



ARTÍCULOS ARBITRADOS

UNA FRAGUA PERIFÉRICA. URBANIZACIÓN Y DESARROLLO BARRIAL A PARTIR DE LOS TALLERES “SANTA FE CAMBIOS”

María Alejandra Saus

Arquitecta egresada de la UNL y doctora en Arquitectura por la UNR. Investigadora del CONICET. Docente en FADU-UNL y profesora del seminario de posgrado *El ferrocarril en ciudades de Iberoamérica. Cultura y prácticas urbanísticas para una posible historia crítica*. Es investigadora responsable en programas acreditados y se desempeña como evaluadora externa en diversas revistas especializadas. alejandrasaus@hotmail.com.

ISSN 1666-6186. Volumen 19 N.º 19 (Noviembre de 2015) pp. 95-114 - Recibido: 13-02-15. Aprobado: 18-08-15

Resumen

Los “vecindarios del kilómetro 2” integran un conjunto de parcelamientos de antiguas tierras rústicas de la ciudad de Santa Fe. Fueron delineados a principios del siglo XX, a dos mil metros al norte de la estación de la compañía francesa de ferrocarriles. La trama urbana apenas había superado los confines de esa estación cuando el proceso de urbanización creció de manera discontinua sobre aquellas quintas. El predio de talleres ferroviarios —instalado por la misma compañía en el Km 2— fue determinante en esa extensión urbana. El objetivo de este artículo es explicar la conformación del sector y destacar el rol de las asociaciones vecinales en procura de mejoras tendientes a neutralizar sus problemas urbanísticos.

Palabras clave

Talleres ferroviarios, periferia urbana, asociaciones vecinales.

A PERIPHERAL FORGE. URBANIZATION AND NEIGHBOURHOOD PROGRESS BASED ON THE “SANTA FE CAMBIOS” RAILWAY WORKSHOPS

Abstract

The “2 Kilometre Neighbourhoods” consist of a set of subdivisions sited on old rustic lands of the City of Santa Fe. They were plotted early in the XX Century, two thousand metres North of the French railway company main station. The urban structure had hardly gone beyond the station’s boundaries when the urbanization process began to develop discontinuously over those plots. The Company’s railway workshops, which were installed 2 KM from the station played a decisive role in that urban expansion. The objective of this article is to explain the urbanization’s configuration and to emphasise the neighbourhood associations’ role in obtaining improvements and neutralising their urban problems.

Keywords

Railway workshops, urban periphery, neighbourhood associations.

INTRODUCCIÓN

El estudio de urbanizaciones afines con instalaciones ferroviarias traza un horizonte de indagaciones extremadamente interesante. Múltiples escalas de aproximación al objeto establecen infinitas posibilidades de complejizar investigaciones panorámicas y, a la vez, permiten efectuar recortes parciales igualmente sustanciosos. En escala territorial, analizar la relación entre procesos urbanos y redes técnicas ferroviarias podría iluminar situaciones espaciales heterogéneas, dependiendo del origen del poblado. Entre esos casos es posible citar varios tipos: la fundación de colonias agrícolas a cargo de las mismas compañías ferroviarias; como iniciativa de terratenientes particulares; gestionadas por empresas de colonización en torno a estaciones intermedias; como objetivo incluido en políticas económicas del Estado nacional, entre otros ejemplos. A nivel urbano, diversos escenarios espaciales y morfológicos podrían responder, por ejemplo, al rol del núcleo urbano en el sistema de ciudades enlazado por las redes técnicas; a la categoría de la estación o estaciones construidas; a las motivaciones de instalación del ferrocarril; a las condiciones originarias de formación del hecho urbano, solo por exponer algunas situaciones particulares. Pero si continuamos ampliando la escala de observación, es factible detectar disímiles patrones urbano/ferroviarios en el entramado de una misma ciudad. Esto es debido a que los mecanismos de inserción de la infraestructura ferroviaria interactúan con las lógicas urbanas y por ello es posible reconocer estructuras diferenciadas entre las áreas centrales y las periféricas. Esta sería la tercera escala de acercamiento a la infraestructura ferroviaria urbana propuesta en este artículo.

Grosso modo, un primer conjunto de características operaría una distinción entre estaciones de mercancías y de pasajeros, puesto que las primeras admiten una localización periférica (incluso portuaria), mientras que las segundas requieren estar vinculadas con el sistema primario urbano en áreas centrales para garantizar la accesibilidad y el uso público. Plazas, bulevares, dársenas para coches y cierta gala ornamental son la prueba palmaria del carácter urbano detentado por la arquitectura de las estaciones de viajeros que acompañaron los “progresos urbanos” de sectores residenciales y terciarios.

Ahora bien, ¿qué sucede cuando la infraestructura ferroviaria no es merecedora de una situación urbana privilegiada, no solo por razones técnicas de localización, sino también por haber sido destinada a usos más propios del mundo del trabajo que de los flujos del transporte? ¿Cómo se reproducen posibles nuevas urbanizaciones junto al universo obrero de los talleres ferroviarios, esas infraestructuras carentes de fachadas y telones decorosos? ¿Qué actores inciden en la transformación de esos espacios discontinuos y, por ende, ini-



cialmente marginados de la atención municipal y la provisión de servicios públicos? Estos son algunos de los interrogantes que deseamos responder en el desarrollo de este trabajo centrado en los talleres emplazados al margen del casco histórico de la ciudad de Santa Fe. Para ello, destacaremos el impulso urbanizador que han tenido los talleres ferroviarios como instalación industrial, tanto en la formación de ciudades nuevas, como en la creación de núcleos satélites o en el establecimiento de barrios obreros en espacios periurbanos.

Para resaltar las singularidades del caso propuesto, el artículo profundiza aspectos tendientes a explicar la configuración y el desarrollo urbanístico del barrio formado en torno a la playa de maniobras “Santa Fe Cambios”. Esta se encuentra actualmente en un proceso de refuncionalización que atestigua los ciclos de una continua “evolución” urbana que tiene a la infraestructura ferroviaria como protagonista incluso en plena obsolescencia.

