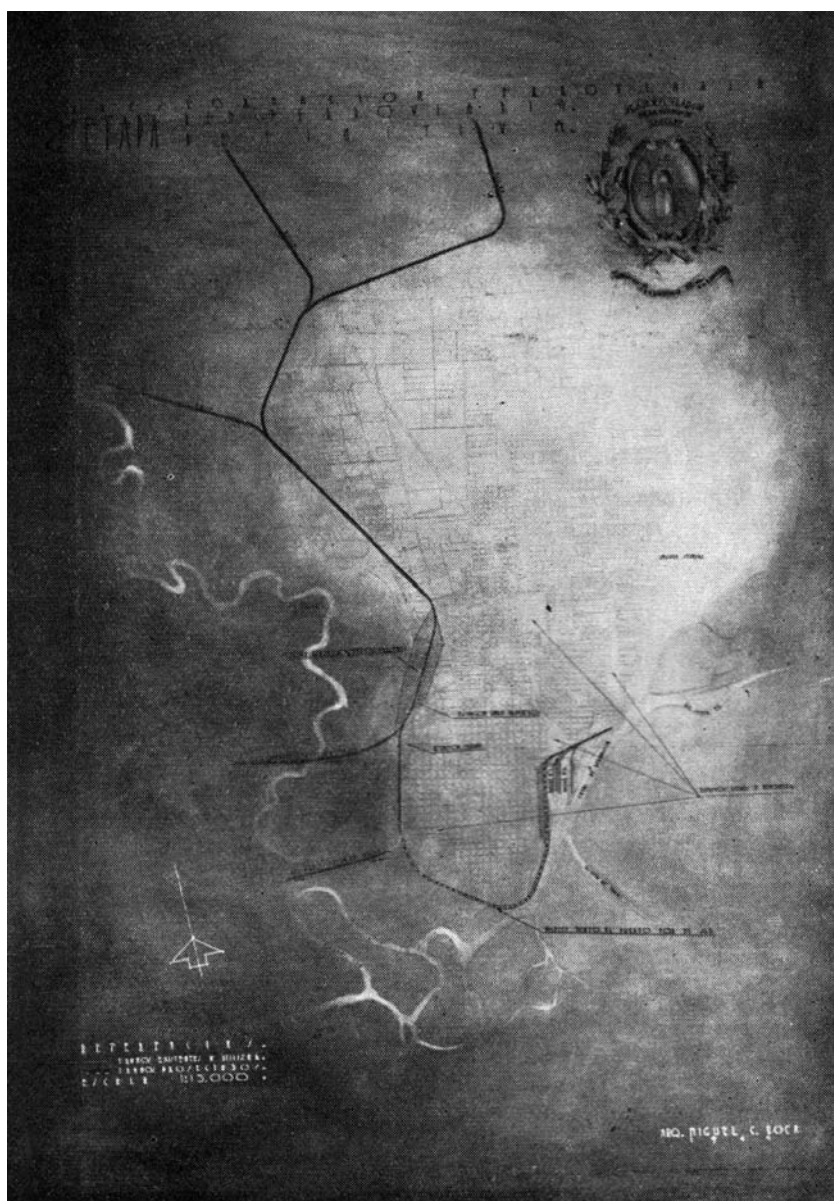
Plano de reconversión ferroviaria, donde aun aparecen las vías existentes y las propuestas.

Con el tiempo irán variando los significados, pero pervivirán las intenciones de intervención sobre las instalaciones ferroviarias que nacieron con una vocación y funcionalidad territorial y nunca encontraron la forma de adaptación a la estructura urbana, cuestión que los planes intentaron remediar en el pasado y continúan ensayándolo en el presente. Por ello, es importante la reflexión sobre la presencia del ferrocarril en los planes urbanos, ya que forma parte de una historia actual de la problemática de la ciudad, tiene un pasado y no sólo un presente en los debates urbanísticos, tiene una larga duración que fue sedimentando un conocimiento, un señalamiento de usos y apropiaciones, y no es una mera novedad de la actualidad.

Para el caso de Santa Fe, la totalidad de los planes urbanos que alcanzan estatus legal de tales tenían este talante volcado a la expansión, ya que más allá de las fechas como el caso del último de ellos en 1980, el centro de sus preocupaciones y abordajes era la forma del crecimiento de la ciudad sobre el territorio, con pocas y secundarias consideraciones acerca de la ciudad existente. Y también encontrará en el ferrocarril el impedimento para su expansión ordenada sobre el territorio, o en todo caso la excusa sobre el resultado desordenado de la misma en el proceso histórico de conformación.

