



MAESTRÍA EN ARQUITECTURA /// MENCIÓN EN PROYECTO

MUTACIONES URBANAS:

EL CASO DEL PATRIMONIO
FERROPORTUARIO DE LA
CIUDAD DE SANTA FE.



*Estrategias de reconversión de la
ex estación del FFCC GB Mitre
como aporte a la consolidación
de una imagen urbana.*

Maestrando: arq. Carlos Andrés Di Nápoli
Director: Dr. Arq. Luis Alberto Müller

Agradecimientos:

A Florencia Russo por el incondicional soporte.

A Alfredo Jurado, a Lucas Condal, Martín González, Luciana Viñuela y Daniel Imhoff, a la Oficina de Obras de Arquitectura de la Municipalidad de la Ciudad de Santa Fe, en la cual desempeño mi trabajo diario, especialmente a Andrés Francesconi, Germán Müller, Felicita Cersofio, Julieta Zampedri, Lucas Henquin, Federico Cairoli, Javier Barducco y el resto del equipo, donde contribuimos a realizar en gran medida, parte de la Recuperación de Edificios de Protección Patrimonial aludida en el título. A la cátedra de Taller de Proyecto Arquitectónico V de la FADU-UNL, especialmente a Eduardo Navarro y Eduardo Castellitti; a Cecilia Monachesi y a Claudio Solari por haber aportado material valioso para este Trabajo Final y a Alejandra Saus, por su colaboración en forma de charlas esclarecedoras que contribuyeron arrojando luz sobre la manera de encarar la investigación y finalmente, al grupo de la cohorte 2014 por el apoyo mutuo en este enriquecedor proceso.

Declaración de autoría:

Yo, Carlos Andrés Di Nápoli, declaro que soy autor del presente trabajo, que lo he realizado en su integridad y no lo he publicado para obtener otros grados o títulos.

Declaro que he contado con la colaboración y las personas nombradas anteriormente, cuyas contribuciones quedan claramente expuestas en el texto.



Resumen

En el presente trabajo se abordará el tratamiento que reciben algunos edificios protegidos por tratarse de obras patrimoniales, más específicamente del “período funcionalista”, originalmente concebidas con destino ferro-portuario – actualmente desafectadas–, ubicadas en la ciudad de Santa Fe.

Los antecedentes sobre este tema han comenzado a hacerse evidentes en la región en las últimas décadas –por ejemplo los casos del Molino Lupotti-Franchino y La Redonda, en Santa Fe, La isla de los Inventos y Los Silos Davis en Rosario– pero tienen larga trayectoria en el viejo continente. La reconversión de antiguos equipamientos industriales en centros culturales y edificios afines, remonta sus orígenes a los años '70, donde se comienza a debatir la sustitución rotunda de los edificios “obsoletos”, y se recupera la cuestión del valor de la memoria en la consolidación de la identidad de las ciudades.

Es intención de este trabajo lograr un marco de entendimiento bajo el cual abordar el concepto de mutación, en el contexto de la actividad proyectual arquitectónica y urbanística contemporánea. Se intentará establecer lineamientos que contemplen fundamentos estéticos, tecnológicos, sustentables y ambientales, interpelando tanto las teorías –o discursos– disciplinares dominantes, como las normativas vigentes en torno a la problemática.

Finalmente, se propone un ejercicio de proyecto que sintetice los lineamientos trabajados con anterioridad. Para tal fin se ha seleccionado el predio de la ex Estación de Ferrocarril Mitre, ubicada en el suroeste de la ciudad de Santa Fe. Mediante dicho anteproyecto se intentará demostrar la pertinencia de los fundamentos teóricos obtenidos durante la investigación.

Palabras clave:

Paisaje Urbano - Patrimonio - Ferroportuario - Reutilización –Santa Fe.

Abstract

In the present work, will be addressed the treatment received by some protected buildings, because of their heritage value, more specifically the pre-existences of the "functionalist period", originally conceived with railway and harbor destination - currently disaffected-, located in the city of Santa Fe.

The antecedents on this subject have begun to become evident in the region in the last decades - for example, the cases of the Franchino Mill and La Redonda, in Santa Fe, the "Island of Inventions" and "Los Silos Davis" in Rosario - but they have a long trajectory in the old continent. The reconversion of old industrial facilities into cultural centers and related buildings, traces its origins back to the 70s, when the discussion about the plain and simple substitution of "obsolete" buildings, and the question of the value of memory in the consolidation of the identity of cities began.

It is the intention of this work to achieve a framework of understanding under which to approach the concept of mutation, in the context of contemporary architecture and urban planning. An attempt will be made to establish guidelines that contemplate aesthetic, technological, sustainable and environmental foundations, challenging the dominant disciplinary theories or discourses, as well as the regulations in that matter.

Finally, a project is proposed that synthesizes the guidelines worked on previously. For this purpose, the site of the former Mitre Railway Station, located in the southwest of the city of Santa Fe, has been selected. This preliminary project will attempt to demonstrate the pertinence of the theoretical foundations obtained during the investigation.

Keywords

Urban Landscape - Heritage - Port Railway - Reuse –Santa Fe.

Tabla de contenido

Agradecimientos:	3
Declaración de autoría:	3
Resumen	5
Palabras clave:	5
Abstract	6
Keywords	6
Tabla de cuadros e ilustraciones	10
Introducción	15
Planteamiento del problema	16
Objetivos	16
Objetivo General	16
Objetivos Específicos	16
Hipótesis.....	17
Procedimiento Metodológico	17
1 Algunas precisiones respecto del Patrimonio Arquitectónico y Urbano:	19
1.1 La construcción del pasado.....	19
1.2 Memoria, patrimonio, identidad	20
2 La imagen de la ciudad y el paisaje ferroviario:	26

2.1 Las maquinarias del progreso.....	27
3 Desarrollo, crecimiento, planificación y obsolescencia: primeras mutaciones.....	32
3.1 La contracara del progreso.....	33
3.2 Herramientas para el ordenamiento del territorio.....	35
3.3 Urbanismo y memoria urbana.....	38
3.4 Paisaje Cultural, Memoria e Identidad.....	40
4 Sobre estéticas y sensibilidades: una arquitectura del "aquí" y del "ahora".....	44
4.1Hacia un urbanismo contemporáneo.....	44
4.2 Función versus situación.....	45
5 Mutaciones en los años recientes.....	48
5.1 Dos formas de ver el pasado.....	49
5.2 La ciudad recupera su territorio.....	50
5.3 Intervenciones en tiempos de cambios veloces.....	51
5.4 Advertencia / efectos colaterales.....	52
6 Casos de reconversión de equipamiento ferropuertarios en la región.....	55
6.1 El caso de la ciudad de Rosario.....	56
6.1.1 Isla de los inventos.....	57
6.1.2 Silos Davis / Museo de Arte Contemporáneo de Rosario (ROS).....	60

6.2 El caso de la ciudad de Santa Fe	63
6.2.1 Parque Federal / La Redonda	64
6.2.2 Molino Lupotti-Franchino	68
6.2.3 Molino Marconetti	71
6.2.4 Estación Belgrano	75
7 Propuesta de refuncionalización para la estación Mitre y entorno: FORO SUR ESTACIÓN MITRE	79
7.1 Santa Fe y las políticas de descentralización:	82
7.2 Condiciones del Entorno de la ex estación de Ferrocarril Mitre	85
7.3 La ex estación de Ferrocarril Mitre y playa de maniobras	88
7.4 Foro Sur - Estación Mitre.....	91
7.5 Programa Arquitectónico	93
7.6 Consideraciones respecto del proyecto	94
Conclusiones.....	105
Bibliografía	107

Tabla de cuadros e ilustraciones

1 Documentos Doctrinales del ICOMOS – fuente: elaboración propia, tomando información del sitio de ICOMOS / www.icomos.org.ar	20
2 Documentos fundamentales para la protección del Patrimonio. Fuente: elaboración propia, tomando información del sitio de ICOMOS / www.icomos.org.ar	23
3 Estación FFCC Belgrano. Fuente: Archivo General de la Nación.....	26
4 Puerto de Santa Fe circa 1940. Fuente: Archivo General de la Nación / www.agnargentina.gob.ar/	30
5 Estación FFCC La Francesa. Fuente: Archivo General de la Nación.....	32
6 Huellas de la infraestructura. Fuente: Secretaría de planeamiento MCSF/ intervención propia.....	37
7 Interior de la Estación Belgrano, año 2003. Fuente: Federico Cairoli, MCSF.....	39
8 Estación Belgrano, año 2013. Fuente: Dirección de Imagen institucional MCSF.....	42
9 El mall como nuevo espacio público, según Koolhaas. Fuente: libro “Mutaciones” (2000, Actar).....	46
10 Interior de la ex Estación Rosario Central. Fuente: www.rosario.gov.ar	57
11 Planta general. Fuente: Rosario 1998-2003 Arquitectura con identidad.....	58
12 Silos Davis en la ribera rosarina. Foto: Luciano Tourn - http://lucianotourn.com/wp-content/uploads/2010/10/DSC_0864.jpg	60
13 Plantas Museo Arte Contemporáneo. Fuente: www.ciudadociedad.blogspot.com	61
14 Interior de Centro Cultural La Redonda. Foto: www.santafe.gob.ar/cultura	64
15 Refuncionalización del edificio La Redonda. Foto: Arquitecto Luis Müller.....	65

16 La Redonda - Planta General. Fuente: http://2016.biaar.com/realizaciones/corredor-cultural-el-molino-parque-federal-y-la-redonda/	66
17 Espacio Público entre los edificios del Molino Franchino. Fuente: www.santafe.gob.ar/cultura	68
18 Molino Franchino - Planta de conjunto. Fuente: http://2016.biaar.com/realizaciones/corredor-cultural-el-molino-parque-federal-y-la-redonda/	69
19 Recuperación del Molino Marconetti- Foto: Federico Cairoli.....	71
20 Interior del Molino Marconetti recuperado. Foto: Federico Cairoli.....	72
21 Molino Marconetti - Planta de conjunto. Fuente Subsecretaría de Obras de Arquitectura MCSF.....	73
22 La nave principal de La Belgrano en uno de los eventos allí organizados- Foto: Secretaría de Turismo MCSF.....	75
23 Estación Belgrano - Planta de Entorno. Fuente: Subsecretaría de Obras de Arquitectura MCSF.....	76
24 Vista aérea del área de intervención. Fuente: Secretaría de Planeamiento MCSF.....	79
25 Estación Mitre / Centro Cultural y Social El Birri. Estado actual. Foto: Subsecretaría de Obras de Arquitectura MCSF.....	80
26 Distrito suroeste. Fuente: Secretaría de Planeamiento Urbano MCSF.....	83
27 Eje cívico-recreativo y cultural. Elaboración propia.....	84
28 Área sur de Santa Fe: ejes Cívico-Culturales. Elaboración propia.....	86
29 Fotos de recorrido. Elaboración propia.....	87
30 Esquema de localización. Elaboración propia.....	90
31 Espacio verde de uso público. Elaboración propia.....	91
32 Foro Sur: lugar de confluencia de: cultura+civismo+recreación. Elaboración Propia.....	92
33 Esquema programático. Elaboración Propia.....	93

34	Perspectiva aérea. Subsecretaría de Obras de Arquitectura MCSF.....	95
35	Planta general. Elaboración propia.....	96
36	Estación Mitre - Fachada y sección transversal. Elaboración propia.....	97
37	Perspectiva desde acceso al Parque. Elaboración propia.....	98
38	Perspectiva desde acceso posterior. Elaboración propia.....	99
39	Perspectiva: Acceso al Foro Sur - Estación Mitre. Elaboración propia.....	100
40	Perspectiva desde el Hall. Elaboración propia.....	101
41	Perspectiva de la Nave principal. Elaboración propia.....	102
42	Perspectiva del auditorio. Elaboración propia.....	103

Planimetría adjunta:

1: Plano de Implantación – escala 1:750

2: Plano de Intervención – escala 1:250

3: Vistas – escala 1:250

4: Secciones – escala 1:250

5: Sección constructiva - escala 1:50

Introducción:

Introducción

La irrupción del ferrocarril en la ciudad de Santa Fe, así como la estratégica ubicación de su puerto, junto con la infraestructura que los sustentaba, constituyó la representación de la modernidad y el progreso –en síntesis, la representación del triunfo de la técnica– modificando el paisaje urbano y alterando drásticamente su fisonomía, evidenciando el auge de la maquinaria del intelecto por sobre la naturaleza. Esta incorporación se produce en el momento de expansión comercial y flujo de capitales de los países industrializados hacia el continente; cambiando de raíz la red de conexiones territoriales utilizada desde épocas de la colonia, dividiendo el territorio en regiones ricas y pobres “en función de su mayor o menor capacidad de integración al sistema, adecuándolas a las necesidades del nuevo modelo planteado por la división internacional del trabajo”. (Tartarini, 2001, p.1) Como consecuencia de la construcción esta red, las instalaciones ferropuarias se tomaron un duro obstáculo para el uso urbano del suelo, tanto interior como litoral, acotando las posibilidades de crecimiento de la ciudad, con demandas crecientes de espacio y entornos naturales.

Los vertiginosos cambios en las maneras de transportar lo producido a partir de la segunda mitad del siglo XX –como el transporte por carretera–, la instalación en el país de multinacionales de automóviles y camiones poco tiempo después, fueron parte de un proceso de declive que concluye con la virtual desarticulación de la red ferroviaria, hasta llegar a fines de ese siglo, con vastas áreas de territorio colmadas de infraestructura ferropuaria sub o desocupada.

Hacia los albores del siglo XXI, la ciudad de Santa Fe debatía el destino de grandes porciones de potencial suelo urbano, ocupado por construcciones ruinosas. La permanencia de estas huellas del paisaje productivo en los procesos de conformación de la ciudad plantea nuevas perspectivas en la formulación de proyectos urbanos. Se valoran las permanencias, se articulan las preexistencias con un nuevo paisaje, se evidencia que las marcas se han convertido en los anclajes de los proyectos de revitalización de las áreas más paradigmáticas de la ciudad, por lo que deben ser entendidos como recursos estratégicos en los proyectos urbanos. Esta infraestructura en desuso, con una imagen profundamente arraigada en el imaginario colectivo, contribuye a reafirmar la identidad de la ciudad como nexo y soporte de espacios de uso social, eminentemente público, y crea una nueva imagen urbana.

Mientras el mundo de la arquitectura, en tanto foro de debate permanente, discute aún las intervenciones con lenguaje contemporáneo en los ámbitos de valor patrimonial, éstas vienen sucediéndose con éxito dispar, desde hace décadas. No obstante, desde esta idea de una identidad urbana que se consolida, podemos valorar como patrimonio espacios de distinto calibre, de diverso grado de homogeneidad, de antigüedad diferente, de condiciones diversas y de distinto carácter.

Como veremos más adelante, el *estado de la cuestión* comprende ejemplos de relevancia en nuestra región e incluso nuestra ciudad, que dan cuenta de la vigencia de la temática, como las recuperaciones, reutilizaciones y puesta en valor de La Redonda (Santa Fe), Isla de los Inventos (Rosario), los Molinos Lupotti-Franchino y Marconetti (Santa Fe) para nombrar unos pocos.

Planteamiento del problema

Durante décadas, la sociedad entendió la demolición de edificios antiguos y su reemplazo por nuevas construcciones como una parte insoslayable del progreso urbano. El desarrollo social, las nuevas tecnologías y los cambiantes modos de vida volvían obsoletas aquellas edificaciones erguidas por las anteriores generaciones y, por ende, resultaba necesario que otros espacios, más aptos para los nuevos tiempos, ocuparan su lugar y dieran respuestas adecuadas a las cambiantes necesidades.

No obstante, es necesario superar la inercia de la ciudad de los objetos, entendidos éstos como un conjunto de múltiples escalas y naturaleza disímil. Ciertamente, la permanencia formal de arquitecturas o estructuras urbanas heredadas de tiempos anteriores no facilita la tarea y, además, la ciudad zonificada en usos y parcelada en sus propiedades, ampara el *statu quo* de ciudad-mercancía, patrimonial, estática.

Aun así, la ciudad debe encontrar los modos de reinventarse –admitiendo la sustitución parcial o la renovación de las áreas deterioradas– intentando conciliar la coexistencia y permanencia de elementos de la infraestructura existente con los nuevos requerimientos urbanos.

Objetivos

Objetivo General

Promover la reutilización de edificios protegidos en desuso para equipamiento cultural, educativo y administrativo, de carácter público, mediante su refuncionalización y puesta en valor, para identificar, sostener y reafirmar, mediante una intervención arquitectónica, aquellas construcciones que poseen un gran impacto en la conformación de la identidad urbana de la ciudad de Santa Fe.

Objetivos Específicos

- Indagar en la bibliografía primaria respecto de los criterios, conceptos y fundamentos, de cara a la intervención en edificios de protección patrimonial en general, y en una instancia posterior, recabar información sobre la reconversión de aquellos que han formado parte de la infraestructura ferroviaria de nuestra ciudad y que hoy se encuentran en desuso.
- Analizar los casos recientes de reutilización de edificios de protección patrimonial de origen ferroviario en la ciudad de Santa Fe y ciudades próximas, en particular los de reutilización por parte de gestiones públicas, con el propósito de elaborar estrategias de proyecto factibles de ser extrapolables.
- Proponer, en base a los lineamientos y estrategias resultantes del análisis llevado a cabo, y en el marco de una pieza de infraestructura ferroviaria patrimonial en desuso, como lo es la ex Estación de Ferrocarril Mitre, un fragmento urbano que pase a conformar la creciente dotación de equipamiento recreativo, cívico y cultural de uso público, para la ciudad.

Hipótesis

La recuperación de infraestructura patrimonial obsoleta reconvertida a la vida activa de las ciudades, con criterios, estrategias y metodologías contemporáneas, contribuye a la consolidación de su identidad urbana, con el doble efecto de la puesta en valor de áreas deterioradas de las mismas y la ampliación la oferta de equipamiento público de manera sustentable.

Procedimiento Metodológico

El abordaje metodológico de este estudio se posiciona en un primer momento, desde una perspectiva hermenéutica en tanto se intenta comprender e interpretar una realidad: la relación intrínseca de la identidad de la ciudad con aquellos procesos productivos que modelaron su imagen física al punto de hacerlos inseparables. Se ha realizado una selección bibliográfica adecuada a lo vasto de la temática, y se procuró que la investigación documental abarque los diferentes aspectos de la problemática estudiada, aportando fundamentos teóricos amplios respecto de dichos aspectos.

A raíz de dicho relevamiento documental, se ha sistematizado el análisis de este material, contrastando enfoques disciplinares de disímil naturaleza. Para ayudar a la comprensión e interpretación de posiciones teóricas que, a lo largo de las décadas y en diferentes coordenadas geográficas van cobrando relevancia en los claustros académicos, recurrió a la elaboración de mapeos conceptuales, líneas de tiempo y diagramas de significado que posibilitaron un análisis valorativo en simultáneo de la compleja conformación de la identidad urbana.

Además, se planteó la exploración de información –gráfica, teórica, técnica, etc.– disponible de las intervenciones vinculadas con la arquitectura ferroviaria en Santa Fe y la construcción de un mapeo de las mutaciones urbanas relacionadas, que permitió visibilizar el campo de acción de la arquitectura y el urbanismo dentro de esta problemática.

En función de los lineamientos o procedimientos estratégicos tendientes a la incorporación de las piezas de infraestructura en desuso, se propuso el desarrollo de un anteproyecto que incorpore conceptualmente a los mismos. La propuesta arquitectónica se realizó de acuerdo a los saberes adquiridos en el ámbito académico –dentro de la dinámica enseñanza-aprendizaje de metodologías proyectuales– y en el profesional, a la luz de la participación en diversos proyectos de similar naturaleza, como integrante de un equipo de arquitectos, en el marco de una administración preocupada por el destino del patrimonio edificado, entre otros temas.

En resumen, esta investigación se desarrolló mediante la revisión de fuentes bibliográficas relacionadas con el tema y el estudio de casos en la ciudad y la región, por tratarse de una problemática en común. A raíz de la conceptualización elaborada, se sometió a la misma a verificación a través del desarrollo de un anteproyecto de relevancia urbana, mediante el cual se intentará replicar los buenos resultados obtenidos en experiencias similares.

CAPÍTULO 1

Algunas precisiones respecto del Patrimonio Arquitectónico y Urbano:

1 Algunas precisiones respecto del Patrimonio Arquitectónico y Urbano:

“La humanidad no está en ruinas, está en obras. Pertenece aún a la historia. Una historia con frecuencia trágica, siempre desigual, pero irremediablemente común.”

