



Maria Laura Tarchini

Architetto, Dottore di ricerca in Ingegneria edilizia e territoriale XX ciclo presso il Dipartimento di Architettura e Pianificazione Territoriale dell'Università di Bologna. Attualmente svolge ricerche e attività didattiche presso l'Università Nazionale del Litorale a Santa Fe in Argentina. mltarchini@unl.edu.ar

Le antiche stazioni delle ferrovie a Santa Fe. Riflessioni e possibilità di futuro nel mosaico urbano.

Existen edificios que por su complejidad y trascendencia permiten ingresar en pliegues fundamentales de la historia de la arquitectura, así como de las problemáticas contemporáneas, abriendo reflexiones de interés para imaginar los escenarios futuros del patrimonio construido. Estos edificios muchas veces sufren la arbitrariedad de ser marginados de la crítica y del interés arquitectónico y sólo se encuentran interesantes cuando alcanzan un estado de deterioro y son convocados para discusiones relacionadas con la renovación urbana. Tal es el caso del sistema ferroviario, y más precisamente del evento que interesa analizar: las estaciones ferroviarias.

Piezas edilicias que condensan sinnúmero de relaciones históricas y problemáticas actuales, interesan como indicios de las profundas relaciones que su formalización ha corporizado en el espacio urbano, provocando que un sitio se vincule significativamente con la ciudad y densifique su capacidad representativa. Edificios singulares que remiten a un conjunto de referencias más globales y universales que las que se encuentran en el espacio próximo, permiten enfrentarse a cuestiones que lejos de disminuir sus valores analíticos, las potencian como piezas características del proceso de modernización local disputándose entre tradición e innovación.

Asimismo, junto a la infraestructura, hablan de decisiones y políticas estatales que contribuyeron a la paulatina transformación del paisaje urbano e inserción de la región en los mercados internacionales, con lo cual varios son los factores que hacen que las viejas estaciones sean consideradas piezas importantes en el damero urbano y en los proyectos futuros de la arquitectura de la ciudad. Por un lado, la escala que estos edificios adquieren en el paisaje urbano de la época hilvanados con un sistema infraestructural que permitía su funcionamiento y puesta en escena, pero que además disparaban sugerencias por la proeza de la técnica y el progreso que

atravesaban territorios y por medio de la velocidad comunicaban puntos distantes en el espacio. Por otro lado, la experimentación de las nuevas condiciones de producción con la incorporación de materiales novedosos y la introducción de la máquina y el mundo industrial en el interior de una ciudad de características definitivamente preindustriales. Asimismo, la búsqueda formal y compositiva de diálogo con el sector urbano y los espacios públicos de relación -ambos incipientes e inacabados- como solución alternativa frente al peso del programa funcional, situación similar a la experiencia europea, en donde la coexistencia de materiales industriales con formas clásicas y monumentales de la tradición intentan resolver las contradicciones entre mecanización y representatividad. Pero en este proceso, tampoco quedan afuera los componentes simbólicos, identificados con las ideas de progreso, prosperidad, riqueza y felicidad del país. Así los periódicos de la época comentan con elogios la instalación del ferrocarril: "Nuestra época está destinada a realizar las más grandes maravillas. Nada la arredra nada la detiene. Audaciosa (sic) y atrevida, vence los obstáculos más inesperados (...). El espíritu nuevo se sobrepone ventajosamente al espíritu viejo"¹.

Además, no hay que olvidar que a partir de 1990 se inicia una nueva etapa en el ferrocarril signada por las privatizaciones de los ramales urbanos e interurbanos, que en la ciudad produjo el cierre definitivo y el consecuente vaciamiento de los espacios de las estaciones, que tras largos años de abandono y de grado material, hoy se presentan como áreas de oportunidad en virtud de su localización central y los valores agregados que le confiere su condición de patrimonio histórico construido. Por estas razones las estaciones del ferrocarril son edificios de importancia dentro de la cultura arquitectónica de Santa Fe, la cual en su momento fue expresión de referentes de la Europa industrial desarrollados de forma directa y asimétrica en nuestro continente como materialización técnica y representación cultural de fuerzas y tensiones desplegadas en la construcción de la ciudad moderna. En relación a la valoración de dicho patrimonio, la historiografía y las mismas teorías preservacionistas, desde hace algunos años han reconocido los valores de estos enclaves nacidos del impacto de la revolución industrial, si bien no se han producido con la misma fuerza y valor científico estudios sobre los componentes del mismo, que permitan tomar conocimiento de sus particularidades,

relevarlos y documentarlos como una primera aproximación para su conservación. La presente ponencia, intenta arrojar luz sobre las estaciones que operaron en la ciudad de Santa Fe, con el objetivo de aportar en el conocimiento y articulación de los fenómenos locales con los fenómenos más generales y desde allí posicionar los valores de la arquitectura producida.

LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA EN LA CONSTRUCCIÓN DE LO URBANO

"No hay duda que el argentino de los años 1860 -y por ende el santafesino- veía en el ferrocarril el motor y nervio del progreso"²

Santa Fe, abierto el ciclo de 1880 que ponía fin a tres décadas de controversias políticas y con un panorama económico internacional propicio, dio inicio a un proceso de construcción material que principalmente se concentraría en el tendido de los primeros ferrocarriles, el apoyo a la actividad portuaria, la realización de obras de higiene y de aperturas de calles. Acciones que en su concepción tenían un fuerte acento operativo desde el punto de vista de la modernización y permitían la inserción de la región en la organización del mercado internacional.

La construcción de una representación sobre la idea de modernización y progreso en la Santa Fe de fines del diecinueve constituyó un proceso en el que se tomó conciencia de manera dispar, sin un discurso unificado ni mucho menos un plan o proyecto, y en donde se hace evidente la presencia de un conjunto de acciones materiales aplicadas a la ciudad y su territorio. En este proceso, no hay dudas que el mecanismo desplegado por el ferrocarril fue decisivo para la consolidación de Santa Fe como centro, reforzando su rol de entidad de intercambio y de servicios para la región.

En Santa Fe, se verifican tres modos de relacionar lo urbano con el sistema ferroviario, definidos por las formas en que la sociedad vinculó sus acciones sobre las infraestructuras con su idea de ciudad³. Uno primero, entre las últimas décadas del diecinueve y principios del veinte⁴, de actitud activa por la instalación del ferrocarril con renuncias a la preocupación por su inserción armónica en la estructura urbana preexistente, y que posibilitó centrar la atención en la concreción de las obras, la promoción de los negocios y la exaltación de la bondad que las mismas tenían para la economía local⁵. Observando un mapa de la época, el trazado de la ciudad se reducía a unas pocas manzanas distribuidas entre el casco

fundacional y el actual área comercial, siendo los servicios y las infraestructuras escasas y localizadas en un perímetro reducido de la mancha urbana, cuestión que manifiesta la falta de conflictos para la inserción de la nueva infraestructura ferroviaria que era vista como una acción imprescindible para impulsar a la ciudad⁶.

A medida que esa misma infraestructura comenzó a impulsar el crecimiento como consecuencia de su efecto disparador de urbanización, la estructura urbana creció, se complejizó y comenzaron a detectarse conflictos, nuevas demandas y visiones diferenciadas entre los distintos agentes. Así, alrededor de los años 1940 y 1950 la reestructuración del sistema ferroviario y el uso de los nuevos terrenos ganados al río por las obras del puerto se convertirían en tópicos destacados de proyectos técnicos de intervención pública y demandas ciudadanas, por cierto con escasa suerte en su concreción, intentando conjugar las actividades productivas con los usos urbanos. Tiempo después, ya hacia finales del siglo veinte, la obsolescencia de la infraestructura y el consecuente abandono forzado de la actividad por razones técnicas y la imposibilidad de expansión en sus sitios originales, se comienzan a delinear debates

que se disputan entre la insistencia de un modelo mítico de desarrollo y ensayos de reciclado urbano fundados en la reproducción de modelos de dudosa viabilidad en lo local⁷.

LAS VIEJAS ESTACIONES DEL FERROCARRIL

"...el equipamiento ferroviario se valió además de metáforas arquitectónicas, concentradas principalmente en las estaciones que representaban la cara pública del ferrocarril. De esta manera, por combinar las innovaciones de la técnica con las reglas del arte heredado, la estación se convirtió rápidamente en el edificio emblemático de la arquitectura ferrocarrilera"⁸.

La teoría académica definía que uno de los objetivos primordiales debía ser detectar el "alma" del programa de necesidades para expresarlo en lenguaje arquitectónico. En un momento en que la técnica asumía un cierto protagonismo en la resolución de la edificación industrial e infraestructura de servicio y transporte, la resolución de los grandes espacios de las estaciones ferroviarias se orientó a asumir las nuevas técnicas constructivas como herramientas, materiales disponibles que de ningún modo ocupaban un lugar central en el momento proyectual. "Así la 'verdad' de una estación ferroviaria no residía

en las locomotoras, ni en las vías, ni en sus estructuras, sino en el 'alma' del programa, que era el Gran Hall, el espacio de la multitud, el mayor símbolo del desenraizado espíritu metropolitano"⁹.



Mapa de la Ciudad de Santa Fe, donde viene indicada el área central y las tres estaciones de ferrocarriles. Elaboración personal.

