

LA CRÍTICA AL FERROCARRIL EN LOS DISCURSOS TÉCNICOS Y REPRESENTACIONES PREVIAS A LA NACIONALIZACIÓN. SANTA FE, 1927-1947

The Railway Criticism, in the Technical Essays and Representations before the Nationalization. Santa Fe, 1927-1947

María A. Saus

Resumen

Prevalece en la historia urbana una literatura que articula al ferrocarril con el progreso de las ciudades, en el marco de los procesos de modernización de fines del siglo XIX. Quizás se encuentre más difuso el período en el cual se sentaron las bases de la nacionalización ferroviaria en Argentina, en un clima de desilusión respecto de los resultados de aquél proceso. Hacia fines de la década de 1920 comenzará a ser evidente la necesidad de control Estatal sobre las compañías extranjeras, así como la imperiosa regulación de las dificultades que la infraestructura ferroviaria le imprime a la ciudad. Es en este contexto que la prensa, la literatura crítica y el urbanismo; tendrán en el ferrocarril a uno de los principales objetos de su cuestionamiento, orientado tanto a la administración de las empresas, como al carácter de barrera urbana de las estaciones y vías. Este trabajo tiene por objeto repensar la infraestructura ferroviaria y el ferrocarril en su derrotero descendente, actuando como indicadores del agotamiento de un modelo de ciudad y de país, que a la vez se inscribe en el anhelo de su reemplazo por el transporte automotor. La ciudad de Santa Fe es un caso testigo de este cambio, contribuyendo a sustentar un quiebre en la historiografía urbana, que resulta visible en los discursos técnicos y las representaciones, y que tratará de demostrarse fundamentalmente a través de la prensa.

<Ciudad> <Infraestructura ferroviaria> <Ferrocarril> <Prensa>

Abstract

There is a certain belief in urban history that links railway with city progress, particularly within the XIX Century Modernization Processes. Probably, the period when foundations were laid for railway nationalization in Argentina may not be clear, since there was a general disappointment regarding the results of said process. By the end of the 20s, there was an evident need for State control over foreign companies, as well as an urgent regulation of all the problems of railway infrastructure faced by the city. In this particular context, the press, literature and Town Planning focused their criticism on the railway system, particularly on the administration of companies and on the city barriers at stations and rails. The purpose of this work is to reevaluate railway and railway infrastructure in its descending course, acting as an indicator

of exhaustion of a country and city model that dreams of an automotive replacement. The City of Santa Fe has witnessed this change and has promoted a break in city historiography, evident in technical essays and representations and particularly promoted by the press.

<City> <Railway infrastructure> <Railway> <Press>

Introducción

La historia urbana tiene por objeto tanto el estudio de la ciudad como de su proceso de urbanización, siendo una disciplina de relativamente reciente autonomía (Almandoz, 2008). En este campo del conocimiento histórico, el urbanismo se constituye en una extensión del proceso de materialización de la ciudad, para integrar los proyectos o planes urbanos propuestos, aunque éstos no fueran realizados. En tiempos más recientes ha sido notoria en la historiografía la influencia de los estudios culturales, los que resultaron relevantes en tanto la cultura urbana comenzó a integrar las complejas variables que se dirimen en la ciudad. Paralelamente, la rama que denominamos microhistoria alimenta el desarrollo de la historia cultural urbana, al soslayar los grandes relatos o abordajes de extensas geografías que podrían constituirse como sistemas de interpretación más que historias concretas. En este cambio paradigmático, tal vez lo más relevante sea la incorporación de nuevas fuentes para la investigación histórica, que complementan los tradicionales documentos técnicos o legales.

Según Almandoz, las representaciones sobre la ciudad que son vehiculizadas por diversas fuentes, resultan ser de una legitimidad comparable a los documentos tradicionales, y en numerosos casos llegaron a adelantar las problemáticas que posteriormente fueran abordadas por las disciplinas científicas. La certidumbre de que estos materiales simbólicos, aún en su subjetividad, integran la realidad urbana, los tornó elementos que se encontraban dispuestos para hacer su contribución a la historiografía. El cine, la fotografía, la prensa, la literatura de ficción o los relatos de viajeros; son abordados como dimensiones de la cultura que tributan a la historia urbana. Analizando algunos de estos documentos, aunque desde el punto de vista de la literatura; Beatriz Sarlo (2007) caracteriza a la ciudad de Buenos Aires de principios del siglo XX como productora de una “cultura de mezcla”, al describir una modernidad periférica que procesa componentes de vanguardia con tradicionalismo. Para demostrarlo, utiliza diversos productos provenientes de la pintura, la literatura, la arquitectura, la prensa y hasta los avisos publicitarios, en los que indaga sobre temas de modernidad.

Si convenimos en que la historia urbana integra una argamasa de productos culturales, históricos y espaciales, y aborda una ciudad que no actúa sólo a la manera de escenario económico o social, sino que también los resignifica; es posible afrontar variadas dimensiones de lo real, para narrar la historia de la ciudad. Situados en este marco interpretativo, se pretende enfocar el proceso de pérdida de protagonismo del sistema ferroviario, que tiene lugar en la Argentina alrededor de la década de 1920;

pero poniendo especial atención a los efectos espaciales de ese proceso en Santa Fe, cuya valoración ha sido semejante tanto en el discurso del urbanismo como en las representaciones de la prensa de *elite*. Se intentará dar argumentos para comprender por qué resultaba cada vez más pertinente la intervención Estatal en el control del sistema, pero también se ofrecerán evidencias que ponen al transporte automotor como nuevo símbolo de modernidad. No menos relevante será la constitución del urbanismo como disciplina científica y autónoma, que por aquellos años va a teorizar sobre la necesidad de liberar a la ciudad de la infraestructura ferroviaria, esgrimiendo la legitimidad que pretende como conocimiento científico.

En tanto interesa la construcción de una opinión pública, la definición de iniciativas políticas y la producción de teorías urbanísticas; no se abordará en este caso el proceso de urbanización de la ciudad de Santa Fe (el que concebimos integrante de su historia urbana), para enfocarnos en cómo se fueron modelando las ideas en torno a la infraestructura. Para este cometido centrado en representaciones, se propone analizar fundamentalmente la prensa local, destacando aquella que actuó como demonizadora del ferrocarril. De modo que, si para la opinión pública y el urbanismo será un común denominador la necesidad de eliminar la infraestructura ferroviaria para dar continuidad a sectores de la ciudad que quedaron aislados por las vías, o para agilizar la circulación vehicular; más tarde, cierta literatura crítica actuará dando indicios de la voracidad de las compañías extranjeras, estableciendo una militancia en favor de la nacionalización. En este contexto, se intenta exponer cómo desde diferentes aportes que son de dominio público y eruditos; se cimienta la idolatría al automóvil por su “efecto liberador” y porque también contribuye, en el marco de un sistema ferroviario depreciado por la crisis económica, a nutrir la esperanza de un modelo alternativo de país.

Anteriormente decíamos que esta fase ha sido poco abordada por la historia urbana, siendo una de las posibles razones los casi nulos efectos espaciales devenidos de este cambio de concepción acerca del ferrocarril. Basta recordar para ello que durante el proceso de modernización de la ciudad, sin contar con un urbanismo que pueda constituirse en conocimiento científico, en el sentido de una tradición disciplinar homogénea y autónoma¹; se produjeron notables cambios en la configuración urbana, sobre todo en lo que respecta a los espacios públicos y a las infraestructuras. El período que describimos ahora resulta, en sentido inverso, plenamente colmado de proyectos desde disciplinas legitimadas como conocimiento, pero que serán estériles en sus resultados materiales. Muy poco de lo que la prensa y el urbanismo diagnostiquen y propongan será realmente efectivizado en este momento, cuestión que reafirma la posibilidad de su abordaje desde el punto de vista discursivo.

¹ La noción de la existencia de una serie de disciplinas que abordan lo urbano, entre fines del siglo XIX y principios del XX, pero que aún no pueden considerarse urbanismo, en tanto se trata de prácticas y teorías de diversa procedencia: higienismo, agrimensura, tradición arquitectónica, etc., es sostenida en: RIGOTTI, Ana María. Las invenciones del Urbanismo en Argentina (1900-1960) Inestabilidades de sus representaciones científicas y dificultades para su profesionalización. Tesis Doctorado de Consolidación Académica. Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño. Marzo 2004. Defendida en mayo 2005.