Marc Augé

1.1 La construcción del pasado

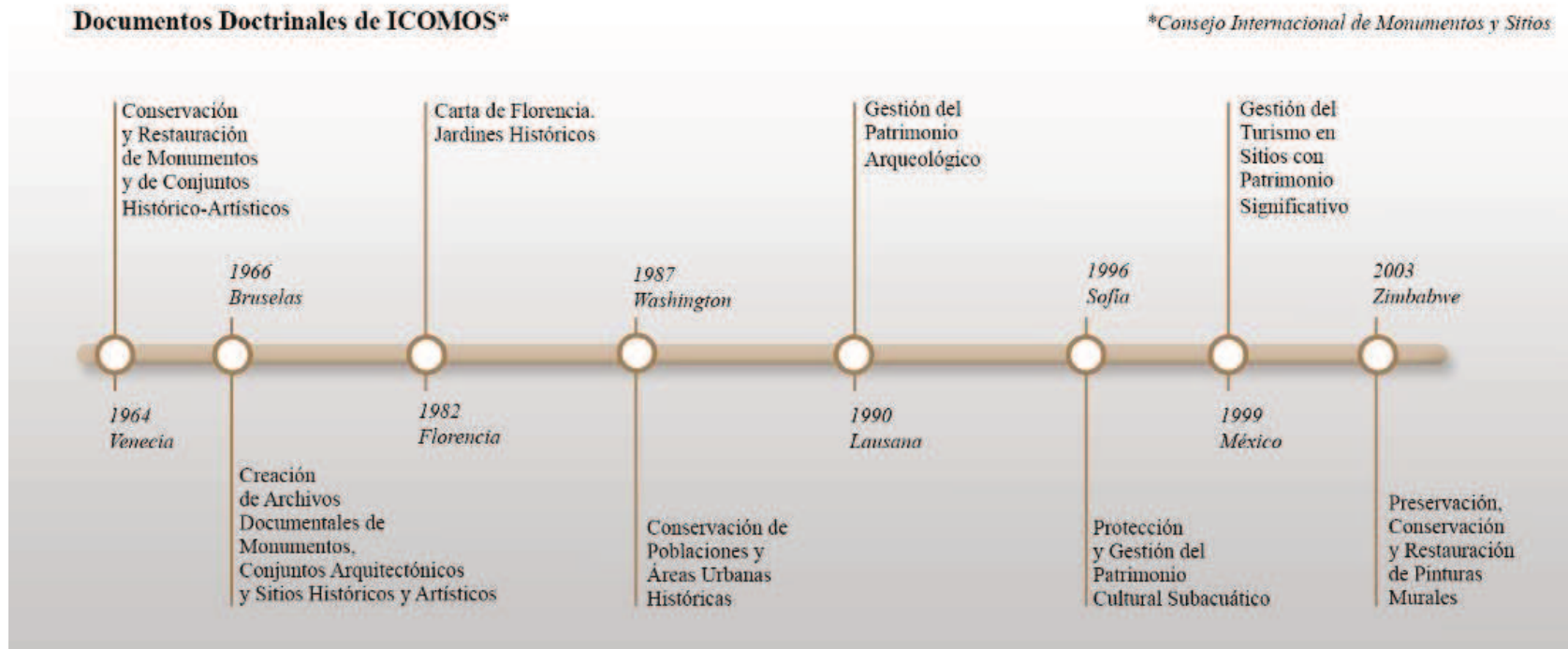
En el inicio del siglo XX se instala un sentimiento contradictorio respecto del pasado construido, en la forma de debate entre quienes pretendían revalorizarlo para rescatar de él principios que pudieran iluminar el presente; y aquellos que lo consideraban un escollo inmovilizante, con una fuerte conciencia del presente vivido y de cara a la construcción de nuevas arquitecturas, expresiones del imaginario de un futuro optimista.

En este contexto es que surge la expresión “patrimonio histórico”, aplicado en un principio a construcciones consideradas valiosas por distintos motivos, como veremos a continuación, y que ha cobrado especial relevancia en los claustros disciplinares a partir de la segunda mitad del siglo XX, interpelando a quienes respaldaban las cualidades de la arquitectura moderna. Este concepto constituyó además, uno de los primeros intentos de lidiar con la problemática de la “ruina” más allá de su condición testimonial del paso del tiempo, aunque en sus inicios no estuviera muy claro el destino de “lo antiguo”.

En el transcurrir de la construcción histórica y cultural de los espacios para la vida, el patrimonio material es testigo de los lazos con el pasado, adquiriendo dichas construcciones un anclaje aún mayor cuando guardan relación con ciertos acontecimientos de trascendencia cultural, en razón del vínculo con sus orígenes.

Por supuesto que identificar la necesidad fue sólo el inicio. El desarrollo de toda una nueva rama de las disciplinas de la construcción que se dedique no sólo a conservar y restaurar físicamente estos “monumentos” si no también a clasificarlos, fue gestándose gradualmente, dada la necesidad de contar con profesionales especializados, capaces de responder a esta nueva práctica específica. La evolución de los llamados “arquitectos de los monumentos históricos” trajo aparejadas no pocas diatribas dentro y fuera de la disciplina, que aún hoy persisten y no han sido resueltas, sino que más bien acompañan en forma más o menos periférica el corpus teórico y, en menor medida, la praxis arquitectónica.

“La arquitectura es el testigo menos sobornable del paso del tiempo.”
Octavio Paz



1 Documentos Doctrinales del ICOMOS – fuente: elaboración propia, tomando información del sitio de ICOMOS / www.icomos.org.ar

1.2 Memoria, patrimonio, identidad

Según una conocida definición de Clifford Geertz, la memoria puede ser objeto de múltiples lecturas y valoraciones, descansando en esas tramas de significación que sostienen la cultura. En esa definición está implícita la relación entre pasado, presente y futuro que atraviesa las construcciones que nos rodean, así como la memoria recorre nuestras vidas, en una trama de vínculos que enlaza dichas dimensiones temporales. La *memoria colectiva* se erige en una entidad que descubre en los monumentos conmemorativos, en los lugares de evocación, en los edificios de valor patrimonial, en los paisajes perdurables, un foco de convergencia de voluntades, de afectos, de recuerdos, de devociones o de ideales comunes en una determinada sociedad.

Es notable entonces cómo en nuestro contexto –de cambios veloces iniciados principalmente desde la inmigración europea de fines del siglo XIX, e intensificada durante las primeras décadas del siglo XX con su pluralidad cultural y religiosa, la consecuente modernización técnica, con las transformaciones urbanas abordadas desde idearios higienistas– se vio conformado rápidamente el acervo patrimonial. Se puede considerar este rasgo un intento de consolidar identidad, de cierta manera acelerando los procesos de “monumentalización” de construcciones relativamente recientes, como escuelas, clubes, templos tanto católicos como de otros credos, hospitales, fábricas, molinos, silos, estaciones ferroviarias, puertos, etc. Es necesario señalar que dichas construcciones no tenían ni la antigüedad ni la relevancia histórica o académica para alcanzar ese *status*, pero su valoración en tanto vínculo identitario con un pasado relocalizado, así lo ameritaba.

En décadas recientes se han revisado conceptualmente los alcances del campo patrimonial, tornándolo más inclusivo y extendiendo los alcances tanto a exponentes arquitectónicos como a los urbanos y rurales que hubiesen significado hitos en la historia del país –hechos de importancia política, militar, cultural, etc. –Un amplio criterio para considerar los procesos que habían signado la vida argentina y valorar sus huellas en la conformación de las identidades.

Existe un acuerdo generalizado acerca de que el patrimonio fomenta actitudes de relación entre los hombres y de reconocimiento de una historia que les es común. Es decir, que mediante estos bienes, las sociedades recuperan relaciones con las generaciones que les precedieron. Es a raíz de la relación que se establece entre ciertas construcciones y sus habitantes –en el más amplio sentido– que se las llega a señalar como patrimonio edificado y por ello son conservadas. No obstante, muchas veces se ven alteradas, modificadas y agredidas hasta verse completamente desvirtuados los valores por los que fueron protegidas.

Desde el momento en que las disciplinas arquitectónicas se enfrentaron por primera vez al descubrimiento del pasado – en el sentido de intervenir conscientemente ante una obra que las antecede en el tiempo, como el caso por ejemplo de Alberti en el Templo Malatestiano en Rímini– fue necesario decidir qué hacer con las preexistencias de valor histórico, más allá de los “monumentos”. En un principio, la mera conservación de los edificios para extender su uso en el tiempo, implicó el desarrollo de un conjunto de prácticas específicas; sin embargo esta visión romántica del patrimonio construido llevó en muchos casos a los especialistas a pensar y a actuar enfocados en la conservación del bien, reduciendo la cuestión patrimonial a un enfoque conservativo. Esta postura idealizante del patrimonio construido, que lo considera único e irrepetible, rechaza la idea de que estos edificios sean reasignados para funciones que no sean dignas o compatibles con su uso original. Según Gnemmi (2004, p.86):

“Para que el uso del patrimonio construido sea un buen uso es necesario previamente una completa valoración del mismo, la que no es posible sin una lectura y análisis del bien que den cuenta antes y en forma precisa de los rasgos y características que lo definen en sí mismo y en su relación con el entorno, esto desde una amplia perspectiva arquitectónico-artística, constructiva, espacial, funcional, ambiental, histórica y social.”

Esta postura se resistía a la apropiación de los “edificios significativos” así como áreas o una ciudad completa, con funciones diferentes a las que fueron concebidos. Su posicionamiento relativiza la refuncionalización en tanto que la considera una transigencia respecto de la valoración patrimonial, asociada por lo general con un provecho económico. La calidad de la intervención estará inevitablemente asociada a la formación histórica, técnica y artística, además de arquitectónica, y de la conciencia crítica de quien la lleve a cabo.

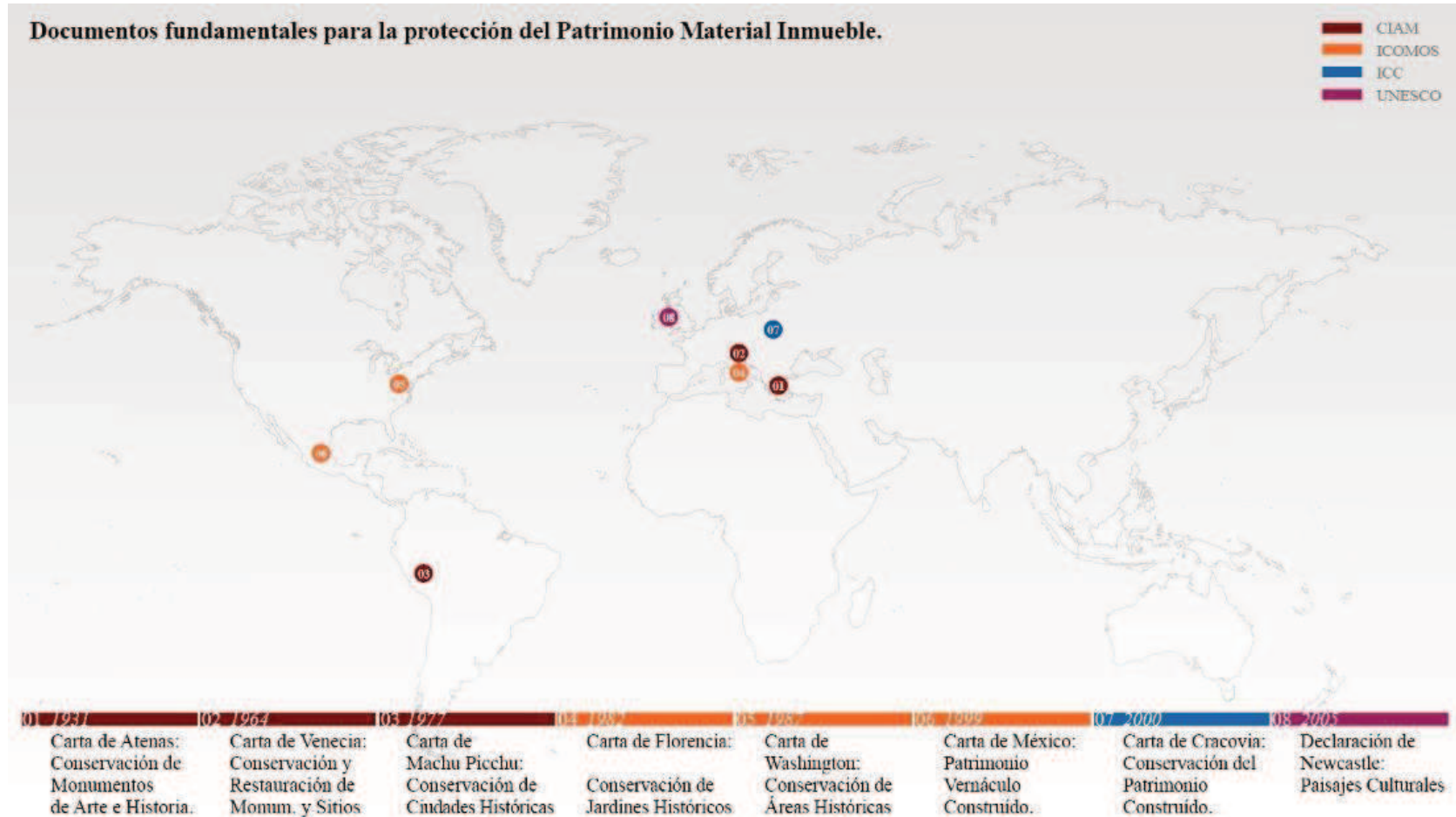
Desde esta perspectiva, percibir el “espíritu”, descubrir la esencia de la obra será fundamental para una aproximación a una operación de refuncionalización. “La formación con que cuente el profesional será aquí también indispensable –como en todos los casos, pero quizá más en este– para valorar a la obra en su justa medida” (Gnemmi, 2004, p.30). Quienes defienden esta postura afirman que al “espíritu” de una fábrica lo constituyen todas las características de la misma –de orden espacial, formal, funcional, estructural, etcétera– que la definen y le dan los rasgos y la personalidad que la caracterizan y valorizan. Estos elementos, entonces, constituirán las partes intocables del edificio, y deberá trabajarse críticamente en la búsqueda de una digna refuncionalización.

La valoración de un elemento como patrimonial se torna sujeto de un debate que aún no ha sido sorteado, donde todos parecen de acuerdo con que es necesario preservar aquello que nos acerca a nuestros orígenes y refuerzan nuestra identidad, pero aún no se resuelve qué hacer con esos bienes ni cómo evitar reducirlo a una cuestión económica. Este culto rendido al patrimonio histórico requiere mucho más que de la reafirmación satisfactoria de lo pasado. Es necesario indagar respecto de qué sentido tiene este culto, que nos muestra el estado de nuestra sociedad y de los interrogantes que éste nos plantea.

Sintetizando el pensamiento de los conservacionistas, que venían haciendo oír sus voces desde las primeras décadas del siglo XX –con aciertos y contradicciones– es que se redacta, en el marco de la Primera Conferencia de Expertos para la Protección de Monumentos organizada por el Instituto de Cooperación Intelectual de la Sociedad de Naciones, la Carta de Atenas de 1931. Fue el primer documento internacional asumido como válido por la totalidad de los participantes, respecto de la conservación arquitectónica.

Posteriormente, en 1967, el Consejo Internacional para los Monumentos y Sitios (ICOMOS, creado en 1964 en la reunión en Venecia) emitió el informe que se conocería como las “normas de Quito”, donde se extiende el carácter de monumento al contexto urbano o natural que contiene el bien patrimonial, asumiendo que puede existir una zona, recinto o sitio susceptible de ser considerado monumental, aunque ninguno de los elementos que lo constituyen, considerados por separado, alcancen esta calificación. Para precisar al respecto, citamos a Fusco (2012, p.361), *“la noción de Monumento comprende tanto la creación arquitectónica aislada como también el ambiente urbano que constituya el testimonios de una civilización particular, de una evolución significativa o de un acontecimiento histórico.”*

Documentos fundamentales para la protección del Patrimonio Material Inmueble.



2 Documentos fundamentales para la protección del Patrimonio. Fuente: elaboración propia, tomando información del sitio de ICOMOS / www.icomos.org.ar

Existe un consenso bastante generalizado entre quienes reflexionan sobre esta temática, acerca de que el patrimonio es evidencia de vínculos con el pasado, que promueve actitudes de relación entre los hombres y de reconocimiento de una historia que les es común. Por lo cual, dichos bienes facultan a las sociedades recomponer sus vínculos con el mundo y con las generaciones que ya pasaron, a la vez que disfrutar de la capacidad de creación de belleza que poseían quienes los precedieron.

La acumulación de información, de acontecimientos y procesos sociales en lapsos de tiempo cada vez más cortos, característica de la era que vivimos, donde el fenómeno de los “cambios” se da de manera cada vez más frecuente –conocido como aceleración del tiempo histórico– se ha convertido en un signo de estos tiempos. Por estas características, a veces los ciclos quedan trancos y surgen nuevos que se superponen, impidiendo la comprensión de los mismos por parte de la sociedad, que los genera y experimenta.

Tal vez sea demasiado pronto para comprender las consecuencias de tomar decisiones demasiado conservadoras o – como en los casos más emblemáticos de la arquitectura moderna – desprendidas por completo de todo aquello que reflejase un pasado retrógrado al que no se debía volver. Mientras, la disciplina arquitectónica se mueve al compás de los mencionados cambios, o “mutaciones” y la creciente demanda de espacios para el desarrollo de las actividades humanas reclama con urgencia estos edificios protegidos, que por lo general ocupan espacios de gran valor para su entorno; queda por resolverse la tensión entre conservarlos y los usos que nos permitimos darles para que se justifique su conservación. Como veremos más adelante, es un debate que no logra aún consensos definitivos.

El desplazamiento del interés de los historiadores desde el acontecimiento hacia la historia social – principal cambio dentro del paradigma historiográfico – tuvo como correlato en el campo del patrimonio que se produjera una asociación entre las nociones de patrimonio arquitectónico y testimonio. Este avance fue determinante para una nueva lectura de lo patrimonial, ya que implicó interpretar el monumento o en el bien patrimonial no sólo por sus valores intrínsecos, sino lo que llevaba implícito como referente presente de un grupo social del pasado.

CAPÍTULO 2

La imagen de la ciudad y el paisaje ferropuertoario:

2 La imagen de la ciudad y el paisaje ferroviario:

“Para que haya paisaje, no sólo hace falta que haya mirada, sino que haya percepción consciente, juicio y, finalmente, descripción. El paisaje es el espacio que un hombre describe a otros hombres.”

Marc Augé



3 Estación FFCC Belgrano. Fuente: Archivo General de la Nación.

2.1 Las maquinarias del progreso

La trasposición del ferrocarril desde una Europa industrializada hacia América Latina fue directa, conllevando un proceso de transferencia tecnológica y transculturación inédito hasta el momento. Todos los elementos –materiales e intangibles, como los estilos arquitectónicos– fueron aportados por los países proveedores, principalmente Gran Bretaña y Francia, entre 1825 y 1930, aproximadamente.

Las tipologías impuestas por la llegada del ferrocarril, sin precedentes en el continente, se transformarán en “uno de los repertorios arquitectónicos, gráficos y ornamentales más integrados y sistematizados de la historia.” (Tartarini, 2001, p.3) la arquitectura de los ferrocarriles fue trasplantada desde su lugar de origen en forma directa, prácticamente sin concesiones a los requerimientos, usos y costumbres locales. Cuanto menor era la capacidad de adaptación y aporte local -técnico y de mano de obra- mayor era el volumen y contundencia del trasplante, que no podía dejar librado al azar ningún elemento perteneciente al sistema.

Esta irrupción del ferrocarril en las incipientes ciudades latinoamericanas provocó cortes irreparables producto del tendido de ramales y la infraestructura en torno de las estaciones: puentes, viaductos, depósitos pero también barrios de empleados y obras de ingeniería asociadas a los complejos ferroporuarios; causando un impacto en la expansión urbana, al acotar, cercenar y poner límites físicos a las ciudades. No obstante, la impronta del ferrocarril en tanto representación del progreso, resignificó la relación campo-ciudad, introduciendo un profundo cambio en la percepción del paisaje natural. Este cambio se dio en forma relativamente inmediata y su impacto aún persiste en nuestros días. En esta imagen se corporizaron los ideales del liberalismo positivista de la argentina de los ochenta. El progreso, la avanzada tecnológica, la pujanza de colonos y criollos conformaron un imaginario que el tiempo se encargaría de desencantar.

La red de infraestructura necesaria para el despliegue de actividades ferroviarias, carecía de interés para los capitales inversores si los bienes transportados no eran puestos en circulación hacia el mercado internacional. Por lo cual, en forma paralela al auge de la expansión de vías férreas y edificaciones subsidiarias, fue necesario desarrollar puertos que las complementen. Estas edificaciones portuarias cambiaron drásticamente las costas, y por extensión, también las estructuras urbanas donde se asentaban. Como consecuencia, se plantearon conflictos entre una infraestructura que progresivamente demandaba espacios para el despliegue de sus actividades y las ciudades que en su rápido desarrollo necesitaban nuevos espacios libres en relación con la naturaleza.

Esta aceleración del progreso, que en muchos casos, en nuestra región se admite como una cuestión meramente propositiva, permite reconocer la diagramación de un nuevo mapa que afectará hasta nuestros días el desarrollo urbano en nuestras ciudades.

La provincia de Santa Fe en tanto territorio clave para el proyecto liberal de fines del siglo XIX, sufrió una profunda transformación de su estructura social y productiva. Esto implicó la mutación de su paisaje agreste y desolado, en los cultivos extensivos que conforman la fisonomía del territorio actual. En el caso de las ciudades, si bien las redes ferroviarias no operaron en la formación de

las mismas, debió articularse la trama existente con la infraestructura demandada planificando su conexión tanto espacial como funcional, de manera tal que los territorios del ferrocarril y de la ciudad conformaran una unidad de sentido en el espacio urbano.

Al reconocer las grandes alteraciones que produjo en el territorio provincial y en la economía regional la llegada del ferrocarril como sistema, no podemos dejar de ver el impacto sobre la imagen urbana. Estas transformaciones se dan, por una parte, en la fisonomía de la ciudad, manifiesta en construcciones como estaciones, cabinas, galpones, pero también en una dinámica de la vida urbana sin precedentes. La estación ferroviaria fue un elemento que redefinió la forma urbana por su impacto en el sistema circulatorio primario. Ésta impacta fuertemente la morfología del entorno, condicionando desarrollos futuros. Por otra parte, su emplazamiento tuvo una profunda incidencia en la economía urbana.

El ferrocarril sintetizó el mundo de la tecnología y la máquina asociado al vértigo de la modernidad, y el mundo de la representación arquitectónica, donde la construcción de los referentes simbólicos estaba sin dudas, ligada a un pasado importado del viejo continente. Convergieron, en la Santa Fe de fines del siglo XIX las apetencias formales y la significatividad deseada por aquellos impulsores del progreso desde un modelo político y cultural europeizante, con la posibilidad de escenificar –en forma directa y de primera mano– sus materializaciones edilicias representativas.

Estas “maquinarias arquitectónicas”, pensadas desde el funcionalismo que les otorgaba significado, concebidas como el soporte físico en el más pragmático de los sentidos parecían ignorar la idea de imagen urbana, aunque estaban, de hecho, modificando la fisonomía e identidad de la ciudad en forma irreversible.

En Santa Fe se produjeron significativas transformaciones a raíz de la instalación del sistema ferroviario. Los barrios aledaños a las estaciones y terminales cobraron vitalidad, llenándose de comercios, servicios y residencias. La composición demográfica y el esplendor de estos sectores de la ciudad, relacionados con el progreso y la prosperidad en este primer momento, nos mostraba esta *ciudad metafórica* contrapuesta a la ciudad real. Presenciamos un cruzamiento de imágenes entre registros aparentemente contradictorios: modernistas (figuras técnicas) y patrimoniales (figuras identitarias).