Mientras la historiografía de la arquitectura moderna europea, planteó la división entre artistas y técnicos, arquitectos e ingenieros para comprender los procesos de renovación de la edificación moderna industrial, en el medio nacional, y más aún local, por las mismas circunstancias culturales incipientes no es posible plantear en términos similares la condición asumida por la disciplina, que en la mayoría de los casos trabajó sobre las contradicciones, los desfases y las continuidades¹⁰.

En Santa Fe fueron tres las estaciones de envergadura que operaron sobre el territorio: la del Ferrocarril Santa Fe, ubicada en la zona centro de la ciudad cercana al Puerto; la del Ferrocarril Mitre, ubicada en el sur-oeste de la ciudad; y la del Ferrocarril Belgrano, ubicada en el este de la ciudad sobre el Bulevar Gálvez. Si en su origen ocuparon terrenos emplazados en los bordes de la estructura urbana, ahí donde el damero se discontinuaba, con el tiempo la extensión del trazado y la consolidación del tejido con el consecuente proceso de densificación, fue cambiado el valor de localización de las mismas. El desplazamiento fue pasar de ser enclaves del perímetro de la ciudad a lugares contiguos al área central, con la diferencia de significación que esto conlleva

en cuanto a potencialidades actuales, que como se verá más adelante encuentran respuesta en las especulaciones de intervención que se están planteando.

Las transformaciones que estos enclaves han sufrido a lo largo del siglo veinte, en términos físicos y socio-culturales, ofrecen la posibilidad de aproximarse desde diversas perspectivas a la problemática de la conservación del patrimonio, al tiempo que permiten reconocer dinámicas urbanas y reflexionar sobre los escenarios futuros de unos vacíos urbanos cargados de significados, que luego del cese de las actividades se han abierto a lo incierto, justamente en el momento en que se reafirmaban con mayor fuerza como piezas singulares y de significación dentro del área central y se reconocían definitivamente sus valores patrimoniales como testigos de la modernización urbana y la introducción del mundo industrial.

LA ESTACIÓN DEL FERROCARRIL SANTA FE. ESTACIÓN LA FRANCESA

La primera estación construida en la ciudad corresponde al Ferrocarril Santa Fe, que operó desde el año 1885 marcando el inicio de un conjunto de transformaciones que junto a otros hechos incidió en la conformación,

apropiación y caracterización del espacio urbano a lo largo del tiempo. Esta primera línea conectó la ciudad con el territorio, permitiendo el traslado de la producción de la región y su concentración para su salida en el primitivo puerto de la ciudad o del más alejado Puerto de Colastiné, y en sentido inverso, el transporte de mercancías, inmigrantes y bienes de consumo desde la ciudad hacia la región de las colonias que estaban en pleno desarrollo.

La misma se emplazaba en un terreno un tanto periférico, en un barrio que a raíz de la misma actividad ferroviaria y la cercanía al puerto, se fue consolidando y diferenciando del lejano barrio sur, área fundacional y tradicionalmente reconocida en la época¹¹. En general, este sector urbano en la mentalidad del momento estuvo siempre ligado a la idea de progreso, si bien la realidad del barrio fue que se mantuvo alejado de la acción modernizadora llevada a cabo en el centro de la ciudad desde fines del siglo diecinueve con el tendido de infraestructuras y servicios públicos.

El primer edificio de la estación (1885), se componía de un cuerpo en dos niveles que empleaba recursos expresivos enmarcados dentro de los parámetros en uso permitiendo el montaje de los códigos de representación colectivos en el escenario urbano del fin de

siglo. Había sido construida con materiales fabricados en Inglaterra e ingresados al país eximidos de impuestos¹². En el año 1888 fue renovada, ampliando su superficie y aspectos funcionales, respetando y manteniendo la tipología lineal, pero transformando totalmente el carácter de la misma, que abandonaba las austeras líneas iniciales para sumergirse en un enmascaramiento decorativo más próxima a la imagen de las grandes estaciones terminales del país y el mundo.

Durante los años 1950 cesa la actividad del ramal produciendo el paulatino desmantelamiento del edificio, y hacia el año 1962, cuando sólo los edificios del pasado colonial ligados a acontecimientos significativos de la historia política del país eran valorados como patrimonio construido y sin todavía una conciencia generalizada sobre la problemática de la conservación, la estación conocida como "La Francesa", es demolida para dar lugar a la construcción de la actual estación terminal de ómnibus, marcando una nueva etapa en las comunicaciones territoriales que quedaría reafirmada años más tarde, cuando la década de 1990 termine definitivamente con la actividad en la totalidad de las estaciones. Del enclave originario, sólo pervivieron los galpones de los talleres, que años más tarde

fueron rehabilitados por la Municipalidad de la Ciudad de Santa Fe como centro de eventos y exposiciones, en una intervención poco respetuosa de los componentes característicos de la arquitectura industrial y que como espacio de relación no ha logrado ingresar en el imaginario colectivo.

