

**CONSIDERACIONES SOBRE LA COMPETENCIA DE MODOS DE TRANSPORTE EN LA  
ORGANIZACIÓN DEL TERRITORIO  
EL CASO DEL MUNICIPIO DE SANTA FE DE LA VERA CRUZ, ARGENTINA**

**DE ROSSI, Luciano**

Estudiante avanzado del profesorado y la licenciatura en geografía  
Facultad de Humanidades y Ciencias de la Universidad Nacional del Litoral  
lucianomderossi90@gmail.com

**DEL TURCO, Agustín**

Estudiante avanzado del profesorado y la licenciatura en geografía  
Facultad de Humanidades y Ciencias de la Universidad Nacional del Litoral  
agudeltruco123@hotmail.com

**PEREZ, Malena**

Estudiante avanzado del profesorado y la licenciatura en geografía  
Facultad de Humanidades y Ciencias de la Universidad Nacional del Litoral  
mpereziturria@gmail.com

**SEVAL, Martín**

Licenciado en Geografía y doctorando en Geografía  
JTP asignatura Geografía Argentina, Facultad de Humanidades y Ciencias de la Universidad  
Nacional del Litoral  
martinseval@yahoo.com.ar

**Comentarios**

El presente trabajo fue realizado en el marco de la asignatura Geografía Argentina a cargo de  
Prof. Gustavo Peretti (Titular) y el Lic. Martín Seval (JTP)

**Resumen**

En este trabajo se analizará la impronta que adoptó en el Municipio de Santa Fe de la Vera Cruz (Argentina) la competencia entre el modo de transporte ferroviario y el automotor de la segunda mitad del siglo XX. Ante los recientes intentos en el municipio por rescatar el modo de transporte ferroviario, se busca realizar una primera aproximación al tema para entender ¿cómo se expresó esta competencia en este municipio? ¿Cuáles son las huellas que dejó en el territorio? ¿Qué dificultades y potencialidades pueden observarse en su organización actual y futura? y así luego

avanzar sobre una serie de consideraciones que permitan construir una agenda de investigación a futuro.

Si bien desde diferentes enfoques se señala importancia de las redes de transporte como un elemento indispensable para el desarrollo, ciertos modos de transporte adoptan una evidente relevancia según la forma en que la sociedad resuelve sobrellevar cada momento histórico. En Argentina, el ciclo agro-exportador, la industrialización por sustitución de importaciones, el desarrollismo y el neoliberalismo, han priorizado ciertos modos y medios de transporte no necesariamente de forma articulada, la competencia entre el modo de transporte ferroviario y el automotor es un claro ejemplo. En este sentido, tomando como caso el municipio de Santa Fe de la Vera Cruz, se realizará un rastreo bibliográfico para reconocer las principales características del contexto nacional y se relevará información primaria en terreno e información secundaria en documentos oficiales, bibliografía especializada e información periodística para identificar cómo se expresó dicha competencia en este municipio en particular.

Palabras clave: modos de transporte, competencia, Santa Fe, Argentina

## INTRODUCCIÓN

A inicios de la década se abrió un debate respecto a la necesidad de reincorporar el modo de transporte ferroviario al sistema de transporte público de pasajeros del Municipio de Santa Fe de la Vera Cruz (Santa Fe, Argentina)<sup>1</sup>. La propuesta pretendía poner en funcionamiento un tren urbano utilizando la red ferroviaria existente para canalizar la movilidad de características metropolitanas entre el área central, los barrios del norte y los municipios vecinos. El largo derrotero de este debate encontró como grandes ejes de discusión la traza de circulación, la funcionalidad como transporte público de pasajeros, y los conflictos escalares con los organismos competenciales. Sin embargo, el pasado ferroviario de Santa Fe fue incorporado al debate para contrarrestar el auge del ferrocarril con la situación de abandono en la que se encontraba la infraestructura ferroviaria, desatendiendo la relevancia que tuvo la competencia del modo de transporte automotor en la situación actual del modo de transporte ferroviario.

En Argentina la historia del modo de transporte automotor se inicia a principio del siglo XX, pero comienza a tomar impulso como modo de transporte alternativo en la década del 30 y a partir de las políticas desarrollistas de la década del 60 adquiere la relevancia que le reconocemos actualmente. Su incorporación a la red de transporte desde criterios de competencia rompe con una articulación existente entre el modo de transporte ferroviario y el modo de transporte fluvio-marítimo propio del ciclo agroexportador. En este sentido, las ciudades que crecieron al ritmo del ciclo agroexportador y se convirtieron en nodos ferro-portuarios experimentaron las

---

<sup>1</sup> En el presente trabajo se utilizarán de forma indistinta las denominaciones de "Municipio de Santa Fe de la Vera Cruz" y "Municipio de Santa Fe".

consecuencias de esta competencia en su propia trama urbana, caracterizada por la presencia de grandes infraestructuras ferroviarias y portuarias que quedaron abandonadas por obsoletas.

La propuesta del tren urbano en el Municipio de Santa Fe, no deja de ser un tipo de intervención entre las diferentes estrategias desplegadas década tras década para incorporar estos espacios residuales a la vida urbana. En este sentido, en este trabajo se busca realizar una primera aproximación al tema para entender (1) ¿cómo se expresó esta competencia en este municipio?, (2) ¿cuáles son las huellas que dejó en el territorio?, y (3) ¿qué dificultades y potencialidades pueden observarse en la organización del territorio municipal?, interrogantes que nos permitirán avanzar luego sobre una serie de consideraciones que permitan construir una agenda de investigación a futuro. Para ello, en primer lugar, analizaremos cómo se dio la competencia entre el modo de transporte ferroviario y el automotor en Argentina; en segundo lugar, consideraremos cómo se expresó esta competencia en el Municipio de Santa Fe, y en tercer lugar, profundizaremos sobre las características de las diferentes estrategias de intervención que se aplicaron en estos espacios residuales presentes en el municipio.

## 1. EL FERROCARRIL Y EL AUTOMOTOR EN ARGENTINA

Desde diferentes enfoques suele señalarse la importancia de las redes de transporte como un elemento indispensable para el desarrollo. Sin embargo, cuando distinguimos los diferentes modos de transporte que conforman estas redes puede verse como algunos adoptan una evidente relevancia según la forma en que cada sociedad resuelve sobrellevar cada momento histórico. Nos referimos fundamentalmente al modo de transporte ferroviario, el automotor o vial, el fluvio-marítimo o portuario y el aéreo, los cuatro modos de transporte de cargas y pasajeros que suelen diferenciar usualmente los organismos públicos competenciales y la bibliografía especializada (Agosta, 2011; Barbero *et al.*, 2011; Roccatagliata, 2008).