En este caso, entender la propia circunstancia, requiere partir de la condición de ciudades aluvionales –desde el punto de vista geográfico pero también demográfico–, fundadas a fines del siglo XVI, pero con crecimientos acelerados a partir de las últimas décadas del siglo XIX, con un desarrollo impactado por la inmigración que, no solamente se concentró en ellas, sino que aportó procedimientos y técnicas constructivas novedosas para la época. Este aporte desbancó a la humilde arquitectura española e impactó en el tradicional centro histórico colonial, sustituyendo en el transcurso del nuevo siglo, las edificaciones existentes, al punto de que hoy casi no mantiene rastros de su etapa fundacional si no es por la subsistencia de la traza y la conservación parcial de algunos de sus edificios públicos iniciales y un par de ejemplares de residencias, como la casa de los Aldao y la de Diez de Andino, donde hoy funciona un museo histórico.

Retomando la idea de los lazos con lo identitario que implican las acciones de “protección patrimonial” –en un comienzo restringida a los monumentos, luego, extendida a edificios y, como vimos, a sectores urbanos– se puede afirmar que hay una toma de conciencia de las potencialidades de lo local. Como lo expone Fusco (2012, p.361) *“La noción de Monumento comprende tanto la creación arquitectónica aislada como también el ambiente urbano que constituya el testimonios de una civilización particular, de una evolución significativa o de un acontecimiento histórico”*. Él mismo dirá más adelante *“puede existir una zona, recinto o sitio de carácter monumental, sin que ninguno de los elementos que lo constituyen, aisladamente considerados, merezcan esta designación.”* (Fusco, p.363)

Frente a estas imágenes modernistas de las ciudades, subsisten y se superponen *imágenes patrimoniales* que se supone, ponen en escena y preservan las tradiciones, la cultura local. Es en ese contexto donde pueden desarrollarse estrategias de promoción de la ciudad a través de la producción de imágenes de marca, que se supone la caracterizan. A decir de Mons (1994, p.42), *“El Capital-Imagen es también portador de una narración de la ciudad, pues el efecto de ficción se duplica con un efecto de relato, sobre todo en lo que se refiere a imágenes fijas; el imaginario del espectador puede desplegarse en ellas a partir de indicios reveladores.”*

Volveremos a estos conceptos más adelante, por el momento es necesario abordar otros matices que sin dudas contribuyeron a la formación de la identidad urbana, pero pertenecen, como veremos, o bien a otros momentos de esa *historia acelerada*, o a otros campos disciplinares que es necesario desarrollar por separado.



4 Puerto de Santa Fe circa 1940. Fuente: Archivo General de la Nación / www.agnArgentina.gov.ar/

CAPÍTULO 3

Desarrollo, crecimiento, planificación y obsolescencia: primeras mutaciones.

3 Desarrollo, crecimiento, planificación y obsolescencia: primeras mutaciones.

*“La mañana me encuentra caminando en la nada
Vías muertas de un expreso que quedó en el pasado”*

Luis Alberto Spinetta



5 Estación FFCC La Francesa. Fuente: Archivo General de la Nación.

3.1 La contracara del progreso

Si bien en sus inicios la llegada del sistema ferropuertoario a la ciudad no resultó conflictiva, a medida que se produjo la inevitable expansión de la traza, el fluir del espacio urbano se vio obstaculizado por esta infraestructura, muchas veces de proporciones monumentales, que provocó no pocos inconvenientes en la articulación funcional y visual; entre el dominio técnico y los dominios público y privado.

Al cabo de las primeras décadas del siglo XX, el que había sido el emblema de progreso pasó a ser rastro de un memorable pasado, pero pasado al fin. Ya en un importante estado de decadencia, reflejo quizás de las políticas llevadas a cabo en los años setenta, sus infraestructuras, envueltas en la trama urbana, estaban encerradas entre paredones y vallados que brindaban “seguridad”—en el ambiguo sentido de esta palabra que se utilizaba por entonces— pero clausuraban toda conexión visual o funcional entre el dominio técnico y el espacio social. El abandono portuario que se ha dado en muchas ciudades del interior argentino, sumado a las privatizaciones de los ferrocarriles, había dejado sin actividad a un gran número de estaciones de trenes, circunstancia que las marginó de las actividades económicas más dinámicas y las obligó a entrar en una paulatina fase de estancamiento y decaimiento.

Como se ha dicho, las estaciones ferroviarias fueron factores de expansión urbana, al dinamizar el mercado de tierras en su entorno. Pero la extensión de los predios y el tendido de rieles dificultaron el desarrollo posterior provocando el descenso de la renta urbana en los terrenos aledaños. En este contexto, el imaginario asociado al ferrocarril había dejado de ser símbolo de progreso y prosperidad, actuando como obstáculos anacrónicos, metáforas del estancamiento y el atraso. El disgusto que se fue instalando en Argentina contra el ferrocarril tuvo así un correlato espacial, ya que toda esa infraestructura redundante, despojada de inversiones, incompatible con el automóvil y reñida con la expansión urbana yacía en las ciudades como un estorbo.

La mencionada obsolescencia de las instalaciones, en forma conjunta con distintos procesos de re-valorización del suelo urbano, han sido algunos de los motivos por los que se comenzó a intervenir, sustituir y reutilizar los enclaves que otrora impulsaran el desarrollo urbano.

Sin dudas la infraestructura ferropuertoaria, que otrora impulsó el progreso regional, se había transformado en un obstáculo a ser sorteado, en pos del continuo crecimiento urbano. Ni el Estado ni el mercado inmobiliario parecían ponerse de acuerdo en el abordaje de la problemática, y las herramientas aportadas desde las incipientes prácticas de las disciplinas urbanísticas, intentaron con relativo éxito abordar esta cuestión, pretendiendo constituir elementos integradores entre estos equipamientos y la red de espacios públicos de la ciudad.

Para comprender el estado de las grandes infraestructuras ligadas al transporte hacia los inicios del presente siglo, Tartarini (2001, pp. 10-11) apunta lo siguiente:

“¿Cómo es la arquitectura ferroviaria de hoy en nuestro continente? Mito y realidad se entrecruzan al abordar uno de los fenómenos de transferencia tecnológica y cultural más ricos del continente. Huellas, fragmentos aislados de un extinto universo integrado (en el sentido más pleno de este último término), recodos ineludibles de una nostalgia de tiempos mejores (cornucopia y granero del mundo mediante), terreno experimental de maquillajes edilicios al servicio de identidades corporativas de ocasión, símbolos elocuentes de un Estado ausente y anodino, escenarios de ficciones recurrentes y de padecimientos cotidianos... Lo cierto es que, en los tiempos que corren, encontrar estaciones en aceptables condiciones de autenticidad e integridad, no es tarea fácil. Si esto sucede con las que, para bien o para mal, se encuentran en uso, qué decir de la inmensa mayoría de edificios desactivados dispersos en todo el continente, a menudo librados a su propia suerte luego que el tren se fuera para siempre. Muchos de ellos fueron brutalmente desmantelados, una gran mayoría ocupados como viviendas, y, en no pocos casos -cuando todo parecía condenarlos a una ruina segura- fue la gente de cada lugar la que inició su rescate, encontrando en ellos, no sólo valores ignorados por quienes deberían protegerlos, sino espacios para responder a sus propias necesidades en materia cultural, educativa, de esparcimiento, vivienda, etcétera.”

Estas extensiones de territorio se constituyeron en una verdadera reserva de tierras, ya que en el pasado era impensable su uso urbano pero en la actualidad se encuentran disponibles para proyectar nuevos espacios. El redescubrimiento de la vieja infraestructura como proyecto urbano, mediante la legitimación de diversas operaciones, permitiría la reincorporación de estos espacios en la trama urbana, para lo cual era indispensable la reconversión de las actividades originales. Estas circunstancias proporcionarían oportunidades de mutaciones, formando parte de posibles lineamientos estratégicos para las ciudades.

El paisaje de la producción, entendido como sistema complejo, posee leyes propias que determinan que algunas partes permanezcan y otras sean sustituidas o reelaboradas en esta transformación, sin por ello perder las propiedades que lo definen. Por ello es que era ineludible la observación y registro de sus configuraciones con el devenir de los años, para poder planificar las permanencias y sustituciones en el territorio.

3.2 Herramientas para el ordenamiento del territorio

Con el advenimiento de las disciplinas urbanísticas, sobre todo ganando terreno en nuestro continente a partir de la tercera década del siglo XIX, el principal desafío a afrontar fue el de los modos de crecimiento en las grandes ciudades. En el caso de las ciudades ferroporcuarias, éste estaba íntimamente relacionado con la ocupación de la costa, y una dinámica de cambios tanto de la estructura física como social y cultural de la ciudad. Dichas ciudades fueron componiendo sus configuraciones en base a los pulsos de crecimiento y desarrollo de esos procesos, componiendo tradiciones y nuevas demandas en la búsqueda del ordenamiento espacial.

Si bien de acuerdo con consenso general el actual sentido del término “urbanismo” es tributario de “urbanización”, utilizado por Cerdá en su Teoría general de la urbanización (Barcelona, 1867) y recuperado por un grupo de especialistas franceses en las vísperas de la Primera guerra mundial, en su acepción más amplia, se refiere a la civilización urbana y, en forma simplificada, puede decirse que se atribuyen al término dos significaciones: la del lenguaje corriente, que se refiere a toda acción consciente cuyo objetivo es concebir, organizar, planificar o transformar la ciudad y su espacio; y la segunda acción, referida a la aparición, a principios de siglo XX, de una nueva disciplina en la que confluyen numerosas especialidades y experiencias prácticas.

Aspirar a la convergencia del urbanismo tradicional en la planificación supone, entre otras cosas, considerar los cambios en su denominación los cuales implican a su vez, cambios de referentes. En este caso, el énfasis estará puesto en lo social, lo regional y desaparece el carácter sagrado de la ciudad. El tema de lo edilicio y lo físico no serán, entonces, ya el centro de la cuestión.

Los primeros planes urbanos fueron de gran importancia como catalizador para el debate sobre la ciudad. En tanto que documentos técnicos y políticos, éstos poseían el aval de un conocimiento emanado de ámbitos académicos y profesionales, y al mismo tiempo servían para medir el grado de aprobación por parte de la sociedad de las ideas generadas en dichos ámbitos, como también su implementación en las políticas públicas del gobierno. Mediante estos planes, se sistematizó el conocimiento y el proyecto de ciudad, se absorbió y procesó ideas del debate urbano, se tradujeron los cambiantes paradigmas del campo urbanístico, se expusieron los debates y se condensaron aspiraciones locales de resolución.

La implementación de los primeros planes urbanos en la ciudad de Santa Fe no contempló la ejecución de una única estación de transporte común que concentrase el transporte para toda la ciudad, sino que implicó la especialización de cada una de las tres estaciones existentes. Estas operaciones si bien brindaron beneficios a la funcionalidad circulatoria, tuvieron consecuencias en la configuración morfológica y en los usos del suelo urbano, como veremos.

La cuestión por entonces, giraba en torno a cómo resolver la articulación de los espacios funcionales con los simbólicos y sociales, dada la autonomía propia de la infraestructura, inherente a su desarrollo tecnológico y especialización. El incipiente urbanismo, en tanto saber con aspiraciones científicas señaló a la red ferroviaria, ya en declive –por falta de inversión, a partir de presiones por parte de las recientemente radicadas multinacionales petroleras y automovilísticas, y la consecuente caída en la estima popular en favor del transporte automotor– como enemiga del desarrollo de la ciudad, a la vez que como deseable banco de tierras.

Como vemos, en su primer momento, el urbanismo local no estaba enfocado en dar soluciones a una expansión y densificación urbanas que se advertían traumáticas, sino más bien en allanar el camino a dicha expansión, liberando a la ciudad de los obstáculos producto de esta infraestructura preexistente, que limitaba su desarrollo. Si bien el criterio utilizado para la traza del ferrocarril que unió Santa Fe a Las Colonias se decidió en oficinas provinciales, el criterio de instalación de gran parte dicha infraestructura obedecía simplemente a que los organismos estatales competentes no contaban con recursos para gestionarlas y construir las y dependió en muchos casos de inversiones privadas, que el Estado no pudo imponer las condiciones, pero posteriormente, cuando el ferrocarril pasó a manos de agencias gubernamentales, tampoco lo hizo porque privilegió el criterio urbanístico de modernizar la estructura urbana o beneficiar a actores que poseían tierras cercanas al centro.

Los primeros planes urbanísticos sentenciaron que las estaciones y los puertos ya no participarían del sistema de espacios públicos, debiendo ser relocalizados, relegando a la infraestructura existente a la categoría de rezago urbano. La urgencia imperante de planificación no sólo implicó la demanda de un urbanismo –que se autodenominaba científico–, sino que además debió pronunciarse respecto de unas infraestructuras cada vez más devaluadas debido a la creciente disputa con los nuevos medios de transporte.



6. Huellas de la infraestructura. Fuente: Secretaría de planeamiento MCSF/ intervención propia.

3.3 Urbanismo y memoria urbana

La historia urbana de Santa Fe admite la determinación de unidades históricas según los ciclos de uso de la infraestructura ferroviaria, ésta depende del rol que el urbanismo le asigna en cada momento histórico y de la permanencia material de dichos dispositivos. Es importante señalar el hecho de que en un primer momento, la inserción urbana de esta infraestructura ha sido efectuada sobre el territorio de una ciudad de fundación hispánica y con una precisa configuración histórica.

Hacia los últimos decenios del siglo XX, con una visión crítica de los procesos que dieron forma a la ciudad no planificada, se redacta el Plan Director para la ciudad de Santa Fe que “establece las políticas públicas para un desarrollo formal y funcional, entre los requerimientos de la población y la provisión de servicios indispensables” ¹ que propone la reestructuración de la red ferroviaria, que segmenta la estructura urbana, entre otras medidas tendientes al ordenamiento del suelo urbano.

Habiéndose instalado en la sociedad el apartamiento de puertos y áreas ferroviarias del ejido urbano, los equipamientos ferroportuarios del siglo XIX pasaron a representar una insensatez en la ciudad. Muchos de estos espacios fueron tapiados, cercados y hasta se convirtieron en lugar de actividades clandestinas y en algunos casos, centros de detenciones ilegales durante la última dictadura cívico-militar. Los que permanecieron permeables al uso público, tal vez porque conservaban en grado menor sus actividades, con el tiempo fueron ocupados por sectores de la población marginados y en Santa Fe estos edificios llegaron a oficiar de refugio para personas afectadas por las inundaciones de comienzos del presente siglo.

¹Plan Director de Santa Fe, Dirección de Planeamiento Urbano de la Municipalidad de Santa Fe - 1980



7 Interior de la Estación Belgrano, año 2003. Fuente: Federico Cairoli, MCSF.

3.4 Paisaje Cultural, Memoria e Identidad

“El motivo superficial, lo exótico, lo pintoresco, sólo impresiona a los extranjeros. Para llegar a un cuadro de ciudad, el nativo de un país requiere otros motivos más profundos, los motivos de quien viaja al pasado, no a tierras lejanas.”

Walter Benjamin

La conexión del paisaje con el patrimonio y la noción de *paisaje cultural* surgieron con Carl O. Sauer que los relacionó con los grupos culturales en 1925. En forma reciente, Francesco Bandarin y Ron Van Oers enunciaron una definición más actualizada – aceptada por la Convención Mundial para el Patrimonio de la UNESCO en el año 2014– al formular el concepto de Patrimonio Histórico Urbano. El término cobró notoriedad por vez primera gracias a la UNESCO, en la World Heritage Convention de 1992. Dicho de manera sencilla, paisaje cultural es aquel modelado por la naturaleza y la acción humana. Por tanto, la mayor parte de la superficie de la Tierra está constituida por ‘paisajes culturales’ como resultado de la interacción de las personas con su entorno natural. Estos paisajes están contruidos a partir de la vida de las personas, de sus percepciones y son a menudo fundamentales para el sentimiento identitario y el bienestar de la gente. Básicamente, el concepto de paisajes culturales reconoce que las acciones humanas, de todo tipo, no pueden separarse de otros rasgos afines a los paisajes, incluyendo su ecología, patrimonio y economía, o aspectos como los sistemas de creencias.

El paisaje cultural es un concepto complejo, compuesto de factores naturales y culturales, tangibles e intangibles, cuya combinación configura el carácter que lo identifica como tal, por ello debe abordarse desde diferentes perspectivas. De este modo puede decirse que aunque todo paisaje es cultural, no todos los paisajes poseen un interés patrimonial, como ocurre con otras tipologías de bienes muebles e inmuebles.

Para una aproximación al concepto de *paisaje cultural* es preciso articular dos nociones de paisaje: “por una parte el paisaje como sinónimo de naturaleza contemplada y dominada por el sujeto social, y por otra la noción de paisaje como sedimentación, como permanente interacción entre medio natural y medio humano.” (Collado, 2014, p.163) El primer concepto nos posiciona en el campo del arte y de la filosofía; el segundo en el territorio de la geografía, las ciencias ambientales y en la dimensión proyectual.

Este concepto reapareció en el Memorándum de Viena desarrollado en el año 2005, sobre Patrimonio Universal y Arquitectura Contemporánea. El documento redactado en esa ciudad austriaca abordó numerosos problemas del patrimonio, las ciudades y la actividad contemporánea en éstas. En él, entre otros conceptos, se extendió el marco patrimonial al “paisaje urbano” comprendiendo más allá de los tradicionales “centro histórico”, “conjunto urbano” o “entorno” y se añadió no sólo el casco histórico, sino también los barrios que lo rodean e, incluso, los periféricos, porque todos son históricos. Del mismo modo, demandó un compromiso de “complementariedad” para la nueva arquitectura en relación con la esencia histórica de la ciudad. Se trató de un avance significativo para la contribución y la presencia de la arquitectura contemporánea en las antiguas ciudades consideradas monumentales. Finalmente, propuso una visión holística del paisaje urbano histórico, donde se valoraran todas sus características, tanto materiales como inmateriales.

“Monumento y ciudad histórica, patrimonio arquitectónico y urbano: estas nociones y sus sucesivas figuras iluminan de modo privilegiado las diferentes maneras con las cuales las sociedades occidentales han asumido su relación con la temporalidad y han constituido su identidad.” (Choay, 2007, p.189)

A partir de las últimas décadas del siglo pasado, el ámbito social dejó de ser objeto de intervención por parte del Estado, en tanto que éste renuncia al intento de planificar la ciudad integralmente. La función de los centros urbanos como concentradores de actividad fue paulatinamente substituida por un modelo de ciudad polinuclear, soporte de actividades turísticas, culturales y recreativas. Este proceso implicó que dejó de haber coincidencia entre ámbito social público y ámbito funcional público, es decir, dejó de existir separación entre el ámbito social y el tecnocrático para conformar una progresiva privatización del ámbito social urbano.

En tanto la noción de “identidad cultural” tomó notoriedad –producto de la incertidumbre en relación a los procesos sociales y de los contradictorios frutos de la modernización– los nuevos fundamentos teóricos favorecieron la reutilización de las infraestructuras y se concretaron proyectos urbanos que procuraron reivindicar esa identidad, especialmente en algunas ciudades portuarias. Si bien se reconoce hoy que algunas de estas intervenciones no fueron plenamente exitosas y en ocasiones respondieron a los dictados del marketing urbano, transformados en espacios de consumo. Como se vio, esto implica un debate disciplinar, al entablar la polémica de cómo pueden ser determinadas la identidad y la cultura que esos proyectos se atribuyen representar.

Según afirma Mons (1994, p.62), *“Las transformaciones radicales del urbanismo de la década de 1960 habían destruido parcialmente la significación de la ciudad, mientras que las operaciones de visibilidad de tipo mediático permitirían hoy reencontrar una conciencia propia, al insistir sobre lo cualitativo de la vida urbana.”*



8 Estación Belgrano, año 2013. Fuente: Dirección de Imagen institucional MCSF.

CAPÍTULO 4

Sobre estéticas y sensibilidades: una arquitectura del "aquí" y del "ahora"

4 Sobre estéticas y sensibilidades: una arquitectura del "aquí" y del "ahora"

Según Milton Santos, el espacio humano como tal, se reconoce en cualquier período histórico como el resultado de la producción. El acto de producir es asimismo, el acto de producir espacio. La evolución del hombre animal al hombre social se da cuando éste comienza a producir. Por producir entendemos extraer de la naturaleza los elementos indispensables para la producción de la vida. La producción, pues, es intermediaria entre hombre y naturaleza, por medio de las técnicas y de los instrumentos de trabajo creados para el ejercicio de dicha mediación.

Las actividades humanas en pos de satisfacer las necesidades colectivas constituyen un elemento de reorganización espacial; es decir, cada opción llevada a cabo por el Estado en materia de inversiones, atribuye a un determinado lugar una plusvalía que modifica inmediatamente los datos de la organización del espacio. Es interesante la mirada de Santos al respecto:

“Así, si tomamos los problemas desde el punto de vista de las relaciones internacionales o si tenemos en cuenta los problemas de la vida cotidiana del ciudadano más modesto, el Estado aparece como un factor por excelencia de la elaboración del espacio y debe, por lo tanto, considerarse como elemento fundamental de su estudio, incluso aunque la acción del Estado, en tanto a la reformulación del espacio, esté marcada por contingencias y limitaciones.” (Santos, 1990, p.200)

4.1 Hacia un urbanismo contemporáneo

Como se vio, el funcionalismo marcó la esencia de la ciudad del siglo XX. Su determinación de prescindir de todo lo que no fuera rigurosamente necesario para el desempeño de la función dejó una profunda huella en las ciudades, principalmente la zonificación por áreas “funcionales”, un auténtico *monocultivo* de actividades. El uso del suelo respondió a dictámenes –al borde de lo arbitrario– preestablecidos que a lo sumo, permiten usos complementarios. Se trató de una estrategia válida en un comienzo, dado que usos como trabajo, residencia u ocio requerían espacios diferenciados por la evidente incompatibilidad que presentaban.

La propia dinámica de la vida urbana, el evidente cambio en las actividades, han visto disolverse los bordes que las separaban. Se mezclan, comparten lugares y tiempos, se confunden y, a veces, resultan indistinguibles. Por caso, quien desarrolla tareas frente a una computadora desde su casa podría estar cumpliendo su obligación laboral –que, dicho sea de paso, podría tener origen en cualquier punto del planeta– o disfrutando de su tiempo de libre. O quien recorre un centro comercial podría efectivamente estar cubriendo una necesidad o sencillamente disfrutando. Por ello, la relación del espacio con los usos y funciones urbanas demanda otra manera de relación con el tiempo. El genuino valor del espacio urbano consiste en el uso que los ciudadanos hagan de él. En la actualidad no se pueden fragmentar las funciones con la claridad de tiempos anteriores porque éstas son mucho más complejas y vinculadas entre sí. Por ello no puede limitarse a la visión restringida de una sola posibilidad, parcelada mono-funcionalmente.