Contabilizando algunos intentos fallidos, Santa Fe aun carece de un plan propio del cambio de paradigma urbanístico de la última parte del siglo XX, y de hecho actualmente se encuentra abierto un debate sobre el mismo, como asimismo entran en escena propuestas como intervenciones en curso sobre viejas instalaciones ferroviarias.

Buscar la convergencia entre ambas situaciones, entre las búsquedas de un nuevo plan y las características de los proyectos propuestos y/o en ejecución sobre instalaciones ferroviarias, puede ser una operación superadora. En este sentido, abrir la reflexión histórica para el debate actual, permite recapitular la consideración hacia el ferrocarril, las formas en que se lo miraba y proyectaba en el plan, y con ello, vislumbrar nuevas lógicas de recomposición estructural de las actuales intervenciones frag-



Plan Regulador de Santa Fe, 1944. Plano de reconversión ferroviaria, con la visualización de la solución planteada eliminando todos los tendidos ferroviarios del sector central y norte, dejando solo la zona oeste para la localización unificada del servicio.



Plan Regulador de Santa Fe, 1944. Graficación del nuevo nudo ferroviario en el sector oeste de la ciudad.

mentadas en un programa de conjunto. Ello puede evitar la desintegración de la red que constituyen estos espacios y que representan su característica más potente de cara a las posibilidades actuales. En definitiva, ligar los mensajes cifrados de la historia con los requirentes desafíos del presente.

El plan del '27: ordenar el ferrocarril dentro de lo urbano

Este plan¹ como fundamento general expresaba que el «plan de urbanización tiene como propósito principal establecer todas las relaciones posibles entre las distintas partes y organismo que constituyen la ciudad, a los efectos de establecer una especie de casillero lógico, donde

se vayan ubicando progresivamente las instituciones y funciones del futuro».

Dentro de esta lógica donde prima la idea de posible convivencia y conciliación global, en el apartado específico al tema de ferrocarriles afirma que ha «ha tenido especialmente en cuenta» la «cintura de los ferrocarriles» y consecuentemente, propone un diseño en donde queda armonizado el cometido ferroviario con las nuevas «funciones apremiantes de la población».

El puerto será ampliado, ya que lo reconoce como la principal entre «las causas que determinan el desarrollo de Santa Fe», y por ello adquiere el centro de la composición como un punto jerarquizado por su localización y escala. Esto que hubiera significado un inconveniente

- 1 Municipalidad de Santa Fe. Ordenanza N° 2496, año 1927. También publicado en «Proyecto de Urbanización». En *Arquitectura*, Revista de la Asociación de Arquitectos de Rosario, N° 11. Rosario, 1927, pp. 22-45.
- 2 *Plan Regulador de la ciudad de Santa Fe*. Autor: Miguel Roca. Buenos Aires: Instituto Argentino de Urbanismo, 1947. Esta es la publicación del plan, pero el mismo había sido confeccionado previamente, y de ello se da cuenta en esta misma publicación con el relato de los hechos que llevaron a la confección del plan desde la Resolución Municipal 518 del año 1943 que realizaba el encargo del mismo, y la presentación oficial con exposiciones y conferencias en noviembre de 1944, fecha que se considera apropiada para su denominación.

para la planta urbana por los accesos ferroviarios que también se ampliaban, el plan lo intenta remediar desde la arquitectura y el diseño, enterrando o elevando las vías lo que libera la planta baja para uso público, y estableciendo dos áreas de maniobras a través de la extensión de la existente en la zona conocida como Santa Fe Cambios (hoy Parque Federal) y la nueva en la proyectada área del puerto sobre alto verde, con los puentes correspondientes. Asimismo, junto a este nuevo acceso al puerto trazado sobre la planta urbana en diagonal, establece otro acceso elevado por el Sur, desde la Estación del FCCA hoy conocida como Estación Mitre.

Todo ello implicaba una gran operación con un despliegue de diseño y recursos muy alejados del contexto de Santa Fe, pero que hablaba de una vocación y confianza en resolver la relación del ferrocarril dentro de la estructura urbana.

Esto se complementaba con la modificación de los accesos de ferrocarril a la ciudad en la zona oeste y norte (principalmente la línea del FCCA que se reemplaza por el mencionado acceso sur al puerto), para que «en el futuro no se obstaculice amplias zonas de poblaciones que en el porvenir quedarían interrumpidas por su trazado caprichoso en el cual no se han tenido en cuenta los posibles adelantos de la ciudad».