En la experiencia argentina esta situación puede observarse si se analiza como los grandes ciclos económicos han instalado modelos de acumulación que han priorizado ciertos modos y medios<sup>2</sup> de transporte no necesariamente de forma articulada al resto de la red de transporte. Nos detendremos en este punto haciendo hincapié en el caso de la competencia directa que sufrió el modo de transporte ferroviario al momento de la introducción del automotor a la red de transporte argentina. En este sentido, en este apartado se procura caracterizar el auge y el declive del modo de transporte ferroviario y la forma en que contribuyó a esta dinámica la introducción del modo de transporte automotor durante el siglo XX.

---

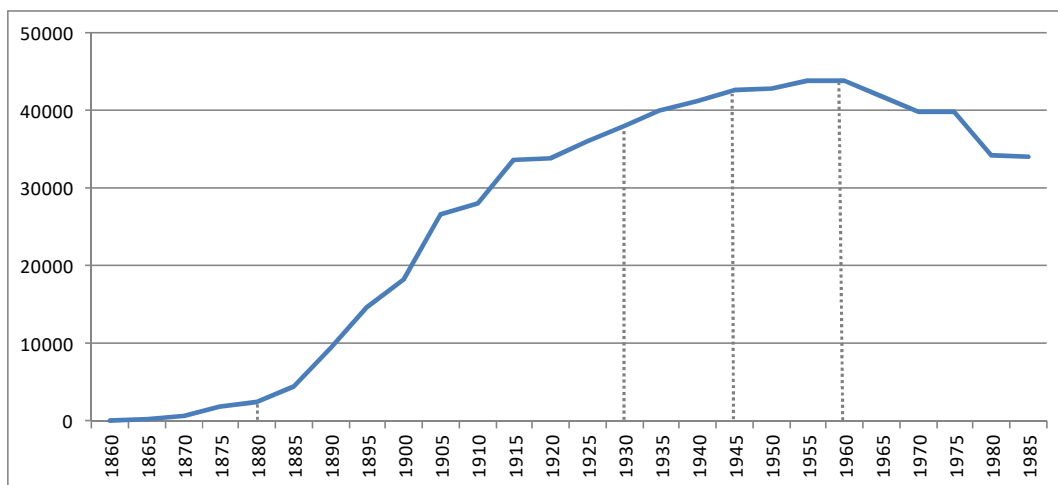
<sup>2</sup> Con modo de transporte se hace referencia a la infraestructura general del sistema y por medio de transporte al componente que hace uso de esa infraestructura para movilizarse.

### 1.a. La articulación del modo de transporte ferroviario y el fluvio-marítimo

El gran crecimiento económico y demográfico que significó el ciclo agroexportador argentino estuvo fuertemente ligado al ferrocarril. La insipiente red ferroviaria de mitad de siglo XIX observó la expansión física más importante de su historia con la inserción internacional de Argentina como exportador de materia prima agropecuaria (ver Gráfico N° 1). Esta fiebre ferroviaria protagonizada por empresas privadas de capital inglés y francés (Raposo, 2009), además de la expansión física de la red, significó la difusión de las relaciones capitalistas en una sociedad tradicional que tuvo como consecuencias la desarticulación de las economías regionales tradicionales y la homogeneización del espacio nacional (Felder, 1994; 2009) instalando un modelo de acumulación que suele fecharse entre la década del 80 del siglo XIX y la década del 30 del siglo XX.

El auge del modo de transporte ferroviario, en este sentido, está fuertemente ligado a la mirada exterior del ciclo agroexportador, por lo que se presenta de forma articulada con el modo de transporte fluvio-marítimo. Paralelamente a la expansión del ferrocarril se observa un aumento en la inversión de la infraestructura portuaria pública y privada “para adecuarla a las exigencias del creciente comercio exterior de granos, en combinación con el trazado del sistema ferroviario que permitía la vinculación entre las zonas de producción agropecuaria y las salidas portuarias del litoral pampeano” (Gorenstein, 2005:8).

**Gráfico N° 1.** Argentina: Red ferroviaria, extensión en kilómetros en el período 1860-1985



Fuente: Elaboración propia en base a Ferreres (2005)

La impronta pampeana de la red ferroviaria se explica, precisamente, por su fuerte vinculación con la actividad agropecuaria y su articulación con los puertos de exportación ubicados en el frente fluvial que forman el río Paraná y el río de la Plata. La morfología de la red de transporte comienza a adquirir sus características radial y concéntrica, abriéndose en tres abanicos de diferente envergadura con centro en los puertos de exportación de Buenos Aires,

Rosario y Bahía Blanca (Roccatagliata, 2008). Una red a la que por su carácter estructurante tampoco pudo escapar el trazado de la red caminera del modo de transporte automotor.

### **1.b. La competencia entre el modo de transporte automotor y el ferroviario**

El automotor comienza a tomar impulso como un modo de transporte alternativo luego de la crisis del 30 del siglo XX, una situación que expuso los límites del modelo de acumulación agroexportador y las dificultades para mantener la red ferroviaria asociada al mismo. Si bien la cultura del automóvil inicia a principios del siglo XX, es con la sanción de la ley de vialidad y la creación de Vialidad Nacional en la década del 30 cuando comienza a tomar impulso la competencia en el mercado de transporte (Ballent, 2005), estimulada además por una insipiente, pero creciente industria petrolera. Fue el primer intento explícito por favorecer la expansión de la infraestructura vial bajo un criterio de competencia y no como complemento del ferrocarril (Raposo, 2009), es decir, una infraestructura vial desarticulada/desarticuladora<sup>3</sup> de la red ferroviaria. En este contexto, la nacionalización de la red ferroviaria -si bien inicia un debate sobre la necesaria reestructuración de la red- puede entenderse principalmente como un intento de proteger la función social del ferrocarril como transporte de pasajeros inserto en un nuevo modelo de acumulación basado en la industrialización por sustitución de importaciones (Felder, 1994; 2007).