Infraestructura ferroviaria y ciudad. Dimensiones de su interpretación teórica

La historiografía contemporánea ha abordado la relación entre infraestructura y ciudad a partir del concepto de forma urbana. Desde esta noción puede pensarse un proceso dinámico que está signado por las variaciones en el uso de la primera, y un efecto perdurable que se halla en la permanencia de la infraestructura como forma que detenta una larga duración histórica (Meyer, 1999). ¿Cuál es la relación que se establece entonces entre la infraestructura y la ciudad? La que permita a esta última resolver un vínculo que por momentos se presenta compatible y por momentos no. Podríamos decir entonces que con la modernización, las infraestructuras urbanas se autonomizan espacialmente por su especificidad funcional, pero se articulan al sistema de espacios públicos de la ciudad. Esto es lo que Meyer llama una articulación entre el dominio social y el dominio funcional urbano. Avanzado el siglo XX, este contacto ya no parece posible, y será el urbanismo el que pretenda segregarlos porque la expansión urbana ha propiciado la integración de las infraestructuras y se evidencia la incompatibilidad funcional. Los componentes que estaban dispersos en el territorio, como los trazados viarios, ahora se encuentran incorporados a la ciudad y generan barreras urbanas. Por esta causa, las infraestructuras del siglo XIX serán ignoradas, tapadas o segregadas; hasta que en la década de 1980, se piense en su posible reciclaje o recuperación con fines culturales o comerciales, distintos a su antiguo uso, pero que se sustentan en el reconociendo de su valor histórico. Es justamente la incorporación del enfoque cultural a la historiografía urbana lo que ha contribuido a este abordaje que reconoce el carácter patrimonial de la infraestructura.

Si bien Meyer aborda la cuestión de la forma urbana refiriéndose a los puertos, quien inspirado en él periodiza distintas etapas de la relación entre infraestructura ferroviaria y ciudad es Alejandro Grindlay Moreno (2001), en su trabajo de tesis doctoral que también incorpora la cuestión portuaria, pero haciendo una mención al ferrocarril. Las unidades históricas en que diferencia los diversos momentos de la ciudad en relación a los ciclos de uso de la infraestructura ferroviaria son: “etapa previa o de demanda”, básicamente, describe el momento en que los proyectos ferroviarios se ponen en marcha con las consabidas alusiones al progreso; “etapa de implantación y desarrollo”, refiere al proceso de construcción ferroviaria como elemento integrante de la red de espacios públicos; “etapa de acercamiento y crecimiento”, cuando la ciudad se expande y entra en contacto con las vías; “etapa de separación y aislamiento”, para el momento en que se verifica la incompatibilidad y se dispone el vallado, por lo que las infraestructuras adquieren independencia y los proyectos buscan su segregación espacial a la periferia; “etapa de integración y absorción”, coincide con la disminución del uso y obsolescencia de las infraestructuras, que van a ser restauradas e integradas a la ciudad con un uso distinto del original.

Ubicado en estas referencias teóricas e historiográficas, este trabajo analizará el rol de la prensa santafesina, durante la “etapa de separación y aislamiento”; es decir, cuando las infraestructuras se vuelven ajenas a la vida urbana, comunicando paquetes

urbanos o impidiendo la expansión de la ciudad. Se trata de pensar cómo actúan los editoriales de los diarios en este período, en el cual el urbanismo teoriza sobre la necesidad de aislar los espacios técnicos de los sociales, pero siempre pensado en el marco de un debilitado sistema ferroviario. Es un momento en el que no se admiten concesiones hacia el ferrocarril, en la medida en que se reconoce que el progreso tan mentado en el siglo XIX comienza a ser un mito. El proceso modernizador ha sido imperfecto y la ciudad no está dispuesta a tolerar la carga de las infraestructuras de compañías ferroviarias que no contribuyen a los progresos urbanos como idealizadamente se pensaba que lo harían.

El rol de la prensa en las representaciones urbanas

“El periodismo era, desde la perspectiva *modernista*, el ámbito por excelencia donde se expresaban los promocionados valores de *lo volátil, lo fugaz, lo efímero, lo transitorio*. Según expresa un dicho popular: *‘nada hay más viejo que el diario de ayer’*. También el *diarismo* es el ámbito que nos permite advertir cómo, los distintos actores sociales se representan a sí mismos y a los demás. Por ello, la utilización de la prensa, en tanto producto y productor de la incipiente modernidad, aparece como apropiada para analizar el *modernismo* en nuestras ciudades” (Ponte, 1999- p. 21).

Desde esta perspectiva, Jorge Ponte (1999) utiliza a la prensa como fuente valiosa para la historia urbana, ya que siendo vehículo moderno por excelencia procesa los valores de la propia modernidad, los que tienen en las transformaciones de la ciudad a uno de sus más visibles indicadores. El valor de esta fuente no radica en su objetividad, sino en una cualidad que combina tres variables: la argumentación de representaciones colectivas, los conflictos entre representaciones sociales y las disputas entre los discursos hegemónicos. En este sentido, la misma omisión o escaso tratamiento de temas que se evidencian en fuentes técnicas o legales, está diciendo algo sobre el rol que los sectores sociales ocupan en la ciudad, en tanto ésta “es un producto cultural, históricamente construido, en lo material y en lo social” (Ponte, 1999- p. 28). Asimismo, aún abordando la prensa de *elite* que habitualmente es la que se conserva en los archivos públicos oficiales, se puede inferir el rol de los sectores populares en la forma cómo los aspectos que hacen a la entidad urbana de este segmento son dirimidos en el discurso hegemónico.

“Tanto sea la prensa oficialista, o la que hacía las veces de tal, o en el periódico opositor, ...el interpelante de la reclamación no es el pueblo, quien presuntamente padece la buena o mala gestión de la elite dominante, sino que el interlocutor es la misma clase dirigente de la que forman parte, tanto los

oficialistas como los ocasionales opositores. El pueblo, o al menos los sectores populares, aparecen en este esquema discursivo en una condición de minoridad cívica, a la que habría que proteger de manera paternalista y ejercer de alguna manera su representación” (Ponte, 1999- p. 23).

La prensa santafesina ha sido abordada a partir de tres fuentes del discurso que podríamos llamar hegemónico. Se trata de los diarios *Santa Fe*, *El Litoral* y *El Orden*, que se analizaron de forma sistemática durante la primera mitad del siglo XX². En el primer caso, se trata de un matutino de perfil progresista. Este término no debe entenderse en la acepción populista que posee reciente difusión, sino en sentido opuesto al conservadurismo con el cual ciertos sectores pretendían mantener sus antiguos privilegios. Vinculado al discurso radical, se caracterizó por lo que Ponte denomina “periodismo de opinión”. Este tipo de prensa no preconiza la objetividad, sino los intereses políticos y se mantuvo hasta fines del siglo XIX, para luego iniciar su derrotero hacia lo que llamamos “periodismo de empresa”. Este caso, se trata de un tipo de prensa que se distancia de la necesidad de tomar partido e instaura una presunta neutralidad que se caracteriza por la desaparición del editorial combativo. Aunque el primer tipo de periodismo perduró hasta avanzado el siglo XX (sobre todo en las provincias argentinas que debían defender sus intereses del centralismo de Buenos Aires) las empresas nuevas fueron instaurando la segunda modalidad. De esta partida era *El Litoral*, el único de los tres diarios que aún conserva su tirada. Al igual que *Santa Fe*, el diario *El Orden* también ejercía su derecho a la opinión, pero en dirección opuesta. De orientación conservadora, este último destaca por el tratamiento de los temas urbanos y la mordacidad de sus editoriales.

En estos diarios rastreamos temas que involucran al ferrocarril, y se ha efectuado un recorte temporal en el sentido de circunscribir el problema al período en que se reconoce el agotamiento del sistema ferroviario, tal como se había gobernado hasta entonces. Los primeros editoriales críticos se sitúan en la década del ‘20 y se mantienen hasta 1947, año en que cesan las antiguas concesiones y se produce la nacionalización. El inicio lo situamos en 1927, fecha del primer plan urbano de la ciudad que se ocupa del problema ferroviario.

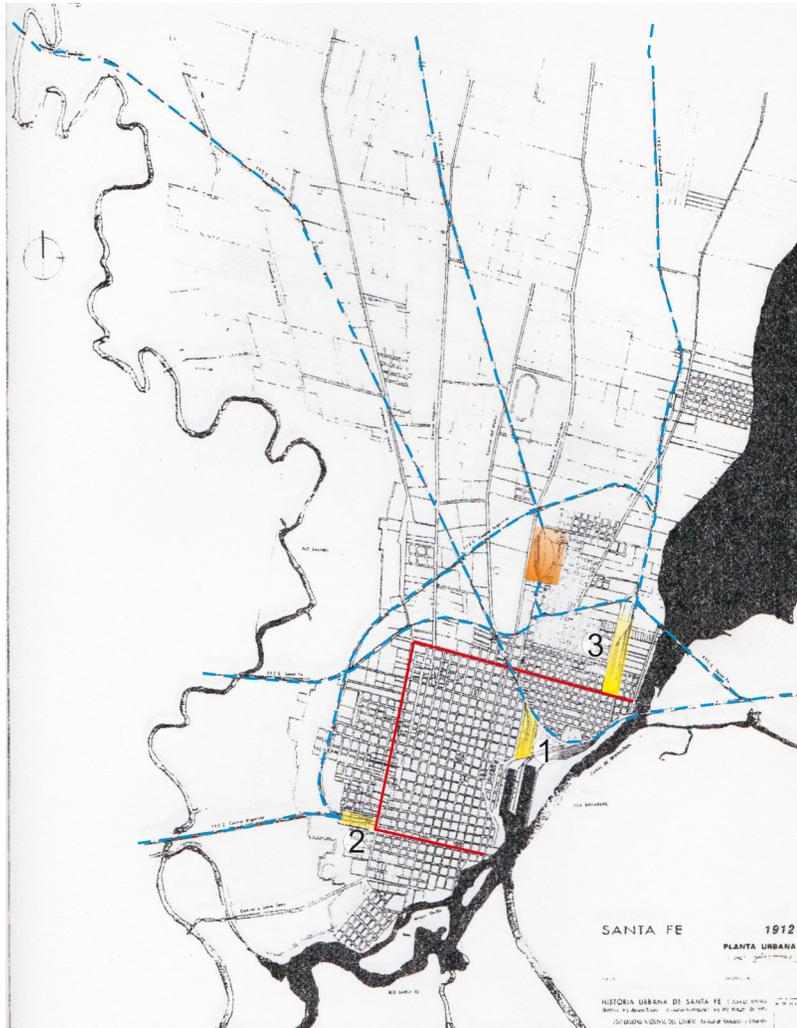
Prensa, ferrocarril y ciudad en el caso de Santa Fe