La ciudad contemporánea requiere diseños flexibles con capacidad de mutación. El argumento de la *fusión de usos* se opone a la rigidez habitual del planeamiento urbanístico que usualmente determinaba funcionalidades únicas. Esta cuestión, producto de la zonificación imperante durante el siglo XX y sostenida por intereses económicos, debe ser superada fundamentalmente en el caso de los espacios urbanos.

4.2 Función versus situación

En la “ciudad incierta”, los conceptos que han venido dirigiendo las reflexiones e intervenciones urbanas están mutando hacia nuevos modos de entender nuestra forma de habitar. Una vez enunciada la evolución del concepto de *Estructura* hacia la noción de *Campo de Fuerzas* o el de *Espacio* hacia el *Paisaje*, resta aún instalar un cambio importante: un concepto tan arraigado como el de *función*, que ha signado durante décadas una manera de hacer arquitectura o ciudad, está mutando para abrir paso a la noción de *situación*, más difusa y dinámica. La función era un marco para la *actividad*, mientras que la situación es un contexto para el *acontecimiento*.

La ciudad ha dejado de ser el objeto y el fin: se ha transformado más bien en la condición, la circunstancia inicial y que no se puede rebasar, es decir, es el medio a partir del cual se forma la acción urbana y que la mantiene bajo su control, en lugar de permitir que ella lo dirija. Esta circunstancia se ajusta a más mutaciones de las que nos permiten imaginar o prever los modelos heredados de la historia de las ciudades.

El nuevo paisaje urbano se ha vuelto el centro de atención de la comunidad de arquitectos y urbanistas en busca de las herramientas adecuadas con las que intervenir efectivamente el espacio. Este interés no es circunstancial ni está dissociado del valor que adquirió la noción de espacio durante los años noventa. Este nuevo paisaje ha pasado a ser un tema central de nuestra cultura arquitectónica. Surge un nuevo vocabulario para describir e interpretar los nuevos fenómenos urbanos de una realidad siempre cambiante desde el ámbito sociológico o filosófico (*edgecity*, *telepolis*, no-lugares) al económico (ciudad global) geográfico (*megalópolis*, *ecumenópolis*), o hasta nociones que intentan englobar las anteriores aproximaciones y designan mutaciones físicas de la ciudad (ciudad difusa, ciudad genérica, ciudad emergente, *metápolis*).



9 El mall como nuevo espacio público, según Koolhaas. Fuente: libro "Mutaciones" (2000, Actar)

CAPÍTULO 5

Mutaciones en los años recientes

5 Mutaciones en los años recientes

“La reutilización es, sin duda, la forma más paradójica, audaz y difícil de valorización patrimonial consistente en reintroducir un monumento en el circuito de los usos vivos.”

Françoise Choay

La coexistencia del presente y el pasado se tornó problemática sólo con la arquitectura que se identificaba con el paradigma de la modernidad, ya que éste impuso el contraste como una categoría fundamental en la relación entre vieja y nueva arquitectura, mirada que refuerza Francisco de Gracia cuando habla de “nueva arquitectura y razón histórica”². Pero la relación entre pasado y presente, y la coherencia con el momento histórico se dio en innumerables casos sin necesidad de postulados.

Retomando la cuestión de la preservación patrimonial, en épocas recientes se han señalado desde diversos sectores académicos, ciertas prácticas negativas, como ser el significativo impacto de arquitecturas contemporáneas que no tuvieron la menor consideración hacia la armonía ambiental que reclamaron tanto la Carta de Cracovia, como el Memorándum de Viena, y la recomendación de la UNESCO. No se trata de negar la arquitectura contemporánea en la ciudad histórica, dado que es necesario comprender al paisaje histórico urbano como dinámico y cambiante. Al contrario, es absolutamente necesaria –y no es difícil– su inserción en las ciudades monumentales, incluso en aquellas declaradas Patrimonio de la Humanidad.

Dentro de la complejidad que ha alcanzado el concepto de patrimonio en los últimos años, resta señalar la enorme importancia que ha cobrado el valor económico asignado a los objetos del pasado. Dentro de lo que hoy se conoce como industrias culturales, los objetos patrimoniales se han convertido ante todo en un recurso, en un conjunto de bienes dotados de un valor económico, que pueden generar dinero, que tienen un precio, y que por tanto pueden ser vendidos y comprados movilizándolo en el mercado cada vez más poderoso en el que se involucran actores que provienen tanto de la órbita privada como de la estatal.

² **Francisco de Gracia** es profesor titular de la Composición Arquitectónica en la Escuela Técnica Superior de Arquitectura en Madrid. Es autor de *Construir en lo construido. La arquitectura como modificación* (1992) y *Entre el paisaje y la arquitectura. Apuntes sobre la razón constructiva* (2009), ambos libros publicados por Editorial Nerea.

Estas intervenciones de transformación o delimitación efectuadas sobre el concepto de patrimonio tienen que ver con tres cuestiones íntimamente relacionadas: primero, con las cualidades observadas en los objetos, es decir, su valor, de cuales se ha seleccionado algunos objetos considerados especiales o distintos. Luego, con la función que se ha asignado a estos objetos valorados positivamente, y que ha variado desde la predominantemente práctica hasta la absolutamente abstracta o simbólica. Y por último, y ligado a lo anterior, con la manera de intervenirlos materialmente a fin de extender su duración en el tiempo.

5.1 Dos formas de ver el pasado

Como vimos, la expansión del campo cronológico de nuestra herencia histórica construida suscita una cuestión novedosa: la de un *patrimonio industrial* y de equipamiento, que por lo general excede el dominio de la industria cultural. La herencia industrial en desuso plantea dos tipos de interrogantes de naturaleza y de escala diferentes. Se trata por lo general de edificios aislados cuya construcción a menudo sólida, sobria y de fácil mantenimiento posibilita que sean fácilmente adaptables a las normativas actuales, permitiendo que se presten para múltiples usos, tanto públicos como privados.

Gran cantidad de fábricas, talleres y almacenes fueron reconvertidos en Europa y EEUU, en edificios de viviendas, edificios de uso escolar o cultural, como teatros y museos. Esta refuncionalización de edificios, pertenecientes por lo general a la historia de las técnicas, precisa al mismo tiempo, de una conservación histórica y de una economía logística. En cambio, los rastros obsoletos propios de las zonas industriales desmanteladas, como los fosos, los muelles, los astilleros navales y principalmente, las piezas de infraestructura ferroviaria abandonadas tienen, en primer lugar, un valor afectivo para quienes los tuvieron como territorio y como paisaje de los que no quieren ser arrebatados. Otros, en cambio, tienen estos sitios por documentos históricos sobre las diferentes fases del desarrollo industrial. Documentos que a veces alcanzan la escala de regiones y que la memoria fotográfica podrá conservar, pero su preservación real en épocas de urbanización y de remodelación territorial parece quimérica debido a la misma escala de sus dimensiones.

La mirada evocadora a la que se alude no se reduce solamente a una nostalgia desmedida. Con una disposición, que es producto de una manera absolutamente contemporánea de operar, el hombre actual mira con curiosidad objetiva las sensaciones espaciales y los valores formales que resultan del espectáculo de la desindustrialización. Reconociendo la ruina como elemento ajeno a una historia, desvinculada de juicios, trata de configurar un nuevo entorno en el que la arquitectura abandonada pase a formar parte de la geografía, generando paisajes únicos, irrepetibles.

También escuchamos voces discordantes respecto de la reutilización del patrimonio histórico. Tartarini (2001, p. 11) expresa:

“Proponer el rescate y recuperación de la arquitectura ferroviaria a secas, desconociendo la necesaria integración que debe existir entre los estudios históricos, técnicos, de conservación y valoración patrimonial, de planificación urbana, ambientales, y, especialmente, de factibilidad y sustentabilidad de las intervenciones, puede llevar a dislates en los que el principal damnificado es el patrimonio que se pretende recuperar.”

Siguiendo con el concepto, los resultados mejor logrados fueron aquellos que se fundamentaban en estudios, donde el pasado y el presente se nutren mutuamente y en los que se ha puesto a consideración la autosustentabilidad de estos emprendimientos. Prueba de ello es el desarrollo de la oferta turística relacionada con el ferrocarril en distintos puntos del país, la recuperación de terrenos y construcciones ferroviarias convertidos en predios feriales, espacios verdes parquizados, sedes de universidades, conjuntos de viviendas, centros culturales, museos, feroclubs, etcétera.

Bajo esta óptica, una vez perdida su razón de ser al extinguirse su función, los restos construidos del período ferropuerto, desperdigados por el territorio pueden hallar otro sentido basándose en sus valores formales. Ha cesado la actividad de los ferrocarriles, el puerto perdió su función, entonces la naturaleza fue ganando de nuevo su terreno, y el propio pensamiento postmoderno obliga a mirarlo de modo diferente. De esta forma, no son sólo las construcciones ferropuerto, sino el mismo paisaje construido el que ha perdido su significado original.

5.2 La ciudad recupera su territorio

Se entiende por refuncionalización o mutación urbana a la intervención tendiente a recuperar, y cambiar el uso de antiguos edificios, fábricas obsoletas, o extensas áreas portuarias o ferroviarias, por lo general en estado de abandono. Este proceso de cambios está relacionado con la historia, el patrimonio urbano, y los reciclajes de los edificios.

La decadencia que se ha observado en los transportes fluvial y ferroviario se expresa espacialmente, en un paisaje degradado con grandes superficies destinadas a sus instalaciones, que representan una barrera a las áreas que la circundan, planteando inconvenientes tanto de deterioro ambiental como de inseguridad circulatoria.

En el caso de Santa Fe, interesa el caso de las tierras ocupadas por la infraestructura ferroviaria y los sectores que contienen, en particular las instalaciones de las ex estaciones Mitre y Belgrano, como también el área del puerto. Son consideradas relevantes tanto por su valor arquitectónico como inmobiliario dado a que se localizan en barrios céntricos residenciales de la ciudad, lo cual ofrece amplias posibilidades de sustitución de funciones, como también la remodelación puntual y parcial, acordes con las nuevas tendencias de comercialización.

Se trata de áreas de alto valor urbano, próximas al centro histórico, administrativo, comercial y financiero de la ciudad, de fácil accesibilidad y disponibilidad de servicios, vinculadas al paisaje natural a través del río y la zona costanera y que además cuentan con edificaciones significativas que forman parte del patrimonio histórico de la ciudad.

Las intervenciones en el puerto y en el ex Ferrocarril Mitre son los casos más representativos de la interrumpida etapa productiva en el territorio urbano, de la selectividad de las operaciones estratégicas y la generación de lugares que se apartan de la estructura urbana general de la ciudad. Por distintos motivos, ambas piezas de infraestructura ferropuertaria en desuso son porciones de territorio que se inhabilitaron para la red de espacios públicos, desvirtuando su potencial para una política de renovación urbana con beneficios colectivos.

5.3 Intervenciones en tiempos de cambios veloces

Las prácticas urbanísticas pueden conllevar una gran capacidad redistributiva por lo que es necesario atender sobre los avances de ciertos abordajes proyectuales y, por lo menos, propiciar un marco de entendimiento que en sus postulados tienda a la maximización del uso público de estas piezas ferropuertarias y su consecuente articulación en la estructura urbana, y evitar así la formación de territorios cerrados tanto funcional como socialmente, peligrosamente en expansión en la ciudad contemporánea. Al contrario, es necesario preservar y fortalecer uno de los mayores patrimonios, el antiguo sistema ferropuertario que, en tanto red, conforma una constelación de fragmentos extendidos sobre toda la ciudad. Configuración que posibilitaría equipamientos bien distribuidos territorialmente e integrados, de gran conectividad lo cual le confiere altos niveles de accesibilidad.

El crecimiento urbano se focaliza en sectores que presentan factores de atracción y revalorización, por su mayor potencial en relación con las expectativas de los diversos actores, que inducen cambios en usos del suelo y actividades, que tienen consecuencias directas en la funcionalidad y en la morfología.

La ciudad de Santa Fe cuenta con diversos proyectos de refuncionalización de esta infraestructura, pero hasta ahora han sido más fuertes las trabas y dificultades que las fuerzas de los actores sociales interesados en su concreción. Sin dudas, el debate actual es un buen síntoma de que esta ciudad necesita cambios y que algunos de ellos son de ineludible tratamiento.

En un contexto que, según se afirma, está cada vez más globalizado, en el que el pasado se revive literalmente como identidad, esta reutilización de los remanentes ferropuertarios une pasado y futuro por medio de la imaginación. Marrodán (2007, p.117) retoma a Gaston Bachelard, cuando éste afirma que la imaginación no es la facultad de “formar” imágenes, sino más bien la facultad de “deformar” las que nos llegan a través de la percepción y, sobre todo, la facultad de librarnos de las imágenes primeras, de modificar esas imágenes.

En toda modificación de estos elementos urbanos, en tanto responden a tendencias globalizantes, están presentes también nuevas sensibilidades colectivas como ser la cuestión del medio ambiente, la calidad de vida y la afirmación de identidades locales, como argumento para resaltar aquello que le otorgará singularidad al lugar para que no se pierda la memoria en la transformación de la ciudad. En este caso, no se trataría de una postura conservadora, con el único objeto de mantener construcciones y elementos históricos, sino recobrar la importancia de un área céntrica, con un significativo capital edificado, que propicie la recuperación de edificios para mejorar la calidad de vida del área y restituir las relaciones entre los habitantes y las actividades, desde una perspectiva adecuada a las nuevas funciones presentes en la ciudad y en la organización de centralidades diversas. Por ello, es fundamental determinar las potencialidades del área, como base para plantear refuncionalización en el contexto de la ciudad, diversificando usos del suelo y actividades, teniendo en cuenta las inversiones inmobiliarias y de infraestructuras existentes y rescatando para la memoria colectiva, los valores histórico-culturales, reforzando de esta manera la identidad.

5.4 Advertencia / efectos colaterales

Esta correspondencia entre ciclo de infraestructuras y el desarrollo urbano despliega un campo de trabajo para indagar en recientes intervenciones donde plantearse nuevos interrogantes sobre cómo el fenómeno urbano se edifica en el tiempo y dilucidar los procesos contemporáneos actualmente en curso. Pensar la evolución y el sentido del uso original de estas instalaciones no solo representa un ejercicio de memoria que debe ser reflexionado —en las intervenciones proyectuales de reinserción— con relación a una operación arquitectónica de carácter patrimonial, sino que también implica poner atención sobre algo que permite comprender la dificultad de concretar propuestas de intervención o la condición de precariedad o el carácter reversible de estas.

Ante la falta de políticas de transporte que sucedan al sistema anterior, y sin un plan de desarrollo que posibilite desligar en forma clara las instalaciones para reactivar o prescindir, los proyectos se asientan en concesiones temporarias.

A pesar de lo visto en los capítulos precedentes, algunos autores nos advierten de ciertos efectos en principio no deseados de las operaciones de reconversión urbana efectuadas sin el estudio de impacto social adecuado:

“El condicionamiento que tiene que sufrir el patrimonio urbano histórico para satisfacer los objetivos de su consumo cultural, así como su toma de posesión por parte del mercado inmobiliario de prestigio, tienden ambos a excluir a los habitantes locales o a los no privilegiados y, con ellos, a sus actividades tradicionales y modestamente cotidianas.” (Choay, 2007, p. 206)

En el devenir de los procesos mencionados, los conjuntos o sectores urbanos preservados por considerárselos patrimoniales y recuperados para un uso meramente contemplativo, muchas veces los resultados no son los deseados. Por ejemplo, en referencia a los usos públicos-turísticos de áreas históricas – como el caso de las procesiones religiosas en el Pelourinho bahiense – es de interés el análisis de los ciclos de degradación-tugurización-recuperación de zonas centrales históricas de ciudad, como los cascos históricos de Ciudad de México, el de Quito, Lima, o fragmentos de Buenos Aires, todos casos en los que, posteriormente a una caída en desgracia a causa del abandono de los centros por parte de habitantes y de las actividades productivas, son declarados Patrimonio de la Humanidad por parte de la UNESCO, rescatando su fisonomía histórica, proponiendo un ambiente apto para el consumo por parte del turismo. La contracara de este fenómeno, consecuencia de la recuperación de las condiciones morfológicas del entorno y la voluntad de no separar las condiciones de la forma urbana histórica de sus patrones antropológicos de uso y habitabilidad, no tardó en ponerse de manifiesto. Como señala Fernández (2015 p. 179), “salvo en el solitario caso de las actuaciones del centro histórico de Bolonia en los ‘70, el rescate de la forma histórica suele asociarse a la expulsión de poblaciones y actividades originarias, en lo que la sociología ha designado como procesos de gentrificación.”

CAPÍTULO 6

Estado de la cuestión / estudio de casos

“Las modificaciones en la valoración y el significado del patrimonio son inseparables de ciertas transformaciones históricas que se han hecho cada vez más evidentes en los últimos tiempos”.

Waisman, Marina

6 Casos de reconversión de equipamiento ferroportuarios en la región

El pasado y la memoria han establecido una línea interpretativa de todas estas arquitecturas que elige la restauración –por lo general a través de la musealización–, como el único modo eficaz de contar la historia. Esta necesidad de explicar de forma didáctica un modelo de organización laboral, o de conservar la memoria, termina por convertir los restos arquitectónicos en representaciones ficticias del pasado. Los edificios deberían llenarse tratando de conservar al habitante.

“Pero la cercanía cronológica, la velocidad de los cambios, o el futuro incierto y la necesidad de recuperar el pasado que perfilan el pensamiento postmoderno han introducido un parámetro nuevo en la clásica concepción de la ruina. Para el hombre actual, contemplar los restos de la civilización del progreso es asumir el fracaso de una filosofía en la que todavía está inmerso. La vida de estas construcciones ha sido corta. Muy corta. La naturaleza no ha recuperado lo suyo, ha sido el hombre, con la sustitución de la técnica por la tecnología, el que ha vaciado de contenido sus mitos de progreso. Por eso, para todos aquellos que creyeron y creen en un hombre nuevo, la ruina industrial sí es triste.” (Marrodán, 2007, p.109)

Recientemente, se ha dado en el mundo un proceso de recuperación / refuncionalización de muchos edificios vacantes por alojar originalmente equipamiento obsoleto, o cuando menos, relocalizado. Así, edificios de equipamiento de gran porte que han perdido su uso y se convirtieron en emblemas del abandono y la obsolescencia – fábricas, molinos, silos, usinas, talleres, etc. –, son recuperados para el uso activo de la vida urbana.

6.1 El caso de la ciudad de Rosario

No es objeto de este trabajo hacer un estudio de casos exhaustivo, sino más bien de relevar someramente, algunos ejemplos cercanos recientes de reconversión de equipamientos originalmente destinados a actividades ferroviarias que, en algunos casos, dan cuenta de lo hasta aquí expuesto, en consonancia con las prácticas que se están llevando a cabo desde los estamentos oficiales por estos años, y en todo caso sí, se intentará hacer una valoración desde la calidad de la identidad urbana, desde el punto de vista de su recuperación como equipamiento de uso público, donde corresponda.

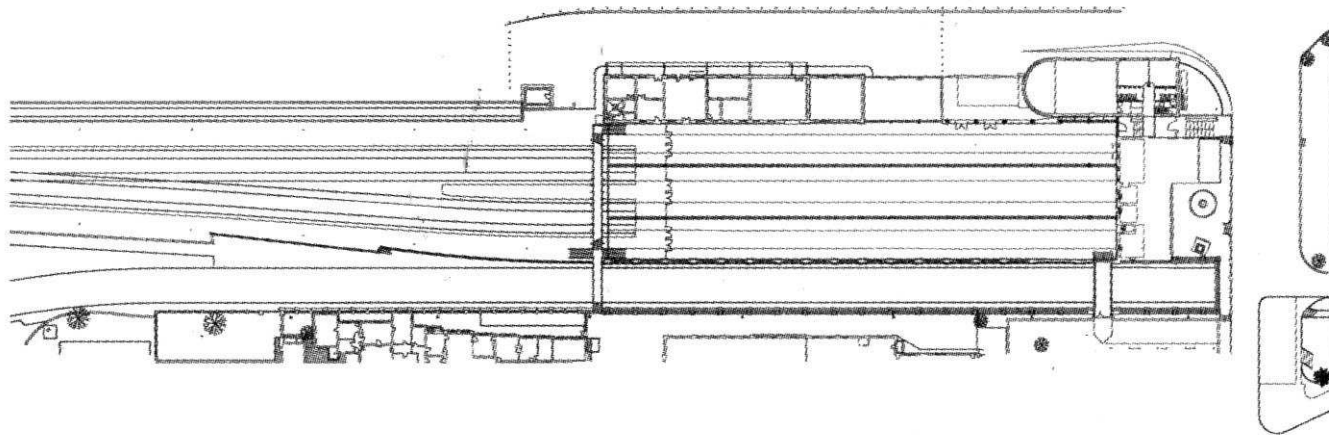
Este breve recorte se circunscribe a aquellas operaciones llevadas a cabo en las ciudades de Rosario y Santa Fe durante las últimas dos décadas. Esto es porque dadas las proximidades, tanto físicas como políticas, es pertinente considerarlas experiencias análogas. No se tienen en cuenta aquellas operaciones en las cuales el destino de la reconversión no aporta más o menos directamente a la dotación de equipamientos de uso público, ya sean éstos culturales, cívicos, educativos, etc.

Por último, los dos casos de la ciudad de Santa Fe cuya autoría se atribuyen a la Subsecretaría de Obras de Arquitectura de la Municipalidad de la Ciudad de Santa Fe, han sido abordados desde sus orígenes y, en cierta forma alentaron la presente investigación. Dado que el trabajo realizado en dicha repartición pública me ha significado tener algún grado de participación en las diferentes etapas desde la gestión del proyecto hasta la concreción de las obras, se puede decir que este trabajo intenta trasvasar las experiencias, reflexiones e incluso críticas adquiridas de primera mano, para intentar sistematizar los saberes adquiridos, testimonio del hacer profesional durante los últimos años.