LA ESTACIÓN DEL FERROCARRIL MITRE

Años más tarde, siempre dentro del período del expansionismo ferroviario en el país¹³, seguiría la instauración del Ferrocarril Mitre y consecuente construcción de su estación de pasajeros. Concebida originariamente por la Compañía del Ferrocarril Buenos Aires y Rosario¹⁴, que en el año 1888 prolongaba su línea hasta Santa Fe, la estación que se inaugura en el año 1892, según proyecto de los ingenieros del Ferrocarril Buenos Aires y Rosario, emplazada en la zona sur de la ciudad, paralela a la calle General López, en un área que en la época contaba con apenas un incipiente trazado del manzanero, con calles sin adoquinado, escasas y precarias construcciones y ausencia de servicios que llegaran al lugar. Los procesos de desarrollo urbano que siguieron se encargaron de ir cambiando el carácter del sector y su relación con el área central de la ciudad. En la actualidad, partiendo

desde la Plaza de Mayo con la presencia de la Catedral (1747), la Iglesia de la Compañía de Jesús (1697-1700), la Casa de Gobierno (1908-1911) y el Palacio de Justicia (1926), se individualiza un eje coincidente con la Avenida General López, que pasa por la Legislatura Provincial (1910-1914) y remata en la vieja estación del ferrocarril Mitre, otorgando relevancia a su emplazamiento. No obstante esto, que en definitiva relaciona la avenida con la presencia de los tres poderes provinciales, con los edificios y espacios más significativos del casco fundacional de la ciudad por el lado este¹⁵, debe mencionarse que el sector más inmediato de la estación aún presenta fuertes contrastes y componentes de degrado ambiental, siendo un área con características barriales que merecen especiales contemplaciones para la valoración urbana del edificio y su posible inmediata recuperación.

Analizando particularmente el edificio podría decirse que el mismo responde a la tipología de estación terminal, compuesta por un bloque rectangular de dos niveles que corre paralelo a las vías y a la calle de ingreso. Al final de la vía, antes de los paragolpes, se encuentra la mesa giratoria que permitía que la locomotora pasara de un ramal a otro (en términos de arribo y partida).



Estación del Ferrocarril Mitre, circa 1900. Colección López Rosas. Archivo General Provincial.



Andenes de la Estación del Ferrocarril Mitre, foto actual. Archivo personal.

El elemento que más destaca en la composición es el pórtico de ingreso que avanza unos metros formando una pequeña recova, y que permite el acceso a la sala de espera, espacio con salida directa a los andenes y comunicado con los locales de atención al público.

La simplicidad general de la composición, concebida según criterios de eficiencia y economía de recursos, es abandonada en la definición del paramento de la fachada que incorpora ornamentaciones y elementos decorativos que no hacen más que indicar la representación que adquirirían estos enclaves símbolo del progreso y de una sociedad que se deseaba y proyectaba como otra. En la fachada posterior la fórmula se repite con mayor sencillez incorporando una doble nave sobre los andenes, compuesta cada una por una serie de armaduras triangulares de hierro que quedan ocultas por una especie de tímpano de madera con crestería inferior.

LA ESTACIÓN DEL FERROCARRIL BELGRANO

La estación del Ferrocarril General Belgrano destaca, sea por su localización privilegiada en el tejido urbano, como por su resolución arquitectónica. Ubicada cercana al puerto sobre el tradicional Boulevard Gálvez allí donde prácticamente el mismo se encuentra con la

laguna, formó parte de lo que a fines del siglo pasado se dio en llamar Ferrocarril Norte Argentino. La inauguración de este enclave como cabecera del ramal en la ciudad, previo paso por los talleres de Laguna Paiva, se produjo en el año 1908. En aquel momento, la estación contaba sólo de una serie de galpones y construcciones precarias que servían para oficinas, boleterías y atención de pasajeros, situación similar a la de las primeras construcciones ferroviarias del país.

Del año 1909 data el primer proyecto desarrollado por los ingenieros del Ferrocarril Central Norte, que será reformulado en el año 1912 al aprobarse los planos con los cuales se encara la construcción del actual edificio. El mayor cambio respecto al proyecto original se encuentra en el tratamiento de la fachada, el cual simplifica ornamentaciones y suprime elementos como mansardas y pináculos. La ejecución de la estación, a cargo de capitales anglo-argentinos, en su primer etapa tardó casi una década, pudiéndose hacia el año 1928 concretar el completamiento del sector del ala este, momento en cual se detecta también un incremento del tránsito ferroviario que se condice con los mayores índices de crecimiento de la red viaria de Latinoamérica¹⁶.