Finalizado el ciclo sustitutivo de importaciones, el ciclo económico desarrollista de la década del 60 impulsa nuevamente el debate que comenzó en la década del 30. En este nuevo modelo de acumulación el Estado apoya explícitamente el ascenso de las fracciones capitalistas más dinámicas (Felder, 1994), promoviendo la producción de automóviles en el país con la instalación de la industria automotriz transnacional e impulsando grandes obras de infraestructura con el objetivo de expandir la red caminera. Si bien el automotor permitió realizar conexiones que no realizaba el ferrocarril, estableciendo una red reticular que desdibujaba la red radial y concéntrica heredada, los principales corredores de la red caminera reproducen la centralidad geográfica de la red ferroviaria porque -excepto marcadas excepciones- las rutas y autopistas se trazaron paralelas a las vías del ferrocarril. La superposición de las redes y su escasa complementariedad (Roccatagliata, 1987; 2009) facilitó que la competencia entre ambos modos de transporte se decidiera a favor del automotor (Raposo, 2009), el cual fue el receptor de la transferencia de pasajeros que drenaba desde la red ferroviaria (Felder, 1994; 2007).

Mientras el transporte automotor ganaba terreno, el modo de transporte ferroviario inicia en la década del 60 una lenta declinación que se acelera con la instauración de los programas de un nuevo ciclo económico de corte neoliberal en la década del 70, que plantea una reestructuración económica y una reformulación del rol del Estado (ver Gráfico N° 1). La puja que

---

<sup>3</sup> La expansión de la infraestructura vial desarticulada a la red ferroviaria dará lugar, en un contexto de competencia directa, a la posterior desarticulación de la red ferroviaria propiamente dicha.

se dirime a favor del automotor se basa en la paulatina degradación de la red ferroviaria por falta de inversión, levantamiento de ramales, cierre de talleres, obsolescencia del material rodante, suspensión de servicios y despidos de personal, que traerá como resultado la solución privatizadora de apenas algunos ramales rentables en la década del 90 (Felder, 1994; 2007; 2009).

## **2. EL FERROCARRIL Y EL AUTOMOTOR EN SANTA FE**

El auge y el declive del modo de transporte ferroviario tuvo un fuerte impacto en la dinámica de los espacios urbanos, especialmente en aquellas ciudades que crecieron al ritmo del ciclo agroexportador y se convirtieron en nodos ferro-portuarios y experimentaron las consecuencias de esta competencia en su propia trama urbana. La misma se expresa a partir de la convivencia entre las grandes inversiones urbanas en obras viales y la obsolescencia por desinversión de la infraestructura ferroviaria. En este sentido, en este apartado analizaremos cómo contribuyó a la desarticulación de la red ferroviaria tanto el auge y el declive del modo de transporte ferroviario como la introducción del modo de transporte automotor -desde criterios de competencia- en un caso concreto: el Municipio de Santa Fe de la Vera Cruz (Santa Fe, Argentina).

El mapa N° 1 muestra la situación actual de la red ferroviaria que se extendió en los límites del Municipio de Santa Fe. La mayor parte de esta red se encuentra en desuso, ya sea porque no presta servicio o porque el ramal fue levantado, como consecuencia de los cambios que responden a la competencia entre el modo de transporte ferroviario y el automotor. A continuación, procuraremos identificar cómo fue trazándose esta red ferroviaria y de qué forma fue desarticulándose.

**Mapa N° 1.** Municipio de Santa Fe: Infraestructura ferroviaria, según situación actual (2016)



Fuente: Elaboración propia en base a cartografía del Municipio de Santa Fe

### 2.a. Santa Fe, su relación con el puerto y el ferrocarril

El trazado de las vías férreas está directamente vinculado a la estrecha relación que Santa Fe muestra a lo largo de su historia con la actividad portuaria. Su función como ciudad-puerto se observa desde su fundación (1573), se mantiene con posterioridad a su traslado a su actual situación (1651-1660) por su designación como Puerto Preciso (1662-1780) y vive momentos de apogeo con el ciclo agroexportador (1880-1930) como otras ciudades pampeanas de características similares. En su actual emplazamiento se instalaron tres puertos, el primero conformado por una serie de muelles a la vera de un meandro que realizaba el río Santa Fe (1852), el segundo considerado el primer puerto de ultramar fue emplazado a orillas del río Colastiné (1880) y el tercero reemplazando a los primeros muelles por una gran obra de ingeniería que rectificó el meandro del río Santa Fe para construir una infraestructura portuaria de ultramar acorde al ciclo agroexportador (1911). (Dalla Fontana, 2003)

La particular articulación entre el modo de transporte fluvio-marítimo y el modo de transporte ferroviario que se plantea en el ciclo agroexportador explica la densa red ferroviaria que atravesó la ciudad. En Santa Fe confluían diferentes ramales de trocha ancha y trocha angosta, explotados por empresas francesas e inglesas que operaban en las zonas productivas

de la Provincia, su puerto era una puerta de salida de la producción de las colonias agrícolas<sup>4</sup> y de la actividad de la Forestal<sup>5</sup> del centro-oeste y el norte provincial respectivamente (Rauch, 2011).

Los ramales que provenían de las áreas productivas ingresaban por el norte (el ramal de Las Colonias, el de San Cristóbal y el de Reconquista), los ramales que conectaban Santa Fe con Rosario y Buenos Aires ingresaban por el suroeste y al este se desplegaba un ramal hacia el Puerto de Colastiné que resolvió sortear los cursos de agua que circundaban a Santa Fe primero con una traza sur que fue remplazada a principio de siglo XX por una traza norte (ver Mapa N° 1). Si bien la red se planteó inicialmente periférica, la expansión de la ciudad hizo que parte de la infraestructura quede en los límites del área central y que los barrios del norte y el oeste fueran creciendo en los intersticios entre los diferentes ramales. Las estaciones de pasajeros quedaron inmersas en la ciudad y una gran playa de maniobras -conocida como Santa Fe Cambios<sup>6</sup>- coronaba el centro geográfico de la trama urbana, lo cual generó fuertes debates al finalizar el ciclo agroexportador respecto a qué solución darle a la infraestructura que comenzaba a dar signos de obsolescencia.