La ciudad de Santa Fe poseía tres estaciones ferroviarias, la primera data de 1885 y pertenecía al Ferrocarril Santa Fe a las Colonias (FCSF)³, se localizaba al Este de la planta urbana y fue demolida en 1962. La que se construyó posteriormente fue terminada en 1891 y correspondía al Ferrocarril Buenos Aires y Rosario, fusionado

² Archivo de la Provincia de Santa Fe. Hemeroteca Digital “Fray Francisco de Paula Castañeda”.

³ Se trataba de un ferrocarril provincial que en 1889 el gobierno arrendó a la empresa gala Fives Lille. Posteriormente, ésta transfiere el contrato a la Compañía Francesa de Ferrocarriles de Santa Fe. En 1900 el gobierno transfiere en propiedad a la compañía francesa todas las líneas existentes.

luego con el Central Argentino (FCCA)⁴, permanece aún en pie y está ubicada al Suroeste de la ciudad. La última se realizó entre 1912 y 1928, y pertenecía a los Ferrocarriles del Estado en su línea Central Norte Argentino (FCCNA)⁵ que se ubicó al Noreste de la ciudad.



Las estaciones y su localización en la planta urbana de 1912.

Fuente: elaboración propia a partir de COLLADO, Adriana; BERTUZZI, María Laura. Santa Fe 1880-1940. Cartografía histórica y expansión del trazado. Documento de trabajo N° 4. UNL; Santa Fe, 1995.

Sistema Provincial de Archivos Fotográficos www.fotografico.ceride.gov.ar.

⁴ El Ferrocarril Buenos Aires y Rosario en 1902 se fusionó con el Ferrocarril Central Argentino y fue nacionalizado en 1948 con el nombre de Ferrocarril Nacional General Bartolomé Mitre.

⁵ Este ferrocarril pertenecía al Estado y data en la ciudad desde 1908. Luego del proceso de nacionalización recibió el nombre de Ferrocarril Nacional General Manuel Belgrano.



1- FCSF



2- FCCA



3- FCCNA.

Durante el primer tercio del siglo XX podría afirmarse que a cada estación le corresponde un asunto diferente en los diarios. En torno al FCCNA el tema tratado es la posibilidad de localización de la Administración de los Ferrocarriles del Estado en Santa Fe, cuestión que es promovida por *Santa Fe* y *El Orden*, a pesar de su diferente orientación ideológica, y que revela los intereses de la clase hegemónica vernácula por dominar la renta del puerto local, a donde convergían estos ferrocarriles. Esta posibilidad se ponía en riesgo si la administración permanecía en Buenos Aires, porque podrían hacerse confluír los productos del Noroeste argentino en el Río de la Plata. Por ello la prensa local defendía que las oficinas administrativas estuvieran en Santa Fe. Para el FCSF, que en 1900 fue entregado a capitales franceses, estará reservada la crítica de ambos diarios a un servicio deficiente, que con posterioridad se convierte en el cuestionamiento a la implantación urbana de la estación y su trazado viario, como componentes que dividen en dos a la ciudad. En tanto el FCCA, de capitales británicos, se encuentra casi ausente en la prensa, con una reserva de elogios por parte de *Santa Fe* hacia su administración privada extranjera, cosa que en *El Orden* no aparece debido a su inclinación nacionalista, hasta que avanzada la década del '30 en este diario se reclama por el deterioro del edificio de la estación y se solicite su restauración.

Será el diario *El Orden*, el que apunte directamente al ferrocarril francés en la mayoría de sus editoriales, y en crónicas que exponen aspectos variados como falencias en el mantenimiento de la estación, horarios inconvenientes, accidentes ferroviarios frecuentes; entre otros temas que acentúan el carácter extranjero de la empresa. Otra cuestión refiere a la administración de las ganancias y las políticas en torno al personal, las que tendrían, por una parte, la remesa de fondos a París y a “los señores del boulevard”, en alusión al Bv. Gálvez de Santa Fe donde se habían localizado mayormente los directivos de la compañía. Esta conducta al parecer no implicaba inversión alguna para la ciudad ni la mejora del servicio, a la vez que existía una posible exclusión de empleados criollos del acceso a puestos jerárquicos. En términos generales y no sólo refiriéndose al FCSF, en lo que respecta a la estructura urbana se suscita una problemática que responde a la jurisdicción nacional de las empresas ferroviarias y la dificultad que esto representa, en tanto las decisiones que conciernen al espacio de la ciudad se toman por fuera de él, maniatando a los municipios para dar respuestas que liberen el suelo de un ferrocarril que ya no se encuentra en su auge inicial.

“Continuamente se debaten cuestiones de competencia y jurisdicción entre las comunas y las empresas ferroviarias, a raíz de la negativa de estas últimas en acatar las disposiciones que se dictan para regularizar el tráfico, entorpecido en numerosas calles por la falta de pasos a nivel. Es cierto que no siempre la existencia de ellos autoriza a pensar que el tráfico se realiza normalmente, ya que estamos acostumbrados a permanecer frente a las barreras tiempos indefinidos, como una demostración práctica de la indiferencia con que las empresas contemplan los derechos e intereses públicos, que se complacen en lesionar a cada instante validas de su prepotencia.

Las empresas ferroviarias, ante cada requerimiento de las comunas hacen oídos sordos, sistemáticamente, eludiendo así el cumplimiento de las disposiciones que se dictan: luego, apremiadas, y para seguir burlando los derechos de los municipios, repiten la consabida teoría de que ellas no dependen de la jurisdicción comunal, sino, y tan sólo de la nacional, violando abiertamente -por falta de sanciones punitivas- la disposición que expresa, en forma que no deja lugar a dudas, ‘que los poderes locales tienen jurisdicción para reglamentar el tránsito de los ferrocarriles en parte recorrido dentro del municipio, no obstante depender aquellos del poder federal’...

Aquí tenemos como caso que es todo un índice de las modalidades de las empresas lo que sucede con el ferrocarril Santa Fe, cuyas líneas de acceso forman, en el radio urbano, y

en círculo, una barrera que impide el progreso de barrios que, si tuvieran libre acceso, no presentarían el aspecto desolado de ahora, encontrándose, como se encuentran a pocas cuadras del radio central...”⁶.

En este sentido, se puede plantear la intervención de la disciplina urbanística como un antecedente de estas dificultades y reclamos. El Proyecto de Urbanización de 1927 consistía en una propuesta presentada al Concejo Deliberante por el Concejal Julio Cabal y que fuera aprobada inmediatamente, aunque tuvo una existencia efímera. La memoria del plan comienza diciendo: “El presente plan de urbanismo tiene por objeto, primero: regular el desarrollo futuro de la población en forma tal que desaparezcan los inconvenientes de los antiguos trazados que dificultan la mayor parte de las funciones colectivas de la ciudad y haciendo posible todos los adelantos en la difícil y complicada ciencia de la urbanización”⁷.

De esta manera, anunciaba las dificultades que los trazados ferroviarios habían planteado a la expansión urbana, a los que el autor denomina “cintura de los ferrocarriles”. Para liberar a la ciudad de la misma, tanto el FCSF como el FCCNA, debían dirigirse a llevar sus cargas al predio de Santa Fe Cambios, hacia el Norte, donde el primero poseía una playa de maniobras, reparaciones de locomotoras y talleres; desde allí los trazados viarios se unirían de forma subterránea con el puerto, mientras en el terreno recuperado de la estación del FCSF se proponía un Parque de Artes y Ciencias. La estación del FCCA al Suroeste, quedaría en el mismo sitio puesto que casi al límite de la ciudad y en una zona devaluada desde el punto de vista inmobiliario, no implicaba inconvenientes. En cuanto al trazado que la unía con el puerto, este constituía el mayor obstáculo que circunvalaba a la ciudad por el Norte. Por este motivo, el plan desvía estas líneas hacia el Sur junto al Riacho Santa Fe.