La estación del tipo de cabecera adopta una tipología en "U", que era la recomendada por los tratadistas, albergando una multiplicidad de funciones anexas al uso ferroviario, y en cierto modo indispensables para los pasajeros, que podían encontrar confitería para comidas, peluquería, oficinas de telégrafos y correos, etc. La misma se presenta al espacio urbano como un volumen simple que sólo viene alterado en sus extremos por dos cuerpos que coronados con tímpanos buscan la articulación de las esquinas y marcan la diferenciación entre una fachada principal especialmente tratada en relación al espacio de representación del boulevard y las fachadas laterales más relacionadas con la escala del barrio. En la sobria composición de la fachada, que distingue el desarrollo de la planta baja de aquel de planta alta mediante el recurso del cambio de tratamiento en el aventanamiento, destaca en el centro una marquesina que celebra el ingreso que conduce al hall público de pasajeros, ese espacio central de las estaciones cuidadosamente trabajado para cargar de sentidos el lugar en donde se producen los cruces entre las personas que esperan, llegan y se van.

En general, las estaciones ferroviarias pueden considerarse condensadoras del carácter

público funcional de la red de infraestructura, por su incidencia en la estructura urbana y su valor simbólico que concentra significados e imaginarios sociales (Han Meyer, 1999). Interesa resaltar el modo en que en la estación Belgrano se resuelven los problemas de composición y carácter viabilizando el encuentro entre la necesidad de eficiencia de la red y la necesidad de simbolismo del espacio urbano, mediante una configuración bi-frontal que distingue un área de andenes con seis plataformas expresada mediante una estructura de hierro a la vista y un área de ingreso retirada del espacio de la calle, generando una explanada de escala urbana pública.

Este espacio público se completará hacia finales de la década de 1930 con la obra de la pérgola en el cantero central del boulevard¹⁷, cualificando el paseo público socialmente más representativo de la ciudad, el lugar donde mirar y ser visto perdiéndose en las relaciones de la vida urbana. Esta intervención estatal frente a la estación, representa la vocación de articulación de las distintas escalas del espacio, formalizando una arquitectura del espacio público raramente repetida en aquel momento, correspondiendo con una materialización la complejidad y significación del sitio.



*Estación del Ferrocarril Belgrano, circa 1930.
Colección particular Graciela Hornia.*

Intervenciones en el patrimonio del área central. Presente y futuro de las estaciones.

“...lugares extraños al sistema urbano, exteriores mentales en el interior físico de la ciudad que aparecen como contraimagen de la misma, tanto en el sentido de su crítica como en el sentido de su posible alternativa”¹⁸

La dinámica urbana junto a la desafección en el uso de las estaciones ferroviarias y sus áreas de operación dentro del consolidado tejido urbano, ha hecho que de ser originariamente espacios periféricos, hayan pasado a formar parte de los espacios centrales, para luego pasar a ser tierras residuales, terrenos baldíos; si bien la misma significación histórica que los mismos poseen, confieren particularmente a

las viejas estaciones indiscutibles valores patrimoniales que desde la actual perspectiva de la disciplina de la conservación y su relación con las prácticas urbanas deben ser atendidos.

Las estaciones, como lugares de la memoria aparentemente olvidados, encierran aún en su obsolescencia, aquellos imaginarios de promesas de futuro y progreso de una ciudad imaginada desde las ideas fuerza de la modernidad, y las expectativas que su potencialidad de cambio ofrecen para volver a imaginar la ciudad y sus espacios de relación. En este sentido, algunas iniciativas y acciones se están movilizando en el medio local, en la búsqueda por encontrar esos sentidos que se esconden en los pliegues de la memoria, si bien no será interés del presente texto emitir juicios de valor sobre los mismos, sino más bien presentar las experiencias e ideas que están circulando, como un modo de manifestar los nuevos intereses que se están jugando sobre estos espacios que, con un alto valor patrimonial, han pasado a ser estratégicos para pensar los escenarios futuros del área central de la ciudad.

Para la estación Mitre, pese a su avanzado estado de degrado edilicio y su relación con un entorno urbano cercano al centro administrativo de la ciudad pero con escasa

calidad ambiental propicia para su reconversión, existen algunas actividades e iniciativas que permiten hacer reingresar este espacio vacío de la memoria en el imaginario colectivo. Así, en noviembre del 2006 la Municipalidad de la Ciudad de Santa Fe junto a los responsables de la línea Mitre plantearon un proyecto conjunto para llevar a cabo trabajos de restauración en la estación y arreglos esenciales como provisión de servicios y mejora en las oficinas de atención al público¹⁹, como consecuencia de la puesta en funcionamiento del servicio de trenes entre Santa Fe y Buenos Aires, con una salida semanal que recuperaba el original recorrido que la línea realizaba en el pasado, pero que tiempo después debió ser suspendido debido a las precarias condiciones de la infraestructura en general.