## **2.b. Santa Fe, la desarticulación ferroviaria y el automotor**

La desarticulación de la red ferroviaria de la ciudad comienza a plantearse luego de la crisis del ciclo agroexportador cuando la infraestructura ferroviaria inserta en medio de la ciudad comienza a verse como un gran obstáculo para los desplazamientos urbanos cotidianos. Se comienza a vislumbrar las consecuencias de la competencia directa entre un modo de transporte ferroviario que perdía relevancia y un modo de transporte automotor que buscaba remplazarlo, una competencia que intentaba acomodar la ciudad a favor del automotor<sup>7</sup>.

Si bien los debates y las intervenciones eran locales, estas se enmarcarán en una lógica nacional. Según María Alejandra Saus (2013), será el Estado nacional quien termine definiendo la solución para estos problemas, a partir de las estrategias propias de los diferentes ciclos económicos nacionales: la nacionalización de los ferrocarriles, las políticas desarrollistas y la estrategia neoliberal. En este sentido, si bien los debates en torno a qué hacer con la infraestructura obsoleta comenzaron en la década del 40 en el marco de la nacionalización de los ferrocarriles, la sistematización que se proponía desde la escala nacional se centró en otras grandes ciudades argentinas<sup>8</sup>. Fue con las políticas desarrollistas de la década del 60 que Santa

<sup>4</sup> Sobre las colonias agrícolas, ver Gallo, E. (1983) *La pampa gringa*, Edhasa, Buenos Aires.

<sup>5</sup> Sobre la Forestal, ver Gori, G. (2006) *La Forestal*, Mauro Yardi Ediciones, Santa Fe.

<sup>6</sup> Ver diario El Litoral (2013), Sección Opinión, del jueves 4 de julio de 2013.

<sup>7</sup> Algunos antecedentes se dan en la década del 30 cuando se plantean las primeras aperturas de calles norte-sur sobre terreno ferroviario y su conexión con la avenida diagonal del puerto (Dalla Fontana, 2003).

<sup>8</sup> La sistematización propuesta tras la nacionalización de los ferrocarriles se aplica en el caso de la Provincia de Santa Fe en la ciudad de Rosario. En este contexto, se destaca la refuncionalización de la antigua estación del ex FCSF en 1950 para convertirla en la actual terminal de ómnibus Mariano Moreno (Montes, 1981).



Fe tendrá las primeras mutaciones en la trama urbana precisamente por la competencia entre ambos modos de transporte. A esta etapa luego se le sumará la degradación de la red por desinversión y levantamiento de servicios y ramales durante la estrategia neoliberal.

Actualmente están en funcionamiento dos ramales de la red ferroviaria existente utilizados por el servicio del Belgrano Cargas. Los trenes de cargas del Belgrano hacen uso del ramal a Reconquista para conectar el área portuaria en actividad con el norte de la provincia y del ramal a Rosario y Buenos Aires para conectarla con el oeste y el sur provincial<sup>9</sup>. El resto de la infraestructura quedó en desuso por la suspensión de los servicios y el levantamiento de los ramales. En este sentido puede afirmarse que la red ferroviaria actual dista mucho de la presentada en el Mapa N° 1 ya que algunas estrategias aplicadas para resolver la competencia entre los modos de transporte fueron realmente exitosas. A continuación, nos detendremos en dos grupos de estrategias: las que lograron fagocitar la red ferroviaria y las que apuntaron a refuncionalizarla con usos recreativos y/o culturales o con la propuesta de otro modo de transporte.

El primer grupo se refiere a estrategias más tempranas que inician en los debates del 40 y se hacen efectivas en las intervenciones de los 60 a los 80 principalmente. Lograron fagocitar la red ferroviaria sustituyendo este tipo de infraestructura con la creación de suelo urbano, es decir, "las redes ferroviarias no fueron recicladas para actualizar al sistema de transporte sino reemplazadas y 'digeridas' por la trama urbana" (Saus, 2013:21). Al estar vinculada con el momento de desmantelamiento del sistema ferroviario tiende a resolver la competencia a favor del automotor. No obstante, esta estrategia recientemente ha adquirido otras características tanto en espacios centrales como periféricos. El segundo grupo, en cambio, se refiere a estrategias más tardías que comienzan a partir de los 90 extendiéndose hasta la actualidad. Son intervenciones que no logran digerir por completo la red ferroviaria en la trama urbana, suelen vincularse al cambio de usos de edificios y áreas existentes a favor del uso recreativo y/o cultural o el fomento a otro medio de transporte. En este último grupo se enmarcan las iniciativas que buscaron reincorporar el modo de transporte ferroviario al sistema de transporte público de pasajeros del Municipio de Santa Fe. En el próximo apartado profundizaremos en ambos grupos de estrategias.

### **3. LAS HUELLAS DE LA COMPETENCIA ENTRE LOS MODOS DE TRANSPORTE**

La competencia entre el modo de transporte ferroviario y el automotor no ha dejado huellas homogéneas en la organización territorial del Municipio de Santa Fe. El desarrollo geográfico desigual de estas intervenciones se aprecia tanto al momento de analizar dónde se

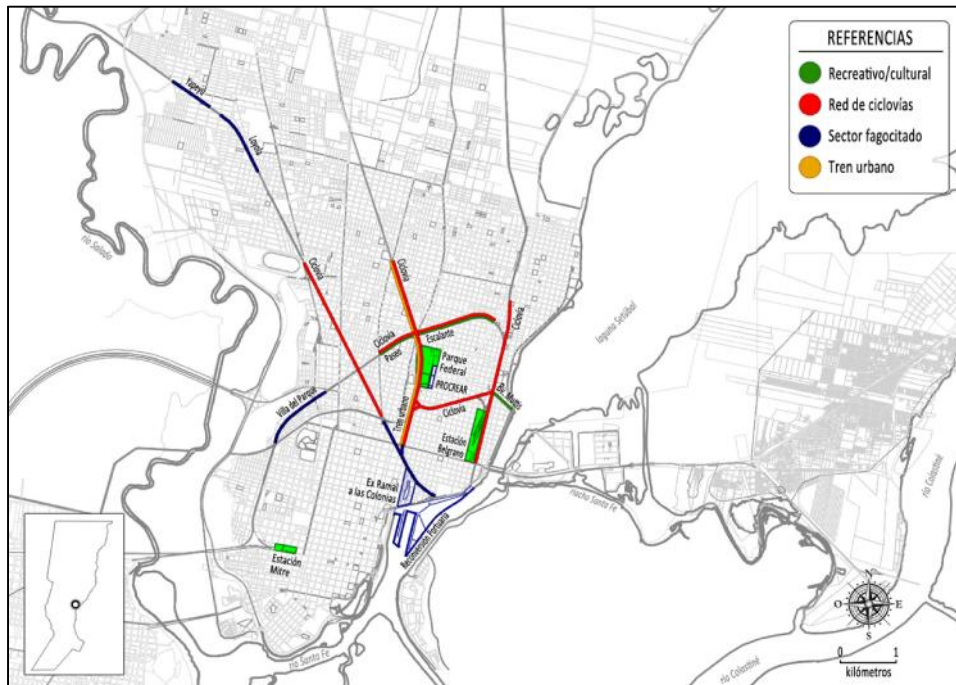
---

<sup>9</sup> Estos ramales podrían quedar desafectados del tránsito de carga de implementarse el Plan Circunvalar Ferroviario de la ciudad de Santa Fe, un proyecto que se encuentra planteado en las Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional conocidas como IIRSA (ver IIRSA, 2013; El Litoral, 2016).