El trabajo no solo intenta saldar una deuda historiográfica de orden local —en el sentido de visibilizar la historia y las características propias de espacios urbanos y arquitectónicos no considerados relevantes (MIRAVALLÉS, 2013)—, también se propone contribuir a un posible debate que estimamos debería plantearse en el ámbito de las disciplinas proyectuales. En Argentina, las falencias de los ferrocarriles y la cuantía de infraestructuras obsoletas en las cuadrículas urbanas promueven la intención de nacionalizar los servicios como política tendiente a superar los inconvenientes provocados por las privatizaciones de los 90. Esa pretensión se ha posicionado de manera hegemónica en la esfera pública y se consumó con la promulgación de la Ley de Nacionalización de los Ferrocarriles el 15 de abril de 2015.

Estimamos que la coyuntura resulta una instancia crucial para plantear algunas preguntas: ¿qué lugar ocupan las disciplinas proyectuales en las decisiones ferroviarias del Estado nacional, habida cuenta de la enorme cantidad de terrenos y equipamientos vacantes que yacen ofreciendo posibles nuevas chances a las ciudades?; ¿puede la historia urbana iluminar una reflexión concerniente al futuro de los ferrocarriles, de las ciudades o del urbanismo?; ¿la producción de conocimiento histórico contribuye de manera crítica a la toma de decisiones para el proyecto urbano del modo que otros países como España lo han planteado? (SANTOS Y GANGES, 2007).

La estatización de los ferrocarriles —cuyo principal objetivo en la región es disminuir los costos del transporte de carga para mejorar su competitividad— entraña un conjunto de medidas que están siendo tomadas en gran parte de Latinoamérica y que nos interpelan en toda su complejidad (CLEMENTE, 2013). Una llave para aproximarnos a la densidad de esos problemas quizás implique considerar que los procesos de reconversión constituyen un nuevo ciclo en una larga historia urbano/ferroviaria.

Una fragua periférica. Urbanización y desarrollo barrial a partir
de los Talleres “Santa Fe Cambios”

LA “CIUDAD OFICIAL” DE LA ESTACIÓN Y LA “CIUDAD MARGINAL” DEL PREDIO

*1. Archivo General de la
Provincia. Registro Oficial
Santa Fe. Tomo XI 1880-1883.
Folios 314-317.*

Sobre la construcción y posterior expansión del ferrocarril provincial

El epígrafe del plano inscrito en la figura 1 lo enuncia claramente: “Santa Fe y suburbios”, anunciando en forma elocuente el tema principal de nuestro trabajo, es decir, aquello que —al parecer— no formaba parte de la ciudad. La historia del predio Santa Fe Cambios —incluido en tal sector— comenzó con las gestiones iniciadas por la Provincia para erigir el primer ferrocarril de la capital, el mismo que luego construiría la playa de maniobras y reparaciones que motiva esta indagación. En el año 1882 se sancionó la ley que autorizaba al gobierno a construir un ferrocarril de trocha angosta que uniera Santa Fe con las colonias agrícolas del oeste de la provincia, consintiendo también la expropiación de los terrenos destinados a la estación.¹ En 1883 se firmó un contrato con *John G. Meiggs Son and Co.*, quienes a su vez requirieron los servicios profesionales de Hume Hermanos. En el mismo año se aprobaron los pliegos del proyecto, mientras los terrenos para vías y estaciones fueron entregados gratuitamente a los contratantes, quienes administrarían el camino. El Artículo 22 de la ley declaró de utilidad pública la expropiación de tierras para el ferrocarril, y el Ing. Arq. Jonás Larguía realizó las gestiones y la inspección de obras (CECCHINI, 2003). Este enclave era el “Km 0” a partir del cual los textos hacen referencia al “Km 2” como el sitio de localización del predio Santa Fe Cambios.

La calle Belgrano, sobre la cual se construyó la estación del Ferrocarril Santa Fe a Las Colonias FCSF, era la última línea de la cuadrícula en sentido NS.

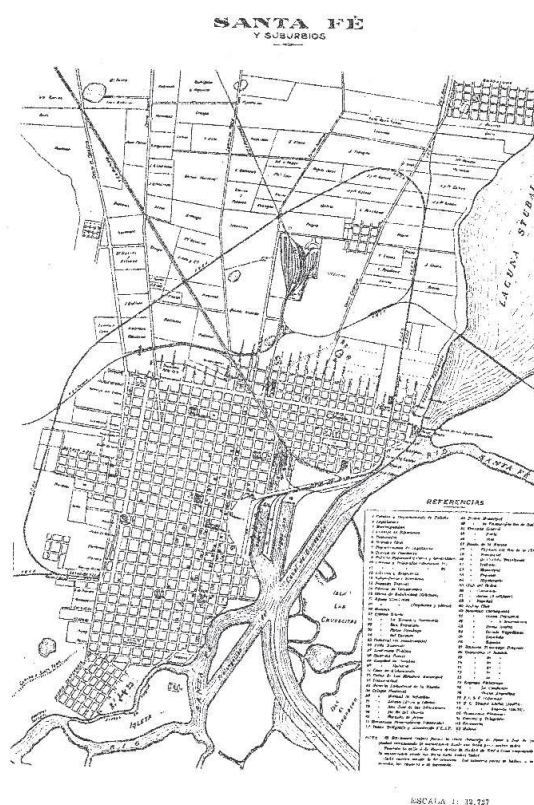


Figura 1. Plano de Santa Fe de 1916. Junto al puerto, la estación del FCSF; al norte, Santa Fe Cambios
Fuente: COLLADO, ADRIANA; BERTUZZI, MARÍA LAURA (1995)



Figura 2. Localización de la estación del FCSF en plano de Santa Fe de 1884
Fuente: elaboración propia a partir de COLLADO, ADRIANA; BERTUZZI, MARÍA LAURA (1995)



Figura 3. Postal de la estación del FCSF; foto tomada desde Hipólito Yrigoyen hacia el este (1910)
Fuente: Archivo General de la Provincia. Banco de Imágenes Florian Paucke <http://gobierno.santafe.gov.ar/archivo_general/florian_paucke/>

El edificio principal, de tipo lineal, quedó dispuesto de forma tangencial a la trama urbana y sin disponer de una plaza precedente como era costumbre. Sin embargo, en su fachada culminaba la actual calle Hipólito Yrigoyen, una arteria existente de sentido EO, hasta donde era efectiva la urbanización que se extendía desde el sector sur. Como habitual práctica urbanística, esa calle se prolongó hasta la fachada de la estación, y el edificio quedó en conexión directa con el área comercial, lo que reforzó esa condición singular con hoteles, comedores y tiendas instaladas posteriormente (SANTOS Y GANGES, 2007). La convergencia del eje circulatorio en el ingreso al edificio cobró protagonismo en registros fotográficos que “aprovecharon” ese punto focal como objetivo destacable, tanto hacia la ciudad como hacia la estación. Tal imagen de progreso fue un símbolo resaltado por entonces y resulta visible en varias tarjetas postales de la época.

