

AREA

**agenda de reflexión en arquitectura,
diseño y urbanismo**

*agenda of reflection on architecture,
design and urbanism*

Nº 18 | OCTUBRE DE 2012
REVISTA ANUAL

Universidad de Buenos Aires
Facultad de Arquitectura,
Diseño y Urbanismo

CONTENIDOS | CONTENTS

- 7** Editorial
- 9** Factores de exposición al riesgo de lesiones viales
PATRICIA MAYO | DIANA DE PIETRI |
PATRICIA DIETRICH | ALEJANDRO CARCAGNO
- 23** Semiótica narrativa de la arquitectura:
¿opción eficaz para el diseño?
BRUNO CHUK
- 39** Reflexiones sobre la posibilidad de emergencia de una epistemia intersectorial. Aportes desde una experiencia particular en Villa La Tela, Córdoba
PAULA PEYLOUBET | MARIANA J. ORTECHO
- 53** De la 'casa de tres patios' al 'hôtel particulier'
GUILLERMO L. RODRÍGUEZ
- 65** Ecología y color en textiles desde los noventa hasta la actualidad
MARÍA L. MUSSO
- 77** La estación del Ferrocarril Santa Fe y la configuración de un espacio urbano diverso
MARÍA A. SAUS
- 90** Reseña de libro
- 92** Aperturas

arquitectura ferroviaria
morfología urbana
diversidad espacial

railway architecture
urban morphology
spatial diversity

> MARÍA ALEJANDRA SAUS

Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y
Técnicas (CONICET) y
Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo,
Universidad Nacional del Litoral

LA ESTACIÓN DEL FERROCARRIL SANTA FE Y LA CONFIGURACIÓN DE UN ESPACIO URBANO DIVERSO

Una estación ferroviaria no es indiferente al contexto urbano que la alberga, ni éste se configurará inmune a su presencia. El artículo analiza el mercado de tierras, los usos del suelo y la morfología urbana del entorno inmediato a la estación del Ferrocarril Santa Fe; afirmando que la existencia de esta arquitectura ha propiciado la conformación de tres espacios urbanos diferenciados.

The Santa Fe Railroad Station's and the configuration of a diverse urban space

A railway station is not indifferent to the urban context in which it is included, nor will it be immune to its presence. The article analyses the land market, its uses, and the urban morphology of Santa Fe Railway Station's immediate environment, stating that the existence of this architecture has generated the conformation of three differentiated urban spaces.

Introducción

Durante el siglo XIX las ciudades se complejizaron y expandieron, pero el estudio actual de la infraestructura ferroviaria queda subordinado a un episodio de ese sistema complejo en crecimiento. Para la historiografía urbana tradicional parece haber sido relevante el rol fundacional de los ferrocarriles, una especie de segunda colonización para el territorio latinoamericano, particularmente notoria en las ciudades nuevas argentinas, porque se vincula al modelo económico agroexportador. Sin embargo, poco se ha escrito en nuestro medio acerca de la singular inserción de esta infraestructura en las ciudades preexistentes. Una serie de tratados de arquitectura y urbanismo determinaron las maneras de hacerlo, pero estos modelos debieron adaptarse a las tramas urbanas, a las geografías, a las tensiones y a los presupuestos locales ¿Cómo se manifiestan las singularidades del proceso de configuración urbana en torno a una estación ferroviaria? o, en sentido inverso, ¿cómo habría sido esa espacialidad urbana de no mediar la presencia de la estación? El análisis urbano en su consideración morfológica toma como objeto al espacio, pero comúnmente existen dos tipos de enfoques: los globales, que remiten al territorio, y los parciales, que se orientan a los edificios. Esta modalidad relega una gran complejidad que permanece fuera del análisis porque, en rigor, subyace una relación dialéctica entre la tipología de los edificios, en este caso estaciones, y la forma urbana. En tal sentido, recuperar las visiones articuladoras y la dimensión arquitectónica se vuelve prioritario, si se quiere dar cuenta de las dimensiones recíprocas en perspectiva histórica (Panerai et al 1983: 275). Asimismo, según Panerai, dicha polarización se presenta como síntoma de la mirada integral de la geografía tradicional, por un lado, y de la perspectiva atomizada del arquitecto, por el otro. En realidad, existe una relación bilateral, que en el caso de los vínculos entre infraestructura ferroviaria y estructura urbana, se presenta a través de diversos indicadores: mercado de la tierra y parcelamiento, usos del suelo, articulación de la estación al entorno inmediato, morfología del tejido

resultante, etc. Por este motivo, se encara el artículo en orden de intentar caracterizar espacial y funcionalmente a los sectores impactados por la infraestructura ferroviaria en una ciudad preexistente como Santa Fe. La misma poseía tres estaciones ferroviarias a principios del siglo XX: la terminal de los ferrocarriles de la provincia de Santa Fe, inaugurada en 1885 y localizada junto al área central de la ciudad (FCSF),¹ la estación del ferrocarril británico Buenos Aires y Rosario, librada al servicio en 1892 en el sector suroeste (FCBAYR),² y la terminal estatal de la línea Central Norte Argentino, construida entre 1912 y 1928, emplazada en el límite noreste que poseía la planta urbana por entonces (FCCNA).³ Si bien la tesis doctoral que hemos realizado se enfoca en los tres sectores, en este artículo abordaremos como unidad de análisis al primer ferrocarril y al fragmento urbano próximo a su estación, puesto que el mismo manifiesta una serie de efectos espaciales que se ofrecen a una sustanciosa caracterización.