dieron las intervenciones en la infraestructura ferroviaria, así como en relación al tipo de intervención que se plantea. Las intervenciones, por un lado, priorizaron el centro y el este -desatendiendo las zonas periféricas-, planteando un desarrollo geográfico desigual que, por otro lado, se potencia al momento de identificar la variedad de intervenciones en un mismo espacio.

El mapa N° 2 muestra las intervenciones en la infraestructura ferroviaria. Un análisis preliminar nos permite señalar, primero, que las intervenciones no se restringen a los espacios ferroviarios residuales porque también se dan en ramales actualmente en uso (comparar con mapa N° 1) y, segundo, que los diferentes tipos de intervenciones se presentan en el centro y el este y se van empobreciendo cuantitativa y cualitativamente en los barrios del noroeste, oeste y suroeste santafesino. A continuación, se realizarán una serie de consideraciones de los hitos que marcaron este proceso teniendo presentes las dos estrategias enumeradas en el apartado anterior.

**Mapa N° 2.** Municipio de Santa Fe: Intervenciones en la infraestructura ferroviaria (2016)



Fuente: Elaboración propia en base a cartografía del Municipio de Santa Fe

### 3.a. Las áreas fagocitadas y el modo de transporte automotor

La más exitosa de todas las intervenciones en espacios ferroviarios fue la eliminación de la diagonal del ex Ferrocarril Santa Fe (FCSF) a Las Colonias, una estrategia que logró fagocitar al ramal y a su playa de maniobras, liberando al área central de la ciudad de lo que solía denominarse el “cinturón de hierro” (Saus, 2013:9). Si bien se la veía como obstáculo desde la década del 40, e incluso hubo propuestas para sustituirla por conexiones vehiculares, fue recién

a inicios de la década del 50 que comenzaron a levantarse los ramales y a fines de la década del 60 que se plantearon las grandes obras de infraestructura.

El emblema de este sector tuvo una fuerte carga funcional y simbólica a favor del automotor, remplazando a la antigua estación de trenes de estilo francés -conocida como La Francesita- por una terminal de ómnibus (ver Imagen Nº 1, derecha). Si bien La Francesita fue clausurada en 1949, al no haber sido alcanzada por la sistematización propuesta por la nacionalización del ferrocarril (Saus, 2013), en la intervención desarrollista de los 60 no tuvo lugar la alternativa de la restauración. En el marco de grandes obras viales que se daban en la ciudad<sup>10</sup>, prevaleció la idea de demolerla para construir infraestructura vial nueva acorde a las necesidades del momento (Dalla Fontana, 2003).

**Imagen Nº 1.** Municipio de Santa Fe: Ramal a Las Colonias en la diagonal del ex FCSF, sector norte (izquierda) y sur (derecha)



Fuente: Elaboración propia en base a imágenes de Google Maps

En la década del 70 se continuó desafectando los predios del ramal y en la década del 80 comenzó a ser ocupado por diversos usos. No obstante, la diversidad de usos, en este caso queda clara la ventaja que obtuvo el modo de transporte automotor respecto al modo de transporte ferroviario. El espacio residual que dejaron las vías del ferrocarril en el sector norte fue ocupado por construcciones que completaron la cuadrícula de la trama urbana, por lo que actualmente para reconstruir el trazado del ramal es necesario recurrir en muchos casos al catastro urbano. Entre los nuevos usos en este sector se destacan los directamente vinculados al modo de transporte automotor como la presencia de estaciones de servicio, estacionamientos y concesionarias (ver Imagen Nº 1, izquierda). En el sector sur el ramal encuentra más dificultad

<sup>10</sup> En la década del 60 inician otras obras viales de importancia regional como el Túnel Subfluvial (1961), la Avenida de Circunvalación Sur (1961), el Viaducto Oroño (1965), la Autopista Rosario-Santa Fe (1965).

para reconstruir la cuadrícula, no así la playa de maniobras que fue subdividida en varias manzanas en forma de damero. Entre los nuevos usos aquí tiene mayor presencia el uso residencial, aunque también se destacan la presencia de áreas deportivas, paseos e iniciativas privadas vinculadas al ciclo neoliberal como la incursión de la televisión por cable en los 80<sup>11</sup> y los shoppings center en los 90<sup>12</sup> (ver Imagen N° 1, derecha). En el sector posterior a la terminal de ómnibus -que reemplazó a la antigua estación de trenes- se abre un espacio verde que conserva algunos galpones pertenecientes a los talleres ferroviarios, los cuales funcionaron como Centro Ferial de Exposiciones durante la década de los 90 y los primeros años de los 2000, antes de que otras infraestructuras ferroviarias fueran acondicionadas para dicho fin, como veremos más adelante.

La reconversión portuaria a principio del nuevo siglo también se propuso crear suelo urbano, aunque con serias dificultades para continuar la cuadrícula de la trama urbana<sup>13</sup>. El Master Plan del Puerto de Santa Fe de 2003 (EAPSF, 2011) limitó el uso portuario a un sector específico, destinando los dos diques al uso comercial, servicios, recreación, residencial y social. Al limitar el área portuaria, de los tres ramales que se abrían al interior del puerto tan sólo permanece en actividad uno sólo que es el que se dirige al área portuaria aún en funcionamiento. La competencia entre el modo de transporte ferroviario y el automotor aquí también se refleja con la instalación de concesionarias y grandes estacionamientos para servir al shopping center, el casino, las oficinas y los hoteles que allí se instalaron.