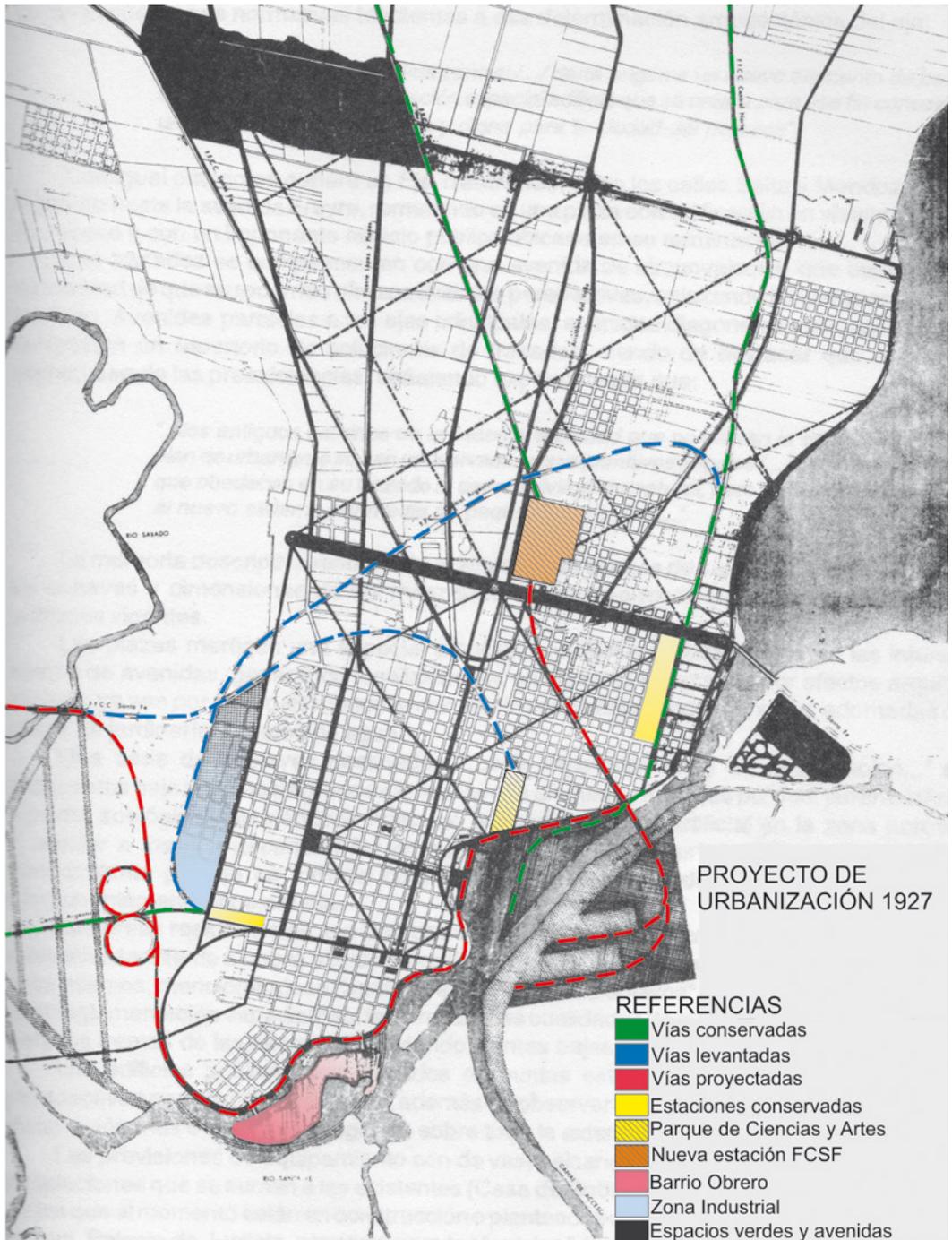
En cuanto a las vías procedentes del Norte: “El F. C. S. F., tendrá varias alteraciones en su entrada a la ciudad, a los efectos de que en el futuro, no obstaculice amplias zonas de poblaciones, que en el porvenir quedarán interrumpidas por su trazado caprichoso en el cual no se han tenido en cuenta los posibles adelantos de la ciudad”⁸. Al momento de justificar el costo de expropiación de la estación de este ferrocarril, sostenía que era la intervención más imperiosa puesto que con sus ramales dispuestos de forma arbitraria se obstaculizaba y afeaba la realización de un sistema de embellecimiento, “...por haberse creado verdaderas murallas de hierro que imposibilitan su acceso a las zonas más bellas, cierran extensas superficies pobladas y siendo un verdadero jeroglífico solucionar semejantes dificultades”⁹.

⁶“LOS FF.CC. CONTRA LA COMUNA”. Diario El Orden. Martes 26 de noviembre de 1929. Pág. 3.

⁷ Proyecto de Urbanización. Revista Arquitectura de la Sociedad de Arquitectos de Rosario, 1927. Pág. 26.

⁸ Plan de 1927. Op. Cit. Pág. 30.

⁹ Ibídem. Pág. 44.



Proyecto de Urbanización de 1927. Elaboración propia a partir de COLLADO, Adriana. Santa Fe Proyectos Urbanísticos para la Ciudad 1887 – 1927. Documento de trabajo N° 2. Universidad Nacional de Litoral, Santa Fe, 1994.

Así, queda claro que el elemento promotor del crecimiento urbano en el siglo XIX, ahora lo estaba constriñendo y que, si en los primeros años del siglo XX el ferrocarril se limitaba en su significado al objeto estación como elemento de belleza, dispuesto sobre el bulevar, orientado hacia el núcleo urbano y articulado al sistema de espacios públicos; en este segundo período, una concepción científica de los problemas de la ciudad junto con su vocación expansiva, comenzarán a concebir al trazado viario como el elemento ferroviario más significativo, puesto que ahora la estación es un componente integrado a la ciudad y la vías se han vuelto obstáculos al crecimiento. Debe tenerse en cuenta que la renta inmobiliaria que habita la expansión se constituye en un indicador de progreso en las representaciones.

El proyecto de 1927 no fue realizado y la política del diario *El Orden* que había comenzado abiertamente crítica al servicio de los ferrocarriles, ahora debía constituirse en defensa de la estructura urbana, en tanto ésta debía soportar infraestructuras casi obsoletas que podrían ser reemplazadas por el uso de un transporte más flexible como el automotor. En el año 1930, se publica una crónica que pondera el levantamiento de las vías que se había realizado sobre la Av. Alberdi en la ciudad de Rosario, mientras en Santa Fe con similares problemas, no se estaban llevando a cabo esas gestiones. Por el contrario, la preocupación estaba en cómo la estación del FCSF se encontraba afincada en la ciudad y llevaba adelante acciones de mantenimiento, lo que diluía aún más la posibilidad de su remoción.

“La empresa del Ferrocarril Provincial hace refacciones en su estación -que obstruye la calle Humberto 1º, una de nuestras más importantes arterias, y se afirma cada vez más en su emplazamiento... la misma empresa podría obtener con el traslado ganancias notables, ya que se aprovecharía de lo que cuestan ahora esos sitios de ubicación privilegiada. Para nosotros traería ventajas imponderables la apertura de numerosas calles y la utilización de una franja de terreno que actualmente perturba nuestro mejoramiento edilicio...”¹⁰.

En el mismo año comienza a reconstruirse el puente ferroviario sobre la Laguna Setúbal que había quedado fuera de servicio por efecto de las inundaciones¹¹. Esto significaba un alivio porque permitía restablecer el vínculo con el territorio de islas que Santa Fe posee hacia el Este, cruzando la laguna. Sin embargo, a nivel urbano la obra plantea un nuevo problema, ya que el terraplén de acceso al puente se localizaba al final de la avenida costanera Siete Jefes, impidiendo la prolongación de ésta hacia el Norte, así como la continuidad del recorrido de la costa¹². Para superar este nuevo

¹⁰ “LOS FERROCARRILES FEUDALES”. Diario El Orden, domingo 12 de enero de 1930. Pág.2.

¹¹ “Construcción del P. del F.C.S.F. sobre la Laguna Setúbal”. El Litoral, miércoles 10 -09-1930. Pág. 3.

¹² “OMISIÓN DE UN IMPORTANTE DETALLE EN LA CONSTRUC. DEL NUEVO PUENTE DEL F.C. Sta. Fe. Tal como ha sido autorizada esta obra que se realiza en la laguna Setúbal, obstaculizará la prolongación de la Avenida Costanera. PUEDE SALVARSE EL ERROR”. El Litoral, sábado 12 de septiembre de 1931. Pág. 3.

obstáculo la municipalidad proyecta un cruce bajo nivel del puente para continuar la costanera¹³, el que será objeto de pedidos infructuosos a la empresa ferroviaria, sin mencionar además, que el mismo puente permanecía sin continuidad hacia la zona que supuestamente unía, durante un lapso en que *El Orden* denuncia su construcción a la manera de un simulacro que no había sido habilitado al tránsito.