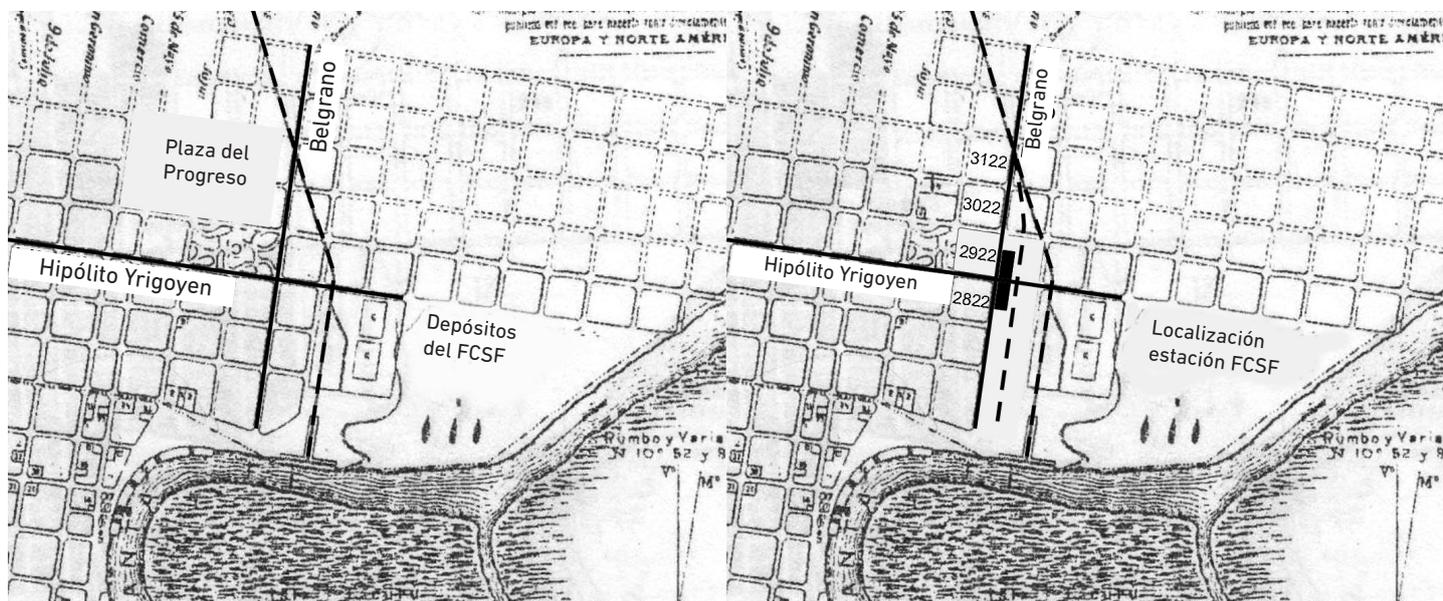
En particular, en la zona se despliega la diversidad espacial. Los usos del suelo son predominantemente residencial y de intercambio de bienes y servicios, pero se manifiestan de distinta manera, en función de la distribución de tierra suburbana, que produce la misma estación a su alrededor. En principio, el pasaje de la renta rural a la urbana es un síntoma de cómo los ferrocarriles alteraron el mercado de tierras, acelerando procesos de urbanización en los bordes donde se produjo un salto cuantitativo en la progresividad de las rentas (Jaramillo González 2008: 418). El primer signo fue la expansión urbana con fines residenciales, cuyo trazado se proyectó directamente relacionado con la presencia ferroviaria, y con un tipo de vivienda modesta que revela la presencia del inmigrante. Asimismo, el edificio de la estación, paralelo a las

1. Se trataba del

Ferrocarril Santa Fe a las Colonias, inaugurado en 1885 y que en 1889 el gobierno provincial arrendó a la empresa gala Fives Lille. Posteriormente, la compañía transfirió el contrato a la Compañía Francesa de Ferrocarriles de Santa Fe. Para evitar confusión por sus denominaciones, convenimos en llamarlo Ferrocarril Santa Fe (FCSF). En 1900 el gobierno otorgó en propiedad todas las líneas a la compañía francesa, hasta ser absorbido por el Ferrocarril Nacional General Manuel Belgrano (FCNGMB) debido a la nacionalización de 1947.

2. El Ferrocarril Buenos Aires y Rosario (FCBAYR), que inauguró su estación en el sector suroeste de la ciudad de Santa Fe en el año 1891, era de capitales británicos y se fusionó en 1902 con el Ferrocarril Central Argentino, también británico (FCCA). Fue nacionalizado en 1948 con el nombre de Ferrocarril Nacional General Bartolomé Mitre (FCNGMB) y su edificio aún se encuentra en General López y Doctor Zavalla.

3. Esta línea pertenecía a los ferrocarriles de fomento del Estado y data en la ciudad desde 1908. Su estación definitiva se proyectó y construyó sobre bulevar Gálvez y calle Avellaneda, entre 1912 y 1928. Luego del proceso de nacionalización recibió el nombre de Ferrocarril Nacional General Manuel Belgrano (FCNGMB) y absorbió al FCSF, cuya estación fue demolida en 1962. En la década del noventa fue suprimido en todo el territorio nacional el servicio interurbano de pasajeros de la empresa Ferrocarriles Argentinos y privatizados los restantes, quedando activas sólo un 20% de las vías.



vías, con su fachada orientada hacia el núcleo central, consolidó la renta de comercio que se reflejó espontáneamente allí pero, a la vez, por su disposición perpendicular a la línea de expansión del centro, generó una barrera física (Santos y Ganges 2007: 449) que habilitó una reserva de tierras hacia el este de la estación para una futura periferia residencial o *suburbio*. Por su parte, los rieles fueron segmentando estas tres espacialidades, a la manera de barreras que propiciaron esa caracterización diferenciada, al tiempo que anticiparon la necesidad de conexión entre las partes. Es conveniente aclarar que ninguno de los tres sectores presenta una morfología homogénea. Se trata de sitios con un tejido de compleja heterogeneidad, y que han sido objeto de constantes sustituciones, sobre todo el área central. Lo que intentaremos describir es un proceso por el cual, ante la presencia del ferrocarril, la renta rural se convierte en urbana, se propician nuevos trazados y se acelera la venta de parcelas. Ello indica que se ha dinamizado el mercado de tierras, pero también que ese mercado, a través de una convención colectiva, asigna usos diferenciados a los terrenos. Por otra parte, el tejido adquiere distintas propiedades si ocupa el área central o la expansión

residencial que reviste cierta continuidad con el centro o el tercer sector que ha quebrado ese encadenamiento. Este último empezó a configurarse a mediados del siglo xx, en un período de arquitecturas modernas, de las que selecciona una variedad de vivienda tipo chalet. Por lo tanto, el artículo describirá el tipo de tejido dominante al inicio de las urbanizaciones, pero debe advertirse que éste se fue completando y densificando en sucesivos momentos y con diversas tipologías edilicias y variados códigos formales. Para arribar a estas conclusiones, se ha realizado una aproximación sensible al lugar, a través de la fotografía; se ha analizado el trazado por medio de la cartografía y se han examinado las parcelas, a través del catastro. Por otra parte, el cruce de los primeros dos procedimientos permitió determinar cuáles serían las manzanas más representativas para el análisis catastral.

Antecedentes de la localización ferroviaria

El historial de proyectos ferroviarios por parte del Gobierno de la provincia de Santa Fe se remonta al año 1867 y da cuenta de una larga serie de intentos fallidos que tenían como fin movilizar las cosechas de las colonias del no-

Figura 1a.
Localización de la estación del FCSF. Fuente: elaboración propia a partir de Collado y Bertuzzi (1995).