La exitosa incorporación de la diagonal del ex FCSF a la trama urbana céntrica y la reciente reconversión del puerto local han sido ampliamente descritos y analizados por diferentes autores<sup>14</sup>, a diferencia de las características que adoptó recientemente esta estrategia en la periferia urbana. En la última década, con el levantamiento de algunos ramales en los barrios de la periferia noroeste, oeste y suroeste de la ciudad, la estrategia de fagocitar la infraestructura ferroviaria adoptó nuevas características. Insertos en barrios con problemas habitacionales, los terrenos desafectados de la actividad ferroviaria se convirtieron en terrenos aptos para la construcción de viviendas precarias por parte de las familias de menores recursos (ver Imagen N° 2). Si bien merece un estudio más profundo que excede los objetivos de este trabajo, en una primera aproximación, la estrategia reproduce características de apropiación, es

<sup>11</sup> El cableoperador local, la empresa Cablevideo, comenzó a prestar servicio en 1986 (Cablevideo, 2016).

<sup>12</sup> El Shopping Estación Recoleta fue el segundo shopping center de la ciudad, pero es el único que observa una continuidad en su actividad desde su inauguración en 1993 hasta la actualidad. El fuerte simbolismo ferroviario se aprecia tanto en su propuesta arquitectónica como en el nombre que adopta, pese a que nunca existió una estación en los predios que ocupa.

<sup>13</sup> Según Javier Fedele y Javier Ucedo (2012:55) existe una "carencia de espacios abiertos que hagan de relación entre los distintos componentes edilicios y el ambiente fluvial, y que complementariamente sirvan de soporte a la relación del área con el resto de la ciudad".

<sup>14</sup> Para mayor información ver Dalla Fontana (2003), Fedele (1999), Fedele y Ucedo (2012) y Saus (2013).

decir, una ocupación de hecho de temporalidad variable que no está registrada en el catastro urbano<sup>15</sup> y a la cual la prensa local suele catalogar de usurpación<sup>16</sup>.

**Imagen N° 2.** Municipio de Santa Fe: Ramal a Las Colonias en espacios periféricos, sector norte (izquierda) y sur (derecha)



Fuente: Elaboración propia en base a imágenes de Google Maps

### 3.b. Las intervenciones recientes y los modos de transporte alternativos

El segundo grupo de intervenciones se refiere a estrategias que se remontan a la década de 90 del siglo XX, son estrategias vinculadas a la refuncionalización de la infraestructura ferroviaria que no es digerida por la trama urbana. El ferrocarril recientemente privatizado, suspende el servicio de pasajeros en la ciudad de Santa Fe dejando amplios espacios sin utilidad que son cedidos por nación -mediante un convenio de partes- para su urbanización, abriendo un amplio debate sobre su destino final. Forman parte de este grupo la búsqueda de modos de transporte alternativos y la refuncionalización destinada al uso recreativo y cultural, por lo que en esta etapa la ventaja que otrora ostentó el automotor en la organización del territorio municipal pareciera declinar.

En las primeras intervenciones durante la segunda mitad de la década de los 90 tomó impulso una estrategia que buscaba generar infraestructura para fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo. Las primeras ciclovías se trazan a la par del ramal a Reconquista y del ramal a San Cristóbal, los cuales se unen por un sector medio formando una amplia H al este de la ciudad. A principio de la década del 10 del siglo XXI, en el marco del Plan Integral de Ciclovías (GCSF, 2014), se produce una primera expansión de la red incorporando

<sup>15</sup> El Catastro urbano no registra estas ocupaciones de hecho (ver GCSF, 2013)

<sup>16</sup> La prensa suele presentar esta práctica como usurpaciones (ver Diario Uno Santa Fe, 2013; El Litoral, 2014)

un tramo al oeste trazado sobre las vías existentes del ramal hacia Las Colonias (ver Mapa N° 2), a la cual se suma una segunda expansión que articula la red a carriles exclusivos por fuera de la infraestructura ferroviaria, es decir, insertas en importantes arterias de la ciudad.

El primer trazado de las ciclovías conectaba una amplia playa de maniobras en el centro geográfico de la ciudad con una estación terminal del ferrocarril Belgrano al este de la ciudad, dos espacios que iban a tomar relevancia en la segunda década del siglo XXI al abandonar su antigua actividad ferroviaria a favor de un uso recreativo y cultural. Si bien la nación hizo explícito la cesión de estas instalaciones a mitad de la década del 90, los conflictos escalares referentes a las demoras en el levantamiento de la infraestructura obsoleta y a la firma de las escrituras correspondientes<sup>17</sup>, postergaron la intervención en estos dos grandes espacios generando un amplio debate público<sup>18</sup> sobre los posibles proyectos urbanos que podrían cobijar.

**Imagen N° 3.** Municipio de Santa Fe: Intervención en espacios ferroviarios residuales, el Parque

<sup>17</sup> Ver el diario El Litoral (2000), Sección Área Metropolitana del jueves 19 de octubre de 2000.

<sup>18</sup> Ver el diario El Litoral (2001; 2003; 2007), Sección Área Metropolitana del sábado 16 de junio de 2001 y del martes 08 de abril de 2003 y Sección Edición Online del viernes 20 de abril de 2007.

Federal (izquierda) y la Estación Belgrano (derecha)



Fuente: Elaboración propia en base a imágenes de Google Maps

Las propuestas sobre estos espacios se convirtieron en intervención concreta una década más tarde y fueron inauguradas en el marco de los festejos por el bicentenario. Por un lado, la estación ferroviaria del Ferrocarril Manuel Belgrano (FCMB) se limitó a la refuncionalización de la estación propiamente dicha para albergar un amplio centro ferial de exposiciones que aún se conoce con el nombre de Estación Belgrano, por su envergadura y ubicación terminó remplazando al viejo predio ferial municipal ubicado tras la estación terminal de ómnibus. Si bien algunos galpones fueron convertidos en oficinas municipales, el amplio sector de maniobras a su alrededor de 26 hectáreas no ha tenido grandes intervenciones (ver Imagen N° 3, derecha). Por otro lado, la playa de maniobras de Santa Fe Cambios fue transformada en un gran pulmón verde conocido como Parque Federal. Completa esta intervención un centro cultural instalado en una vieja guardería de locomotoras conocida como La Redonda. La intervención integral de las 30 hectáreas del predio permitió abrir calles en sentido norte-sur y este-oeste para favorecer el tránsito del modo de transporte automotor e incorporó recientemente un sector a la trama urbana destinada a la construcción de un grupo de torres del programa de créditos habitacionales “PROCREAR” (ver Imagen N° 3, izquierda).