Asimismo, dentro de la misma estación, desde hace algunos años se vienen promoviendo una serie de actividades de tipo cultural y recreativa, como el “CarnaBarrial” organizado por el centro cultural “La Birri”²⁰ que se plantea nuclear y difundir actividades propias de la cultura popular como son las comparsas, las murgas, los mimos, los acróbatas y malabaristas en un espacio barrial cargado de significaciones y recuerdos como es el bulevar

que se desarrolla frente al edificio de la vieja estación.



Andenes de la Estación del Ferrocarril Belgrano, foto actual. Fotografía arq. Galán.

Para la estación del Ferrocarril Belgrano, luego de largas discusiones y estudios, a principios

del 2007 se inició el proceso licitatorio nacional, que en el mes de mayo arrojó resultados desalentadores ya que no hubo presentaciones de oferentes, obligando a rever el pliego y convocar a una nueva licitación²¹. A grandes rasgos, se propone la concesión de uso con obras de puesta en valor y refuncionalización del complejo edilicio de la vieja estación de pasajeros y la venta del inmueble adyacente a la misma. El ONABE²² aclara que la licitación se enmarca en "una política de recuperación de propiedades del Estado nacional de alto valor potencial, para lo cual reviste singular importancia la integración al entorno urbano de la ciudad de Santa Fe del complejo edilicio de la Estación Santa Fe Pasajeros y terrenos adyacentes, correspondientes al ex Ferrocarril General Belgrano, promoviendo para ello la radicación de emprendimientos comerciales, culturales, de servicios e inmobiliarios, ello con sustento en las ordenanzas municipales..."²³.

El master plan elaborado por el ONABE y aprobado por la Municipalidad de la Ciudad de Santa Fe (sin tener mayores injerencias en las decisiones), prevé la subdivisión del suelo, con apertura de calles en el sentido este-oeste, así como la generación de espacios verdes, forestación e instalación de servicios, acciones

que son irreversibles para la infraestructura ferroviaria. Asimismo, particularmente para el edificio de la estación reconoce su condición de "patrimonio cultural e histórico de la ciudad y la nación" y expresa la voluntad de reciclaje y refuncionalización "como ámbito de uso ciudadano, rescatando la imagen del edificio en su concepción original como forma de conservar en la memoria colectiva el modo de transporte ferroviario..." dando la posibilidad de radicación de cualquier actividad y por lo tanto poniendo a riesgo valores espaciales, tipológicos y formales en la estructura interior del edificio.

Más allá de las particularidades que encierran este tipo de operaciones que se están dando de manera difusa a nivel global, cabe señalar como cuestiones comunes, el lugar que ocupa el valor cultural para la legitimación de las intervenciones, reemplazando a las legitimaciones de tipo funcional, ya sea porque se hace mención al rescate del patrimonio arquitectónico, o bien porque se trabaja sobre la rehabilitación de nuevos espacios para la ciudad y su uso colectivo.

Ahora bien, cabe indicar que en el caso de la ciudad de Santa Fe, las propuestas para la recuperación de estas áreas -también el Puerto de Santa Fe ingresa en las mismas lógicas-, que

deberían constituirse en momentos de oportunidad para la transformación del área central y la dotación de nuevos espacios de uso social, no son tratadas con una decidida presencia del Municipio ni con innovaciones en los instrumentos de gestión, que permita un tratamiento diferenciado y espacial del sector en relación a las dinámicas urbanas. Se hace evidente la ausencia de un proyecto capaz de articular espacios para la generación de recorridos inteligibles que garanticen la reconstrucción de la relación entre la ciudad y las viejas áreas obsoletas cargadas de memorias y significados.

Lamentablemente en un contexto caracterizado por la crisis de los mecanismos de control, los riesgos que amenazan a estos enclaves no solamente son aquellos que normalmente sufren los edificios históricos, sino que también se suma la desaparición del sistema de transporte y que deja librada la posibilidad de utilizar y aprovechar las enormes extensiones que significan las áreas ferroviarias. De esta manera se corre el riesgo de imaginar, sobre estos enclaves, acciones poco respetuosas de su condición original, que en general tienden a cancelar importantes componentes que hablan de un sistema

complejo que se reconoce más allá del edificio de pasajeros.