Figura 1b.
Estación del FCSF. Fuente: AFF
de Santa Fe (1991: 23).

roeste provincial hacia el puerto local. Según lo dispuesto, el gobierno se comprometía a conceder una manzana de 150 varas de lado (aprox. 130 m) para cada estación y una franja de 50 varas de ancho (aprox. 43 m) en toda la longitud de la vía (Müller et al 2001: 118). El 3 de noviembre de 1882 se sancionó la ley definitiva que facultaba al gobierno provincial para emprender por su cuenta la construcción de un ferrocarril de trocha angosta, autorizando también la expropiación de los terrenos para la estación (P. Santa Fe: t. ix f. 314). En 1883 se firmó el contrato entre el Gobierno de la provincia y John G. Meiggs Son and Co., quienes a su vez requirieron los servicios de los hermanos Hume, constructores y administradores ferroviarios. El ingeniero y arquitecto Jonás Larguía había sido encargado por el gobierno para la expropiación de las tierras y también fue encomendado para controlar la evolución de las obras. En el mismo año, otra ley autorizó al Poder Ejecutivo para extender el servicio y contratar ciento cincuenta kilómetros más de líneas férreas (P. Santa Fe: t. ix f. 460). Como se supone que la ampliación implicaría mayor tráfico en la estación, aumentando los cambios, cruzamientos y desvíos, así también como la intensidad de uso de talleres y galpones, en

1884 se firmó un decreto que dispuso una segunda expropiación de tierras, adyacentes a la estación, para evitar su posterior aumento de valor. Los límites de las tierras obtenidas en segundo término eran: al norte, la calle Gobernador Crespo, al sur, la ribera del río Santa Fe, al oeste, el terreno ya expropiado para la estación y al este, ciento cincuenta metros de distancia de la misma estación, esto hasta completar las ocho manzanas que finalmente ocupó el predio ferroviario (Figura 1a) (P. Santa Fe: t. xii f. 286).

Una estación ferroviaria, tres espacios urbanos

Consolidación del área central

La estación, y el tramo que se dirigía a Esperanza al noroeste, fueron inaugurados en 1885 (Figura 1b). Si bien el edificio era terminal, fue construido con tipología lineal, lateral a las vías, como se hacía habitualmente en las estaciones intermedias. El ferrocarril contaba con muelle propio en la prolongación de las actuales calles Belgrano y Tucumán, donde hoy se encuentra la administración del nuevo puerto. Asimismo, en 1886, la compañía disponía de un ramal hacia el este, con destino al

puerto de Colastiné. La estación se vinculaba al centro de la ciudad a través de la actual calle Hipólito Yrigoyen, una vía preexistente, eje para el cual la fachada del edificio oficiaba de remate. Esa era una modalidad habitual en las estaciones intermedias europeas con tipología lineal. También era común que entre la estación y el núcleo urbano histórico se dejara una reserva de tierras para la extensión de la urbanización (Santos y Ganges 2007: 449). En principio, esta propiedad radica en que las estaciones son promotoras de centralidad, debido a que las compañías se sirven de este valor de localización diferencial. La operación se instrumenta en una lógica del mercado que efectúa sobre las rentas rurales próximas a la ciudad un aumento abrupto, debido a su potencialidad urbana (Jaramillo González 2008: 418). A causa de la proximidad del borde fluvial hacia el este, la estación debió ubicarse tangencial a la ciudad, y esa reserva de tierras quedó espontáneamente por detrás del edificio. En adelante, veremos qué implicancias tiene esta condición en la morfología del sector.

A una cuadra al oeste de la estación se encontraba la Plaza del Progreso, que luego se denominó "España". Esta plaza, en principio, ocupaba dos manzanas y su entorno era reconocido como un sector comercial de la ciudad, consolidándose como nodo progresista al albergar la inmigración que hacía expandir la ciudad por el norte. Directamente vinculado a las actividades portuarias, el barrio denotaba un dinamismo poco usual y era mirado con recelo desde el sur, donde se hallaba el casco histórico fundacional. Naturalmente, el ferrocarril reforzó aquella propiedad, ratificando un área para el intercambio de bienes y servicios. Para celebrar este progresismo, en octubre de 1887 tuvo lugar en Santa Fe una Exposición y Feria Industrial y Agrícola y fue justamente Jonás Larguía uno de los integrantes de la comisión organizadora del evento, ya que integraba el Club Comercial de Santa Fe. Asimismo, fue el responsable del proyecto del edificio para la exposición y es en este acontecimiento en que aparece, por primera vez, subdividida la antigua plaza. En este contexto, Larguía se ocupa de varios asuntos: de la explotación

preliminar de suelo no urbanizado y de las manzanas enajenadas posteriormente para la estación, al tiempo que aparece vinculado al proyecto de feria en la Plaza del Progreso, tanto para albergar la exposición de 1887, que él mismo diseña y co-organiza, como para alojar las dependencias del ferrocarril cuya instalación en la ciudad estaba supervisando (GCSF 2011).

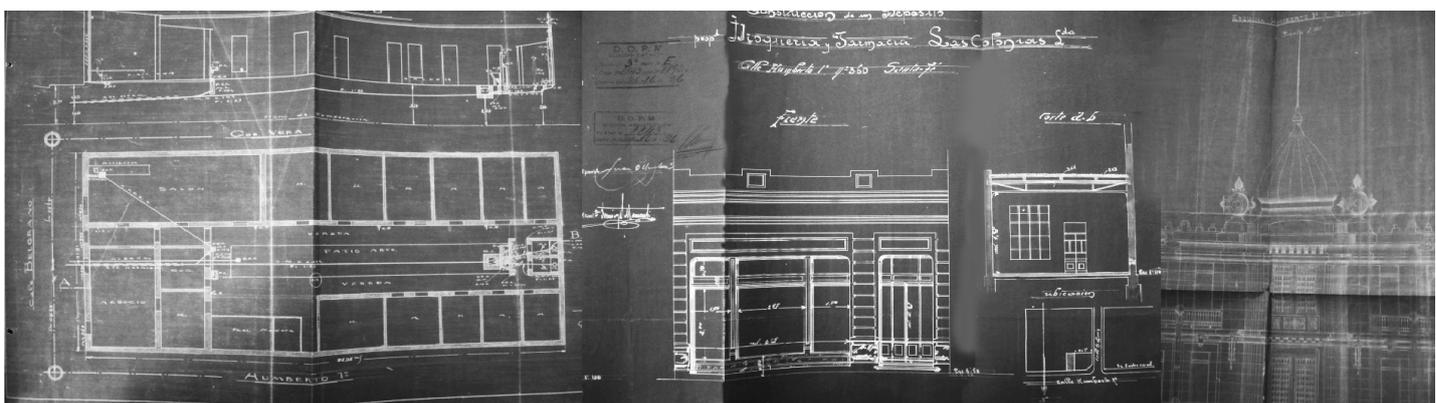
El mercado de tierras también evidencia dinamismo y en 1891 Emilio Schnoor, en representación de la sociedad Hume Hermanos, y apoderado de la empresa John G. Meiggs Son and Co de Londres, otorgó en pago a Washington Hume las tres manzanas existentes entre las actuales Hipólito Yrigoyen, Crespo, Suipacha y Junín, de sur a norte, y San Luis y Belgrano, de oeste a este, con el fin de cancelar una hipoteca (CMP Santa Fe). Sobre la primera, que era la antigua mitad de la Plaza del Progreso, los hermanos Hume erigen sus oficinas en 1902 y se construyen edificios para la administración ferroviaria, sobre calle San Luis (1913), un inmueble para reuniones del personal de la compañía, sobre calle Crespo (1913) y una vivienda para personal jerárquico en la intersección de ambas arterias (CMP Santa Fe). Según el censo de 1901 (c Santa Fe), esta manzana contaba con 13 habitantes, las dos contiguas hacia el norte, también de Hume, carecían de habitantes, mientras en la misma línea hacia el sur los datos remiten a tres manzanas que tenían 187, 245 y 145 habitantes, respectivamente. Cabe aclarar que estas mismas manzanas tenían, en el censo de 1887 (Carrasco 1888), de 51 a 100 habitantes, las dos primeras, y de 11 a 30 la del extremo sur, lo que revela un notorio incremento poblacional registrado en catorce años. La manzana de los Hume, que antes fuera parte de la Plaza del Progreso y actualmente se designa con el número 2922,

