



## TRAZADOS FERROVIARIOS COMO ESPACIOS PÚBLICOS EN SANTA FE. LOGROS Y DIFICULTADES EN LA APROPIACIÓN PÚBLICA Y EN LA RELACIÓN CON LA CUADRÍCULA URBANA

**Morat, Ma. Florencia**

*Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo, Universidad Nacional del Litoral*

Director/a: Valiente, Diego A.

Codirector/a: Martinez, Irene

Área: Arquitectura, Diseño y Urbanismo

Palabras claves: Espacio público, Terrenos ferroviarios, Cuadrícula urbana.

### INTRODUCCIÓN

A partir del desmantelamiento del sistema ferroviario en la década de 1990, los trazados se convirtieron en espacios vacantes degradados y la ciudad de Santa Fe comenzó a seguir tendencias globales de reciclaje según diversas modalidades: reconversión en ferrocarril urbano, integración como lotes a manzanas, redefinición como cordón verde o integración a la red de movilidad motorizada.

Ante la próxima concreción del Plan Circunvalar, estimada para junio del 2023, se verá desafectada la única línea férrea que aún permanece activa en la ciudad, de privilegiado emplazamiento en la planta urbana, dejando a sus terrenos en disponibilidad para futuros proyectos. En este contexto, la presente investigación indaga sobre su actual configuración espacial y apropiación pública bajo la siguiente hipótesis: “los terrenos ferroviarios son subutilizados como espacios públicos por su contradicción y desconexión con la cuadrícula y el tejido urbano”.

### OBJETIVO GENERAL

Indagar sobre las condiciones espaciales para que los terrenos de los trazados ferroviarios se integren como espacios públicos a la cuadrícula urbana en Santa Fe.

Título del proyecto: PROCESOS DE URBANIZACIÓN Y CONFIGURACIONES URBANAS EN EL AGLOMERADO DEL GRAN SANTA FE (AGSF)  
Instrumento: CAI+D Tipo I  
Año convocatoria: 2020  
Organismo financiador: UNL  
Director: Diego A. Valiente (FADU) ; Co Directora: Irene Martinez (FADU).



## MÉTODO y RESULTADOS

El área de estudio comprende al trazado del FFCC Belgrano que recorre a la ciudad de este a oeste en paralelo a la calle Naciones Unidas y a los pasajes Irala y Larramendi, en su desarrollo entre las calles Mitre y Vélez Sarsfield. Se realizaron recorridos previos de reconocimiento general para generar un mapeo georreferenciado del estado de situación de los terrenos y ajustar el área de estudio.

Se identificaron tipos de encuentros trama-trazado ferroviario: según la presencia o ausencia de calles paralelas y adyacentes al trazado ferroviario, que determinan la presencia de lotes frentistas o de líneas medianeras/de fondo de manzana; según la dirección del trazado ferroviario respecto a la cuadrícula urbana, que determina su capacidad de vinculación funcional; según la configuración de las calles perpendiculares al trazado ferroviario en su intersección, que facilitan o complican la movilidad; y según su cota de nivel, que genera la vinculación o la fragmentación de los barrios ubicados a uno y al otro lado. Los distintos tipos se grafican en la figura 1. Los resultados fueron los siguientes: en el 10% de la longitud se da la relación "ideal" calle-vía-calle, en un 50% de la longitud, calle-vía-tejido, y en el 40% restante, tejido-vía-tejido. Sin embargo, los tramos de encuentro "ideal" son fragmentados y discontinuos, mientras que la situación intermedia se desarrolla con mayor continuidad (ej.: sobre calle Pedro Vittori). En el 24% de la longitud total, la vía corre de manera ortogonal a la trama urbana, logrando la complementariedad funcional entre ambos elementos, mientras que en el 26% lo hace en diagonal y en el 50% restante, en curva. El 34% de las calles perpendiculares al trazado ferroviario son continuas, mientras que en el 66% restante son discontinuas. Por último, el 75% de la longitud total la vía está a nivel, mientras que el 25% restante, terraplenado (barrio Villa del Parque).