Posteriormente, a dos mil metros de distancia hacia el norte, la ciudad iniciaría otro tipo de urbanización cuyas prácticas y necesidades no despertaron sensibilidades estéticas tendientes a mostrar los “atributos” de la ciudad ni tuvieron demasiada visibilidad en la opinión pública. Al contrario, la solución a problemas urbanísticos creados por las instalaciones del FCSF en el área central de la ciudad fue una demanda convertida en petición frecuente en las páginas de la prensa. Es importante subrayar que el inicio de esos reclamos corresponde a un período en el cual el ferrocarril había dejado de pertenecer al gobierno provincial porque —debido a problemas financieros— la infraestructura fue arrendada a la empresa *Fives Lille* a tres años de inauguradas las obras. Durante 1890 esta transfirió el contrato a la Compañía Francesa de los Ferrocarriles de la Provincia de Santa Fe, que era una sociedad creada por *Fives Lille* con parte de su capital. En 1892 la situación financiera de la provincia empeoró

Una fragua periférica. Urbanización y desarrollo barrial a partir de los Talleres “Santa Fe Cambios”

debido a un supuesto déficit de la empresa que debía ser cubierto por el gobierno con utilidades garantizadas. Por estas razones, en 1896 los ferrocarriles de la provincia fueron vendidos al capital francés, que comenzó a administrarlos plenamente (CECCHINI, 2003). Ya en dominio privado, el directorio inició un plan expansivo de sus instalaciones que incluía la adquisición del terreno para maniobras y la edificación de los talleres ferroviarios del Km 2 en el año 1905.

Consistía el predio en un polígono de cuarenta hectáreas en el actual corazón geográfico de la ciudad. Estaba compuesto por una estación, caballerizas, herrería, aserradero, taller de báscula, de material rodante y laboratorio, entre otras dependencias de mantenimiento. También contaba con un edificio de reparaciones llamado “La Redonda” (1907) por su tipología en forma de herradura con cuarenta fosas y vías convergentes en una mesa giratoria. En el complejo se efectuaba el desmembramiento de trenes con carga procedente de varios destinos con el fin de formar otros y clasificarlos por zonas, se realizaban relevos de personal de guarda trenes y maquinistas, enganche de locomotoras en distintas formaciones, entre otras tareas operativas propias del ferrocarril (ANDREIS, 2003). En el año 1914 fue realizada una ampliación de las dependencias, lo que generó un primer núcleo poblacional ubicado en casillas de madera y chapas que había facilitado la empresa. Paulatinamente fue loteado el entorno de chacras hasta formarse el “vecindario del Km 2”, actual barrio Sargento Cabral, designado así por Ordenanza Municipal N.º 2338 del año 1925 (DALLA FONTANA, 2002).

Transcurridos unos veinte años desde la radicación ferroviaria, en crónicas periodísticas se acuñó el calificativo de “barrios populosos” para describir al vecindario localizado al nordeste de

Figura 4. Expansión de la urbanización adyacente a Santa Fe Cambios (1912)
Fuente: elaboración propia a partir de COLLADO, ADRIANA; BERTUZZI, MARÍA LAURA (1995)





2. *ADCM. Manzana 5417.*

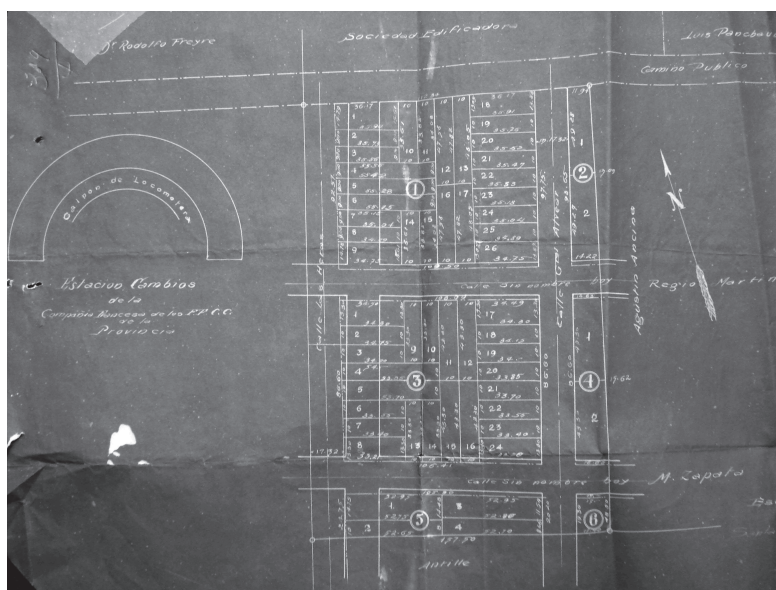
la planta urbana, en el cuadrante sureste de las arterias perpendiculares hoy llamadas Av. Aristóbulo del Valle y Salvador del Carril. Ese núcleo congregó mano de obra industrial y propició la instalación residencial de obreros ferroviarios en sus inmediaciones, así como también empleados públicos y comerciantes impulsados hacia los suburbios a causa del aumento del valor de los terrenos. En proporción inversa a ese crecimiento suburbano, el énfasis puesto por la prensa hegemónica en los temas relacionados con las estaciones ferroviarias que ocupaban el área central y la escasez de documentos sobre lo que acontecía en áreas periféricas también dan una pauta de la jerarquización de los problemas urbanos.