La estación del FCSF (lugar hoy de la Estación Terminal de Ómnibus) se trasladaba a la parte sur de la zona de maniobras de Santa Fe Cambios, y se eliminaba su línea de acceso al puerto por el nuevo mencionado en diagonal desde su nueva localización. En sus instalaciones una vez retirada su estación más al norte «se colocará en el largo terreno correspondiente en primer término un Museo Nacional de Bellas Artes, dos Museos Provinciales, un Teatro Municipal de Ópera y finalmente un planetario; quedando así esta superficie convertida en un parque de ciencias y artes».

El plan del '44 y el plan del '80: separar el ferrocarril de lo urbano

El Plan Regulador de Santa Fe², tal la denominación que el mismo se otorga, parte de un mismo diagnóstico ge-

neral sobre «la tragedia vial» y el «mal de esta ciudad dividida por una serie de cintas metálicas que dañan su libertad vital y que dificultan su natural vinculación y fácil salida».

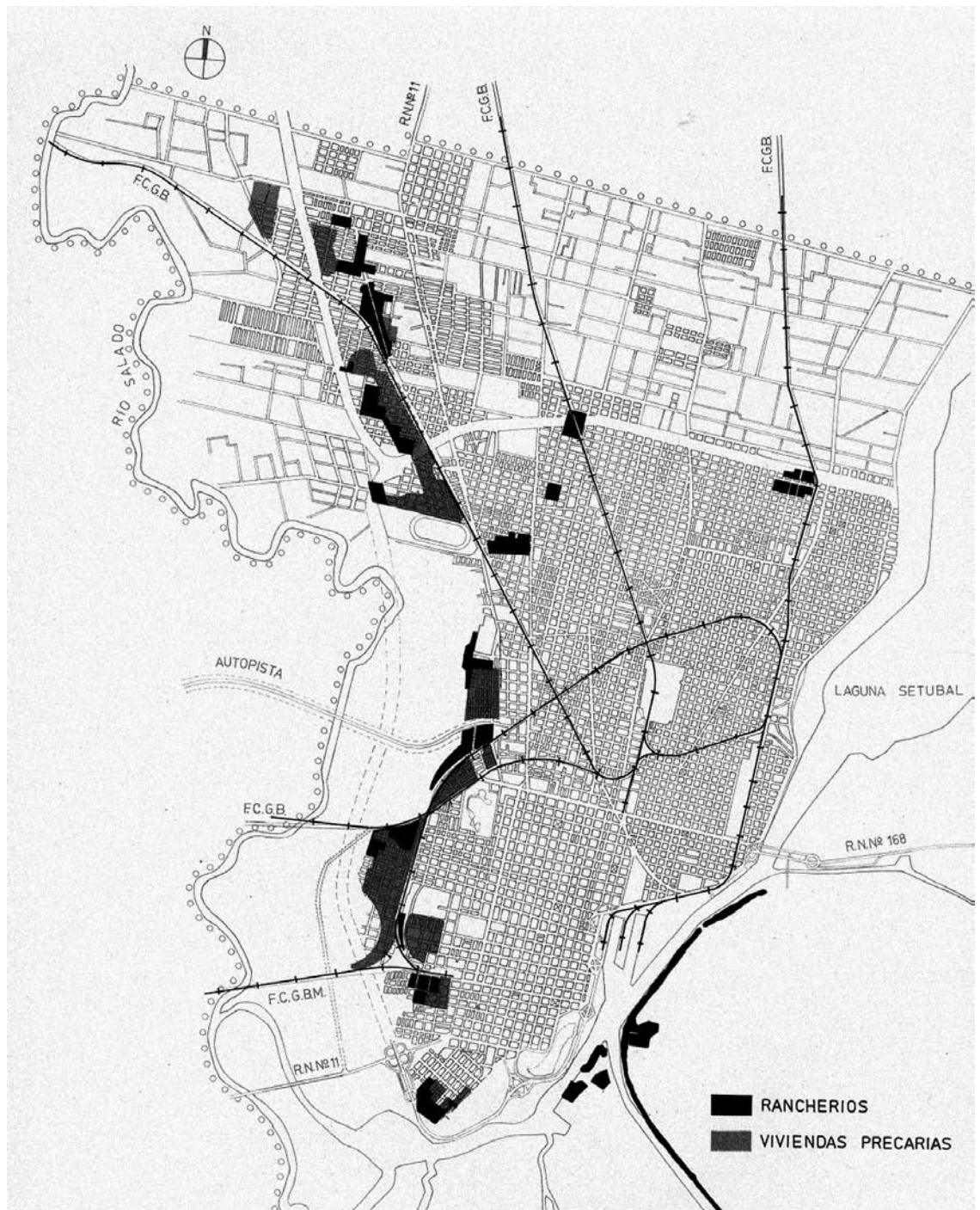
Sin embargo, pondrá algunos matices y enfocará desde una óptica más precisa tanto la percepción como la solución del problema del ferrocarril en relación al crecimiento de la ciudad.