Para el registro de la configuración espacial y de apropiaciones de los terrenos ferroviarios, el área de estudio fue redefinida en función de su extensión y de las condiciones de seguridad para acceder a algunos sectores. Fue seleccionado el tramo que se desarrolla entre la Av. Facundo Zuviría y la calle Pedro Vittori

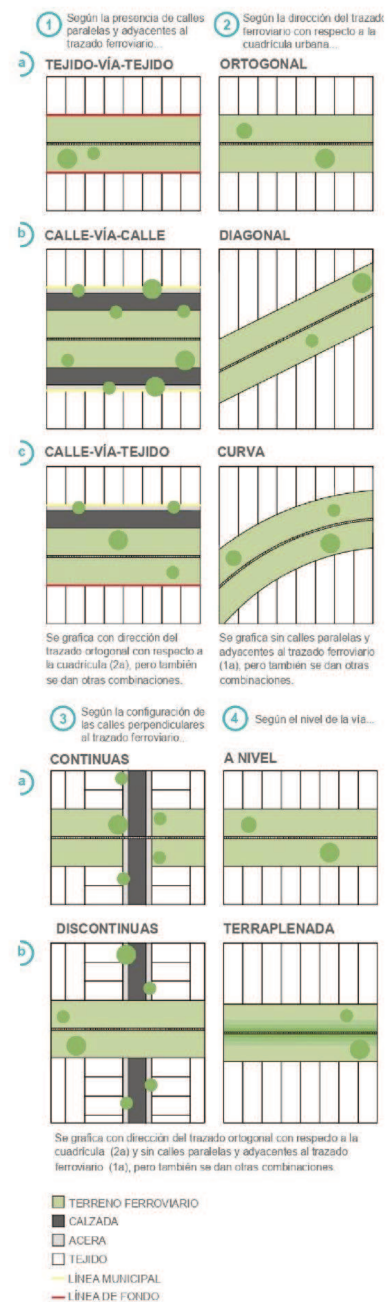


Figura 1: Tipos de encuentro trama-trazado ferroviario



inclusive, debido a la diversidad de situaciones y a la presencia de intervenciones que buscan incentivar la apropiación pública; y además se dividió en tres subsectores, siguiendo el criterio de los tipos de encuentro trama-trazado antes mencionado. Se realizaron veintidós visitas de campo con registros fotográficos en los distintos días de la semana y de los fines de semana y en distintas franjas horarias. Para la medición y caracterización de los flujos de desplazamientos y de las actividades de permanencia se empleó un conteo manual durante un lapso de diez minutos, registrando a su vez en planos los recorridos elegidos para circular y los espacios escogidos para permanecer. Posteriormente los datos fueron plasmados en tablas y gráficos.

En el sub sector 1, sobre el Pasaje Larramendi entre Av. Facundo Zuviría y Av. Aristóbulo del Valle, predominó el flujo por sobre la permanencia, en relación 88% en flujo sobre 12% en permanencia. Las actividades de permanencia son escasas, y esta situación tampoco se vió revertida los fines de semana. El 16% de las veces se registró nula apropiación pública y el 84% restante se registraron entre una y siete personas individuales o grupos de personas, y estos grupos nunca estuvieron conformados por más de cinco personas. El sector más utilizado es el eje central de la Plaza 4 Vías donde se dispone de mobiliario de permanencia y recreativo; el sector de la vía propiamente dicho es utilizado principalmente por personas con sus mascotas, y en la explanada suroeste, en la esquina de Av. Facundo Zuviría y Mariano Comas, ocasionalmente se registran personas individuales. La feria de comestibles que se realiza los miércoles y sábados por la mañana en esta esquina no se relaciona con el sector equipado con mobiliario, por lo que no genera cambios en relación con las actividades de permanencia, que continúan siendo escasas o nulas. En cuanto a las actividades de itinerancia, por la configuración geométrica del espacio se registran una gran cantidad de recorridos posibles y elegidos. La calle que registra mayor movilidad peatonal es la Av. Facundo Zuviría, seguida por la calle Mariano Comas, que además muchas veces son utilizadas conjuntamente. En cambio, en los casos de la calle San Jerónimo, del Pasaje Larramendi y del sector de la vía, las personas tienden a seguir por el mismo eje.