La apertura de calles también se propuso en el Paseo Escalante, un corredor verde articulado al Parque Federal que forma parte del Sistema de parques urbanos (GCSF, 2016a; b). Si bien el proyecto plantea un uso recreativo de la infraestructura ferroviaria, también favoreció el tránsito del modo de transporte automotor al derribar el antiguo terraplén que sorteaba un nudo ferroviario del ramal a San Cristóbal y posibilitar la apertura de calles en sentido norte-sur y este-oeste (ver Imagen N° 3, izquierda). El antiguo ramal a San Cristóbal recientemente ha tomado relevancia con el proyecto que busca su rehabilitación para su incorporación al sistema de transporte público de pasajeros mediante la puesta en funcionamiento de un tren urbano. Actualmente la infraestructura construida consta de ocho estaciones de las cuales dos se

encuentran en el Parque Federal. No obstante, las reiteradas fallas técnicas del material rodante limitaron su funcionamiento restringiéndolo a fines turísticos.

Un destino diferente tuvo la antigua estación del ferrocarril Mitre ubicada al suroeste de la ciudad, son 13 hectáreas que se encuentran en un punto intermedio entre los inicios del área central y los inicios de la periferia suroeste. En este caso, según Javier Fedele y Javier Ucedo (2012:57), “el poder público -sea municipal o provincial- no logró constituirse como agente promotor con decisión y capacidad para sintetizar demandas y conflictos”. En este sentido, en la misma época que comenzaban a concretarse las intervenciones en el Parque Federal y la Estación Belgrano, un grupo autogestionó la puesta en marcha de un centro cultural en la Estación Mitre. El Centro Cultural “El Birri”<sup>19</sup>, que toma su nombre en referencia al cineasta local Fernando Birri, se caracterizó desde sus inicios por su fuerte compromiso social con los sectores más vulnerables, por sus propuestas culturales alternativas e, incluso, por albergar un mercado de trueque que surgió tras la crisis de 2001 en los predios de la estación.

### **CONSIDERACIONES FINALES**

El modo de transporte automotor tuvo una importante participación en el desmantelamiento del modo de transporte ferroviario a nivel nacional. Una competencia directa entre dos modos de transporte que repercutió en las dinámicas de los espacios urbanos que se convirtieron en nodos ferro-portuarios durante el ciclo agroexportador. Este es el caso del municipio de Santa Fe. Las intervenciones enumeradas entre la década del 60 del siglo XX y las primeras décadas del siglo XXI dan cuenta de cómo el modo de transporte automotor ha sido beneficiado, directa o indirectamente y simbólica o funcionalmente, en las lógicas que fueron ocupando los espacios residuales que dejó la densa red ferroviaria construida a fines del siglo XIX y principios del XX en el municipio.

Esta primera aproximación al análisis de las intervenciones en estos espacios residuales, nos permite dar cuenta de tres características. Primero, pudimos identificar dos grandes grupos de estrategias de intervención que operaron efectivamente en el Municipio de Santa Fe. El primer grupo de intervenciones más tempranas favorecieron directamente al automotor y el segundo grupo de intervenciones más tardías favoreciendo indirectamente al automotor incluso priorizando a otras alternativas de transporte. Segundo, las huellas que estos grupos de estrategias dejaron en la trama urbana en algunos casos son sutiles y en otros casos son muy evidentes. Las primeras corresponden generalmente a ramales levantados y fagocitados por la trama urbana cerrada que requieren herramientas complementarias para ser analizadas y las segundas por lo general se tratan de intervenciones en ramales en uso o ramales existentes fuera de uso. Tercero, ambas características dan cuenta de una serie de potencialidades y

---

<sup>19</sup> Ver el portal autogestionado “El Birri. Soñar con los ojos abiertos” (El Birri, 2015)



dificultades para la organización territorial del municipio. Las potencialidades están directamente relacionadas con la incorporación a la trama urbana de espacios residuales de gran envergadura. Las limitaciones están vinculadas al planteo de un desarrollo geográfico desigual en las intervenciones y al riesgo de retomar el sendero de la desarticulación entre los modos de transporte, incluso proponiendo alternativas para el sistema de transporte público de pasajeros.

En este sentido, queda abierta una agenda de investigación para profundizar sobre:

- Las intervenciones de los espacios ferroviarios residuales en los espacios periféricos del municipio. Es decir, profundizar en las consecuencias del desarrollo geográfico desigual de las intervenciones en los espacios ferroviarios residuales, tanto en términos cuantitativos como cualitativos.
- Las formas de articulación posibles entre las alternativas de transporte propuestas recientemente. Es decir, profundizar en las alternativas para una movilidad articulada entre el modo de transporte automotor, la recuperación del modo de transporte ferroviario y la red de ciclovías y bicisendas.

## BIBLIOGRAFÍA

**AGOSTA, R. (2011)** *Problemática general del sector transporte en la Argentina*, Revista Voces en el Fenix, Año 2, N° 9, 14-25.

**BALLENT, A. (2005)** *Kilómetro cero: La construcción del universo simbólico del camino en la Argentina de los años 30*, Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana, Tercera Serie, N° 27, 107-137

**BARBERO, J.; CASTRO, L.; ABAD, J.; SZENKMAN, P. (2011)** *Un transporte para la equidad y el crecimiento. Aportes para una estrategia nacional de movilidad y logística para la Argentina del Bicentenario*, Documento de Trabajo CIPPEC, N° 79, Diciembre.

**DALLA FONTANA, M. A. (2003)** *Memorias del Barrio Candiotti Sur*, Imprenta Capelletti, Santa Fe.

**FEDELE, J. (1999)** *La ciudad y el río en Santa Fe (Argentina): Las transformaciones materiales del paisaje costero provocadas por el puerto de ultramar*, Scripta Nova, N° 45 (4).

**FEDELE, J.; UCEDO, J. (2012)** *Proyecto urbano y fragmentación de la ciudad: el caso de los terrenos ferro-portuarios en Santa Fe*, Cuaderno Urbano. Espacio, Cultura, Sociedad, Vol. 12, N° 12, 43-69.