Del “callejón Freyre” a la “notable” calle Salvador del Carril

Originariamente, el área linder a al predio de Santa Fe Cambios estaba conformada por chacras de polígonos variables pertenecientes a diversos propietarios. Algunos terratenientes incluso perpetuaban el linaje de las primeras familias patricias que se habían repartido tierras de labranza transcurrida la conquista española. Entre los propietarios de la zona se encontraban: Freyre, Panchaud, Encinas, Navia, Antille, Valle, Piaggio, Abasolo, entre otros dueños que rápidamente vislumbraron el negocio inmobiliario que se avecinaba y, una vez delimitado el espacio técnico ferroviario, comenzaron un adyacente proceso de urbanización. Uno de los primeros loteos encontrados en documentos catastrales se halla representado en un plano de 1909. Este registra la subdivisión y loteo de un terreno de dos manzanas, más tramos de las perimetrales, en propiedad de los señores López, Funes y Soldini. Tal urbanización fue trazada inmediatamente al este del predio de Cambios, e incluso en la mensura puede apreciarse parte de este en un esquema del edificio “La Redonda”. Al norte de ese parcelamiento, cruzando el “camino público” que luego sería Salvador del Carril, aún esperaban ser urbanizadas las quintas de Rodolfo Freyre, de la Sociedad Edificadora y el terreno de Luis Panchaud.

Alrededor del año 1916, la señora Raimunda Encinas de González loteó su terreno emplazado contiguamente al este del anterior, pero de forma perpendicular. Quedó compuesto por tres manzanas y fracción y se extendió hasta el “Camino de Guadalupe”, que luego llevaría el nombre de avenida General Paz.² Obviamente, la ocupación y la edificación no fueron consumadas de forma inmediata. Sin embargo, los procesos descritos admiten patentizar la avidez tanto por conseguir lotes en la zona como por ofrecerlos a la venta, debido a la oportunidad instaurada por la localización ferroviaria. Por parte de los futuros residentes primaba la necesidad de conseguir terrenos más baratos que en el centro y una cuestión de

Una fragua periférica. Urbanización y desarrollo barrial a partir de los Talleres “Santa Fe Cambios”



3. “Piden solución al gobernador para el problema del edificio de la escuela ‘Sargento Cabral’”. *El Litoral*, 11 de octubre de 1970. Pág. 4.

Figura 5. Parcelamiento anexo al edificio “La Redonda” (1909)
Fuente: ADCM. Manzana 5320

proximidad al lugar de trabajo (por la ausencia de transporte público en la zona). Asimismo, la confianza (con mucho de fantasía porque el ferrocarril tenía sus propias usinas) de que la infraestructura ferroviaria generaría un “efecto arrastre” de servicios públicos hacia el norte.

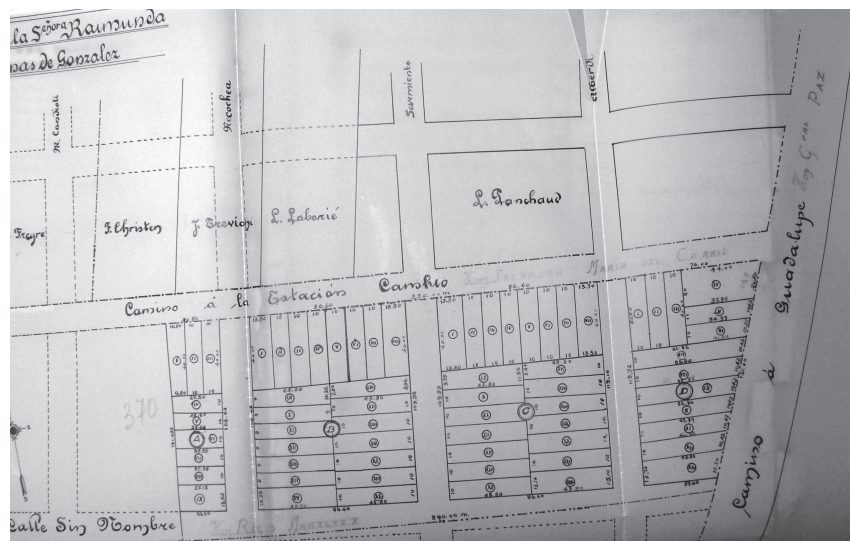
En la órbita de los oferentes, el mecanismo respondía a la lógica del mercado inmobiliario que produce un incremento abrupto en la renta de la tierra al darse condiciones proclives a convertir terreno rústico en suelo urbanizable (JARAMILLO GONZÁLEZ, 2008). En el caso del loteo de Encinas, la actual calle Salvador del Carril era llamada “Camino a la Estación Cambios”, y los propietarios del sector norte continuaban siendo los mismos, a excepción de Christen, Trevioni y Laborié (antes Sociedad Edificadora). También en 1916 fue creada la Escuela Sargento Cabral, que funcionaría durante años en una casilla ferroviaria y posteriormente en edificios alquilados.³

4 ADCM. Manzana 5418.

5. "Un proyecto en favor de la Biblioteca Sargento Cabral". *El Orden*, jueves 19 de septiembre de 1946. Pág. 2.

6. "Notas relativas a los progresos urbanos de Santa Fe". Santa Fe, miércoles 1 de febrero de 1928. Pág. 19.

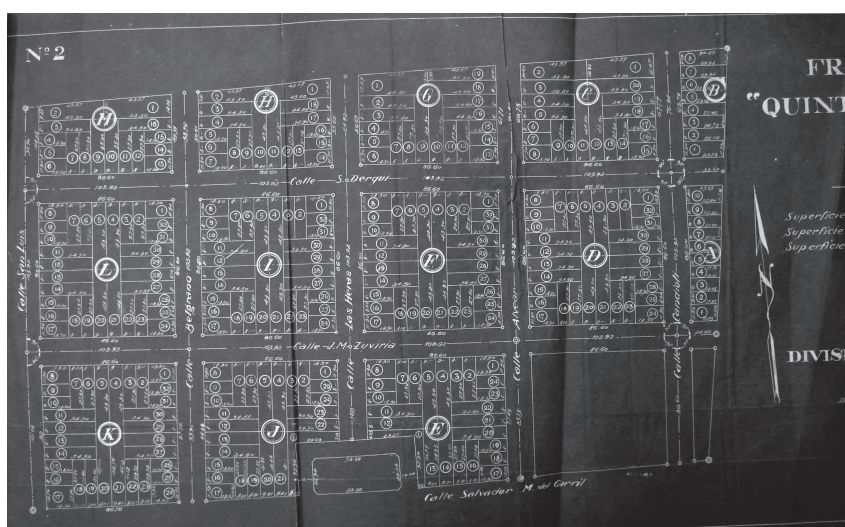
Figura 6. Loteo de Raimunda Encinas de González (Aprox. 1916)
Fuente: ADCM. Manzana 5417



Iniciado el año 1926 llega el turno de comercializar una fracción de la "Quinta Freyre" con una superficie total de 102.623,07 m². La división en lotes comprendía la porción noroeste de Santa Fe Cambios y aquí aparece, por primera vez, la calle Salvador del Carril con su nombre actual. Se trata de siete manzanas completas, cuatro mitades y dos fragmentos frente a la playa ferroviaria y junto a sus caballerizas y bretes.⁴ Así quedaba urbanizado un fragmento de la quinta perteneciente al Dr. Rodolfo Freyre, que había sido gobernador de la provincia durante el período 1902-1906, y su callejón terminaría convertido en un importante camino pavimentado.