En el sub sector 2, sobre Pedro Vittori entre calle Domingo Silva y calle Pedro Zenteno, predominó el flujo por sobre la permanencia, en relación 86% en flujo sobre 14% en permanencia. La gran primacía de la circulación se debe a su configuración de carácter axial y a la presencia de la bicisenda que conecta espacios públicos de relevancia a escala urbana. En cuanto a las actividades de permanencia que se desarrollan de manera periódica en el sub sector 2, se registraron variaciones cuantitativas según la franja horaria: el 6% de las veces se registró nula apropiación pública y el 71% de las veces entre una y cinco personas individuales o grupos de personas reducidos (de no más de cinco personas); pero el 23% de las veces restantes, en el horario de las 18 h, se registraron entre nueve y doce personas o grupos de personas, incluido un grupo de ocho niños jugando al fútbol. Aunque la configuración geométrica es similar en todo el subsector, la mayor parte de las actividades de permanencia se localizan entre Iturraspe y Pedro Zenteno, donde se emplazan algunos





equipamientos (centro de Ex Soldados Combatientes de Malvinas, Kennel Club, entre otros) que a veces expanden sus actividades al espacio público: en una ocasión (sábado 18 h) se registró un grupo de 15 personas con sus mascotas, y el 2 de Abril (sábado 9 h) se realizó el Acto en conmemoración a los veteranos y caídos en Malvinas, que transformó el lugar. De mayor predominio en el sub sector 2 son las actividades de itinerancia por la presencia de la biciesenda. Por la geometría lineal del espacio los recorridos principales se limitan a cuatro, de ida y vuelta a través del eje de la biciesenda y de la acera de enfrente. Estas actividades se concentran prácticamente en su totalidad en la biciesenda, que contiene el 95%, mientras que el 5% restante se desarrolla en la acera de enfrente en relación con las dinámicas barriales. No hubo gran diferencia en la sumatoria de las actividades de permanencia registradas en el sub sector 1 y 2 (46% contra 54%); sin embargo, en el sub sector 1 se distribuyen de manera más homogénea en los distintos horarios, mientras que en el sub sector 2 prevaleció la franja horaria de las 18 h a 19 h. En cuanto al flujo, por la primacía de la biciesenda también se registraron más cantidades en el sub sector 2: 43% contra 57%. En cuanto al subsector 3, canal ciego, curvo y sin intervenciones ubicado entre la Av. Aristóbulo del Valle y calle Pedro Vittori, no se registraron actividades de permanencia o itinerancia en el terreno ferroviario, a pesar de estar ubicado entre dos de las vías de circulación más jerárquicas de la ciudad.

## CONCLUSIONES

Por la multiplicidad de situaciones en la relación trama-trazado ferroviario, se entiende que éste no puede ser pensado y analizado de manera unificada, sino que debe hacerse por tramos. Por los conteos de flujos de circulación y actividades de permanencia en la sub área de estudio, se registraron apropiaciones allí donde estos terrenos aparecen al menos parcialmente integrados a la trama y al tejido, como en los subsectores 1 y 2. Los resultados hasta el momento apuntan a validar la hipótesis inicial. Sin embargo, tal cual lo programado, resta comparar estos datos con el análisis sintáctico por realizarse.

## BIBLIOGRAFÍA BÁSICA

**Appelhans, F., Ledesma, D., Matteoda, F., Valinotti, C., 2020.** Repensando los espacios abiertos de la Ciudad Universitaria UNL como terceros lugares. Santa Fe: FADU-UNL, Tesis de grado de Arquitectura y Urbanismo.

**Robles, R., 2014.** Encuentros impensados. Problemas y potencialidades urbanísticas de las superposiciones entre la retícula y los trazados ferroviarios en la ciudad de Santa Fe. Santa Fe: FADU-UNL, Informe final de Beca de Iniciación Científica "Cientibeca 2013".