marcaba un corte abrupto en la ciudad a partir del cual proseguían manzanas despobladas hacia el norte. En propiedad de Washington Hume, la fisonomía de estas tres manzanas irá cambiando. En rigor, esta fracción sí actúa como reserva de tierra entre el centro y la estación ferroviaria. Su renta rural, ahora urbana, designará un uso que tiende a seguir la pauta de distribución espacial precedente. La renta diferencial de comercio y vivienda serán las dominantes, porque prevalece el uso que garantice plusvalía (Jaramillo González 2008: 418). El precio del suelo es una forma transfigurada de esa renta, pero definitiva, en tanto la magnitud de la renta potencial del centro definirá la magnitud del precio que despierta el interés del mercado en esas tierras. El proceso comenzó en 1895 cuando Hume vendió la primera parcela localizada sobre el borde sureste de la manzana 2922. Luego, en 1897, vendió otra fracción al mismo propietario. Por último, en 1903, se desprendió del lote ubicado entre las actuales Hipólito Yrigoyen y Belgrano, completando la esquina (CMP de Santa Fe: manzana 2922). No es de extrañar que estas parcelas fueran las primeras en venderse, puesto que consolidaban la calle que le daba perspectiva a la estación y albergaron usos comerciales directamente relacionados con ella. Por otra parte, el 7 de octubre de 1905 Washington Hume comercializó lotes en las tres manzanas que le había entregado Schnoor, designadas como 1, 17 y 20 (actualmente, 2922, 3022, 3122). El comprador fue Juan Carlos Crouzeilles, quien

fue diputado nacional en los períodos 1905-1906 y 1908-1912 (CDRA). Este político había sido ministro de hacienda del gobernador Rodolfo Freyre (1902-1906) y, como diputado provincial entre 1903-1904, combatió el latifundismo presentando un proyecto de ley para que toda estación de ferrocarril fuera la base de un centro de población (SEPA). Había contraído enlace con la arqueóloga Amelia Larguía, hija del mencionado Jonás Larguía, que había expropiado las tierras para el FCSF (P. Santa Fe BI). Crouzeilles irá vendiendo las parcelas individualmente, realizando la escritura de venta de doce de ellas entre marzo y abril de 1906 (CMP Santa Fe: manzana 2922).

A pesar de la heterogeneidad de nuestras ciudades, el tejido de este sector norte tendría continuidad con el preliminar sur. Según los padrones disponibles, pueden verificarse tipos lineales de vivienda, con un frente compacto ajustado al eje municipal (Figura 2a). En algunos casos, el inmueble presenta un negocio o salón al frente. Eventualmente, la misma configuración del frente guarda al fondo una sucesión de habitaciones de inquilinato con sanitarios comunes. Frente a la estación, sobre la actual Hipólito Yrigoyen se destacan al norte la fonda “La Piamontesa”, cruzando la calle hacia el sur, un hotel, restaurantes y cafés, en modestos edificios de lenguaje italianizante (Reinante 1993: 226-255). Hacia el oeste, en la esquina de Hipólito Yrigoyen y San Luis, se destaca la droguería y farmacia “Las Colonias”, que linda con el

Figura 2a.
Tipología edilicia, área central.
Fuente: CMP Santa Fe,
manzana 2822.



Hotel Colón sobre calle San Luis. Completan el escenario, negocios de ramos generales, sociedades comerciales y entidades financieras (Figura 2b).

Expansión urbana hacia el noreste

Se trata de un proyecto de urbanización presentado al Concejo Deliberante en 1887 por Emilio Schnoor, quien nuevamente aparece participando del reparto de tierras. La propuesta comprende a una chacra conocida como "La Chacarita", que estaba en dominio de Ignacio Crespo, al norte, con 37 has y Marcial Candiotti, al sur, con 97 has quedando 5 has al sureste en posesión de Manuel Otaño y Diego Díaz. Schnoor había llegado a un acuerdo con Crespo, luego de proponerle el trazado de un bulevar este-oeste sobre el límite sur de sus tierras. Anteriormente, el oferente había propuesto un *tranway* desde el núcleo sur, que en aquel momento ocupaba la ciudad, hasta la localidad denominada "Capilla de Guadalupe", al noreste. Si bien

establecía claramente su recorrido dentro de la grilla consolidada, en lo que respecta al resto del trayecto expuso que éste se haría "por la traza más conveniente que sea elegida por el concesionario hasta la Capilla de Guadalupe" (CDMP Santa Fe: F. 174). Al proponer la urbanización y el bulevar Gálvez, resuelve que el tranvía pasase por el mismo y que las expansiones futuras sobre el este debían hacerse continuando el tipo de su cuadrícula (CDMP Santa Fe: F. 219). La misma estaba configurada por manzanas que se redujeron de 120 a 100 varas, respecto de las hispánicas. La ampliación de las calles en relación a las manzanas se justificaba con principios higiénicos y estableció un cambio en el modo de crecimiento a partir de las vías ferroviarias (Figura 3).

Las tierras de Candiotti estaban en su poder desde 1867, cuando las compró a Micaela Puig de Echagüe. Sus límites eran: al norte, la propiedad de Crespo, Juan P. López, Tomás Puig y José M. Cullen, al sur, el Camino Real

Figura 2b. Tejido y usos del suelo frente a la estación, desde donde se tomó la fotografía. Fuente: AFF Santa Fe 1991.