La percepción de la ciudad que se tiene en este momento en la prensa oficial remite a una urbanidad que pueda generar un impacto positivo en el visitante. Es una ciudad hecha por y para el viajero, en la que no resulta relevante que algunos sectores hayan quedado excluidos y deban forzosamente vivir en condiciones precarias, lo que interesa es que esas personas no sean vistas, que se garantice su traslado a lugares de menor visibilidad y que los sectores desalojados puedan edificarse y consolidarse a fin de evitar los vacíos urbanos. La ciudad moderna deviene entonces en un escenario capaz de mostrar sus gracias al viajero, una ciudad que oculta tras bambalinas las imperfecciones del proceso de modernización. Entonces, si durante el siglo XIX la estación ferroviaria podía producir este efecto pantalla, ya que era localizada de frente a la ciudad preexistente y articulada al sistema de espacios públicos; avanzado el siglo XX la complejidad de la expansión urbana demuestra las contradicciones entre dos sistemas espaciales, el social y el funcional, que ya no resultan compatibles.

“...En Santa Fe una empresa extranjera, de inmensos capitales, pone oídos sordos a las solicitudes que se le hacen de que de a sus instalaciones nuevas modalidades, a fin de permitir que haya entre la parte céntrica de la ciudad y la de los barrios mayores, comodidades de tránsito. Y es que sus líneas, galpones y estación ocupan en plena zona urbana una ancha faja de terreno sin comodidades de ninguna clase ni para peatones ni para los carruajes...”¹⁴.

En un clima de solicitudes frecuentes de la municipalidad al FCSF para que construya pasos a nivel y coloque señales de peligro, que son expuestas en el diario *El Litoral*¹⁵, *El Orden* redobla la apuesta con un discurso mucho más agravante en el cual refiere a frecuentes accidentes de tránsito, muertes y delitos en las líneas del FCSF¹⁶. Este reclamo no encontrará rápido cauce, insistiendo tres meses más tarde en contra de las maniobras que realizaba el ferrocarril sobre el Bv. Gálvez¹⁷. Sin embargo, no se trata sólo del tránsito vehicular que comienza a ser incongruente con el ferroviario

¹³ “EL CAMINO DE LA COSTA A LA VECINA VILLA DE GUADALUPE. El intendente proyecta la construcción de una rampla [sic] a la terminación de la avenida Siete Jefes. Existen obstáculos”. *El Litoral*, martes 6 de octubre de 1931. Pág. 3.

¹⁴ “El Interés Colectivo y el de las Empresas de Ferrocarriles”. *El Orden*, domingo 19 -10-1930. Pág.2.

¹⁵ “Solicitud de la Municipalidad a la Emp. del F.C.S.F”. *El Litoral*, Martes 28 de octubre de 1930. Pág. 3.

¹⁶ “LA COMPANÍA [sic] DELINCUENTE” *El Orden*, jueves 30 de octubre de 1930. Pág. 2.

¹⁷ “LA COMPANÍA DEL FERROCARRIL SANTA FE PESE A LA SOLICITACIÓN DE LA COMUNA SIGUE SUS MANIOBRAS EN LOS PASOS A NIVEL EXISTENTES”. *El Orden*, martes 20 de enero de 1931. Pág. 4.

o de los potenciales accidentes que esto podría producir, sino también de cómo los terraplenes de las vías y puentes aíslan e incomunican barrios y los vuelven proclives a las inundaciones por ausencia de un libre escurrimiento de las aguas pluviales. De esta forma se verifica cómo la causa de los sectores populares es afrontada por la prensa de *elite* para engrosar un discurso argumentativo que contribuye a la desmitificación ferroviaria y que asume el problema de modo paternalista¹⁸.

Tal vez lo que más habilita la convergencia entre discursos técnicos y representaciones de la prensa en esta historia, es que las afectaciones a la estructura urbana no pueden dejar de leerse en un campo devenido infértil para el ferrocarril, dentro del cual su actividad como sistema de transporte ha mermado de forma indirectamente proporcional a la expansión urbana, contexto en el cual recrudecen las críticas al servicio y a la resistencia de las empresas a abandonar sus beneficios. “Dicha postura, habrá pues de quedar como un índice acusador, para esas empresas, que si bien en tiempos pasados constituyeron un factor decisivo del progreso del país, hoy, en virtud de sus desmanes y de la expeculación [sic] desmedida, son un verdadero peligro para nuestras posibilidades económicas”¹⁹.

Baste recordar la obra de Scalabrini Ortiz (2006) para entender el contexto histórico en el cual se solicitan las transformaciones urbanas. Posiblemente sea el caso más relevante de una literatura que apoya la nacionalización de los ferrocarriles como medio para terminar con la posible tiranía de las empresas extranjeras. Este joven ensayista y periodista realiza una serie de escritos entre las décadas del ‘30 y ‘50, ofreciendo argumentos fundados en fuentes primarias, a partir de los cuales denuncia a la red ferroviaria como un sistema de dominación que somete las posibilidades vitales de la Nación. A partir del estudio de las concesiones detecta en el FCCA al principal enemigo del país, al sostener una tesis que se funda en la instalación ferroviaria como mecanismo silencioso del dominio imperialista británico.

“Pero, como toda creación humana, el ferrocarril tuvo su reverso antipático y pernicioso. Fue un pérfido instrumento de dominación y de sojuzgamiento de una eficacia sólo comparable con la sutileza casi indenunciable de su acción. Los pueblos que acercaba al tráfico internacional o los que creaba con su posibilidad de comercio iban quedando encadenados a la voluntad omnívora de los mismos ferrocarriles. El ferrocarril engendraba pueblos con grilletes, y la malla ferroviaria se asentaba sobre los países nuevos para inmovilizarlos y ofrecerlos inermes a la codicia de los financieros que habían creado ese mismo ferrocarril, en la misma manera que en la arena romana el débil rediario

¹⁸ “EL DERECHO VECINAL Y LA NEGLIGENCIA DE LOS FERROCARRILES”. El Litoral, jueves 11 de diciembre de 1930. Pág.3.

¹⁹ “La Negativa de las Empresas del Riel a Rebajar los Fletes Existentes es la Prueba del Egoísmo Clásico con que se han Venido Pronunciando”. El Orden, jueves 1 de enero de 1931. Pág. 2.

inmovilizaba para ultimarlo al poderoso gladiador”
(Scalabrini Ortiz, 2006-p. 22).

Según este autor, las líneas no se habían trazado con sentido de equilibrio territorial porque su estudio y financiación había sido ofrecido a extranjeros. Además de haber colonizado con su trazado sólo las áreas cultivables, impedían el comercio y la industria en los pueblos del interior, sofocando el progreso del país para mantener su hegemonía. Los fondos que los ferrocarriles extraían carecían de fiscalización y control, cualquier intención de intervención era tildada de inconstitucional porque las leyes beneficiaban al capital externo. De esta acción acusa principalmente al FCCA, lo que permite entrever, además del problema urbano tratado anteriormente, una problemática que tiene dimensión territorial y atenta contra el equilibrio de las regiones, ya que el ferrocarril propiciaba un tráfico descendente de materias primas hacia los puertos y una circulación ascendente de manufacturas importadas.

La compañía que Scalabrini Ortiz cuestiona con más vehemencia es la del FCCA, justamente porque lo vincula al imperialismo británico. Al mismo tiempo, este ferrocarril es el que tiene menos visibilidad en la prensa oficial santafesina, cuestión que podría explicarse por dos motivos. El primero es de carácter político y refiere a la posible complicidad entre la oligarquía argentina y el poder británico, en cuyo marco se delinearon los modos de posicionar al país como agroexportador y en el cual el ferrocarril actuó como medio posibilitante. Esto es algo que la prensa hegemónica no denunciaría, sea ésta progresista o conservadora, y también podría explicar el encono con la empresa francesa, que actuaría como posible competencia. La segunda probable causa es de tipo urbano y tiene que ver con la localización periférica de la estación del FCCA, desde donde no producía inconvenientes a la trama urbana. Además estas tierras poseían un reducido valor inmobiliario porque eran anegadizas y prostibularias, de modo que tampoco afectaban proyectos urbanos futuros.

En lo que hace a la historia urbana, impresiona muy claramente cómo los años ‘30s producen un notorio quiebre con el paradigma anterior que vinculaba al ferrocarril con el progreso. Es un proceso paulatino que ya había comenzado a fines de la década del ‘20, pero que en este período adquiere relevancia porque se congregan una serie de factores que fomentan la apreciación negativa del ferrocarril. Si para el siglo XIX la promoción del riel incluye controles laxos por parte del gobierno y múltiples estrategias de fomento entre las cuales se encuentran la liberación de impuestos o el régimen de utilidades garantidas; ésta será una época de restricciones a los acuerdos contraídos inicialmente con las compañías. Y a la manera de un sistema que deviene perverso desde las condiciones mismas de su contratación, las empresas ante la limitación de sus beneficios, manifestarán cada vez más claramente su desinterés en seguir invirtiendo en el sistema instalado en Argentina.