Tal mutación hacia espacios de categoría urbana y las pulsiones de los habitantes de una "ciudad periférica" o suburbio llevarían a crear en 1924 la Sociedad Progresos Urbanos y en 1927, la Biblioteca Popular Sargento Cabral.⁵ Por entonces, crónicas periodísticas destacaban la conformación del distrito: "Por las afueras de la ciudad también se observan adelantos edilicios. Kilómetro 2 y los nuevos barrios de sus contornos están en pleno desenvolvimiento".⁶

Una fragua periférica. Urbanización y desarrollo barrial a partir de los Talleres “Santa Fe Cambios”



7 Remates Francisco Bobbio Comisiones, folleto de 1932. ADCM. Manzana 5412.

8 Cabral defiende la oficina de correo que se intenta levantar”. Santa Fe, sábado 24 de octubre de 1931. Pág. 4.

Figura 7. Loteo “Quinta Freyre” (1926)
Fuente: ADCM. Manzana 5418

De 1932 es el loteo de “Villa Dora”, la quinta propiedad de Dora Josefa Vicenta Freyre de Viviano, ubicada entre Av. Gral. Paz, Salvador del Carril y las vías del Ferrocarril Central Norte Argentino FCCNA. La subdivisión comprendía catorce manzanas irregulares, en nueve de las cuales se ofrecían a la subasta 180 “hermosos” lotes. Es de destacar que estas urbanizaciones tuvieron como disparador al predio ferroviario y, fundamentalmente, al sector anexo a Salvador del Carril, que era una importante vía de salida hacia la laguna Setúbal. Esto era así porque, debido a la profusión de instalaciones ferroviarias del FCSF y del FCCNA, durante largo tiempo no habría otra conexión con la ribera oriental que no fuera a través del Bv. Gálvez, emplazado veinte cuadras al sur de “la calle Salvador del Carril [que] linda con la fracción en venta lo cual permitirá a los que edifiquen tener acceso directo a la Laguna y balnearios de la costa”.⁷ Sincrónicamente, la prensa hace referencia a “una barriada extensa, de unos siete mil habitantes... nutrida y próspera edificación, entre la que se notan diversas construcciones de estilo moderno, ocupadas algunas de ellas por importantes negocios”.⁸



Figura 8. Subdivisión "Villa Dora" (1932)
Fuente: ADCM. Manzana 5412

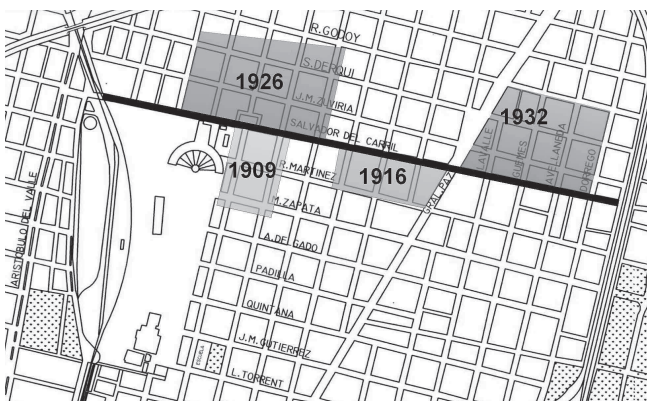


Figura 9. Esquema síntesis de la mutación inicial del suelo sobre plano actual
Fuente: elaboración propia

Durante las décadas de los años 30, 40 y 50 se fueron completando los intersticios del sector con loteos de menor superficie (por lo general de una manzana), sobre todo en el área sur de la zona considerada en esta indagación, ya estando completamente urbanizada la franja linder a Salvador del Carril. En 1933 fueron rematados treinta lotes de la sucesión de Josefa de Olmedo sobre Av. Gral. Paz y la vía a Colastiné del FCSF que cercaba al vecindario por el sur.⁹ En el año 1935, Rafael Gayoso hace lo propio con una manzana delimitada por las vías del FCSF, entre las calles Las Heras y Alvear.¹⁰ En 1948 "16 magníficos lotes" se subastan junto al mismo ramal ferroviario entre las calles San Luis y Belgrano (todas calles que prolongaban hacia el norte la franja ocupada por la estación del FCSF).¹¹ Ahora bien, en virtud de la relación de precios que opera como indicador de calidad de los lotes (o al menos de su demanda en el mercado inmobiliario), subrayamos que en la década del 30 una parcela de alrededor de 400 m², sobre una de las calles próximas al predio ferroviario, tenía una base de \$10 m/n, y con frente sobre la Av. Gral. Paz de \$15 m/n. En comparación, un lote de similar superficie, sobre el Bv. Gálvez (en zona más céntrica) se remataba desde \$29 m/n el metro cuadrado.¹²

Concluye la faena de los rematadores, comienza la labor de las vecinales

Esa zona que actualmente integran los barrios Gral. Alvear, Sargento Cabral, villa Dora y Unión y Trabajo fue protagonista de una etapa de conformación urbana en la cual las asociaciones vecinales intervinieron ante el Municipio para

Una fragua periférica. Urbanización y desarrollo barrial a partir de los Talleres “Santa Fe Cambios”

solicitar diversas obras.¹³ Así, la solución al problema de la vivienda y la provisión de servicios públicos se impusieron a un modelo de ciudad que hasta ese momento estaba concentrado en los espacios emblemáticos. Como consecuencia, la avidez de la opinión pública por solicitar el mantenimiento de parques, avenidas y monumentos como unidades de un sistema primario que jerarquizaba a la ciudad con “detalles cívicos” (RIGOTTI, 2004) en la década del 30 declinó en función de otorgar respuestas a una “ciudad popular”, que estaba progresando sin inversión estatal. En tal contexto, el crecimiento del sector nordeste empezó a ser una variable de constante aparición en la prensa que, aunque no excluyó el reflejo de la expansión o densificación de otros distritos, fue destacado por la concentración de población que desató el impulso asociativo encomiado por los diarios.