“...la reacción del arte es la de preservar estos espacios alternativos, extraños, extranjeros a la eficacia productiva de la ciudad. Si el ecologismo lucha por preservar los espacios incontaminados de una naturaleza mitificada como madre inalcanzable, también el arte contemporáneo parece luchar por la preservación de estos espacios otros en el interior de la ciudad”²⁴. La idea de respeto de los elementos perceptivos que mantienen la continuidad en el tiempo y el espacio de estos sectores residuales de ciudad cargados de sentidos, será el modo deseable que permita hacer frente a la resignificación de estas áreas. En general la arquitectura ferroviaria ha recibido una limitada atención, y en medio local, la carencia de estudios de profundidad teórica sobre el tema exige analizar estas piezas vitales y claves dentro del escenario actual en que la supervivencia de los testimonios del pasado generalmente se desprende sólo de parámetros de rentabilidad, olvidando la dimensión social y cultural que se esconde en los pliegues más profundos de la historia.

NOTAS

¹ Diario *La Época*, 12 de mayo de 1887.

² Ensinck, Oscar (1876), *Historia de los ferrocarriles en la Provincia de Santa Fe*, Monografías y Ensayos n° 14, Universidad de Derecho y Ciencias Sociales, Rosario, pp. 5.

³ Proyecto *Ciudad e infraestructura ferroviaria: intervenciones técnicas y representaciones culturales en la construcción urbana*. Director: Javier Fedele. Programa Caid 2006 Universidad Nacional del Litoral. Sede Instituto de Teoría e Historia Urbana Arquitectónica (FADU-UNL).

⁴ En Santa Fe, los intentos de instalación del ferrocarril se inician en 1866 con tres proyectos fracasados para unir las ciudades de Santa Fe con las Colonias del oeste, y que antecedieron al proyecto que dio origen al Ferrocarril Santa Fe iniciado en 1881 y finalmente puesto en servicio en el año 1885.

⁵ “El ferrocarril se necesitaba, se anhelaba, era imperiosa su instalación para la vida de los pueblos y colonias...” Ensinck Oscar (1876), *Historia de los ferrocarriles en la Provincia de Santa Fe*, Monografías y Ensayos n° 14, Universidad de Derecho y Ciencias Sociales, Rosario, pp. 5.

⁶ Proyecto *Atlas histórico de la ciudad de Santa Fe*. Director: Adriana Collado. Universidad Nacional del Litoral. Sede Instituto de Teoría e Historia Urbana Arquitectónica (FADU-UNL).

⁷ La década 1990 fue prolífica en intentos proyectuales que miraban las experiencias europeas de recualificación urbana y recuperación del espacio público. En Buenos Aires, Puerto Madero fue un caso

paradigmático de encuentro entre patrimonio, especulación inmobiliaria y espacio público.

⁸ Williams Fernando (2004), "Ferroviaria (arquitectura)", *Diccionario de arquitectura en la Argentina*, Clarín, Buenos Aires, pp. 82.

⁹ Liernur Jorge Francisco (2001), *Arquitectura en la Argentina del siglo XX. La construcción de la modernidad*, Fondo Nacional de las Artes Ed., Buenos Aires, pp. 79.

¹⁰ Una figura que representa la condición de los actores y profesionales que tomaban decisiones sobre el espacio construido de la ciudad, que en la mayoría no eran profesionales y si lo eran la misma realidad emergente los obligaba a diversificar y superponer una serie de roles y acciones, es Jonás Larguía, nombrado en 1889 director de la recientemente creada Dirección General de Ferrocarriles Provinciales de Santa Fe, condensa las características disciplinares de la época: graduado como Licenciado en Latinidad, Filosofía y Matemática, y con estudios de Arquitectura Civil y práctica de Ingeniero, se desempeñó como ingeniero, arquitecto, periodista, diputado nacional, intendente municipal y constituyente, colaborando en el proceso migratorio, administrando colonias, impulsando el desarrollo ferroviario y realizando proyectos y construcciones de puentes, carreteras e importantes edificios.

¹¹ "Allá por la parte norte de la Ciudad de las Losas y los Sueños, cerrado entre las vías del Ferrocarril, el Boulevard y el río lleno de barcazas y cruzado a esa altura por puentes y acueductos de quebracho, se extiende un barrio pintoresco por su edificación y sus habitantes: el Barrio de San Juan. (...) se componía de

un apeñuscamiento de casuchas habitadas por los empleados humildes de la Empresa...Las calles, apenas delimitadas por algunos frentes sin revocar, con sus puertas falsas, sus ventanas voladas y sus largos frentes de tapias...". Caillet Bois Horacio (1923), *La ciudad de las losas y los sueños*, Buenos Aires, pp. 28.

¹² AGP. Archivo de Gobierno. Tomo 74.

¹³ Tartarini Jorge D. (2005), *Arquitectura Ferroviaria*, Ed. Colihue, Buenos Aires.

¹⁴ En 1908 el Ferrocarril Buenos Aires Rosario se fusiona con el Ferrocarril Central Argentino.