6.1.1 Isla de los inventos



10 Interior de la ex Estación Rosario Central. Fuente: www.rosario.gov.ar



11 Planta general. Fuente: Rosario 1998-2003 Arquitectura con identidad

Año: 2003

Autores: Dirección de Proyectos de Arquitectura de la Municipalidad de Rosario

Localización: Av. Wheelwright 1402 - Rosario

Se trata de un espacio recreativo y cultural de 5.140 m² cubiertos, ideado y gestionado por el municipio de Rosario. Es un proyecto urbano pedagógico que abrió sus puertas en la primavera de 2003 constituyendo un centro cultural dedicado a la infancia que, con espectáculos, presentaciones, trayectos formativos y propuestas para la investigación, completa el llamado Tríptico de la Infancia (proyecto municipal que engloba este espacio, la Granja de la Infancia y el Jardín de los Niños).

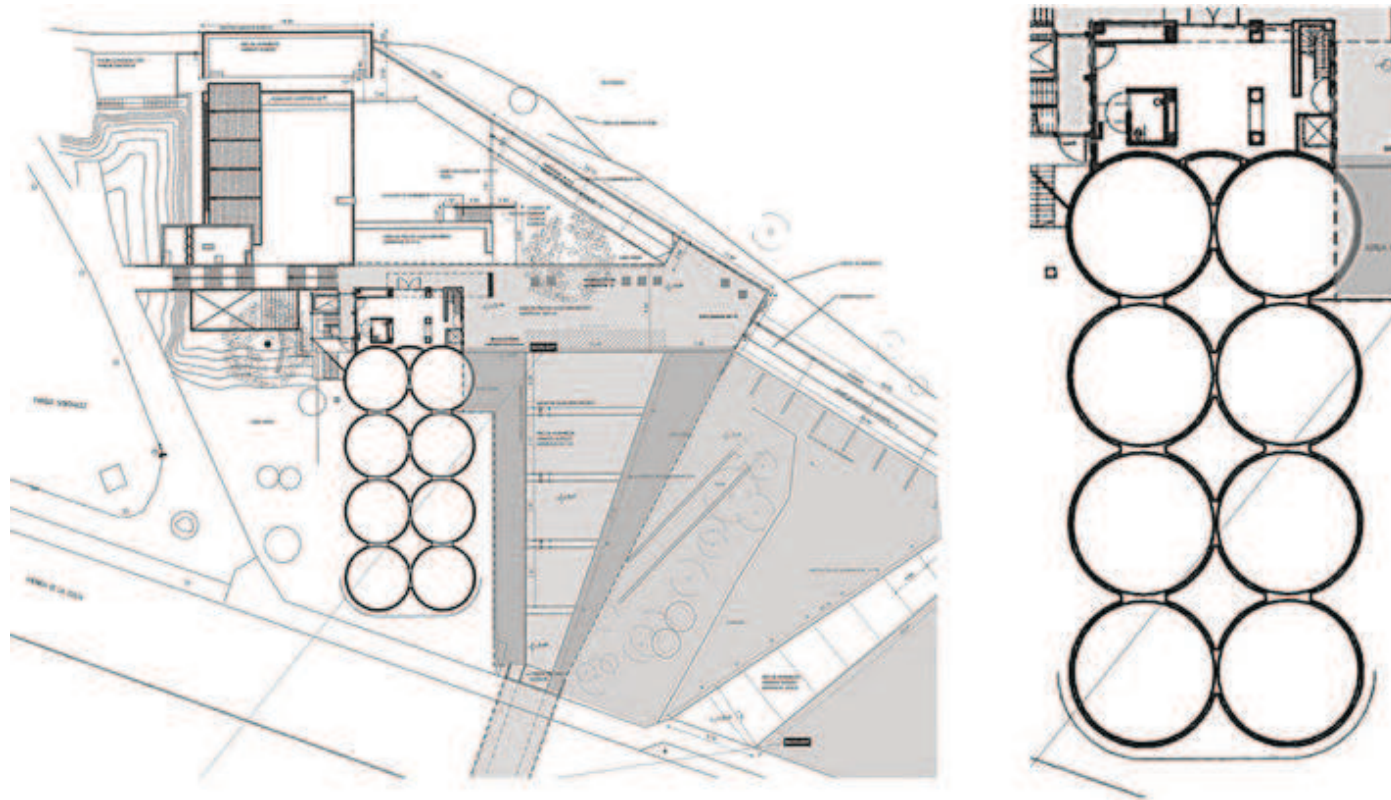
El edificio linda con el Centro Municipal del Distrito Centro. Es un punto de encuentro que busca conformar un nuevo paisaje de la ciudadanía creando e inventando a través del pensamiento. Los andenes de la estación conforman un paseo público y un lugar de encuentro para exposiciones y muestras interactivas. Se proponen programas que alienten a la imaginación y a la creación. La fábrica rinde homenaje al mundo del trabajo, diseñando y construyendo objetos, motivados por la invención de las ideas mientras que el ferrocarril genera un espacio de recreación ferroviaria en el que se espera que la poética de los trenes incentive a la imaginación.

El proyecto arquitectónico logró la recuperación patrimonial de la antigua ex estación de trenes Rosario Central, la cual fue especialmente reacondicionada para tal fin. Este tipo de intervención sin precedentes locales hasta el momento, se ha incorporado a la oferta cultural de la ciudad y posee un uso extensivo por parte de la población infantil de esa ciudad, en gran medida gracias a las políticas de extensión cultural aplicadas.

6.1.2 Silos Davis / Museo de Arte Contemporáneo de Rosario (ROS)



12 Silos Davis en la ribera rosarina. Foto: Luciano Tourn - http://lucianotourn.com/wp-content/uploads/2010/10/DSC_0864.jpg



13. Plantas Museo Arte Contemporáneo. Fuente: www.ciudado-ciudad.blogspot.com

Año: 2004

Autores: Dirección de Proyectos de Arquitectura de la Municipalidad de Rosario

Localización: Av. Estanislao López 2550 - Rosario

Originalmente un antiguo silo, ubicado frente al río Paraná, proyectado por Ermete de Lorenzi, uno de los arquitectos rosarinos más relevantes del siglo XX, fue cedido por la Municipalidad de Rosario en 2003 y refuncionalizado para funcionar como museo de arte contemporáneo, anexo al Museo Municipal de Bellas Artes Juan B. Castagnino.

Este anexo del Museo Castagnino nació como consecuencia de la formación de una importante colección, cuya historia comienza por una iniciativa de la Fundación Antorchas, que aceptó donar 27 obras que habían sido seleccionadas por el director del MALBA (Museo de Arte Latinoamericano de Buenos Aires) Marcelo Pacheco, si se conformaba una gran colección de arte argentino.

La Municipalidad de Rosario y la Fundación Museo Castagnino, junto con empresas y particulares, consiguieron reunir los fondos necesarios para el financiamiento del proyecto.

Simultáneamente desde finales del siglo XX se viene realizando una importante intervención en la costa central de la ciudad de Rosario como consecuencia del traslado de las actividades portuarias que allí se desarrollaban.

Entre los edificios considerados con valores históricos en esta ex zona portuaria se encontraba el denominado Silo Davis, que fue seleccionado para albergar el nuevo museo de arte contemporáneo.

El Museo funciona en lo que fue una planta de acopio de granos a orillas del río Paraná. En la primera etapa se habilitaron 970 metros cuadrados correspondientes a los diez pisos donde funcionaban las oficinas y un corredor amplio que corona los silos a la altura de la séptima planta. Para una segunda etapa está previsto el reciclado de los ocho cilindros, de 7,5 metros de diámetro cada uno.

El proyecto fue realizado por la Dirección de Proyectos Urbanos de la Secretaría de Planeamiento de la Municipalidad de Rosario. Se buscó preservar íntegramente el edificio, exaltando las características propias del hormigón, acentuando la austeridad como valor y manteniendo la estructura a la vista.

El museo cuenta con todos los servicios y posee externamente un ascensor vidriado, que permite acceder a sorprendentes vistas de la ciudad y las islas. Está climatizado y cuenta con un sistema de control de incendios y de seguridad que cumplen con las normativas internacionales para exhibición de exposiciones.

Aparte de las producciones expositivas y formativas habituales, el museo organiza la Semana del Arte Rosario (SAR), que desde el año 2005, viene desplegando un abanico de célebres descubrimientos contemporáneos. Las ediciones de la Semana del Arte Rosarino incluyen intervenciones y exposiciones en espacios públicos y privados, diarios, cartelería callejera, tarjetas de ómnibus, recorridos urbanos. A través de estas actividades el museo proyecta su acción a toda la ciudad y las ciudades aledañas.

6.2 El caso de la ciudad de Santa Fe

En años recientes hemos asistido a la recuperación –total, o parcial– de algunas piezas del patrimonio ferroviario, que durante décadas habían permanecido negadas a la ciudad en tanto equipamiento o como piezas participantes de la oferta de espacios urbanos de uso público.

Repitiendo la experiencia de la ciudad de Rosario, se trata de operaciones impulsadas en gran medida por parte de la gestión pública, pero con dispar grado de éxito, medido en términos de apropiación pública de los espacios, no obstante, debe tenerse en cuenta que se trata de intervenciones muy próximas en el tiempo.

Los ejemplos mencionados tienen la importancia de que allí donde se han recuperado edificios de equipamiento ferroviarios obsoletos, no sólo se produjo una ganancia en equipamientos sociales, sino que se recuperaron además grandes sectores barriales que revitalizan y mejoran la calidad de vida al reencontrarse con la ciudad.

Omitiremos en este trabajo los casos que poseen escaso o nulo valor en tanto recuperación de estas piezas de infraestructura para uso público urbano, como es la operación efectuada hasta el momento en el Puerto de Santa Fe, de explotación casi exclusivamente privada.

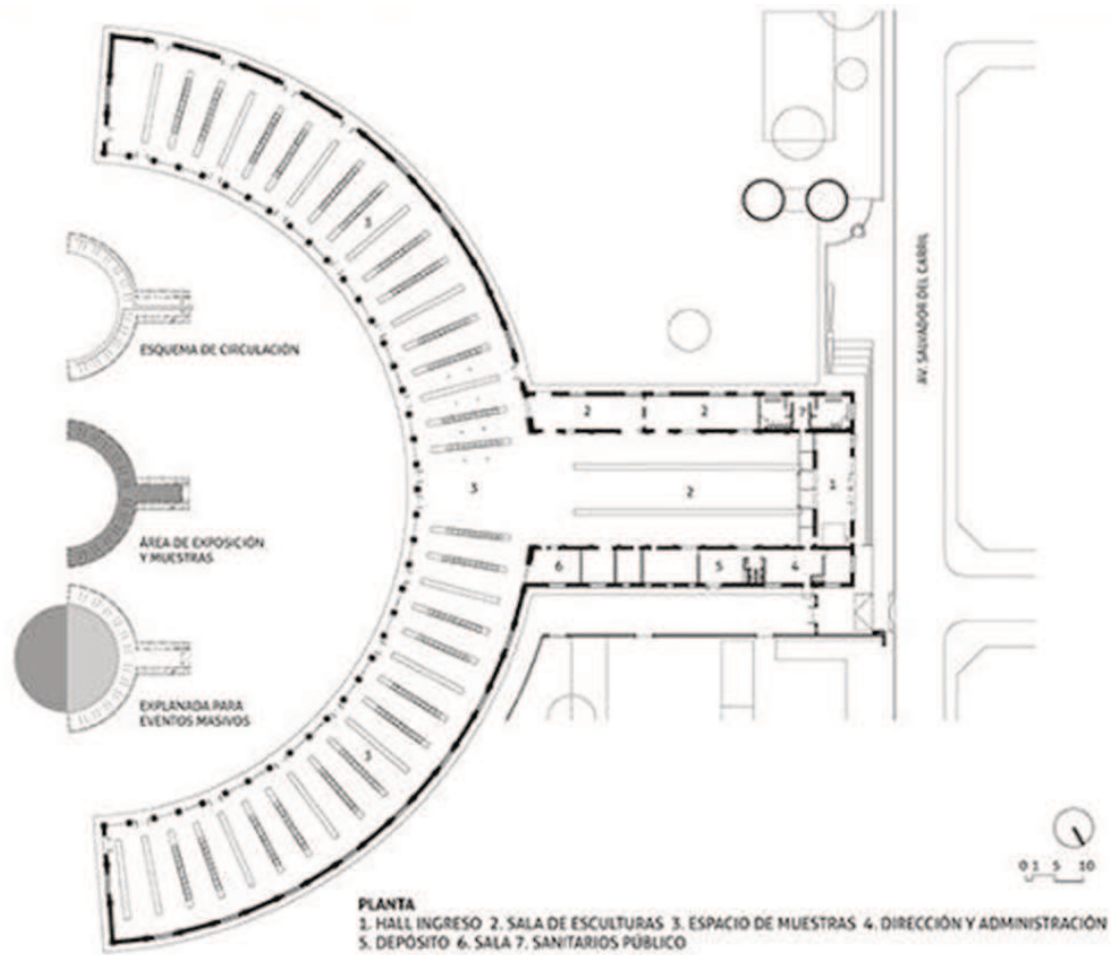
6.2.1 Parque Federal / La Redonda



14 Interior de Centro Cultural La Redonda. Foto: www.santafe.gob.ar/cultura



15 Refuncionalización del edificio La Redonda. Foto: Arquitecto Luis Müller



16 La Redonda - Planta General. Fuente: <http://2016.biaar.com/realizaciones/corredor-cultural-el-molino-parque-federal-y-la-redonda/>

Año: 2010

Autores: Mario Corea / Dirección de Proyectos de Arquitectura e Ingeniería de la Provincia de Santa Fe

Localización: Salvador del Carril y Belgrano - Santa Fe

Este predio de 23 hectáreas de tierras ferroviarias en desuso, anteriormente denominado Santa Fe Cambios, constituye un oasis de naturaleza dentro del compacto tejido urbano de la ciudad. Por esta razón fue fundamental la conservación de su carácter natural, preservando el arbolado y las construcciones importantes existentes de valor patrimonial, reforzando su capacidad de establecer vínculos.

La propuesta contempló la realización de accesos vehiculares y senderos peatonales que establecen una malla de vinculación de estas 23 hectáreas con el tejido de la ciudad. Al mismo tiempo, esta malla crea una trama circulatoria interior al parque para acceder a los equipamientos y servicios propuestos. También se reforzó la forestación existente mediante la plantación de nuevas especies

Los trabajos realizados por el Gobierno de la Provincia, cuya inauguración se concretó en el año 2010, comprendieron la recuperación para el uso público y la refuncionalización del antiguo taller de locomotoras Estación Santa Fe Cambios, un edificio de alto valor patrimonial emplazado sobre la calle Salvador del Carril del Parque Federal.

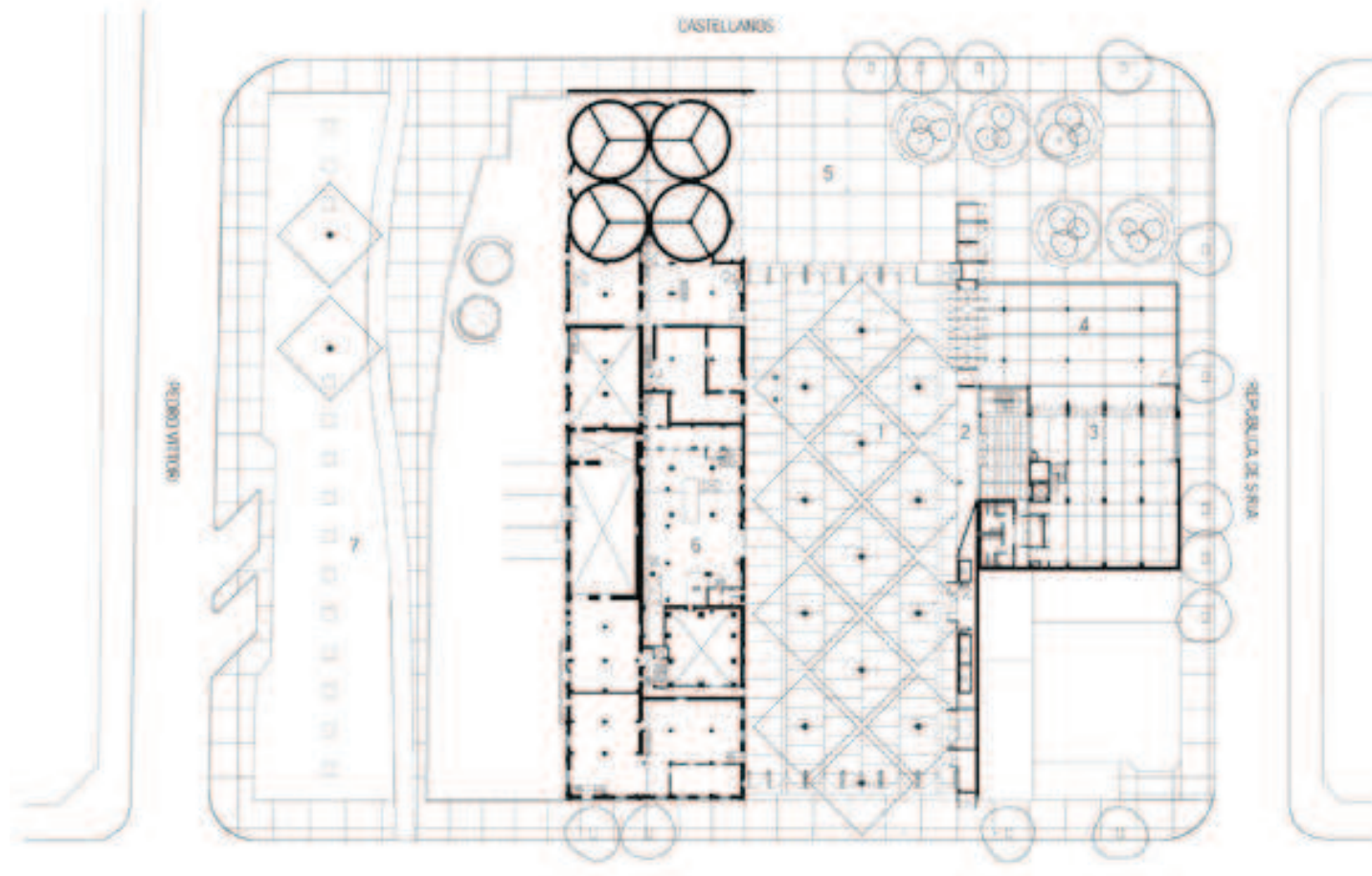
Desde la arquitectura y con la excepcional capacidad transformadora de la obra pública, la intervención se propone recharacterizar un extenso sector obsoleto y en desuso tomando como componentes estructurales de esta intervención instalaciones ferroviarias e industriales con enorme valor patrimonial por su rol fundamental dentro de la historia productiva de la ciudad de Santa Fe.

Especialmente pensado para la realización de exposiciones artísticas, el trabajo previó la rehabilitación funcional de La Redonda y sus espacios abiertos circundantes, con el propósito de devolver a la ciudad el valor emblemático del lugar. El edificio articula en un gran espacio, el mundo ferroviario con una propuesta inclusiva e innovadora que nos introduce en un mundo de arte, imaginación y construcción para todas las edades, donde el ciudadano es protagonista. El edificio reconvertido incluye: un Hall de Esculturas a modo de recepción, la Administración y el área de Depósito y Restauración; una amplia superficie de la galería destinada a la Exposición de Pinturas; un Salón de Usos Múltiples en la zona curva del edificio. Desde la inauguración y de manera permanente, están exhibidas las obras de dos grandes artistas santafesinos, César López Claro y Roberto Favaretto Forner, donadas a la Provincia de Santa Fe.

6.2.2 Molino Lupotti-Franchino



17 Espacio Público entre los edificios del Molino Franchino. Fuente: www.santafe.gob.ar/cultura



18 Molino Franchino - Planta de conjunto. Fuente: <http://2016.biaar.com/realizaciones/corredor-cultural-el-molino-parque-federal-y-la-redonda/>

Año: 2013

Autores: Unidad de Proyectos Especiales de la Provincia de Santa Fe

Localización: Bv. Gálvez y República de Siria - Santa Fe

Los orígenes del molino harinero donde hoy se levanta El Molino, Fábrica Cultural nos llevan a finales del siglo XIX, a 1895 más específicamente. Para esa época hacía pocos años que se había delineado el bulevar Gálvez y la ciudad aún no se había expandido hacia el norte, que todavía estaba ocupado por amplias parcelas rurales herederas de las antiguas chacras coloniales. La recesión económica y el aumento del costo de los créditos, llevaron a su cierre a principios de la década de los años 90 del siglo XX.

Casi veinte años después, el Gobierno de la Provincia decidió recuperar este edificio emblemático, cuya historia remite tanto a las generaciones de empresarios y propietarios que lo fundaron y desarrollaron, como a la gran cantidad de personas que a lo largo de décadas trabajaron en él.