9. ADCM. Manzana 4518.

10. ADCM. Manzana 4320.

11. ADCM. Manzana 4323.

12. ADCM. Manzana 3512.

13. “Una importante iniciativa de la Sociedad Vecinal ‘Unión y Trabajo’ de V. M. Selva. Por medio de una encuesta trata de conocer las necesidades edilicias, económicas y sociales del barrio donde actúa-necesita el apoyo de las autoridades”. *El Litoral*, sábado 27 de mayo de 1939. Pág. 4.

Figura 10. Tejido edilicio contiguo a “La Redonda” (1968)
Fuente: Municipalidad de la Ciudad de Santa Fe. Dirección de Planeamiento Urbano. *Spartan Air Services SA*. Línea R14-31. Esc. 1: 2.500. 30 de octubre de 1968



Artículos Arbitrados

María Alejandra Saus

14. *Archivo del Concejo Deliberante Municipal. Archivo de Expedientes. Tomo 1926. Folio 316.*

15. *ACDM. AE. Tomo 1926. Folio 176.*

Como la urbanización tangente al predio ferroviario se produjo “dando un salto” con respecto al área central, la discontinuidad con el núcleo urbano histórico rezagó la realización de obras públicas. Por ello, las asociaciones vecinales patrocinaron a los vecinos para solicitar apertura de calles, provisión de servicios, integración de espacios verdes o construcción de bibliotecas populares. Este hecho admite confrontar el panorama de las estaciones (situadas en el área central erigida por actores hegemónicos) con la situación de los sectores populares “constructores” de su propio entorno, porque el Municipio tenía dificultades para hacerlo. Las mejoras pretendidas quedaron plasmadas en asiduas solicitudes presentadas al Concejo Deliberante, las que prueban el crecimiento demográfico y la desatención pública. Entre otras demandas, en 1922 la sociedad “Villas Unidas del KM 2 y barrios sub-urbanos” solicitaba la prolongación y apertura de calles, pasos a nivel, alumbrado público y servicio de tranvías para dos mil familias de obreros y empleados afectados por trabajar en sectores alejados.¹⁴ Por su parte, la sociedad Progresos Urbanos requirió que se llevara a término el proyecto de instalación del alumbrado eléctrico en los distritos ferroviarios del norte de la ciudad.¹⁵

Pero el caso de Sargento Cabral es solo un ejemplo de esos “barrios populosos” erigidos al son de rieles, fraguas, rematadores y entusiastas voluntarios. Las villas obreras surgidas junto a infraestructuras del “modelo agroexportador” reúnen en Argentina una serie de ejemplos destacables. Solo al tomar de muestra un ramal del FCCNA reconocemos una cartografía de talleres y núcleos urbanos unidos por la producción azucarera. Con origen en la provincia de Tucumán (el área de cosecha de la caña azúcar), los talleres ferroviarios de Tafi Viejo —unos de los más importantes de Argentina y Latinoamérica— convirtieron a una pequeña aldea veraniega de fines del siglo XIX en una villa obrera consolidada luego de 1910, cuando se construyeron los primeros galpones (FERRARI, 2006). Prosiguiendo por idéntico ramal hacia el sur, la ciudad de San Cristóbal en la provincia de Santa Fe (sobre tierras de Cristóbal Murrieta y Cía. entregadas por la provincia para pagar un empréstito del FCSF) fue sede de talleres ferroviarios que emplearon a más de mil trabajadores y escenario de un lastimoso éxodo durante las privatizaciones de los años 90. Más cercana a Santa Fe, Laguna Paiva tuvo su “Pueblo Nuevo”, separado por las vías del “Pueblo Viejo”, y su “Villa Talleres”, donde residían parte de los 1700 empleados ocupados en reparación de vagones y 700 personas en faenas generales (PAUL, 1998). Destaca Rosario (el final de la producción y exportación del azúcar) y su “barrio Refinería”, ya que la Refinería Argentina del Azúcar contabilizó en 1914 la cifra de 1525 empleados y la sección correspondiente a la factoría arribó a 11.786 habitantes de un elemento anarquista con el cual Rosario conquistó el mote de “la Barcelona argentina” (PRIETO, 2010).

Una fragua periférica. Urbanización y desarrollo barrial a partir
de los Talleres “Santa Fe Cambios”

Retomando el caso de los talleres estrictamente orientados a la reparación y producción de material rodante (como eran los de la ciudad de Santa Fe), la condición asociativa del trabajo obrero fue reproducida en lazos sociales entretejidos en el espacio urbano. Tras haberse planteado las problemáticas del vecindario, entre las entidades intervinientes en demandas barriales se encontraban la ya mencionada Sociedad Progresos Urbanos, el Comité Independiente y la Sociedad Vecinal Amigos del Barrio Sargento Cabral, la Vecinal Unión y Trabajo de Barrio Villa María Selva, el Centro Progresos Edilicios y Culturales de la Zona Norte, entre otras. Tales agrupaciones participaron en obras como el ensanche de la Av. Gral. Paz, única vía de comunicación desde Sargento Cabral hacia el sur, debido a la ausencia de pasos a nivel en una extensión de más de treinta cuadras.¹⁶ Dando ajustada noción de la densidad urbana, en 1934 una crónica del diario *El Orden* exponía sobre el barrio: “Se extiende a ambos costados de la hermosa y amplia Avenida General Paz... hasta dos o trescientos metros al norte del antiguo callejón Freyre, hoy Salvador del Carril. Una edificación compacta y numerosa caracteriza la gran diversidad de estilos que puebla la barriada, cuyos habitantes son en su mayoría empleados y obreros”.¹⁷