¹⁵ Estos enclaves urbano-arquitectónicos hoy se encuentran reforzados por la presencia de una serie de intervenciones que tienden a revalorizar y poner la atención en el sector, como lo son los proyectos de restauración en ejecución de la Catedral, la Iglesia Nuestra Señora de los Milagros y Casa de Gobierno, así como el proyecto de ampliación del Palacio de Justicia que ha sido concursado, o el proyecto gestionado desde la administración local para la recualificación del edificio de la Legislatura Provincial con la demolición de una estructura existente y la recuperación del espacio público de la plaza originaria frente al ingreso del edificio.

¹⁶ Santa Fe hacia esta época estaba conectada por medio de esta línea con las provincias de Santiago del Estero, Tucumán, Salta, Jujuy, con conexiones internacionales con Chile y Bolivia.

¹⁷ La glorieta fue diseñada y construida durante la gestión del Intendente Francisco Bobbio (1937-1941), generando una pausa en el calificado y obligado paseo

por el Bulevar Gálvez, que se continuaba en el Parque Oroño, la Costanera y el Puente Colgante.

¹⁸ Solà Morales de Iganasi (2002), *Territorios*, Gustavo Gili, Barcelona, pp. 188.

¹⁹ Diario *El Litoral*, 22 de noviembre de 2006.

²⁰ Ya han sido realizados tres años consecutivos: "La Polla Alcuete", "El día que las vacas vuelen" y "La rebelión del Chancho", como iniciativas que buscan integrar al vecino del barrio con el arte y con la misma historia del lugar. Diario *El Litoral*, 23 de febrero de 2006.

²¹ Tal como ha declarado el responsable del ONABE, las revisiones y cambios en el pliego se concentraron en no poner tantas restricciones en la recuperación de la estación de pasajeros.

²² Organismo Nacional de Administración de Bienes del Estado, antiguo ENABIEF (Ente Nacional de Administración de Bienes Ferroviarios).

²³ Artículo 1.1 del Pliego de Bases y Condiciones Particulares para el llamado a Licitación. Onabe, año 2006.

²⁴ Solà Morales de Iganasi (2002), *Territorios*, Gustavo Gili, Barcelona, pp. 191.

BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES DOCUMENTALES

AA.VV., "Inventario del Patrimonio Arquitectónico de Santa Fe", Universidad Nacional del Litoral, Santa Fe 1993

COLLADO, ADRIANA Y BERTUZZI, MA. LAURA, "Santa Fe 1880-1940. Cartografía histórica y

expansión del trazado”, Universidad Nacional del Litoral, Santa Fe 1995

H. J. CUCCORESE, “Historia de los Ferrocarriles en la Argentina”, Buenos Aires, Macchi 1969.

E. GALLO, “Una sociedad cosmopolita: Santa Fe entre 1870 y 1900”, *Archivo fotográfico del Ferrocarril de Santa Fe 1891/1948*, Ed. Fundación Antorchas, Buenos Aires 1991

O. EINSINCK, “Historia de los ferrocarriles en la Provincia de Santa Fe”, Monografías y Ensayos n° 14, Universidad de Derecho y Ciencias Sociales, Rosario 1876

J. Larguía, “Informe del Inspector de Colonias de la Provincia de Santa Fe”, Buenos Aires 1876

J. F. Liernur, “Arquitectura en la Argentina del siglo XX. La construcción de la modernidad”, Fondo Nacional de las Artes Ed., Buenos Aires 2001

L. MÜLLER, A. COLLADO, D. MACOR Y S. PIASEZZI, *Arquitectura, sociedad y territorio. El Ferrocarril Santa Fe a las Colonias*, Universidad Nacional del Litoral, Santa Fe.

A. Peyret, “Una visita a las colonias de la República Argentina”, Imprenta Tribuna Nacional, Buenos Aires, tomo 1, 1889

O. R. Scalabrini, “Historia de los Ferrocarriles en la Argentina”, Buenos Aires 1970

SOLÀ MORALES DE IGANASÍ, “Territorios”, Gustavo Gili, Barcelona 2002

J. D. TARTARINI, “Arquitectura Ferroviaria”, Ed. Colihue, Buenos Aires 2005

F. WILLIAMS, “Ferroviaria (arquitectura)”, *Diccionario de arquitectura en la Argentina*, Clarín, Buenos Aires 2004

FUENTES

Archivo Museo Ferroviario Santa Fe. Archivo planimétrico y fotográfico.

Archivo Diario El Litoral, enero de 2000 a la actualidad.

Archivo General de la Provincia. Archivo de Gobierno.

Diario La Revolución, abril de 1886 a abril de 1888.

Diario La Provincia, febrero de 1888 a agosto de 1890.

ONABE. Pliego de Bases y Condiciones para el llamado a Licitación Estación Santa Fe Pasajeros Ex Línea Belgrano Ciudad de Santa Fe de la Veracruz Provincia de Santa Fe, año 2006.