Hoy, El Molino, Fábrica Cultural se eleva en una obra arquitectónica que se nutre de esas viejas historias y se presenta convertido en un edificio racionalista, íntegramente nuevo, con las bóvedas cáscaras de Amancio Williams, con el noble hormigón, con las transparencias, con las luces y las sombras. Un espacio público de encuentro ciudadano, donde el contacto con la materialidad es complejo y profundo

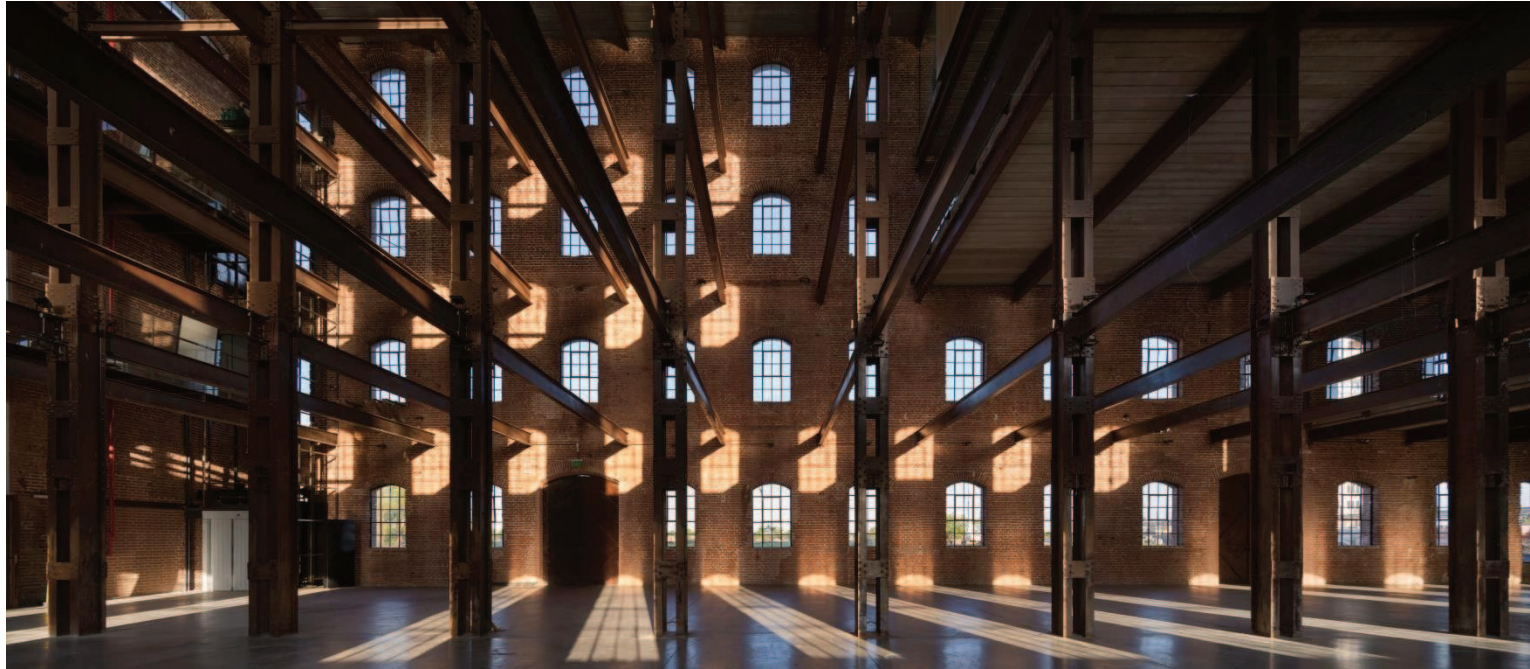
La obra de recuperación y refuncionalización comenzó en marzo de 2009 y fue llevada a cabo por la Unidad de Proyectos Especiales del Ministerio de Obras Públicas y Vivienda, en las personas de los arquitectos Luis Leonart, Silvana Codina y Francisco Quijano y asesoramiento del arquitecto Mario Corea Aiello; mientras que la planificación conceptual del espacio estuvo a cargo del equipo del Ministerio de Innovación y Cultura.

La primera etapa de la obra, que comprendió la recuperación del edificio que se erige sobre el margen este del complejo y sus espacios abiertos, entre ellos la calle pública con las Bóvedas Cáscara, se inauguró el 19 de diciembre de 2010. Actualmente, se encuentra en construcción la segunda etapa del proyecto, ubicada sobre el área industrial y de silos, que albergará la actividad de “fábrica cultural”.

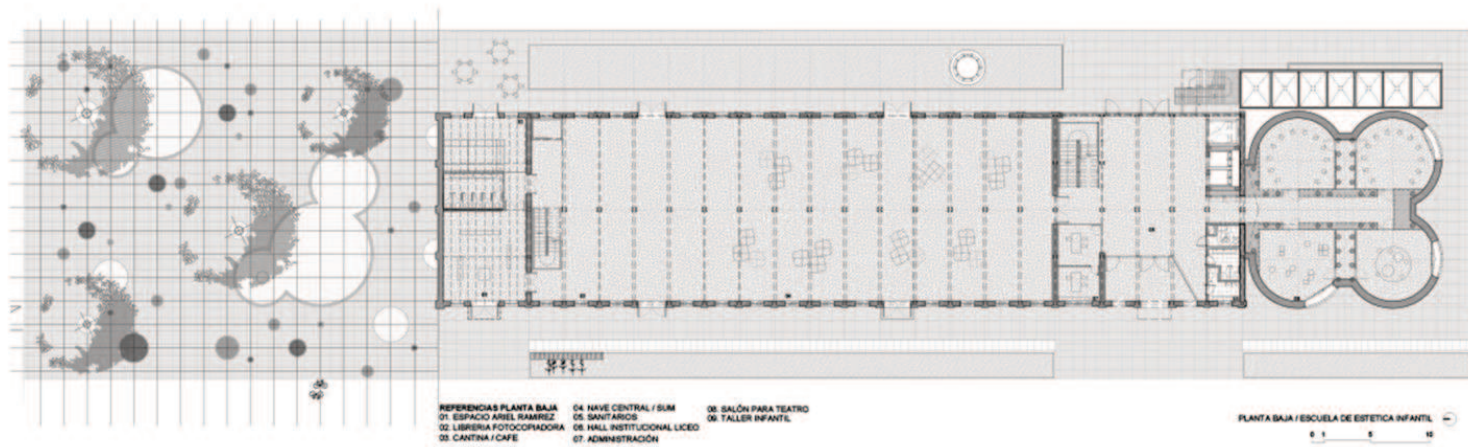
6.2.3 Molino Marconetti



19 Recuperación del Molino Marconetti- Foto: Federico Caioli



20 Interior del Molino Marconetti recuperado. Foto: Federico Cairolì



21 Molino Marconetti - Planta de conjunto. Fuente Subsecretaría de Obras de Arquitectura MCSF

Año: 2015

Autores: Subsecretaría de Obras de Arquitectura de la Municipalidad de Santa Fe

Localización: Calle 1º de Enero s/n – Dique 2 - Santa Fe

Este inmueble, construido en la década de 1920 en el dique II del Puerto de Santa Fe en un predio de aproximadamente dos hectáreas, fue uno de los íconos de la historia económica de nuestra provincia de principios del siglo XX. Su puesta en valor consistió en la conservación de sus guías internas centrales, tratando de cuidar su fachada y estilo originales.

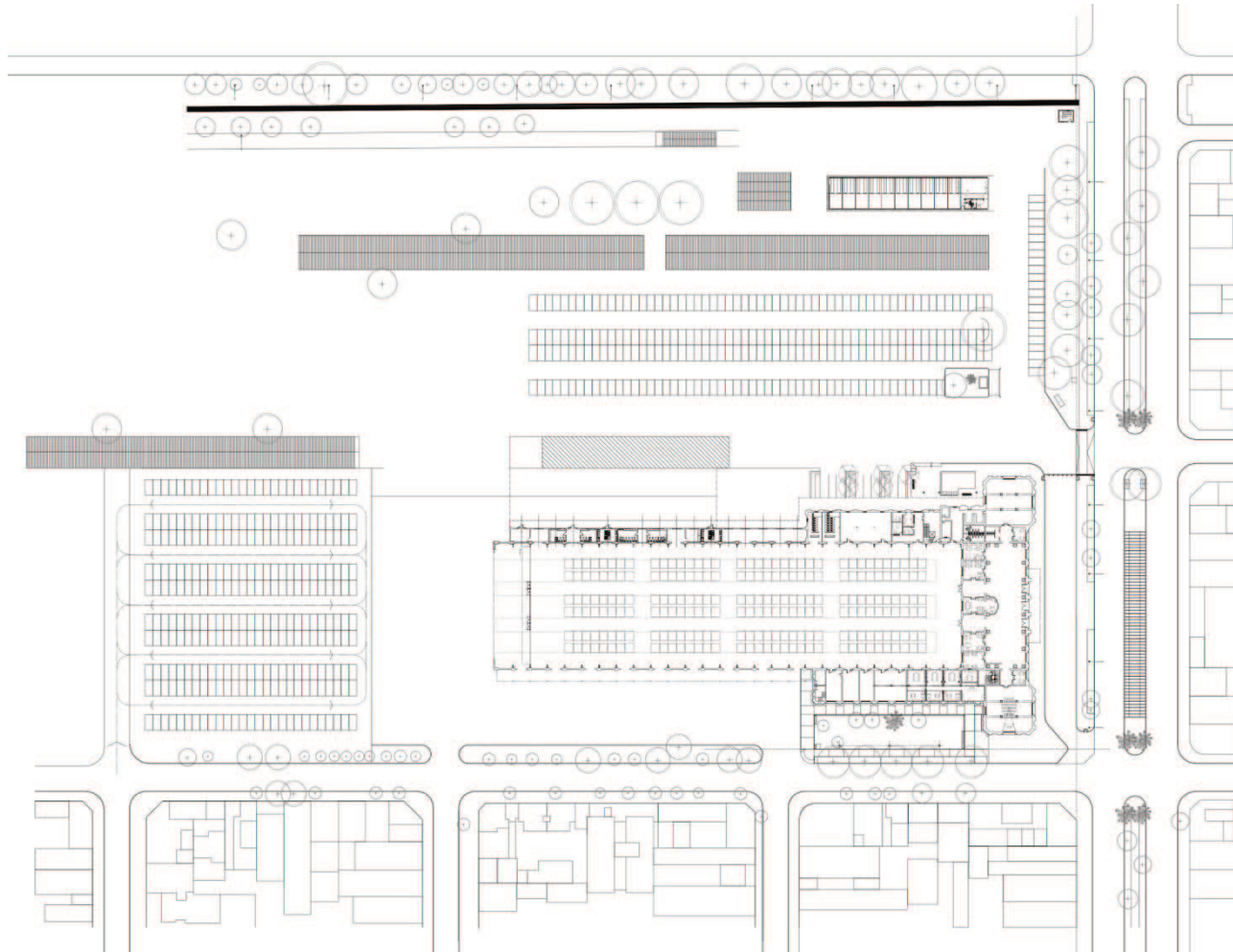
El proyecto de rehabilitación y refuncionalización parte de concebir al antiguo molino como un contenedor sobre el cual se opera de manera equilibrada, poniendo en valor el edificio original y alojando los nuevos usos programáticos, destinados a la actividad académica de las escuelas que componen el Liceo Municipal. Asumiendo la impronta que define la métrica estructural del edificio, la intervención se plantea como una sucesión de espacios flexibles que se superponen y avanzan sobre el espacio de la nave central, según el requerimiento de superficie de cada área, generando bandejas con dobles, triples y cuádruples alturas que potencian la espacialidad existente, y al mismo tiempo, posibilita la existencia de áreas de expansión y recreación extra curriculares. Del mismo modo, coexisten dentro del edificio original, tres sectores claramente diferenciables: la nave central por un lado, un sector intermedio intervenido con anterioridad, y un tercer sector definido por los silos de almacenaje de granos. Respetando esta matriz original, se disponen en la altura de la nave los usos destinados a aulas, alojando una escuela por nivel (escuela de estética infantil en el primer piso, de música en el segundo, de artes visuales en el tercero y de danzas en el cuarto). En el espacio intermedio se disponen los núcleos de circulación vertical, escaleras, sanitarios y halles que actúan como patios en altura que dominan el paisaje ribereño, y en el sector de silos, a partir del entrepisado en correspondencia con los niveles existentes, se ubican los módulos funcionales de las distintas escuelas.

En cuanto a las condiciones matéricas del edificio, la intervención plantea la recuperación de la caja muraria, la restauración de los cerramientos exteriores y la estructura metálica de columnas, vigas y cabriadas originales, dejando los ladrillos a la vista, tanto en el exterior como en el interior. Las carpinterías exteriores existentes de hierro se recuperan a través de una limpieza general, el recambio de la totalidad de los vidrios y pintura para detener el proceso de corrosión de las mismas, mientras que las aberturas faltantes se ejecutan en hierro con la misma lógica de las aberturas existentes, diferenciándose en la repartición de los paños vidriados, denotando que son aberturas nuevas. Las nuevas bandejas que conforman los entrepisos se trabajan con losas pretensadas de hormigón con sus fondos vistos por sobre las vigas metálicas de la estructura original. Los pisos son materializados a partir de solados continuos de hormigón llaneado mecánicamente. Interiormente se trabaja con tabiquería en seco respetando las lógicas métricas y modulares intrínsecas del edificio. En el sector de los silos, se trabaja con la horadación de las paredes exteriores en determinados sectores, por medio de cribados de mampuestos, para generar las aperturas de visuales y de ventilación en las distintas aulas que alojan los mismos, manteniendo desde el exterior la textura y pureza de los volúmenes cilíndricos que conforman los silos.

6.2.4 Estación Belgrano



22 La nave principal de La Belgrano en uno de los eventos allí organizados- Foto: Secretaría de Turismo MCSF



23 Estación Belgrano - Planta de Entorno. Fuente: Subsecretaría de Obras de Arquitectura MCSF

Año: 2011

Autores: Subsecretaría de Obras de Arquitectura de la Municipalidad de Santa Fe

Localización: Bv. Gálvez 1150 - Santa Fe

El Ferrocarril Central Norte Argentino llegó a nuestra ciudad a fines del siglo pasado, debido a la extensión de las líneas que unían San Cristóbal con Santiago del Estero y Tucumán. Una vez adquirida por el Estado Nacional, la compañía construyó una extensión que, pasando por Laguna Paiva, llegaba a Santa Fe, en 1908. Por su importancia se decidió en 1912 comenzar la construcción del edificio ubicado en Bulevar Gálvez 1150, que también fue conocido con el nombre de Estación de Ferrocarril General Manuel Belgrano. Luego de casi diez años se termina gran parte de la obra y se completa en 1928 con el ala este. Al ser estación de cabecera se reconoce la franca división de sectores. Es así que se aprecian con claridad las zonas para empleados, pasajeros y los afectados directamente al movimiento de trenes.

El predio de la ex Estación Belgrano es la parte del sistema ferroviario que se localiza en la posición más privilegiada de la estructura urbana. Sobre el boulevard de la ciudad y a 200 m del frente costero, el área fue inicialmente receptora de las más fuertes pulsiones para su reconversión a usos privados.

Luego de décadas de abandono y desidia, producto de políticas privatistas de los años 90, la Municipalidad asume desde 2008 la decisión de recuperar la estación para usos públicos y dar por concluido el proceso inacabado anterior sobre esta pieza edilicia. Enmarcada por conflictivas tratativas con la nación, que finalizaron con un acuerdo de concesión en 2010, en 2009 se comienza la recuperación física del edificio, concentrando acciones especialmente en su sector frontal (antiguo hall y oficinas). La refuncionalización se ha destinado a usos culturales, expositivos y eventos, y dependencias municipales, en un proceso de reacondicionamiento aún en marcha.

Funcionan allí las oficinas del octavo Centro de Distrito (Centro) y la Subsecretaría de Turismo, donde los vecinos pueden realizar trámites sobre inmuebles, automotores, actividades económicas y profesionales, servicios y gestiones de Defensa del Consumidor; así mismo, en el mismo edificio también funciona la emblemática Escuela de Idiomas dependiente al Liceo Municipal "Antonio Fuentes del Arco".

CAPÍTULO 7

Propuesta de refuncionalización para la estación Mitre y entorno

7 Propuesta de refuncionalización para la estación Mitre y entorno: FORO SUR ESTACIÓN MITRE



24 Vista aérea del área de intervención, año 2013. Fuente: Secretaría de Planeamiento MCSF



25 Estación Mitre / Centro Cultural y Social El Birri. Estado actual. Foto: Subsecretaría de Obras de Arquitectura MCSF

En este capítulo, se dará cuenta del desarrollo del anteproyecto, desde su concepción dentro de la línea de intervenciones realizadas, como se vio en el capítulo precedente. Los motivos para la elección del Edificio de la Estación de Ferrocarril General Mitre y su entorno, para su reutilización y puesta en valor entonces, se han visto reflejados en su generalidad, a lo largo del presente trabajo.

Entre las razones particulares, podemos mencionar que la situación actual de este predio, por lo menos, no se condice con las políticas de recuperación de edificios y equipamiento ferropuerto actualmente en desuso y que su ubicación dentro de la trama urbana, como se verá, es estratégica para el desarrollo no sólo de espacio público recreativo de apropiación barrial, sino que es potencialmente, un polo cultural de escala distrital –impulsado por el gran trabajo realizado por la Fundación Fernando Birri, que actualmente ocupa un sector de la Estación Mitre– y, en caso de llevar las políticas de descentralización administrativas aún más allá de los llamados “centros de distrito” –implementados a partir de 2010 por el municipio– y con el antecedente del Concurso Nacional de Anteproyectos para el Centro Cívico del Norte, patrocinado por la misma Municipalidad – el cual cuenta con un trabajo seleccionado, y actualmente, en etapa de anteproyecto avanzado.

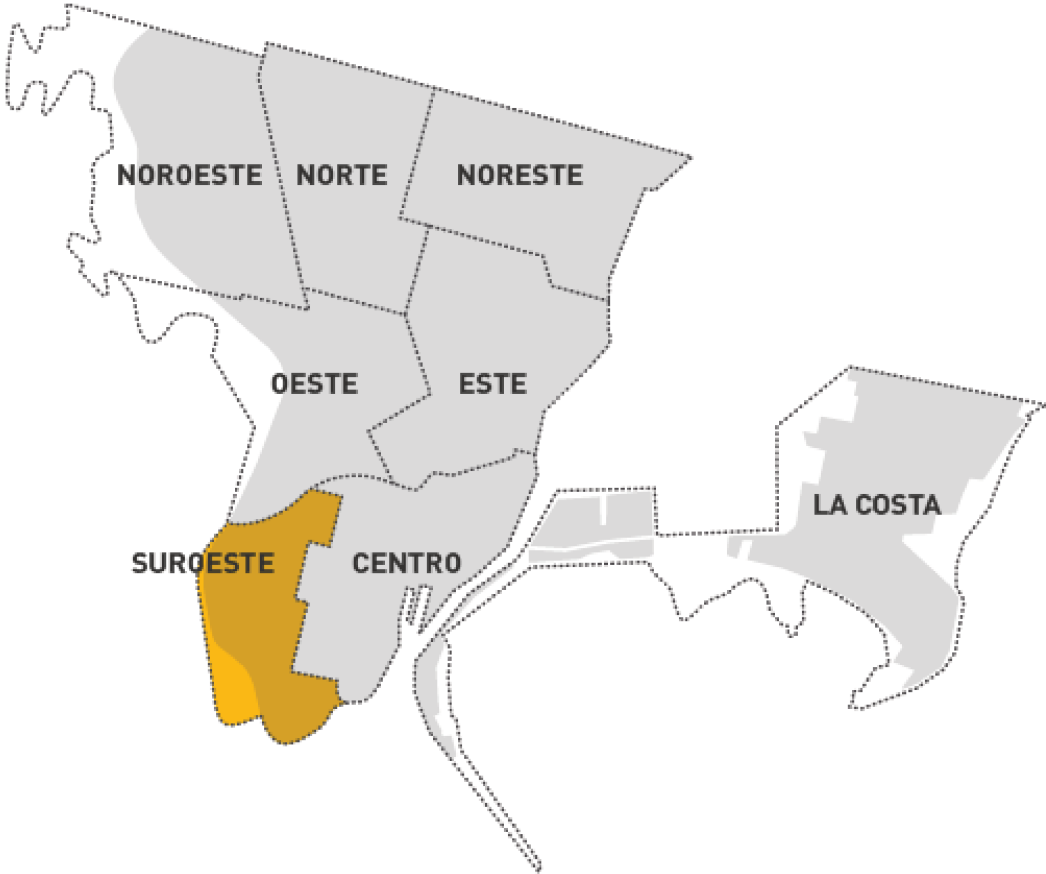
Es en este contexto que se desarrollaron los lineamientos para elaborar un programa de intervención capaz de sintetizar en un solo espacio flexible, un polo de confluencia cívica, cultural y recreativa; un equipamiento público de relevancia metropolitana, con la capacidad de atraer y concentrar usuarios en sus instalaciones, reinsertando así, en el imaginario público esta pieza de infraestructura ferrocarrilera, transformado en el FORO SUR / ESTACIÓN MITRE.

7.1 Santa Fe y las políticas de descentralización:

El Gobierno de la Ciudad de Santa Fe organizó el Municipio en ocho distritos bajo la premisa de modernizar la gestión municipal y ajustar su funcionamiento a las demandas actuales. Mediante la descentralización, se propone crear un Estado moderno, eficiente, ágil y transparente, que redefine su estructura administrativa para prestar mejor los servicios, atendiendo a la diversidad territorial. El proceso de descentralización promueve, además, la participación de los vecinos en las decisiones del futuro de su barrio.

En este marco se desarrolla un sistema integral de atención al ciudadano que acerca la posibilidad de realizar trámites, hacer reclamos y presentar propuestas en los Centros de Distrito.

En el caso de la Estación Mitre, objeto de nuestra intervención, nos encontramos operando en el distrito Suroeste, cuyos límites son: Al Norte con el Pasaje Borges (vereda sur), desde muro del Río Salado a vías del ferrocarril (lado sur) a Av. Presidente Perón (vereda oeste), por esta a Pasaje Irala (vereda sur), hasta Avenida López y Planes; al Sur con la Avenida Circunvalación Mar Argentino, Riacho Santa Fe y Río Salado; al Este con Av. López y Planes (vereda oeste) desde Pasaje Irala a Bulevar Pellegrini (vereda norte) por esta a Gobernador Freyre (vereda oeste), por esta a Vera (vereda norte), por ésta a San José (vereda oeste), por esta a Juan de Garay (vereda sur), por esta hasta Zavalla (vereda oeste) por esta hasta J.J. Paso (vereda sur), por esta hasta 1º de Mayo (vereda oeste) y por esta hasta empalme con Avenida de Circunvalación; y al Oeste con el Río Salado.





7.2 Condiciones del Entorno de la ex estación de Ferrocarril Mitre

El sector de la ex estación de Ferrocarril Mitre y su playa de maniobras se encuentra en la intersección de la calle Dr. Zavalla, y la Avenida General López. Esta área urbana, si bien no se encuentra alejada del centro de la ciudad, manifiesta evidentes signos de postergación y marginalidad.