Para conseguir mayor atención del sector público, en el año 1939 fue creada la Sociedad Amigos del Barrio Sargento Cabral, que tuvo entre sus conquistas la organización de una feria franca en Av. Gral. Paz junto a la plazoleta Belgrano, también producto de la gestión vecinal; la construcción de un apeadero del FCCNA para residentes del barrio que trabajaban en los talleres de Laguna Paiva; obras de desagües sobre calle Salvador del Carril; apertura de pasos a nivel; prolongación de calles; instalación de cruces de piedra; alumbrado público y forestación.¹⁸

Como balance del año 1941, *El Litoral* publicó una edición especial que destacaba la labor de las sociedades vecinales mencionadas y reconocía la actividad de asociaciones de otros distritos. Aquellas vecinales gestionaron la pavimentación de calles, el tendido de redes de agua potable y la construcción de establecimientos deportivos para una extensa población suburbana, en la cual destacaba Sargento Cabral con 25.000 habitantes.¹⁹ De ese modo solidario las vecinales fueron satisfaciendo los requerimientos de un proceso que había tenido por foco a una infraestructura ferroviaria instalada en los suburbios, luego a los trabajadores que demandaban suelo edificable, a los terratenientes como oferentes y, finalmente y no sin dificultades, al Municipio que proveía los equipamientos y servicios.

16. “El ensanche de la avenida General Paz”. “Se realizó anoche la reunión de delegados de la sociedades vecinales”. *El Litoral*, domingo 30 de marzo de 1941. Pág. 3.

17. “El Barrio Sargento Cabral es uno de los más poblados y extensos. Fábricas talleres y comercios importantes. Ha progresado en poco tiempo por sus propios medios”. *El Orden*, Jueves 7 de junio de 1934. Pág. 5.

18. “Celebra su 5.º aniversario la Sociedad ‘Amigos del Barrio Sargento Cabral.’ Inaugura su local propio”. *El Orden*. Sábado 10 de junio de 1944. Pág. 2.

19. “La labor progresista de las sociedades vecinales”. *El Litoral*, miércoles 31 de diciembre de 1941. Pág. 25.

DE SANTA FE CAMBIOS AL PARQUE FEDERAL

Aunque la densidad del vecindario justificara ampliamente la intervención pública, conseguir que fueran construidas algunas obras disparó una febril tarea que actores sociales representantes de los distritos mecanizaron ante el gobierno municipal. No habría sido bastante la visita al barrio Sargento Cabral encabezada por el intendente Francisco Bobbio (1937-1941), quien en su anterior rol de comisionista había rematado varios lotes en el vecindario. En definitiva, los servicios públicos fueron prolongados hasta el sector norte, conforme fue avanzando el completamiento urbano. Paralelamente, es dable afirmar que el tejido edilicio se propagó por el entorno inmediato a Santa Fe Cambios (incluso entre los intersticios creados por los ramales ferroviarios), y quedó conformada un área de dominante construcción privada sobre una cuadrícula extendida, a la que se sumaría la Escuela Sargento Cabral (al sureste del predio), junto a la plaza 9 de Julio. Por consiguiente, se podría aseverar que el espacio público fue el negativo de la edificación, con el invaluable aporte de la laguna Setúbal para amenizar los tórridos veranos santafesinos, pero desprovisto de monumentos que encomiaran al trabajo del mismo modo urbanístico en que habían sido celebradas y representadas en imágenes las estaciones ferroviarias del área central.

El sistema primario urbano coexistió con la infraestructura ferroviaria en un sentido utilitario, conectivo, porque la calle Salvador del Carril era el “Camino a la Estación Cambios”, pero en ausencia de remates visuales, frentes decorosos o situaciones espaciales singulares que enriquecieran a esa “villa obrera” en acelerada formación. Recientemente la situación expuesta ha comenzado a revertirse. El predio ferroviario está siendo transformado en un amplio espacio verde a través de un proyecto de parque llevado a la práctica por la Provincia. Porque, al igual que otras instalaciones ferroviarias de la Argentina, Santa Fe Cambios había quedado fuera de servicio como secuela del cierre de ramales que, si bien se consagró con el Decreto Nacional N.º 666/89 que dispuso la concesión integral licitando separadamente los movimientos de cargas, pasajeros interurbanos y metropolitanos, era plasmado en medidas de ajuste ferroviario iniciadas a fines de la década del 50 por el Estado desarrollista. Es importante destacar que, si bien esas políticas cesaron el movimiento de trenes en el área en cuestión, la actividad industrial se había desactivado debido a que los talleres del Ferrocarril Nacional General Belgrano (ex-FCSF y ex-FCCNA) habían sido concentrados en la ciudad de Laguna Paiva.

Una fragua periférica. Urbanización y desarrollo barrial a partir de los Talleres “Santa Fe Cambios”

Convertido en infraestructura obsoleta, el edificio “La Redonda” fue abandonado y saqueado hasta su reciente puesta en valor como albergue de un centro cultural. En cuanto a la playa de maniobras, va tomando forma el Parque Federal (ver FEDELE-UCEDO, 2012) —un gran espacio verde impulsado a través de concursos y propuestas de un derrotero accidentado— y, aunque resulta irónico que para detentar un espacio público relevante el distrito tenga que perder primero la actividad productiva que le dio origen, se ha comenzado a saldar una doble deuda: la del sector público local con esos distritos y la del ferrocarril con la ciudad.



Figura 11. Parque Federal y su contexto urbano en la actualidad
Fuente: Google Earth (13 de febrero de 2015)



Artículos Arbitrados

María Alejandra Saus

20. <http://socearq.org/2.0/concursos/>.

Acciones de este tipo están siendo planteadas en Argentina a partir de la intención de modernizar los ferrocarriles y de la valoración de sus terrenos vacantes en áreas centrales. Implican la recuperación de espacios degradados, como los incluidos en el Concurso Nacional de Ideas para el Desarrollo del Plan Maestro en las Playas Ferroviarias de Caballito, Liniers y Palermo, promovido por la Administración Nacional de Seguridad Social AN-SES.²⁰ Los trabajos ganadores han sido seleccionados, y los programas implican posibles desarrollos inmobiliarios con predominancia de vivienda colectiva, con equipamiento público y privado, con sitios verdes parquizados vinculados con la vía pública, áreas reservadas al uso ferroviario presente y futuro —hasta tanto sea concluido el soterramiento del Ferrocarril Sarmiento—, la puesta en valor de los edificios de valor patrimonial y la integración de dichos conjuntos al entorno inmediato asegurando la conectividad transversal hoy comprometida.