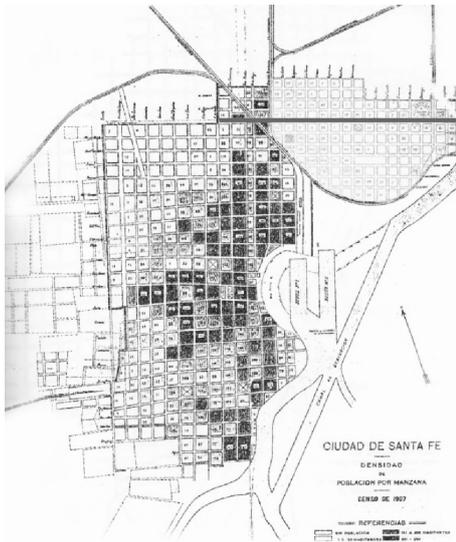


Figura 3
Trazado de Barrio Candiotti.
Fuente: elaboración propia a partir de Collado y Bertuzzi (1995). Plano realizado por John Stamiforth en 1889.

al pago de Azcochingas (actual 25 de mayo), al oeste y el borde fluvial al este (CMP Santa Fe: manzana 3322). Estos terrenos quedarían bordeados y separados del centro por las vías del ferrocarril que se dirigían al noroeste, y el enlace al puerto de Colastiné los apartaría de un triángulo de tierra sin urbanizar que quedaba entre la estación, el río y el trazado ferroviario. Como decíamos anteriormente, se produjo un cambio en el modo de crecimiento de la cuadrícula, no sólo porque se redujeron las manzanas en barrio Candiotti, sino también porque, transpuestas las vías del ferrocarril, los ejes de las nuevas calles no coinciden con los del trazado de la cuadrícula hispánica, reafirmando la discontinuidad espacial.

El negocio inmobiliario comenzó a hacerse efectivo cuando Candiotti vendió las parcelas al precio de suelo urbano. Aquí el valor de la tierra ha producido un salto cuantitativo, porque los terrenos rústicos requirieron de un proceso de urbanización para poder enlazarse al resto de la ciudad, y esto ha aumentado la magnitud de su renta (Jaramillo González 2008: 418). Citamos, como ejemplo, once parcelas vendidas entre 1889 y 1905, en la manzana 3323 (sobre el límite noroeste del nuevo barrio), quince terrenos vendidos entre 1899 y 1903, en la manzana 3017 (cerca del centro de su propiedad) y dieciocho lotes vendidos entre 1900 y 1927, en la manzana 3020 (al noreste de la estación). Por otra parte, el “Nuevo Pueblo Candiotti” quedó destinado a un uso predominantemente residencial hasta la actualidad y, hacia fines del siglo XIX y principios del XX, se configuró con un tipo de vivienda particular. Esta habitual-

mente se la llama la “casa del gringo” y remite a la modestia del inmigrante, como lo eran numerosos empleados ferroviarios. Es un tipo de vivienda espacial lineal, con retiro al frente, galería y patio lateral. Resulta más sencilla que su contraparte céntrica que poseía zaguán, vestíbulo, dormitorio y/o despacho al frente, aunque, en algunos casos, estas áreas les eran agregadas con posterioridad (Figura 4). En los lotes en esquina se siguió la línea municipal y los códigos formales remiten a la arquitectura italianizante, un sincretismo entre la herencia hispano criolla y la tradición italiana (Reinante 1993: 226-255).

El sector presenta, en suma, un trazado diferente al colonial, con otras dimensiones de manzanas y calles, y se manifiesta de manera semejante a los ensanches europeos. La proximidad de las tierras a la ciudad, y la oportunidad de pertenecer sólo a dos propietarios, no parece haber pasado desapercibida a Schnoor, quien articulaba los destinos de la ciudad a los del ferrocarril. Por su parte, el bulevar Gálvez establece una subcategoría dentro de este espacio. Crespo vendió terrenos sobre los dos frentes del bulevar, pero aquí los compradores estarían dispuestos a realizar un *gasto conspicuo* que favorezca la segregación socio espacial de las clases trabajadoras (Jaramillo González 2008: 418). Ello se fundamenta en la carga semántica positiva que reposa en la existencia del bulevar y en el consumo final de plusvalía que representa la compra de estos terrenos para las clases adineradas, entre las que se encontraban directivos ferroviarios. El tejido es muy diferente en relación al resto del barrio Candiotti, haciéndose presentes las residencias afrancesadas, las ornamentaciones exuberantes y los jardines exóticos.

Ocupación del sector este de la estación

Como habíamos anticipado, existen elementos reguladores del crecimiento urbano, algunos ordenan ese crecimiento y otros lo contienen, constituyéndose en barreras o límites (Panerai et al. 1983: 275). Esto resulta en una forma urbana que permite caracterizar a un sector como conjunto. La estación del FCSF, al obrar simultáneamente como dispositivo arquitectónico urbano y funcional ferroviario, es el único elemento del sistema que cumple ambos roles:

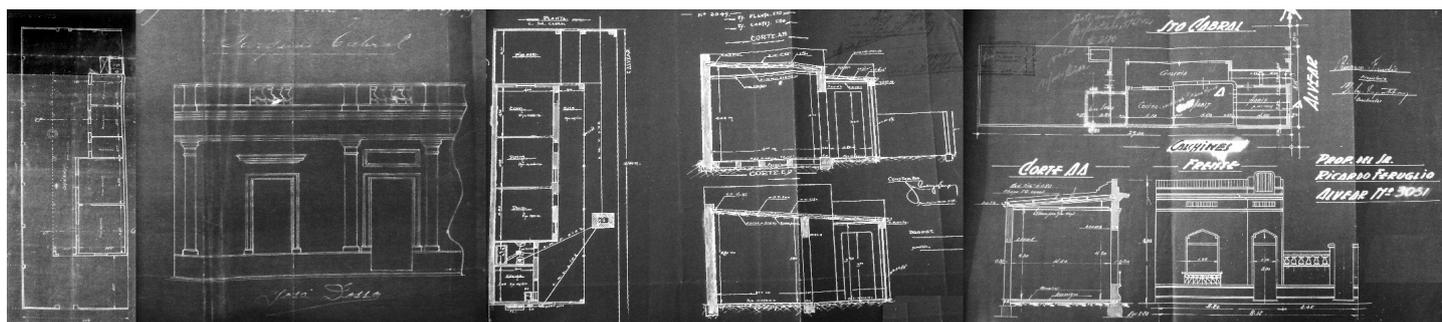
La estación es una parte primordial del ferrocarril como sistema de transporte, pero además es su parte urbana más visible. En este sentido, puede sostenerse con consistencia que la estación pertenece simultáneamente al sistema ferroviario y al sistema urbano, pues es una parte de la ciudad tanto como un elemento central de la infraestructura. Y, aunque a menudo la estación se ha concebido integrada en visiones más amplias, como los enlaces o las redes arteriales, el estudio de la relación ferrocarril-ciudad no debe soslayar la entidad propia de la estación como elemento más o menos significativo de ésta. (Santos y Ganges 2007: 151)