No obstante, tanto por las características de los edificios ubicados a lo largo de la Avenida General López, como por los espacios verdes que se van alternando con éstos, y en menor grado por su configuración geométrica rectilínea, donde podemos reconocer una cabecera cívico-administrativa de un gran valor histórico –con epicentro en la Plaza de Mayo– y podemos vislumbrar una suerte de remate en el área que se plantea como objeto de esta intervención, se evidencia un eje urbano de características preponderantemente cívicas, aunque también culturales y recreativas. A continuación, un breve recorrido por dicho eje en el sentido este–oeste para ilustrar la configuración de este *eje cívico, recreativo y cultural*:

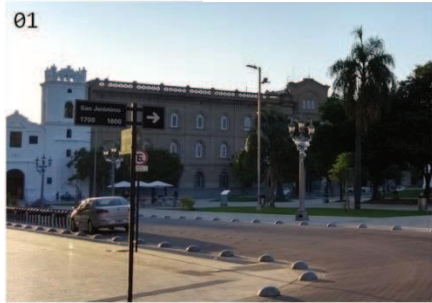
La Avenida General López cruza el barrio sur en sentido este-oeste y aunque en su origen tiene una escala modesta, a partir de la Plaza de Mayo, –en torno a la cual se erige la sede del Gobierno Provincial y el edificio de Tribunales, en pleno proceso de ampliación, reforzando de este modo la imagen cívica de este sector– adquiere calibre de generosa avenida, con doble carril en ambos sentidos circulatorios. A pocas cuadras de la mencionada plaza, la Legislatura Provincial continúa esta vocación de eje cívico que se destaca en la trama urbana. Esta arteria, incipientemente cargada de edificaciones en altura, aloja en torno a sí otros edificios de importancia histórica, cultural y religiosa, como el Santuario Nuestra Señora de los Milagros, la Catedral de Santa Fe, el Arzobispado, Tribunal Electoral Provincial, etc.

A medida que nos alejamos del sector de la Plaza de Mayo, las edificaciones van perdiendo jerarquía, aunque hasta la intersección con Avenida Freyre se mantiene cierto carácter homogéneo, de uso predominantemente residencial y comercial. Hacia el oeste de dicha Avenida –actualmente puesta en valor y recuperada como espacio público de valor paisajístico– el entorno pierde su escala y cierto carácter equilibrado de las cuadras precedentes.

La historia de las proximidades de la ex Estación Mitre, ligada al menos en el imaginario popular a actividades marginales y prostibularias, sumada a la falta de interés por parte de los desarrolladores inmobiliarios –y, hasta hace pocos años, el gobierno municipal– le otorgaban al entorno inmediato un aspecto poco amigable, poco atractivo para los usuarios de otras áreas de la ciudad a hacer uso de sus potenciales cualidades.

En línea con operaciones de reconversión ya probadas tanto en otras latitudes como en la ciudad, mencionadas anteriormente en este trabajo, se propone la refuncionalización de la ex estación y su playa de maniobras, de manera tal de que funcione como una suerte de remate del eje cívico del sur y que, a su vez, se vincule social y físicamente con la ciudad.





7.3 La ex estación de Ferrocarril Mitre y playa de maniobras

Ubicada a unos 1000 metros del área histórica de la ciudad, aunque con una configuración histórica marginal propia del uso ferroviario y condiciones hídricas adversas que alentó una urbanización informal con sectores sociales de escasos recursos sobre el lado oeste, el poder público -sea municipal o provincial- nunca logró constituirse como agente promotor con decisión y capacidad para sintetizar demandas y conflictos, y con ello, liderar una intervención transformadora para estas instalaciones como equipamiento de uso social.

Originalmente, la estación perteneció a la compañía Ferrocarriles Buenos Aires y Rosario (FCBAyR), que era una empresa británica por entonces en expansión, que conectaba las ciudades de Buenos Aires y Rosario, pero que llegaría, posteriormente a su fusión con la empresa Ferrocarril Central Argentino (FCCA) en 1902, a ser la compañía británica más poderosa instalada en el país, con una extensa red ferroviaria esparcida por el centro-norte de la Argentina.

La empresa encomendó a sus Ingenieros el proyecto de un edificio de tipología lineal en el suroeste de la ciudad, en la intersección de las calles Gral. López y Dr. Zavalla. Sus características respondían a la Tradición Funcionalista inglesa, en un estilo ecléctico-historicista.

La construcción de la estación se inició hacia 1889, aunque no pudo ser inaugurada hasta 1892, cuando se concluyó el puente sobre el río Salado, de más de dos kilómetros de extensión. Para los planes de la compañía, la ciudad de Santa Fe era considerada una estación secundaria, por lo que el lugar de emplazamiento elegido era, en esa época, netamente suburbano, sin la presencia de equipamiento urbano de importancia. Sin embargo, el núcleo fundacional de la ciudad, estaba a nueve cuadras de la estación. No se proyectó una plaza frente a la misma, ni elementos paisajísticos de relevancia que la jerarquicen... en síntesis, no estuvo desde un comienzo, articulada al dominio público.

Se infiere que este emplazamiento era económicamente conveniente al rol que se le asignaba y que su situación periférica no demandaba una arquitectura significativa. Era una estación de paso, donde los edificios eran resueltos paralelos a las vías para dar continuidad hacia las estaciones terminales. Se privilegiaron los criterios ferroviarios por sobre la articulación con el centro cívico de la ciudad, que como vimos, estaba próximo.

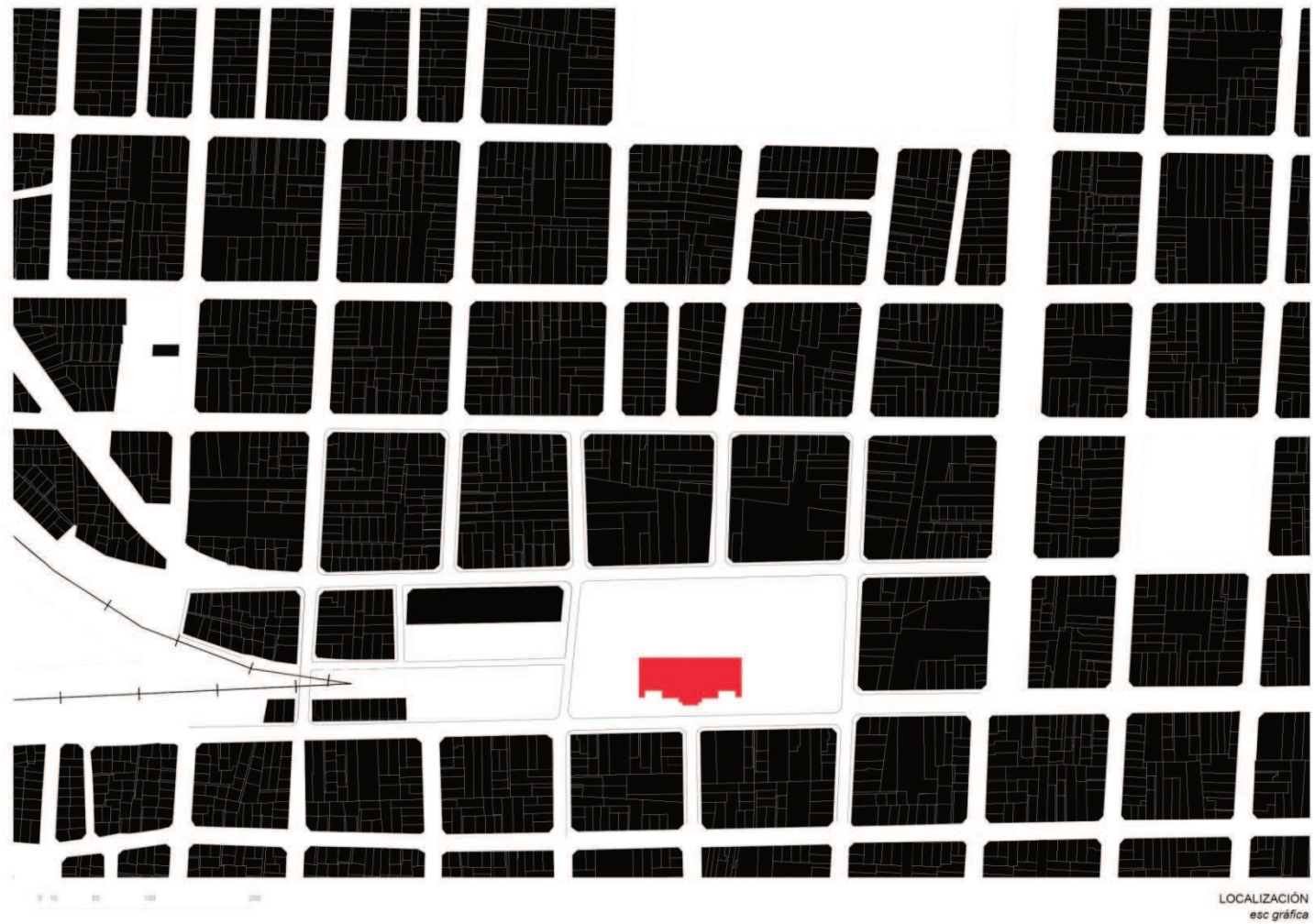
Posteriormente, entre 1946 y 1948, el proceso de nacionalización de las ferrovías iría a traspasar la red del FCCA al flamante Ferrocarril General Bartolomé Mitre (FCGBM), a manos de la Empresa de Ferrocarriles del Estado Argentino, luego llamada Ferrocarriles Argentinos; hasta que a comienzos de los años 90, se vieron interrumpidos la mayoría de los servicios de larga distancia, dejando la estación sin actividad, a pesar de haber recibido algunas formaciones en forma esporádica a comienzos de la década del 2000.

En 1995 el cineasta Fernando Birri, referente de la cultura no sólo de la ciudad, sino del país, consagró a la estación como lugar de encuentro y cultura: el lugar no fue elegido fortuitamente: en esos galpones, en el año 1957 había filmado su icónico film “Tire dié”. A partir de los primeros años del nuevo siglo, la “Fundación Birri” se hace cargo en forma autogestiva de la Estación Mitre, en una tensa relación con las gestiones municipales.

En 1996 se ceden en comodato a la Municipalidad las instalaciones con la condición de uso con fines que no afecten su posible reutilización. Con el tiempo, la estación fue sometida a trabajos que mejoraron algo su avanzado deterioro. La Municipalidad fue arreglando algunos espacios y se sucedieron ciertos proyectos que no cobraron concreción, como la mencionada Fundación Birri. Un concurso de ideas en el año 1997, promovido por el Municipio y organizado por el Colegio de Arquitectos, generó alternativas de intervención, aunque no encontraron cauce de gestión programática.

El proyecto de un archivo de la producción del documentalista social Fernando Birri (Fundación Birri), y su deriva en un grupo denominado “El Birri” con vocación de centro social y cultural, como la Asociación Civil La Búsqueda –vinculada con actividades de apoyo a sectores populares de niñez y adolescencia– son sólo algunos casos. Prácticas que siempre han tenido habilitaciones de uso precarias, comodatos y subsidios menores que no se corresponden con la base jurídica y la escala de trabajos necesarias para un adecuado acondicionamiento del espacio.

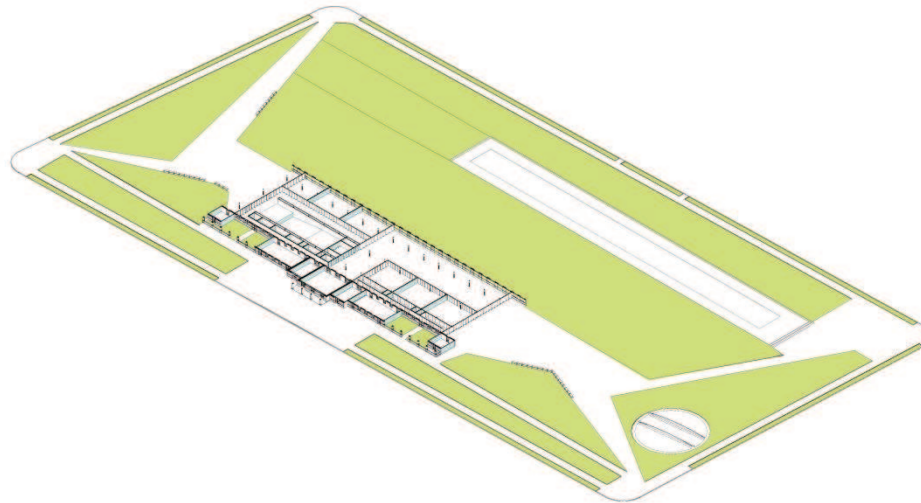
Recién desde el año 2007 se han intensificado las acciones tanto municipales como de asociaciones. Se constituyó la Asociación Civil Centro Cultural y Social “El Birri”, que organiza talleres, cursos y eventos –entre los que sobresale el carnaval– con un fuerte carácter barrial y amplia participación. En 2008 alcanza un acuerdo con la Municipalidad para un uso –también en comodato– de parte de las instalaciones que compartirá con algunas dependencias públicas. La Municipalidad ha acondicionado además una parte como plaza, conservando elementos del ferrocarril, y construido un playón para usos deportivos. Con ello se han facilitado también las actividades –previo permiso municipal– de la feria de frutas y verduras –dos veces a la semana– y el mercado popular La Baulera, dos días a la semana, orientado al trueque y compra-venta de artículos usados. Todos estos ámbitos funcionan sobre una plataforma jurídica y material precaria, sin servicios adecuados al movimiento que generan, lo que ha provocado no solo problemas para su desenvolvimiento, sino conflictos con los vecinos, quienes accionaron judicialmente para la no continuidad de muchas de las actividades.



7.4 Foro Sur - Estación Mitre

La reconversión de la ex Estación Mitre y de su entorno inmediato implica varias operaciones, entre las cuales la preservación del patrimonio ferroviario no sería la de mayor complejidad. Como vimos con anterioridad y en línea con otras intervenciones realizadas tanto por el gobierno municipal como por el municipio, estas refuncionalizaciones no solamente revitalizan los edificios sino que recuperan el predio que los circunda, en algunos casos con un éxito sin precedentes en lo que respecta a mejorar la dotación de espacio público de calidad para el disfrute de la ciudadanía.

La playa de Maniobras, con su plataforma giratoria se reconvierte en un parque equilibrado, flexible y que vincula los distintos sectores del barrio. Un espacio destinado a alojar los espacios de ferias al aire libre, dispuesto longitudinalmente sobre el sector noreste, se diferencia mediante un solado permeable –con una sutil pérgola– evoca las configuraciones de los mercados ambulantes de antaño. Un parque-atrío que, además de ofrecer verde, sombra y aire libre, puede además ser usado en reuniones cívicas, por parte de asociaciones civiles, culturales y organizaciones no gubernamentales. Por su generoso calibre puede además ser escenario de los recientemente recuperados “carnavales del Birri” y otras expresiones culturales, sean estas oficiales o espontáneas.



31 Espacio verde de uso público. Elaboración propia.

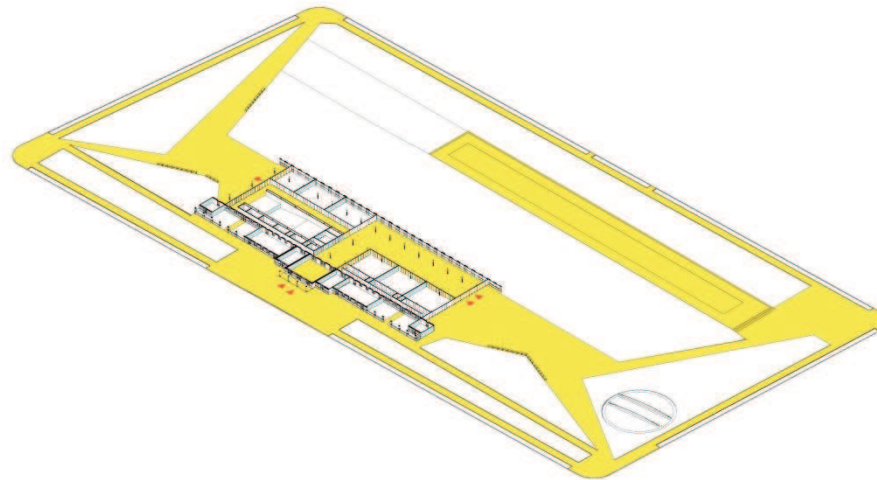
La intervención en el edificio de la ex Estación Mitre se divide en tres fases:

- 1 puesta en valor de caja muraria, aberturas y cubiertas existentes.
- 2 reacondicionamiento del área de andenes: reemplazo de cubierta, solados y cerramientos
- 3 materialización de las áreas funcionales, de acuerdo al proyecto propuesto.

En el edificio de la ex Estación Mitre conviven físicamente varias instituciones: la Fundación Birri ocupa el ala oeste y la planta alta y la Municipalidad tiene la oficina de Distrito Suroeste (perteneciente al programa de descentralización de oficinas municipales). El área destinada a los andenes, consta de 3220 m² cubiertos, actualmente sin uso formal, en avanzado estado de deterioro. Se propone el FORO SUR como una operación de escala urbana, tendiente a la convergencia de intereses entre partes, una alianza estratégica para beneficio de los habitantes tanto del barrio como de distintas partes de la ciudad.

FORO:

En la antigua Roma, el foro era la plaza en torno a la cual se erguían los principales edificios de la vida cívica y se celebraban reuniones políticas. Además del sentido judicial actualmente asociado a la palabra, también sirve para denominar reuniones de personas para debatir temas de interés, generalmente especialistas en los temas tratados.



32 Foro Sur: lugar de confluencia de: cultura+civismo+recreación. Elaboración Propia

7.5 Programa Arquitectónico

Superficie de andenes estación Mitre: 3220 m2

1-PROGRAMA CULTURAL/RECREATIVO (en co-gestión con el CCyS El Birri)

Auditorio para 300 personas. Incluye camarines y servicios del sector. 700 m2

2-PROGRAMA EDUCATIVO (programa Escuelas de trabajo)

Aulas/talleres flexibles: 400 m2

3-PROGRAMA ADMINISTRATIVO (Centro Cívico descentralizado)

Oficinas administrativas varias: 700 m2

4-SERVICIOS COMPLEMENTARIOS

Sanitarios Públicos 50m2

Kioscos 20m2

Intendencia/mantenimiento 30m2

Depósito 20 m2

Vigilancia 10m2

5-VARIOS (pueden ser exteriores)

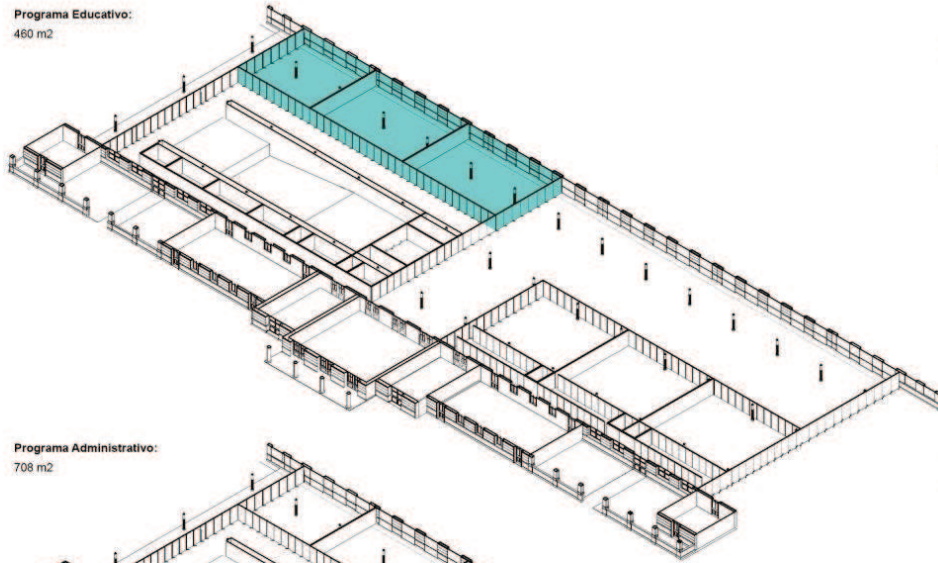
Estacionamientos

Puesto de Santa Fe en Bici

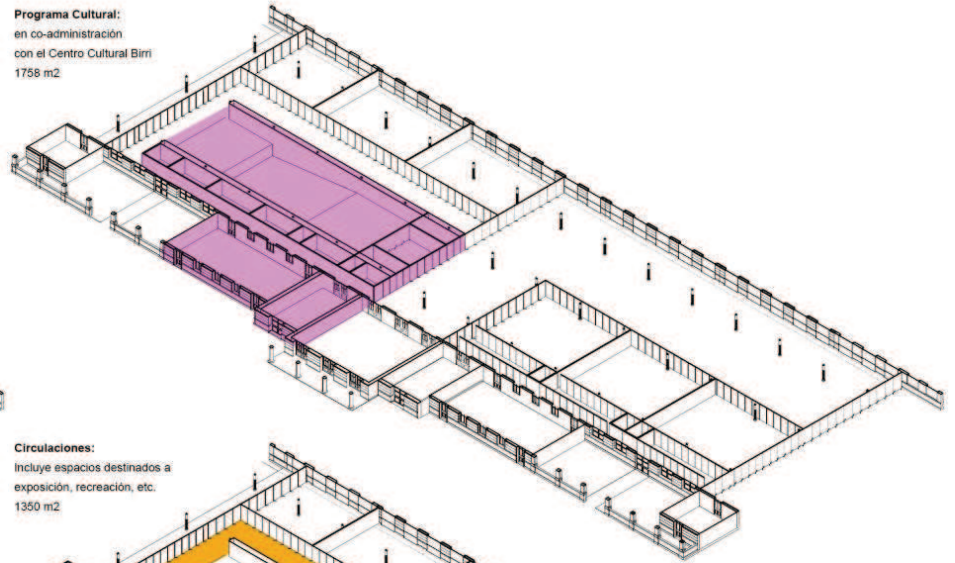
Apeadero Tren de Cercanías +Terminal de ómnibus urbano / trasbordo