Hará una crítica a la solución planteada por el plan del '27, en cuanto la llegada de vías al puerto a través de líneas subterráneas y/o elevadas no se corresponde con los recursos ni las disponibilidades financieras del Municipio. Al fracasar el recurso de diseño para armonizar el ferrocarril con la estructura urbana, planteará la extirpación de todas las instalaciones ferroviarias de la estructura urbana existente y del territorio de su posible expansión.

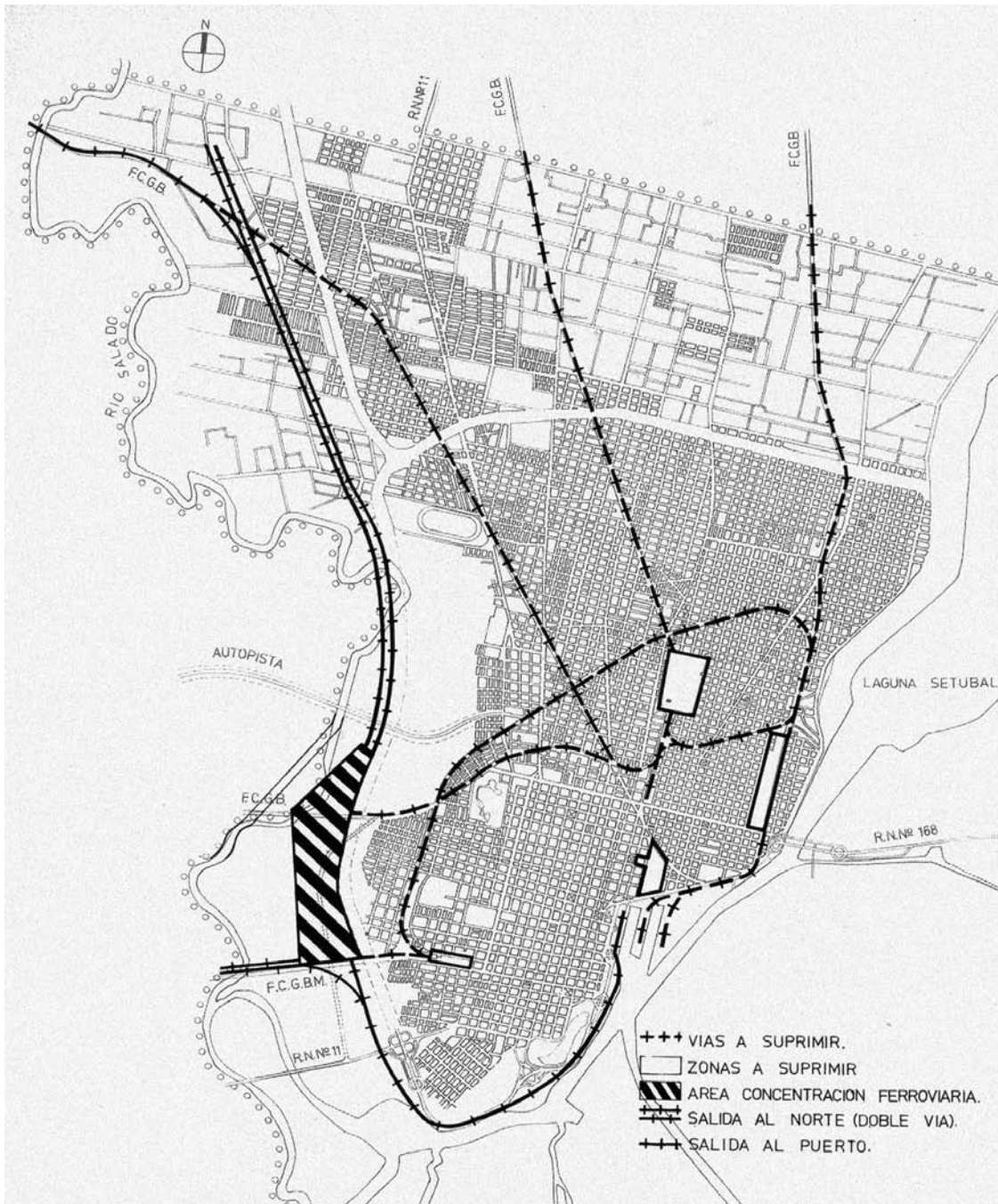
Basado en la lectura de su implantación territorial, con aguas tanto al Este, Sur y Oeste, Santa Fe sólo puede extenderse hacia el Norte, territorio justamente atravesado por las líneas ferroviarias que complican dicho crecimiento como una «tela de araña pernicioso y fatal». En consecuencia opta por su levantamiento y sistematización en la zona Oeste de la planta urbana, lugar que establece como ideal ya que son terrenos anegadizos de escaso valor inmobiliario, y principalmente, lindantes con el río lo que hace inviable la formalización de una extensión de la ciudad en esa dirección. Las nuevas instalaciones no estarían impidiendo ningún crecimiento y el lugar con amplias extensiones permitiría la racionalización de todo el sistema en una localización unificada, tanto operativa como administrativamente entre las distintas empresas ferroviarias.