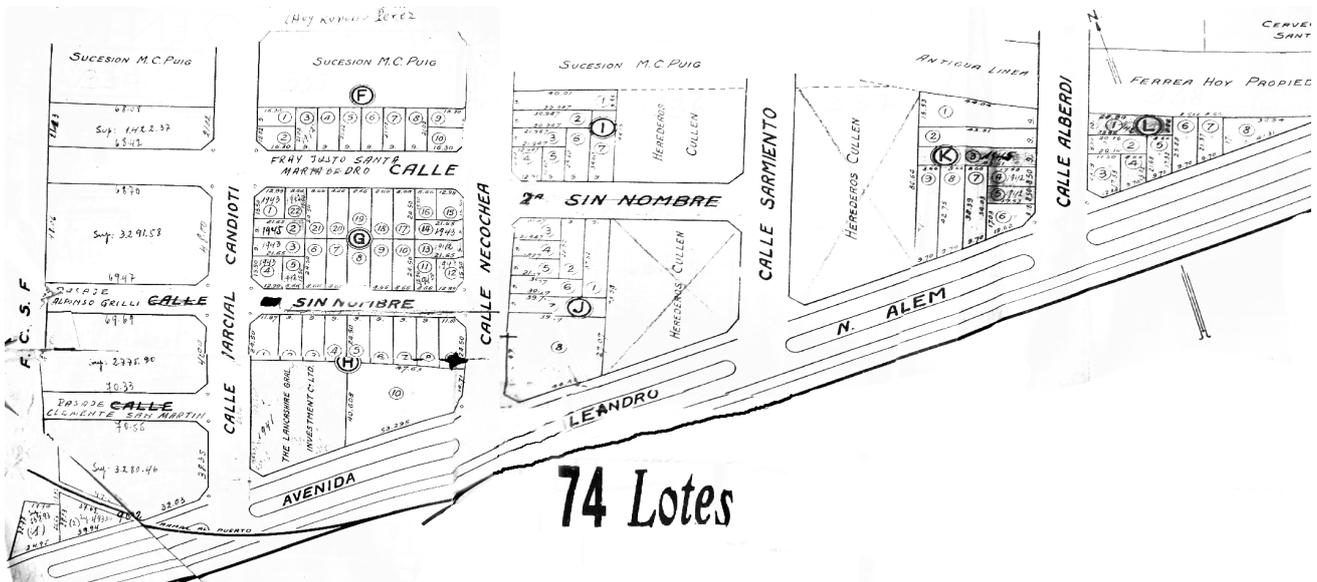
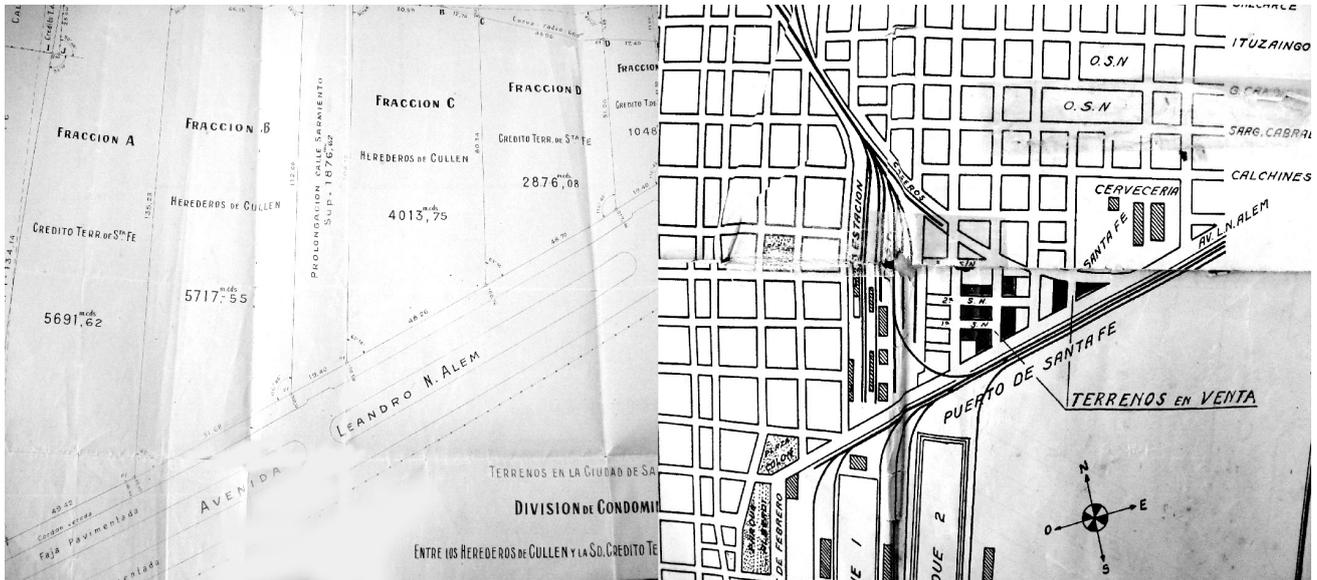
Sin embargo, la estación también posee una condición dual, ya que al mismo tiempo es una pieza urbana problemática que puede constituirse en barrera física y funcional.

Particularmente, la estación pasante, paralela a las vías, ha sido muy difundida por los ingenieros ferroviarios debido a su economía de recursos y posibilidad de ampliación. Para las estaciones terminales, se aconsejaba el tipo en "U", ya que se trataba del final de las líneas, pero aún así, en algunos casos, ha prevalecido el criterio económico de la estación lineal. El problema para la ciudad es que si la estación pasante se dispone de forma perpendicular a la línea de potencial expansión urbana, genera una barrera física (Santos y Ganges 2007: 449). Ese límite, en algunos casos, produce segregación social en un sentido negativo: las tierras arrojan una renta menor y son ocupadas por sectores de bajos recursos. El mecanismo usualmente se retroalimenta de un ambiente degradado que no despierta interés al mercado formal de tierras, como el caso del entorno del FCBAYR en el suroeste de Santa Fe, que es inundable. Si, por el contrario, la estación se ha constituido en una barrera que ha retrasado la expansión urbana, pero reservando fracciones de tierras aptas para el negocio inmobiliario formal, ese espacio puede constituirse en una periferia de cierta calificación.