Total programa: 1950 m2 aproximadamente

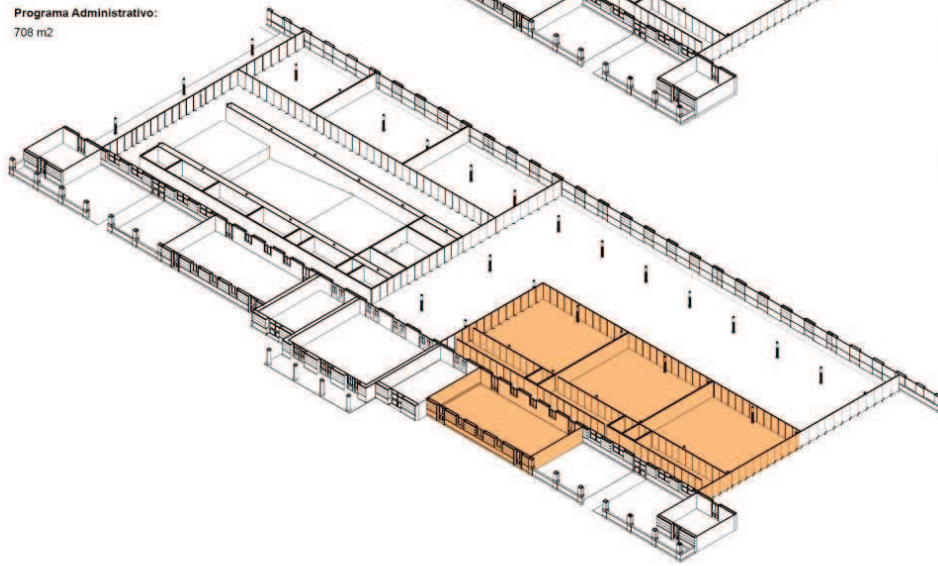
Programa Educativo:
480 m²



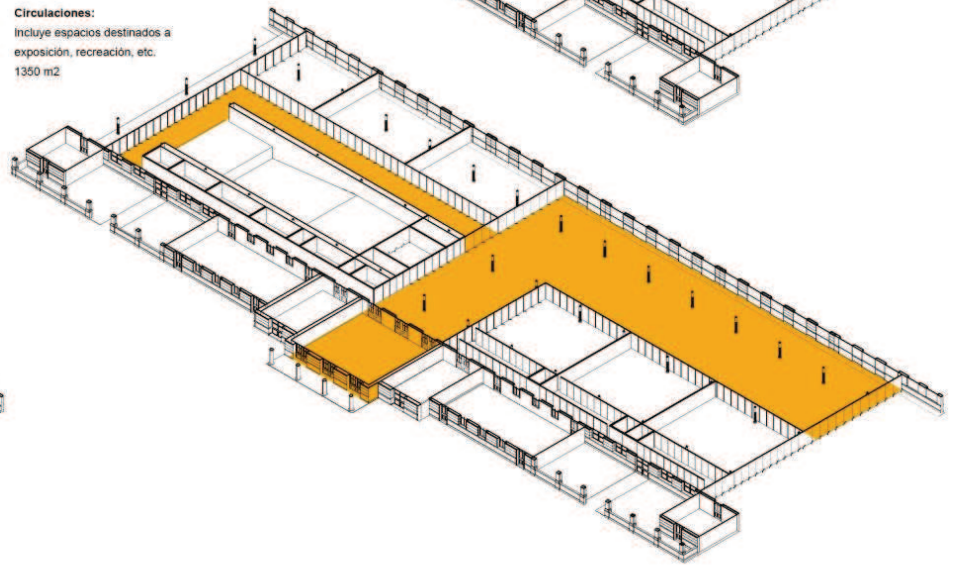
Programa Cultural:
en co-administración
con el Centro Cultural Birri
1788 m²



Programa Administrativo:
708 m²



Circulaciones:
Incluye espacios destinados a
exposición, recreación, etc.
1350 m²

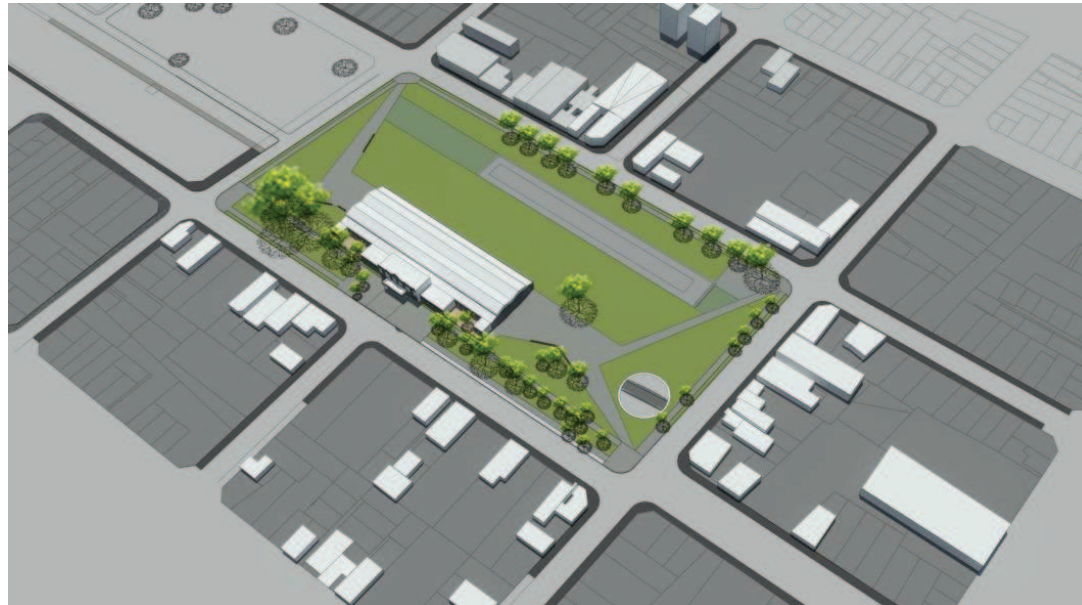


7.6 Consideraciones respecto del proyecto

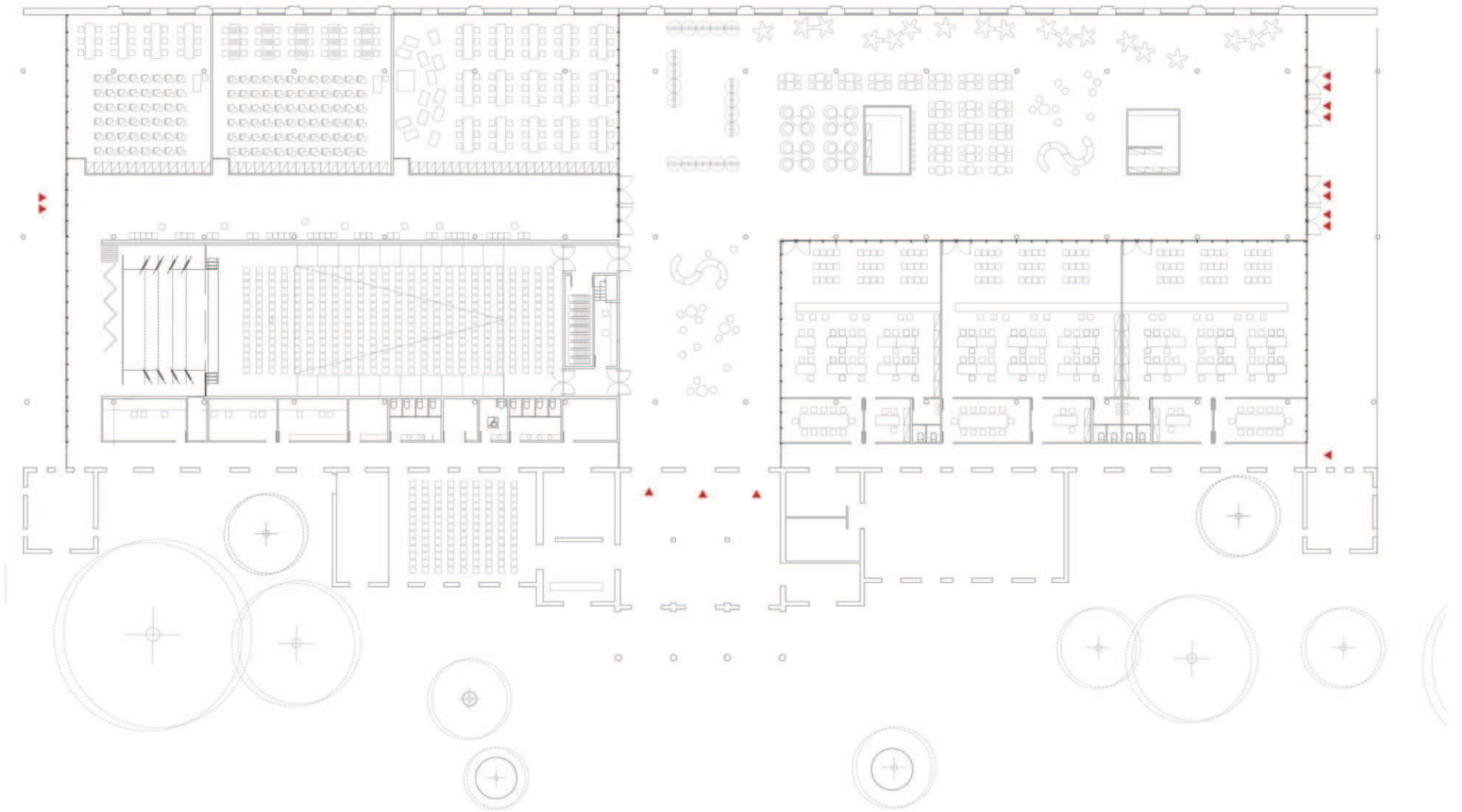
El proyecto contemplará además, medidas de uso racional de la energía, consumo sustentable y la adecuada disposición final de bienes. Se promueve además, el uso de materiales y tecnologías amigables con el medio ambiente, como por ejemplo: elementos de eficiencia energética y energía renovable, aprovechamiento de agua de lluvia, utilización de madera certificada y materiales reciclados, etc.

Como se ha dicho anteriormente, el programa y la concepción arquitectónica propuestos, por sus características programáticas interiores y exteriores, serán factores inductores positivos sobre el entorno a diversas escalas.

Los accesos estarán dispuestos de forma tal que contribuyan a dinamizar los espacios públicos circundantes y generen un espacio apto para el uso cívico. Estos se diferenciarán según la jerarquía del programa y el uso, las actividades a las que sirven y la simplificación del control de los mismos.

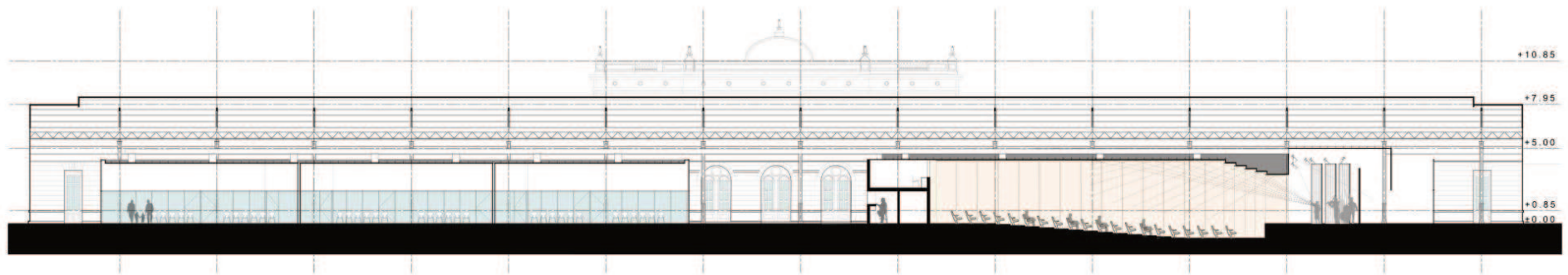
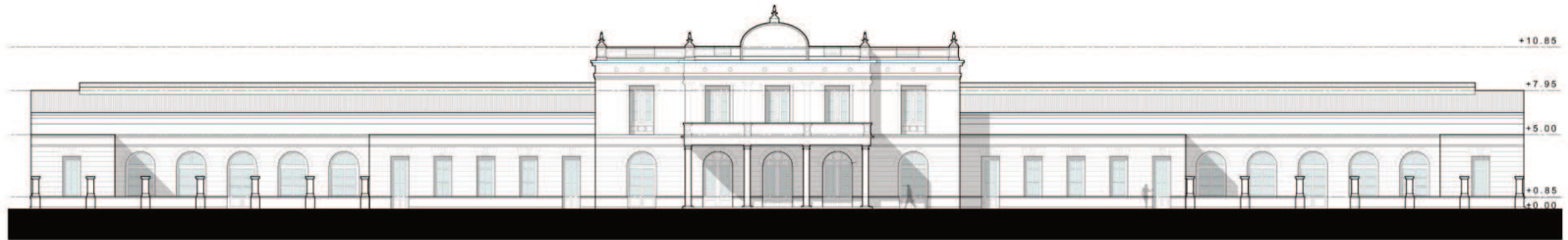


34 Perspectiva aérea. Subsecretaría de Obras de Arquitectura MCSF



35 Planta general. Elaboración propia.

36 Estación Mitre - Fachada y sección transversal. Elaboración propia.



37 Perspectiva desde acceso al Parque. Elaboración propia



38 Perspectiva desde acceso posterior. Elaboración propia



39 Perspectiva: Acceso al Foro Sur - Estación Mitre. Elaboración propia.



40 Perspectiva desde el Hall. Elaboración propia.



41 Perspectiva de la Nave principal. Elaboración propia.





Conclusiones

Conclusiones

“Si el patrimonio es un conjunto de bienes que define la identidad de los pueblos, su pérdida conduce irremediablemente a una anulación de la conciencia colectiva, a la ignorancia de los orígenes, a la incapacidad de comprender el presente, a la incapacidad de prever un destino común.” Fusco (2012, p. 34)

La realización del presente trabajo ha permitido arrojar luz a la temática de la intervención en edificios de valor patrimonial en general, donde si bien podemos verificar que desde épocas recientes diversos sectores interesados en esta problemática plantean la catalogación, la sustitución del código urbano actual por un código morfológico y leyes paliativas, cada vez se torna más urgente concientizar a los actores intervinientes, pero fundamentalmente, comprometer la responsabilidad política para mediar de manera inteligente entre la necesidad de preservar y la de transformar los edificios protegidos.

Patrimonio sin uso es patrimonio que se deteriora y por lo tanto, se pierde. Por este motivo, decimos que la reutilización de estos espacios patrimoniales vacantes es sin dudas, la forma más *sustentable* de recuperación para la vida activa de la ciudad, al ampliar de este modo, la oferta de equipamiento público de calidad.

En el caso de las ciudades que, como Santa Fe, se han visto en la necesidad de tomar decisiones respecto del equipamiento ferroviario con cierto valor histórico, es de suma importancia, como vimos, favorecer aquellas intervenciones que predispongan a la apropiación por parte de la ciudadanía. Éstas revierten la percepción negativa del paisaje en el sector de la ciudad en donde tienen lugar. Como se vio, la infraestructura ferroviaria en desuso recuperada con criterios, estrategias y metodologías contemporáneas, conlleva al fortalecimiento de la identidad urbana al poner en valor áreas con algún valor histórico, hoy deterioradas. Si la recuperación es a favor del uso público, el éxito de este tipo de operaciones es aún mayor.

Para el caso particular de la ex Estación Mitre, donde desde hace años se trabaja en forma admirable la cuestión socio-cultural por parte de la asociación “El Birri”, la posibilidad de recuperar –más allá de la rehabilitación del edificio ferroviario en sí– el predio completo para actividades que congreguen a la población tanto del barrio como de otros distritos de la ciudad, es de vital importancia para lograr invertir el estado de abandono actual. Una gestión construida desde el consenso y un programa arquitectónico diverso, flexible y dinámico que aporte usos en franjas horarias amplias, tanto en los días hábiles como los fines de semana, son clave para la transformación de este sector urbano.

Respecto de la materialización de los locales intervenidos, se procura una cualidad arquitectónica diáfana, que no altere la percepción de las características –espaciales, constructivas– originales; que jerarquice y ponga en valor la construcción existente y sobre todo, factible de ser revertida al estado anterior sin mayores perjuicios a la edificación intervenida. La reutilización deberá, siempre que posible, resaltar aquellas propiedades por las cuales el edificio es valorado. En este sentido, el estudio de estilos, tipos, técnicas constructivas, contexto histórico en que fueron materializados constituyen un valioso insumo a ser incorporado al momento de elaborar la propuesta arquitectónica.

La experiencia reciente con otras piezas de equipamiento ferropuerto en desuso de la ciudad y la región, ha demostrado que las intervenciones que favorecen y potencian las características mencionadas anteriormente, logran una exitosa apropiación por parte de los usuarios, revitalizando el sector en el cual están emplazados, otorgándole una nueva vida a estas edificaciones y a sus entornos.

Como estrategia urbanística, la concepción de esta intervención en calidad de remate de un eje cívico, recreativo y cultural, le otorga el valor de proyecto articulador de espacios –en contraposición al proyecto puntual, aislado– de importancia para la comunidad. Se destaca de este modo, el impacto centrífugo del proyecto, que excede los límites del predio operado para constituir de este modo un sector urbano caracterizado, con la expectativa de una mejora cualitativa generalizada en términos de beneficios a nivel distrital.

Por último, podemos afirmar que la recuperación de estos fragmentos urbanos subsumidos durante décadas en el abandono, mediante operaciones de puesta en valor y reconversión, con propuestas respetuosas respecto de las edificaciones preexistentes, con usos que fomenten la interacción, la apropiación activa, en síntesis, la revitalización de los mismos, redundará en la mejora de la calidad ambiental de su entorno inmediato, pero sobre todo en beneficio de la ciudadanía. Estas acciones reafirman y refuerzan el vínculo identitario con la ciudad para la cual el puerto y el ferrocarril han sido parte del esplendor de su pasado y hoy forman parte de la imagen de una nueva ciudad, ligada a aquella a través de la historia, pero a la vez única, novedosa e irrepetible.

Santa Fe, Febrero de 2019

Bibliografía

ARIAS INCOLLÁ, N. (2012). La intervención como plusvalía. *Revista de Arquitectura - Sociedad Central de Arquitectos*.

AUGÉ, M. (2003). *El tiempo en ruinas*. Barcelona: Gedisa.

BISMAN, H., & ROBLES, C. (2004). *Rosario 1998-2003 / arquitectura con identidad*. Buenos Aires: Bisman & Robles.

BLASCO, J. A. (2012). *Urban Networks*.

Retrieved from <http://urban-networks.blogspot.com.ar/2012/03/mutaciones-en-la-ciudad-incierta-del.html>

CHOAY, F. (2007). *Alegoría del patrimonio*. Barcelona: Gustavo Gili.

COLLADO, A. (2014). *Historia y valoración patrimonial en la ciudad contemporánea*. Madrid: Rueda.

COLLADO, A. (2015). El patrimonio en Argentina. Tiempos, espacios y renovación conceptual. *Joelho n°6*, 69-77.

COMANDO, R. (2012). Patrimonio: una tarea colectiva. *Revista de Arquitectura - Sociedad Central de Arquitectos n° 246*.

DE FUSCO, R. (1975). *Historia de la Arquitectura Contemporánea*. Madrid: Hermann Blume.

DE GRACIA, F. (1992). *CONSTRUIR EN LO CONSTRUIDO*. Madrid: NEREA.

FEDELE, J. (2011). *El río en la ciudad del Plan*. Santa Fe: UNL.

FERNÁNDEZ, R. (2015). *Descripción Lógica del Proyecto*. Buenos Aires: Nobuko.

FUSCO, M. (2012). *La noción de patrimonio: Evolución de un concepto*. Buenos Aires: Nobuko.

GARCÍA ESPIL, E. (2012). Prohibido no tocar. *Revista de Arquitectura / Sociedad Central de Arquitectos*.

GIORIA, B. M. (2003). Refuncionalización de terrenos del puerto y ferrocarril en la ciudad de Santa Fe, Argentina. *Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales n° 448*.

GNEMMI, H. (2004). *Aproximaciones a una teoría de la conservación del patrimonio construido: desde los principios y fundamentos*. Córdoba: Editorial Brujas.

GORELIK, A. (2002). Imaginarios urbanos e imaginación urbana. Para un recorrido por los lugares comunes de los estudios culturales urbanos. *EURE vol. 28, n° 83*, 125-136.

HELMAN, M. C., & KOROWAJ, M. C. (2014). Análisis del proyecto urbano Tríptico de la Infancia de la Ciudad de Rosario. Rosario, Santa Fe, Argentina.

KOOLHAS, R. y. (2000). *Mutaciones*. Barcelona: ACTAR.

LIERNUR, F. (1986). La fábrica como texto. *Punto de Vista n° 27*.

LIERNUR, F., & ALIATA, F. (2004). *Diccionario de arquitectura en la Argentina : estilos, obras, biografías, instituciones, ciudades*. Buenos Aires: Clarín.

MARRODÁN, E. (2007). De la fascinación formal a la nostalgia. La ruina industrial en el paisaje contemporáneo. *Revista Bienes Culturales n° 7*.

MONS, A. (1994). *La metáfora social. Imagen, territorio, comunicación*. Buenos Aires: Nueva Visión.

MONTORO, C. A. (2017). La ciudad en su dimensión simbólica.

El diseño de la comunicación visual en la construcción de la memoria cultural urbana santafesina. *Culturas (10)*, 121-134.

MÜLLER, L. (1998). Postales de la pampa gringa. *Revista Block n° 2*.

MÜLLER, L., COLLADO, A., MACOR, D., & PIAZZESI, S. (2001). El Ferrocarril Santa Fe a las Colonias. Arquitectura, sociedad y territorio. *Polis Científica n° 2*.

NOVOA, G. (2012). Patrimonio Intervenido. *Revista de Arquitectura - Sociedad Central de Arquitectos n° 246*.

RAUSCH, G. (2010). El plan del 80 en Santa Fe: regionalización tardía ante una suburbanización inminente. *Cuaderno Urbano n° 9*, 111-129.

RIVERA BLANCO, J. (2015). Innovación en el patrimonio. *Revista de Arquitectura - Sociedad Central de Arquitectos n° 256*.

ROWE, C. (1998). *Ciudad Collage*. Barcelona: Gustavo Gili.

SANTOS, M. (1990). *Por una Geografía Nueva*. Madrid: Espasa-Calpe.

SAUS, M. A. (2014). *Ferrocarril y Ciudad*. Rosario: Editorial de la UNR.

SAUS, M. A. (2015). INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA Y CIUDAD. *Revista Iberoamericana de Urbanismo*, 25-40.

TARCHINI, M. L. (2010). Infraestructura Ferroviaria. Reflexiones sobre el rol del patrimonio en las ciudades. *Actas CICOP*, (pp. 1-8).

TARTARINI, J. D. (2001). *Arquitectura Ferroviaria*. Buenos Aires: Colihue.

UCEDO, J., & FEDELE, J. (2012). Proyecto urbano y fragmentación de la ciudad: el caso de los terrenos ferreo-portuarios en Santa Fe. *Cuaderno Urbano n° 12*.

UPE - Unidad de Proyectos Especiales de la Provincia de Santa Fe. (2009). *Santa Fe en Obras 2008 - 2009*. Santa Fe.