Es por ello que se combinan una serie de medidas que van poniendo en relación a un ferrocarril cada vez menos competitivo y una ciudad significativamente más ávida por librarse de él. La crisis económica internacional había afectado de manera relevante

las inversiones de las empresas del riel y el clima en general perjudicaba asimismo las relaciones laborales, siendo una época de frecuentes conflictos gremiales. En alusión al apremio que esgrimen las empresas, había comenzado a ser moneda corriente recortar días laborables para disminuir los salarios y fue en ese contexto que se eliminó la jornada del sábado²⁰. La otra novedad para el sistema es la incorporación del coche motor. Sin embargo, aunque este invento permitía disminuir las tarifas, el tipo de coche demandaba menor cantidad de mano de obra y no hacía más que retroalimentar el problema anterior con el personal²¹.

Dentro de las acciones emprendidas por *El Orden* tendientes a la desacreditación del FCSF, se publican un par de artículos con una altamente posible intención de incitar a los santafesinos a tomar las riendas del problema de la infraestructura, exponiendo como ejemplo un caso en la ciudad de Rosario donde los vecinos habían atentado contra este ferrocarril. Así, retoma en sus crónicas la intensión de cargar las tintas de la crítica: “Hemos señalado en todos los tonos, la necesidad de que nuestra capital sea librada del círculo en que la encierran las instalaciones del Ferrocarril Santa Fe empresa cuyos pasos a nivel, barreras, murallas y cordones, dividen a la ciudad, aislando barrios enteros que quedan completamente incomunicados...”²².

Para el año 1932 la situación del emplazamiento de la estación del FCSF destaca por su tratamiento recurrente en los diarios y comienza un proceso de tratativas con el municipio y el gobierno provincial, tendientes a gestionar el traslado de la estación hacia otra localización para permitir la conexión entre la ciudad histórica y la nueva expansión. El problema no involucraba sólo a la estación que, en rigor, ocupaba alrededor de una cuadra, sino a los galpones y el tendido vial que ingresando a la ciudad desde el Noroeste, dividían diagonalmente las dos áreas más consolidadas y de mayor continuidad en su extensión.

“La situación y emplazamiento de la estación del F.C.S.F. en nuestra ciudad, y las vías que de ella arrancan dividen a la capital santafesina en dos grandes barrios; y mucho se ha hablado y se ha dicho referente a la conveniencia del traslado de dicha estación al kilómetro 2, permitiendo que la ciudad aproveche los terrenos que dejaría libre el levantamiento de la misma. Es propósito del Poder Ejecutivo y de las autoridades comunales trabajar de firme en la solución de este problema, y la conferencia de esta tarde ha sido el punto inicial para ello”²³.

²⁰ “La situación del personal ferroviario”. El Litoral, jueves 1 de octubre de 1931. Pág. 3.

²¹ “Una locomotora tipo argentino”. El Litoral, miércoles 30 de septiembre de 1931. Pág. 3.

²² “La Empresa del F.C.S.F. Provoca la Reacción de los Vecinos de Rosario. Un problema que Nuestra Ciudad Necesita Resolver con Urgencia”. El Orden, sábado 23 de mayo de 1931. Pág.2.

²³ “EL FERROCARRIL SANTA FE Y LA CIUDAD DE SANTA FE”. El Litoral, miércoles 9 de marzo de 1932. Pág. 3.

La alternativa era trasladar la estación a un sitio menos conflictivo y establecer cruces viarios en alto o bajo nivel. Si bien esto se planteaba como un mandato del gobierno municipal, la empresa argumentaba no estar en condiciones económicas de afrontar los gastos de la iniciativa, siendo además un asunto que la Provincia y la Nación estaban evadiendo. "...Sería de lamentar que no se llevase a cabo por mucho tiempo ninguna mejora en el sentido que el Concejo Deliberante y todo el pueblo de Santa Fe desean. La ciudad necesita que desaparezcan las barreras de los pasos a nivel y que se abran las calles de Este a Oeste, cortadas por la estación y los talleres del Ferrocarril"²⁴.

A través de un decreto del 31 de mayo de 1932, el intendente de Santa Fe Dr. Agustín Zapata Gollán, manifiesta al Concejo Deliberante su intención de ordenar el adelanto edilicio. La expansión de la ciudad, en ausencia de un control urbanístico, estaba manifestando concretas disfunciones y para controlar estos efectos se pretendía otorgar legitimidad a las futuras acciones correctivas. En esta preocupación es clave la infraestructura ferroviaria pero no menos relevante era el problema de la dotación de servicios públicos a una ciudad que se expandía de forma anómica²⁵. La intención prospectiva era elaborar un plan regulador y para ello, el intendente había atendido la visita de dos profesionales especializados. "La ciudad se extiende desordenadamente, y las consecuencias pueden ser graves en punto a la atención de los servicios públicos. El intendente ha conversado con algunos urbanistas, y entre ellos el ingeniero señor Ángel Guido, quien en compañía de su colega el señor M. Dalla Paolera [sic], son autores del plan regulador de Rosario..."²⁶.

Estos propósitos quedaron latentes durante largo tiempo y se combinaron con otras medidas que resultan clarificadoras de la nueva política municipal, como la decisión de dejar sin efecto la exoneración de imposiciones fiscales a la empresa del FCSF en el año 1932. Las propiedades e inmuebles ferroviarios estaban exentos de pagar la tasa municipal y el impuesto inmobiliario y a partir de esta iniciativa se pretendía empadronarlos y comenzar a cobrar el gravamen, revirtiendo la anterior vocación promotora hacia la instalación del ferrocarril²⁷. Esta voluntad fue de difícil efectivización y hacia 1937 el municipio estaba en juicio con la empresa del FCSF por el reclamo del pago de la tasa. Sin embargo, la empresa hacía lo propio con la municipalidad porque ésta había tomado terrenos del ferrocarril para la apertura de calles. El arreglo al que arribaron las partes fue por la diferencia entre la indemnización municipal y el acumulado de la tasa, incluyendo la entrega de terrenos para la apertura de una nueva vía de circulación²⁸.

²⁴ "El proyecto de traslado de la estación F.C. Sta. Fe. No se piensa realizar ninguna obra en ese sentido por muchos años. SE PRACTICAN ESTUDIOS". El Litoral, martes 26 de abril de 1932. Pág. 3.

²⁵ "El plan regulador de la ciudad. Mensaje del Intendente Municipal a los miembros del Concejo Deliberante". El Litoral, martes 9 de agosto de 1932. Pág. 3.

²⁶ "El plan regulador de la ciudad. HA LLEGADO A ESTA EL INGENIERO SR. ÁNGEL GUIDO". El Litoral, miércoles 10 de agosto de 1932. Pág. 3.

²⁷ "La exoneración de imposiciones fiscales a las propiedades de la Cía del F.C Santa Fe. La intendencia dejó sin efecto los informes producidos a raíz de diversas solicitudes de juzgados. NOTICIAS MUNICIPALES". El Litoral, jueves 6 de octubre de 1932. Pág. 3.

²⁸ "Los juicios de la Municipalidad contra el F.C.S.F. y vice-versa. Las partes han llegado a una transacción

En enero de 1933, *El Orden* arremete nuevamente contra las instalaciones de FCSF, con un elocuente editorial en primera plana y fotografías tomadas desde una pasarela en alto nivel, en vista de las cuales resulta difícil negar la legitimidad del reclamo. Detrás de las vías y galpones se perfila la silueta de Barrio Candiotti que quedaba completamente aislado del centro, a la manera de un distrito con vida autónoma. El ferrocarril había promovido la expansión de este sector y ahora la ciudad no podía integrar al nuevo barrio:

“Esta vista, condensa uno de los más graves problemas creados al crecimiento de la ciudad, por la estación y las instalaciones, playas de maniobras, pasos a nivel, barreras, etc., etc., del Ferrocarril Santa Fe. Enclavados en pleno centro, forman dichas instalaciones, una valla que parte en dos a la ciudad, restando a uno de sus barrios más populosos, todo contacto con el resto del municipio”²⁹.

“Una vista de Barrio Candiotti, obtenida desde lo alto de ‘la pasarela’, ubicada a la altura de calle Junín, sobre las vías del Ferrocarril Santa Fe. Un barrio populoso y progresista, aislado por una verdadera muralla, que interrumpe sus progresos y causa cuantiosos perjuicios al vecindario”³⁰.

“Los rieles del Ferrocarril Santa Fe, que conducen los trenes hasta su estación ubicada en la Plaza España, penetran hasta ese punto céntrico de la ciudad, cortando calles, boulevares, paseos y edificación. Puede verse al fondo, los autos que cruzan las vías, con verdadero peligro para sus ocupantes”³¹.