Decíamos anteriormente que existe un triángulo de tierra entre la estación del FCSF, la vía a Colastiné y el borde fluvial. Sin embargo, ese espacio permanecerá inalterado hasta la década del treinta. Asimismo, se debe aclarar que la zona que ocupaba el FCSF era también anegadiza y existen numerosos registros fotográficos del edificio inundado durante la

Figura 4
Tipología edilicia, barrio Candiotti. Fuente: CMP Santa Fe: manzanas 3017 y 3020.



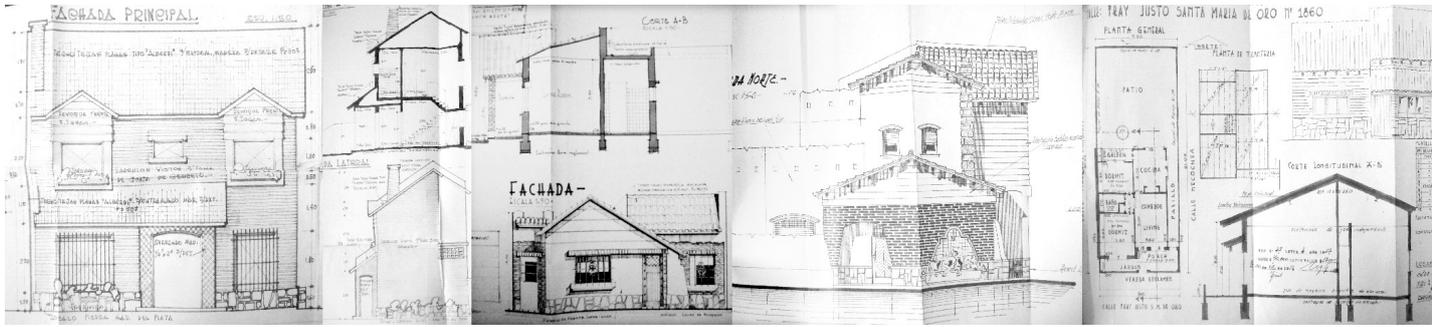


PARA VIVIR, RENTA, NEGOCIO, ESPECULACIÓN, INDUSTRIAS Y DEPÓSITOS

Figura 5a. y 5b.
Fraccionamiento y loteo,
sector este de la estación.
Fuente: CMP Santa Fe:
Manzana 2718.

creciente del año 1905. A su vez, el área este de la estación se encontraba atravesada por un arroyuelo y junto a la costa del río. No obstante, una intervención ingenieril cambiará estas condiciones. En 1910, se culmina la infraestructura del nuevo puerto de Santa Fe, la que viene a consolidar el borde costero sur en ese sitio, superando notablemente las posibilidades de anegamiento. Javier Fedele sostiene que resolver el problema del desgaste e inundación de la costa urbana y dotarla de desagües pluviales también amortizaba los costos de la obra hidráulica de los canales de acceso y derivación (2009: 404). Éste es el

primer antecedente para la urbanización de un área con reserva de valor y potencialidad. El proceso de urbanización del lado este del ferrocarril comenzó a efectivizarse en julio de 1935 cuando se realizó la división de condominio entre los herederos de Cullen y la Sociedad Crédito Territorial de Santa Fe (SCTSF), en dominio de quienes estaban esas fincas. La fracción A, en propiedad de la SCTSF las fracciones B y C, herederos de Cullen y las fracciones D y E, de la SCTSF (Figura 5a). Las fracciones se extendían desde la prolongación de calle Necochea hasta calle Alberdi, es decir, el extremo este del triángulo, y es la SCTSF



la interesada en el loteo. Dichas secciones limitaban al norte con terrenos de los herederos de Puig, vendidos en lotes, y con la traza de la antigua vía a Colastiné, que en 1942 se encontraba levantada y en posesión municipal. El triángulo se cierra por el sur con la avenida Leandro N. Alem, nueva vía de circulación de carácter utilitario, construida con la realización de la infraestructura portuaria (CMP Santa Fe: manzana 2718). De 1942 es el folleto del remate de setenta y cuatro lotes, delineados sobre las tierras de la SCTSF, ahora incluyendo la calle Marcial Candioti hacia el oeste y sustrayendo un lote propiedad de The Lancashire Gral. Investment C. LTD. Lo primero en ocuparse es la calle Marcial Candioti, que era la vía más importante de salida del sector norte hacia la avenida Alem. Esas parcelas fueron escrituradas entre 1942 y 1943, mientras la franja de manzanas entre Marcial Candioti y los fondos del FCSF (actual calle Alvear) quedaría para 1945. Por su parte, la calle Sarmiento continuaba atravesando los terrenos de Cullen que no estaban en venta. El folleto de venta alerta: “Industriales, cerealistas ... hombres de iniciativas progresistas ... A los que aspiran a una ubicación idealmente céntrica de la casa propia ... A todos aquellos con noción exacta del porvenir” (Figura 5b) (CMP Santa Fe: manzana 2718). Ciertamente, la publicidad hacía hincapié en la cercanía al puerto y en su plano se dibujaban con detalle las instalaciones portuarias, las ferroviarias y hasta un esquema de la planta de la Cervecería Santa Fe. En rigor, el uso industrial se presentaría como una subcategoría espacial de este sector, directamente relacionada con la avenida Alem. Esta avenida remataba en el paseo Oroño y tenía pretensiones paisajísticas, pero el paulatino aislamiento visual del puerto y el posterior desmontaje del parque, la volvieron utilitaria y proclive al uso industrial (Fedele 2009: 404). Por su parte, el interior del triángulo quedaría reservado a un uso residencial, cuyo tejido

se configuró de manera semejante al que se estaba edificando por esos años sobre la avenida costanera Siete Jefes. Se trata de una clase de vivienda de tipo suburbano, propia de un barrio jardín, cuyos códigos formales remiten a una variedad de lo que habitualmente denominamos “chalet californiano” (Figura 6). El área en cuestión no tenía la potencialidad paisajística de la costanera, a la vera de la laguna Setúbal, ni tampoco la del barrio de Guadalupe, que se había iniciado como balneario, completamente aislado de la ciudad. Sin embargo, se replican en pleno centro los mismos códigos formales de aquellas arquitecturas.⁴ La estación de tipología lineal, localizada en sentido nortesur, al obstaculizar la expansión urbana había propiciado una especie de suburbio, un sector que aún en franca proximidad con el centro, no se reconoce morfológicamente asociado al mismo.