La nueva gran estación central estaría detrás del Parque Garay, que haría de explanada y de articulación con la red de espacios públicos de la ciudad y el sistema vial primario de avenidas. Asimismo habría playa de maniobras y talleres, como conexiones con la cercana área industrial prevista también en el oeste, y con el puerto desde el sur como único acceso.

El oeste era un borde aun inasible, desocupado y con di-



Plan Director de Santa Fe, 1980. Plano n° 20. Plano donde se muestra las condiciones de hábitat más conflictivas de la ciudad, justamente en la zona oeste donde se propone sistematizar las instalaciones ferroviarias.



Plan Director de Santa Fe, 1980. Plano n° 31. Plan de reordenamiento ferroviario, con la sistematización en el área oeste (doble línea), y el levantamiento de las vías en la zona central y norte (líneas cortadas). No está presente en este plano, pero el puerto según proponía el plan, también iba a ser localizado cercano al «Área de concentración ferroviaria» hacia el sur. Con ello también se eliminaría la vía que ingresa al puerto desde el sur según este plano.

ficultades de ocuparse desde los parámetros de urbanidad que el plan promovía, por lo que se lo dispone para los usos más complicados en relación a la estructura urbana, un lugar favorable hasta por los vientos, ya que los mismos soplan llevando las emanaciones de esos usos que disturban la urbanidad hacia zonas que no pueden ser utilizadas.

En este plan queda definida esta ciudad escindida, con un centro y parte de la costa este para el poder, el comercio y la residencia cualificada, y el oeste para la industria y los sectores populares trabajadores. El plan con justificaciones idealizadoras sistematiza y legitima predisposiciones y tendencias ya establecidas, más que proyectar una nueva ciudad como lo pretendía hacer el plan del '27. Y el ferrocarril participará en este juego planificador reforzando esta lógica, concentrando sus instalaciones, lo que permitía liberar terrenos en zonas de potencial urbanización y valor inmobiliario.

El plan regulador otorgaba un gran papel a esto último, asumiendo los mecanismos del mercado inmobiliario como el recurso posibilitante de la ejecución del plan. Y en cuanto a lo ferroviario, definía la factibilidad de su propuesta reestructuradora de la red en cuanto las empresas pondrían en mercado sus presentes localizaciones en suelo urbano y se trasladarían a terrenos de muy bajo valor. Esta diferencia permitiría financiar la operación.

Así propone «bellas avenidas con edificación con la que financiar la obra» en las vías y «barrios perfectamente urbanizados, con parte de destino a parques y jardines» en estaciones y playas de maniobras a levantar.

El Plan Director de 1980³ persistía y profundizaba esta lógica de localización y concentración en el oeste de las actividades productivas y de transporte, subiendo la apuesta y planteando el traslado a esa zona del puerto junto a la «central única de transporte».

Y entre las recomendaciones para las zonas liberadas del uso ferroviario, se destaca el sector de los antiguos talleres del FCSF, donde se prevé un equipamiento público pero de menor ambición que el parque de las ciencias y las artes del plan del '27, aunque aun en un alto grado de indefinición y suavidad, cabe destacar la mención y

disposición a dicho objetivo en relación a la nula referencia en el plan del '44 que sólo remitía a espacio verde y urbanización.