**FELDER, R. (1994)** *El Estado se baja del tren: La política ferroviaria del gobierno menemista. La reestructuración de los ferrocarriles: particularidades, perspectivas*, Realidad Económica, N° 123, 53-78.

**FELDER, R. (2007)** *¿Por qué te quedás en vía muerta?: Las políticas ferroviarias de los 90' y el debate acerca del futuro de los ferrocarriles*, en Forcinito y Basualdo (coord.) Transformaciones

recientes en la economía argentina. Tendencias y perspectivas, Prometeo, Buenos Aires, 189-202.

**FELDER, R. (2009)** *¿Hacia dónde va el tren? Estado y ferrocarril después de las privatizaciones*, Revista Transporte y Territorio, Nº 1, 6-24.

**FERRERES, O. (2005)** *Dos siglos de economía argentina (1810-2004). Historia argentina en cifras*, Fundación Norte y Sur, Buenos Aires.

**GORENSTEIN, S. (2005)** *Nueva institucionalidad y proyección local tras la privatización portuaria argentina: Los casos de Bahía Blanca y Rosario*, Revista EURE, Vol. 31, Nº 92, 105-122.

**MONTES, A. (1981)** *Estación Mariano Moreno*, Revista Historia de Rosario, Año 19, Nº 33.

**RAPOSO, I. (2009)** *Reestructuración ferroviaria en Argentina y cambios en el territorio. Una verificación en la Región Metropolitana Rosario*, Revista Transporte y Territorio, Nº 1, 25-56.

**ROCCATAGLIATA, J.A. (1987)** *Los transportes y los movimientos en el espacio geográfico*, en Roccatagliata (autor) *Argentina hacia un nuevo ordenamiento territorial*, Pleamar, Buenos Aires, 81-98

**ROCCATAGLIATA, J.A. (2008)** *Las redes de transporte y la interacción espacial. Hacia un sistema intermodal y sustentable de transporte. Proyectos estratégicos*, en Roccatagliata (coord.) *Argentina. Una visión actual y prospectiva desde la dimensión territorial*, Emecé, Buenos Aires, 285-322

**SAUS, M. A. (2012)** *Políticas ferroviarias del Estado y sus secuelas urbanas (Santa Fe, 1948-1989)*, Cuaderno Urbano. Espacio, Cultura, Sociedad, Vol. 15, Nº 15, 5-26.

#### **Recortes periodísticos**

**DIARIO UNO SANTA FE (2013)** *Familias usurparon terrenos ferroviarios en el Barrio Schneider*, Diario Uno Santa Fe, Sección Santa Fe, martes 27 de agosto de 2013.

**EL LITORAL (2000)** *Parque Federal: Alvarez intima a la Nación*, Diario El Litoral, Sección Área Metropolitana, jueves 19 de octubre de 2000.

**EL LITORAL (2001)** *Para el Onabe se debería admitir la opción de un hipermercado*, Diario El Litoral, Sección Área Metropolitana, sábado 16 de junio de 2001.

**EL LITORAL (2003)** *Un proyecto de la Fundación Centro refuncionaliza el Parque Federal*, Diario El Litoral, Sección Área Metropolitana, martes 08 de abril de 2003.

**EL LITORAL (2007)** *¿Qué hacer con el Parque Federal?*, Diario El Litoral, Sección Online, viernes 20 de abril de 2007.

**EL LITORAL (2013)** *El área oculta de Santa Fe Cambios (II)*, Diario El Litoral, Sección Opinión, jueves 4 de julio de 2013.

**EL LITORAL (2014)** *Usurparon terrenos ferroviarios*, Diario El Litoral, Sección Área Metropolitana, sábado 14 de junio de 2014.

**EL LITORAL (2016)** *La Nación dio el visto bueno al Plan Circunvalar Ferroviario de la ciudad*, Diario El Litoral, Sección Área Metropolitana, miércoles 2 de marzo de 2016.

### Sitios web de organismos y empresas

**CABLEVIDEO (2016)** *Nuestra empresa*, Cablevideo Digital S.A., disponible en <http://www.cablevideodigital.com.ar/nuestra-empresa.html> [Consultado el 6 de julio de 2016]

**EAPSF (2011)** *¿Qué es el Masterplan?*, Ente Administrado del Puerto de Santa Fe, disponible en <http://puertosfe.com/contenido/masterplan.html> [Consultado el 28 de julio de 2016]

**EL BIRRI (2015)** *El Birri. Soñar con los ojos abiertos*, Centro Cultural El Birri, disponible en <https://elbirrilucha.wordpress.com/> [Consultado el 28 de julio de 2016]

**GCSF (2013)** *El mapa interactivo de la ciudad de Santa Fe*, Gobierno de la Ciudad de Santa Fe, disponible en <http://muniweb1.santafeciudad.gov.ar/santafemapas/> [Consultado el 6 de julio de 2016]

**GCSF (2014)** *Plan integral de ciclovías*, Gobierno de la Ciudad de Santa Fe, disponible en [http://www.santafeciudad.gov.ar/ciudad/trabajando\\_juntos/plan\\_integral\\_ciclovias.html](http://www.santafeciudad.gov.ar/ciudad/trabajando_juntos/plan_integral_ciclovias.html) [Consultado el 20 de julio de 2016]

**GCSF (2016a)** *Sistema de parques*, Gobierno de la Ciudad de Santa Fe, disponible en [http://www.santafeciudad.gov.ar/ciudad/ambiente/sistema\\_parques.html](http://www.santafeciudad.gov.ar/ciudad/ambiente/sistema_parques.html) [Consultado el 20 de julio de 2016]

**GCSF (2016b)** *Paseo Escalante*, Gobierno de la Ciudad de Santa Fe, disponible en [http://santafeciudad.gov.ar/ambiente/sistema\\_parques/paseo\\_escalante.html](http://santafeciudad.gov.ar/ambiente/sistema_parques/paseo_escalante.html) [Consultado el 20 de julio de 2016]

**IIRSA (2013)** *Ficha de Proyecto. Nombre: Reordenamiento de los accesos ferroviarios a la ciudad de Santa Fe*, Integración de la Infraestructura Regional Suramericana, disponible en [http://www.iirsa.org/proyectos/detalle\\_proyecto.aspx?h=732](http://www.iirsa.org/proyectos/detalle_proyecto.aspx?h=732) [Consultado el 28 de julio de 2016]