A modo de cierre

La configuración urbana de los sectores impactados por el ferrocarril no puede dejar de abordarse en estricta relación con la localización de su infraestructura. La arquitectura de la estación, en particular su tipo, la orientación del mismo en relación a las posibilidades de expansión urbana y los caminos de hierro que conducen a ella son factores que alteran los modos de crecimiento y el tejido de la ciudad, desmembrando *paquetes urbanos*. El relato se inicia con el reparto de tierras que propicia el ferrocarril y las diversas modalidades urbanísticas con las que impulsa al mercado inmobiliario. Luego, en mayor o menor medida, los usos del suelo y el tejido de esas fracciones presentan una morfología diferenciada. La complejidad resultante se halla propiciada por múltiples factores ferroviarios y urbanos, cuya consideración recíproca resulta ineludible. Sin embargo, esta

Figura 6
Tipología edilicia, sector este.
Fuente: CMP Santa Fe: manzana 2718.

⁴ La vivienda tipo chalet se popularizó a mediados del siglo XX durante el gobierno de Juan Domingo Perón.

variedad espacial devenida del sutil aislamiento que produce la infraestructura entre las partes, con el transcurso del tiempo acarreará dificultades funcionales. Entre ellas mencionamos accidentes ferroviarios, demoras del tránsito vehicular en pasos a nivel, problemas de conectividad entre barrios, limitaciones al mercado de tierras, dificultades para la apertura de calles, etc. Estas problemáticas han sido ampliamente evidenciadas por el urbanismo, en las primeras décadas del siglo xx, y exceden los intereses de este artículo. Sólo resta señalar que pueden extraerse sugestivas conclusiones sobre las relaciones espaciales entre ciudad y ferrocarril y, a la vez, imaginar cómo hubiera sido la morfología del área central de Santa Fe en ausencia de esta infraestructura ■

Agradecimientos

Al Secretario de Planeamiento Urbano, arquitecto Eduardo Navarro, al Director de Catastro Municipal, arquitecto Leonardo Lizárraga, a los empleados de la Dirección de Catastro de la Municipalidad de Santa Fe y a mis directores de tesis, doctora arquitecta Ana María Rigotti y doctor arquitecto Javier Fedele.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AFF Santa Fe (Archivo Fotográfico del Ferrocarril de Santa Fe 1891-1948). 1991 (Buenos Aires: Fundación Antorchas).

CARRASCO, Gabriel. 1888. *Primer Censo General de la Provincia de Santa Fe, 1887* (Buenos Aires: Ed. Varios).

CDMP Santa Fe (Concejo Deliberante Municipal de Santa Fe). "Archivo de expedientes", Tomo 1887-1888, F. 174.

CDRA (Cámara de Diputados de la República Argentina). "Nómina oficial de diputados desde la Organización Nacional", en <http://www.archivodiputados.gov.ar> (Consulta: 15 de marzo 2011).

CMP Santa Fe (Catastro Municipal de la Provincia de Santa Fe).

C. Santa Fe (Ciudad de Santa Fe). "Plano del Censo Municipal, año 1901" (fotografía). Departamento de Estudios Etnográficos y Coloniales.

COLLADO, Adriana y María Laura BERTUZZI. 1995. *Santa Fe 1880-1940. Cartografía histórica y expansión del trazado. Documento de trabajo N° 4* (Santa Fe: UNL).

GCSF (Gobierno de la ciudad de Santa Fe). 2011. "La modernidad en Santa Fe y sus hacedores. Plaza del Progreso, 1887". Muestra conmemorativa al 437º Aniversario de la Fundación de la Ciudad de Santa Fe. Programa: Historia y Ciudad, Oficina de Distrito Centro (PD y GT), Santa Fe.

FEDELE, Javier. 2009. *Ciudad y río. La construcción histórica de un paisaje.* Tesis doctoral inédita (Barcelona: Universidad Politécnica de Catalunya).

JARAMILLO GONZÁLEZ, Samuel. 2008. *Hacia una teoría de la renta del suelo urbano* (Bogotá: Ediciones Uniandes).
P. Santa Fe (Provincia de Santa Fe). *Archivo general de Expedientes. Registro Oficial Santa Fe.* Tomo XI (1880-1883).

MULLER, Luis, Adriana COLLADO, Darío MACOR y Susana PIAZZESI. 2001. "El Ferrocarril Santa Fe a las Colonias. Arquitectura, sociedad y territorio". *Polis científica* (Santa Fe: Edición del Centro de Publicaciones de la Universidad Nacional del Litoral).

PANERAI, Philippe, Jean Charles DE PAULE, Marcelle DEMORGAN y Michel VEYRENCHÉ. 1983. *Elementos de análisis urbano* (Madrid: Colección Nuevo Urbanismo. Instituto de Estudios de Administración Local).

P. Santa Fe (Provincia de Santa Fe). *Archivo general de Expedientes. Registro Oficial Santa Fe.* Tomo XI (1880-1883).

P. Santa Fe (Provincia de Santa Fe). *Archivo General de Expedientes. Registro Oficial Santa Fe.* Tomo XII (1883-1884).

P. Santa Fe VI (Provincia de Santa Fe) *Archivo General de la Provincia. Banco de imágenes Florián Paucke.*

REINANTE, Carlos María. 1993. "Estilemas de la arquitectura santafesina", citado en Beatriz Achkar et. al. *Summarium 1. Centro Transdisciplinario de Investigaciones de Estética* (Santa Fe: Universidad Nacional del Litoral).

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

SEPA (Servicios de Educación para el Arte). <http://www.sepaargentina.com.ar> (Consulta: 26 setiembre 2011).

RECIBIDO: 18 enero 2012.

ACEPTADO: 6 junio 2012.

CURRÍCULUM

MARÍA ALEJANDRA SAUS es arquitecta egresada de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la Universidad Nacional del Litoral (FADU-UNL). Es becaria del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET). Ha concluido su tesis doctoral "Ferrocarril y Ciudad. Configuración urbana, representaciones sociales y proyectos urbanísticos en torno a las estaciones y la infraestructura ferroviaria (Santa Fe 1885-1989)", presentada en la Universidad Nacional de Rosario en 2012. Es miembro titular del Instituto de Teoría e Historia Urbano - Arquitectónica (INTHUAR) y ayudante de cátedra ordinaria en la asignatura: "Teorías y Producción Arquitectónica en el Siglo XX" en la FADU-UNL. Es asistente en Investigación del Curso de Acción para la Investigación y Desarrollo CAI+D en el programa: "Infraestructura Ferroviaria en Santa Fe. Modernización Arquitectónica y Construcción Urbana del Espacio Público", dependiente de la Secretaría de Ciencia y Técnica, UNL. Ha publicado siete artículos en revistas científicas, dos en libros y tiene otras publicaciones en evaluación.

Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET) y Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo, Universidad Nacional del Litoral | Santa Fe, Argentina

Tel.: (0342) 155 165 606

E-mail: produccioncientificaydocencia@gmail.com