Difícilmente la problemática con el FCSF pueda circunscribirse sólo a la estación, ya que siendo el ferrocarril más antiguo, es el que más ha afectado con su trazado las zonas céntricas de la ciudad. Alrededor de 1934 se inicia una etapa de proyectos y convenios que buscarán corregir las múltiples irregularidades que se generaron en la trama urbana. El primer acuerdo implicaba la construcción del paso a bajo nivel del puente ferroviario sobre la Laguna Setúbal, para dar continuidad a la costanera. Por otro lado, en el Bv. Gálvez se convino en levantar antiguos trazados viarios³². Hacia mayo de 1935, el gobernador de la provincia plantea la idea de trasladar la estación del FCSF hacia el lado Este de la estación del FCCNA, y los depósitos

ventajosa, a fin de evitar mayores daños. CESIÓN DE TERRENOS E INDEMNIZACIÓN”. *El Litoral*, jueves 2 de septiembre de 1937. Pág. 3.

²⁹ “¡UNA CIUDAD PARTIDA EN DOS! Para Abrir Cauce Al Progreso De Santa Fe Es Necesario Aventar Lejos Esta Estación.” *El Orden*, miércoles 18 de enero de 1933. Pág. 1.

³⁰ “Un Barrio detrás de la Muralla”. *El Orden*, miércoles 18 de enero de 1933. Pág. 3.

³¹ *Ibidem*.

³² “Celébrase un convenio entre la Municipalidad y la Empresa del F.C.S.F. Los representantes de dicha empresa visitaron los lugares donde se realizarán las mejoras, acompañados por el intendente. OBRAS QUE SE LLEVARÁN A CABO. *El Litoral* sábado 28 de julio de 1934. Pág. 2.

y talleres en terrenos más apartados³³. La situación preveía liberar la zona céntrica de estos equipamientos, siendo *El Orden* el principal hacedor de la demonización del FCSF, cosa que el propio diario había tomado como cruzada en defensa de la ciudad³⁴.



“...El proyecto de transformación ferroviaria permitirá librar para formación de parques y avenidas, y para la venta con fines de edificación, una superficie total de 2.016.870 metros cuadrados, y significará la solución a los problemas creados por los numerosos pasos a nivel que hay actualmente en los cruces de calles y vías de ferrocarril en la zona más valorizada y de tráfico más intenso de la ciudad de Santa Fe...Estas obras serán incluidas en el plan comprendido por la ley número 2466, que autoriza al Poder Ejecutivo a invertir diez millones de pesos en urbanización en Rosario, Santa Fe

³³ “El plan de traslado del F.C.F.S.”El Litoral, sábado 18 de mayo de 1935. Pág. 3.

³⁴ “Nueva campaña contra la empresa del F.C.S.F. TENAZMENTE SIN DESMAYOS Y CON LA SEGURIDAD DE TENER EL APOYO PÚBLICO BREGAMOS. DENTRO DE POCO, DE ACUERDO AL PLAN DE ACCIÓN DEL GOBIERNO PROVINCIAL, DESAPARECERÁ LA ‘MURALLA CHINA’”. El Orden, viernes 31 de mayo de 1935. Pág. 3

y municipios de segunda categoría. La Oficina Regional del Plan Regulador, que dentro de breve tiempo será instalada de acuerdo con dicha ley, tendrá a su cargo el estudio de todos los detalles de las obras, duración de las mismas, etcétera”³⁵. “...Así fue como hemos sostenido siempre -entre otras cosas- que la expansión, la vialidad y la estética edilicia se malograban por la subsistencia de esa verdadera muralla china con que el Ferrocarril Santa Fe, tiene cercado el ejido urbano, impidiendo el desarrollo natural de la población. En efecto: una playa de maniobras en pleno centro atenta contra el libre tránsito, quita un área amplia de edificación, afea todo un barrio con sus lrgos [sic] paredones, divide, prácticamente la ciudad, molesta al vecindario y asfixia con un cinturón de acero la actividad vital de una urbe que -como la nuestra- tiende a extenderse por el crecimiento constante...”³⁶.

A pesar de la campaña del diario, la idea de que la ciudad tuviese un plan regulador se hizo esperar. Recién el 24 de marzo de 1943 el Concejo Deliberante de la Ciudad de Santa Fe sanciona la resolución N° 518, por la cual facultaba al Poder Ejecutivo para encomendar al Instituto Argentino de Urbanismo la confección del Expediente Urbano y Plan Regulador de la Ciudad. El 15 de noviembre de 1944 se presentaron en el Museo Municipal de Bellas Artes, los paneles del trabajo terminado compuesto de gráficos, láminas, estudios parciales, maquetas, etc. quedando expuestos al público por varios días. Este plan cuyo autor es el arquitecto Miguel C. Roca³⁷, quien era responsable del instituto, explicita la problemática de la infraestructura ferroviaria en la memoria del expediente urbano:

“Tres líneas de trocha angosta (F. C. S. F. y F. C. del Estado) llegan desde el norte para penetrar en la ciudad, originando la tragedia vial de sus cuantiosos pasos a nivel. Dos líneas, una de trocha angosta (F. C. S. F.) y otra de trocha ancha (F. C. C. A.) penetran por el Sud y se prolongan hasta el Puerto, formando una doble cintura de hierro que obstruye el paso de calles hasta el Norte y opone una barrera a la lógica expansión del progreso. Tres estaciones y una playa de maniobras están emplazadas en lugares en que más molestas resultan al

³⁵ “El acceso del Ferrocarril Santa Fe a esta capital. Obras de endicamiento y defensa en el Salado. EL PLAN DEL P. EJECUTIVO”. El Litoral, miércoles 21 de agosto de 1935. Pág. 3.

³⁶ “LA CIUDAD SE LIBRARÁ DE UN CINTURÓN DE HIERRO. Una vez más triunfa la tesis sostenida por nuestro diario. La empresa del F.C. Santa Fe tendrá que sacar del radio urbano su playa de maniobras que obstaculiza la expansión edilicia. LAS GESTIONES”. El Orden, jueves 22 de agosto de 1935. Pág. 4.

³⁷ Miguel C. Roca. Plan Regulador de la Ciudad de Santa Fe. Instituto Argentino de Urbanismo, Buenos Aires, 1947.

crecimiento urbano, contribuyendo a hacer más antiestética la visión que de la ciudad recibe el viajero³⁸.

Por ser una ciudad rodeada de ríos su única posibilidad de crecimiento se encontraba hacia el Norte, “Pero esa intrincada ramazón que es la red ferroviaria, extendida allí como una tela de araña perniciososa y fatal, impide la vinculación como no sea por unos cuantos pasos a nivel cuyas barreras se cierran con excesiva frecuencia, obstaculizando el libre tránsito y originando nudos de funestas derivaciones”.³⁹ Al proponer una estación ferroviaria única al Oeste, detrás del existente Parque Garay, no sólo se liberaría a la planta urbana de estos obstáculos sino que se garantizaba una vinculación directa con el área industrial proyectada también en ese sector y una franca relación con el parque. Al igual que en el Plan de 1927 para el FCCA, la vinculación con el puerto se realizaría por el Sur, mientras una sola línea ferroviaria se dirigía hacia el Norte, a dividirse según los trazados de los tres ramales.



Situación de la infraestructura ferroviaria y propuesta del plan de Roca, 1944.

Fuente: elaboración propia a partir de ROCA, Miguel C. Plan Regulador de la Ciudad de Santa Fe. Instituto Argentino de Urbanismo, Buenos Aires, 1947. COLLADO, A.; BERTUZZI, M. L. Op. cit.

Por efecto de esta transformación, los trazados ferroviarios levantados darían paso a avenidas de circunvalación y los terrenos ocupados por las estaciones albergarían nuevas urbanizaciones que, además de financiar el emprendimiento, otorgarían

³⁸ Miguel C. Roca. Op. Cit. Pág. 95.

³⁹ *Ibidem*. Pág. 97.

confort, higiene y belleza a la ciudad. En tanto, las compañías estarían beneficiadas por cuestiones técnicas, económicas y de comodidad en la unificación de sus talleres y estaciones. El financiamiento de estas obras estribaría en la posibilidad de venta de los terrenos liberados por el traslado del ferrocarril y el incremento de su valor generado por las urbanizaciones.

La intención de trasladar las estaciones hacia otro sector de la ciudad estaba clara, pero esta operación sólo pudo cumplimentarse fragmentariamente, levantándose cortos tramos de vías y urbanizando pequeñas playas de maniobras. Aún así, la cuestión del reemplazo del ferrocarril por el transporte automotor es algo que subyace a todas las propuestas y es lo que admite la posibilidad de segregación ferroviaria hacia terrenos alejados del centro. Este cambio de modelo adquiere un carácter simbólico para Santa Fe, si se considera que al ser absorbido el FCSF por el FCCNA luego de la nacionalización de 1948, el edificio de aquella estación ferroviaria fue demolido para construir la Terminal de Ómnibus, cuya ubicación genera la misma barrera que la derribada estación del FCSF. La ciudad pudo independizarse de las vías que hasta allí llegaban, pero volvió a interrumpir los sectores traseros a la terminal, algo que pareció no ser relevante ante el argumento de independencia que se sostenía en favor del transporte automotor.