Este sector había comenzado su transformación en 1960, al demolerse la más antigua estación de ferrocarril de la ciudad que databa de 1885 y reemplazada por la Estación Terminal de Ómnibus. Los talleres siguieron funcionando hasta 1978 momento en el cual comenzó un proceso de urbanización, con tendido de calles y loteos. Esto último fue ejecutado aisladamente y no en simultaneidad con el equipamiento público previsto. Una demanda de salvaguarda en 1981 impidió la demolición total de los Talleres y Galpones, amparados justamente en la potencialidad que el Plan Director había señalado para ese patrimonio público. Algunos talleres pervivieron aunque sin un uso claro que constituya una actividad e institucionalización concreta como equipamiento para la ciudad. Recién en 1992 se ejecutan algunas intervenciones de más envergadura, constituyendo el Predio Ferrial Municipal.

Sin embargo, estas indecisiones del plan, como los extravíos de un proyecto claro para este sector, determinaron una apropiación claramente ineficiente para la ciudad en relación con la potencialidad que estas extensiones tenía dados sus valores de localización, accesibilidad y memoria, claramente percibidos en el plan del '27. Lejos de ser un modelo, la urbanización finalmente consolidada, de unidades unifamiliares de baja densidad y alta ocupación del suelo con una subdivisión privada que deja escasos e informes espacios abiertos de uso público, tampoco se correspondía con la idea del plan del '44.

El proyecto como incesante argumentación de lo público

Las instalaciones ferroviarias no impidieron el crecimiento urbano, sino que han pervivido con el mismo condicionándolo. Hoy muchas de ellas fuera de uso, nuevamente son demandadas y sometidas a reconversiones, reusos y reapropiaciones.

La lógica extra-urbana del sistema ferroviario hizo que tenga una conformación espacial distinta a los trazados y subdivisiones de la red urbana de espacios. Así el fe-

³ Municipalidad de la Ciudad de Santa Fe. Dirección de Planeamiento Urbano y Proyectos. *Plan Director de la ciudad de Santa Fe*. Santa Fe, 1980. Ordenanza 7871.

rrrocarril posee tendidos originales que conectan puntos distantes, terrenos de formas y dimensiones inéditas, y piezas arquitectónicas únicas. Todo un capital del que los planes han pretendido reapropiarse, expulsando el uso ferroviario territorial específico como las cargas y los pasajeros de larga distancia hacia la periferia del espacio urbano con nuevas instalaciones y reconvirtiendo las viejas instalaciones, justamente, en espacio urbano. En todos los casos de distintas geografías, tanto antes y ahora, y salvo algunos tímidos intentos de articulación (como en el caso de Santa Fe puede ser el plan del '27), la lógica operante es ésta: expulsar el ferrocarril, reordenarlo en la periferia de la ciudad y reconvertir los usos en espacios para la ciudad.

Avenidas en las vías, equipamientos en las estaciones, parques en las zonas de maniobras y talleres. Pareciera ser ésta la correlación perfecta para este cambio de estatus de las instalaciones ferroviarias en la estructura urbana. Pero ya se sabe que en las actuales condiciones de mercado y con un estado financieramente débil, el proyecto es necesariamente negociado y requiere un gran esfuerzo en su formulación, una tarea incesante de argumentación (a través de la manipulación de formas y usos pulsando las condiciones) que se constituye como un campo de invención de nuevas dimensiones públicas. La historia está abierta y se verá cuanto queda para lo público, cuanto calle, cuanto equipamiento, y cuanto parque. Será un indicador para medir la capacidad de nuestra sociedad para la construcción colectiva y la apropiación social de sus espacios. Cuestión política y física, dos materiales indivisibles en la esfera de lo urbano.

Bibliografía y fuentes

- Hall, P. (1996): *Ciudades del mañana. Historia del urbanismo en el siglo xx*. Ediciones del Serbal, Barcelona.
- Meyer, H. (1999): *City and Port. Transformation of Port Cities London, Barcelona, New York, Rotterdam*. International Book, Rotterdam.
- Roca, M. (1947): *Plan Regulador de la ciudad de Santa Fe*. Instituto Argentino de Urbanismo, Buenos Aires.
- «Proyecto de urbanización». En *Arquitectura*, Revista de la Asociación de Arquitectos de Rosario, nº 11. Rosario, 1927. pp. 22-45.
- Archivo del *Concejo Deliberante Municipal*.