Las playas de maniobras y talleres que se encuentran en esa condición de *terrain vague* (SOLÁ-MORALES, 1996) se multiplican por el territorio nacional, y queda aún mucho trabajo pendiente. Las nuevas circunstancias se presentan favorables tanto para la recuperación de áreas urbano/ferroviarias degradadas como para la producción de conocimiento tendiente a explicar los acontecimientos históricos que les dieron origen como integrantes de un sistema complejo de resonancias locales y regionales. Posiblemente esta sea la parte que más dificulta abordar el problema en toda su complejidad, es decir: comprender las diversas escalas inscritas sobre el territorio nacional, las prácticas ferroviarias, las conexiones, las relaciones entre áreas centrales y periféricas, entre ciudades portuarias y mediterráneas. En suma: reconocer y abordar las potencialidades urbanas y territoriales del sistema ferroviario en su conjunto. Ello requiere una historia también compleja, que estimamos debería hacerse visible y subsidiar a las ideas que inspiran los planes. Un relato que admita valorar en retrospectiva las implicancias urbanísticas de un nuevo ciclo de las infraestructuras, que emerge plagado de interrogantes. Una posible historia crítica debería respondernos, por ejemplo, si los nuevos proyectos urbano/ferroviarios no están reproduciendo antiguos esquemas de urbanización en los cuales el énfasis estaba puesto en las principales ciudades del país y en las áreas centrales de esas ciudades, de modo tal que la lógica negativa centro/periferia que opera en el mercado inmobiliario —lejos de ser matizada por el sector público que encomienda los proyectos— termina siendo acompañada y ratificada en las propuestas profesionales.

En lo que respecta a los tipos de infraestructuras ferroviarias y a su localización urbana, este trabajo ha mostrado —a través de un caso particular— lo marginales que pueden tor-

Una fragua periférica. Urbanización y desarrollo barrial a partir
de los Talleres “Santa Fe Cambios”

narse algunos procesos urbanos cuando los intereses puestos en juego no coinciden con los dominantes o cuando la arquitectura ferroviaria gravita más por su carácter alegórico que por su función de contenedora material orientada a la resolución de problemas sociales.

El otro fantasma que acecha a las prácticas recientes y que la historia urbana podría contribuir a disipar es el que concibe a las playas de maniobras y predios ferroviarios como meros terrenos disponibles para emprendimientos inmobiliarios, concepción que dificulta la valoración del patrimonio ferroviario como sistema y que debería implicar también un ejercicio profesional que no descuidara su compromiso con el espacio urbano intervenido. Para finalizar, creemos que la producción de conocimiento histórico en torno a los ferrocarriles contribuye a respaldar las soluciones que debería brindar el proyecto urbano interponiendo una mirada crítica entre los requerimientos actuales de las ciudades y las prácticas urbanísticas del pasado.

BIBLIOGRAFÍA

- ANDREIS, Andrés** (2003) *El ferrocarril. Lo que el tiempo no borró*. Universidad Nacional del Litoral, Santa Fe.
- CECCHINI DE DALLO, Ana María** (2003) “El Ferrocarril de la Provincia de Santa Fe, proyectos, antecedentes, construcción y explotación”. Ponencia presentada al *I Congreso de Historia de los Pueblos de la Provincia de Santa Fe*. Santa Fe, Argentina.
- CLEMENTE, Jorge** (2013). “Situación actual de los metros y ferrocarriles en América Latina.” Boletín FAL. Facilitación del Transporte y el Comercio de América Latina y el Caribe. Edición N.º 326, número 10 [En línea] http://www.cepal.org/Transporte/noticias/bolfall/0/51850/FAL_326.pdf
- COLLADO, Adriana; BERTUZZI, María Laura** (1995) *Santa Fe 1880-1940. Cartografía histórica y expansión del trazado*. Universidad Nacional del Litoral, Santa Fe.
- DALLA FONTANA, Miguel** (2002) *Barrios. Candiotti Norte, Sargento Cabral, Monte Chañar*. Imprenta Gryphius, Santa Fe.
- FEDELE, Javier; UCEDO, Javier** (2012). “Proyecto urbano y fragmentación de la ciudad: el caso de los terrenos ferro-portuarios en Santa Fe”. En: *Revista Cuaderno Urbano. Espacio, Cultura, Sociedad*. Vol. 12, N.º 12, junio de 2012. Nobuko/EUDENE, Universidad Nacional del Nordeste, Resistencia. [En línea] <http://www.scielo.org.ar/scielo.php?pid=S1853-36552012000100003&script=sci_arttext>

FERRARI, Mónica (2006) “Patrimonio ferroviario en el Noroeste argentino. Tipologías arquitectónicas y asentamientos urbanos ferroviarios”. Ponencia presentada al *IV Congreso de Historia Ferroviaria*. Málaga 20, 21 y 22 de septiembre de 2006, España. [En línea] <<http://www.docutren.com/archivos/malaga/>>

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

MIRAVALLS, Ana (2013) *Los talleres invisibles. Una historia de los Talleres Ferroviarios Bahía Blanca Noroeste*. FERROWHITE, Bahía Blanca.

PAUL, Oscar (1998) “Los Ferrocarriles en la vida de Laguna Paiva”. Ponencia presentada al *III Congreso de los Pueblos de la Provincia de Santa Fe, Historia y Perspectiva*. Octubre de 1998, Santa Fe, Argentina.

PRIETO, Agustina et ál. (2010) *Ciudad de Rosario*. Municipalidad de Rosario, Rosario.

RIGOTTI, Ana M. (2004) “Las invenciones del Urbanismo en Argentina (1900-1960). Inestabilidades de sus representaciones científicas y dificultades para su profesionalización.” Tesis doctoral. UNR, Rosario.

SANTOS y GANGES, Luis (2007) *Urbanismo y ferrocarril. La construcción del espacio ferroviario en las ciudades medias españolas*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.

SOLÀ-MORALES RUBIÓ, Ignasi de (1996). “Presente y futuros. La arquitectura en las ciudades”. En: AA. VV. *Presente y futuros. Arquitectura en las grandes ciudades*. Col·legi Oficial d'Arquitectes de Catalunya / Centre de Cultura Contemporània, Barcelona.