“... Instintivamente el país comprendía que el transporte automotor era entonces la única posibilidad de atenuar la coacción ferroviaria dirigida a mantenerla en el atraso de la monocultura. El transporte automotor no tenía política, no obedecía a planes antinacionales. Iba y venía donde se presentaba una posibilidad de ganancia directa, y por eso fomentaba el comercio interno, creaba actividades nuevas, incrementaba los intercambios de corta distancia”
(Scalabrini Ortiz, 2006-p. 27).

Con el pasar del tiempo, pudimos comprender que este moderno sistema de transporte era igualmente tirano y se promovía desde otro tipo de imperialismo que tenía a los Estados Unidos como centro. El modelo que sustituyó al europeizante y se afianzó luego de la Segunda Guerra Mundial, buscaría unificar a Latinoamérica en sus problemáticas para reforzar la hegemonía norteamericana en el continente.⁴⁰ El individualismo, el liberalismo, el ocio y la industrialización fueron quizás sus mayores ideales, introduciendo a las ciudades y los territorios en el universo de las infraestructuras viales construidas por el desarrollismo. Hoy asistimos a la revalorización de los transportes públicos, en el espacio de ciudades colapsadas por el tránsito vehicular y la contaminación ambiental. Lo cierto es que la prensa, la literatura

⁴⁰ El panamericanismo entre otras cuestiones políticas, no puede dejar de pensarse en el contexto de afianzamiento de los EEUU sobre América; en su disputa con Europa por el control político, económico y cultural y su lucha contra el comunismo; ambiente en el cual se posiciona también financiando proyectos de investigación sobre el desarrollo de los países latinoamericanos. Informe la Unión Panamericana. EL COMUNISMO EN AMERICA LATINA. Diario *El Orden*, viernes 21 de agosto de 1953. Pág. 1.

y el urbanismo contribuyeron a la imposición del nuevo paradigma que libraría a la ciudad y al territorio de “la cintura de los ferrocarriles”. Es por ello que, luego de la desproporcional crítica que la prensa mantuviera contra el FCSF y su localización, no se justifica pero se comprende su demolición como metáfora de reivindicación social y urbana.

A modo de cierre

La infraestructura ferroviaria ha adquirido relevancia para la historia urbana, debido al valor que interpretaciones recientes han atribuido a los componentes de persistencia geomorfológica. Si bien actualmente asistimos al desarrollo de historiografías que persiguen ir más allá de los estudios de casos (que había propiciado la microhistoria para superar los grandes relatos), uno de los más trascendentes aportes de Meyer quizás radique en que desde el reconocimiento del concepto de forma urbana como dimensión independiente, se propicia una historiografía de larga duración, combinando así los esquemas temporalmente totalizadores con una variable espacialmente focalizada. Para esta matriz de interpretación, la infraestructura ferroviaria deja una huella permanente en la estructura urbana, pero se trata de una marca paradójicamente dinámica, condición que se hace notoria por los diversos ciclos de uso a los que está sometida. Las unidades históricas que es posible establecer a partir de esos ciclos, no pueden soslayar el rol que la opinión pública tuvo como incitadora del cambio, que visto en retrospectiva puede considerarse como quiebre temporal o unidad histórica.

El reconocimiento de las representaciones como una dimensión de lo real, admite que se incorporen nuevas fuentes a la historiografía urbana y se entrelacen diversos aspectos de la trama histórica. La infraestructura ferroviaria constituye una barrera porque la ciudad se ha expandido y los trazados ferroviarios obstaculizan el mercado de tierras para la urbanización o aíslan barrios consolidados; pero también lo es porque en ese momento se cuenta con un medio de transporte que puede superar esos problemas y el ferrocarril ha dejado de ser la única opción posible. Por otro lado, es el urbanismo el que diagnostica la presencia de esa barrera, mientras busca constituirse en disciplina autónoma; al tiempo que los urbanistas procuran la demanda de sus servicios profesionales. Asimismo, ha cambiado el contexto histórico, las empresas ferroviarias afectadas por la crisis económica internacional limitan sus inversiones en infraestructura, mientras el modelo de país forjado en los ‘80 ya no resulta posible. Es en este armazón de intereses en tensión, que la prensa permite la doble lectura de los hechos y sus representaciones, reforzando al discurso técnico del urbanismo.

Con la publicación del plan de Roca en 1947 se cierra el período. Simultáneamente, es el año en que vence la ley 5315 que actualizaba los beneficios para las empresas ferroviarias hasta el 1° de enero de 1947. Según Scalabrini Ortiz, por el amparo de esta ley las empresas habían importado materiales sin pagar franquicias, ni

comprarlos en la Argentina; habían obtenido ganancias sin pagar impuestos y utilizaron la tierra urbana sin hacer ninguna contribución a los municipios. A partir de ese año caducaban los beneficios y el Estado se encontraba frente a la posibilidad de prolongar la ley o propiciar la nacionalización, que se presentaba como la salida más razonable.

“La nacionalización de los ferrocarriles que aquí postulo, implica no solamente la expropiación de los bienes de las empresas privadas y extranjeras. Ese acto reducido a sí mismo, produciría un beneficio nacional indudable. Trocaría al propietario privado y extranjero por el gobierno nacional, en quien debemos sentir representados nuestros mejores anhelos. Pero el cambio debe ser más profundo. El ferrocarril debe cesar de estar al servicio de su propio interés. Debe dejar de perseguir la ganancia como objetivo. Debe cambiar por completo la dirección y el sentido de su actividad para ponerse íntegramente al servicio de los requerimientos nacionales” (Scalabrini Ortiz, 2006-p. 402).

La nacionalización ferroviaria trajo un hábito de vida para el sistema, pero las posteriores iniciativas del desarrollismo y las políticas neoliberales terminarían por liquidar al riel a favor de las carreteras. Entonces, se afianzaron otras representaciones acerca del rol del Estado y de cómo éste debía restringir sus funciones. Se dijo que el ferrocarril era ineficiente y generaba pérdida porque el Fisco no sabía administrarlo, y que las ciudades podrían librarse de sus anacrónicas infraestructuras con la libertad del automóvil. En este sentido, cuando nos preguntamos por qué ya casi no tenemos ferrocarriles, por qué el desguace, por qué las demoliciones; en realidad debemos interpelar a la historia acerca de cuáles fueron las ideas predominantes y sus representaciones que, como cántaros a la fuente, al final la rompen.

Referencias Bibliográficas

- A.A.V.V. 1993. “Los tiempos heroicos de los ferrocarriles santafesinos”. En: *Santa Fe, la perenne memoria*. Municipalidad de la Ciudad de Santa Fe, Imprenta Lux S.R.L.
- Almandoz, Arturo. 2008. *Entre libros de historia urbana. Para una historiografía de la ciudad y el urbanismo en América Latina*. Caracas, Equinoccio.
- Andreis, Andrés. 2003. *El ferrocarril. Lo que el tiempo no borró*. Santa Fe, Secretaría de Extensión, UNL.
- Cecchini de Dallo, Ana María. 2003. “El Ferrocarril de la Provincia de Santa Fe, proyectos, antecedentes, construcción y explotación”. En: *I Congreso de Historia de los Pueblos de la Provincia de Santa Fe*. Imprenta Oficial Gobierno de la Provincia Santa Fe.
- Fedele, Javier. 2009. *Ciudad y río. La construcción histórica de un paisaje*. Tesis doctoral inédita. Barcelona, Universidad Politécnica de Catalunya.

- Grindlay Moreno, Alejandro. 2001. *Los puertos mediterráneos andaluces: centralidad urbana y dimensión territorial*. Granada, Universidad de Granada. Departamento de Expresión Gráfica, Arquitectónica y en la Ingeniería.
- Meyer, Han. 1999. *City and Port. Transformation of Port Cities. London, Barcelona, New York, Rotterdam*. Rotterdam, International Books.
- Muller, Luis; Collado, Adriana; Macor, Darío; Piazzesi, Susana. 2001. *Arquitectura, Sociedad y Territorio. El Ferrocarril Santa Fe a las Colonias*. Santa Fe, Revista Polis, publicación científica de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo, UNL.
- Ponte, Jorge. 1999. *La fragilidad de la memoria*. Mendoza, CRICYT.
- Sarlo, Beatriz. 2007. *Una modernidad periférica: Buenos Aires 1920 y 1930*. Buenos Aires, Nueva Visión.
- Scalabrini Ortiz, Raúl. 2006. *Historia de los Ferrocarriles Argentinos*. Buenos Aires, Lancelot.
- Tartarini, Jorge. 2005. *Arquitectura Ferroviaria*. Buenos Aires, Colihue.