

1

DESAFÍOS DE GESTIÓN LOCAL ANTE POLÍTICAS NACIONALES DE TRANSPORTE. EL CASO DE SANTA FE EN LA RECUPERACIÓN FERROVIARIA ARGENTINA

CHALLENGES OF LOCAL MANAGEMENT BEFORE NATIONAL TRANSPORT POLICIES. THE CASE OF SANTA FE IN THE ARGENTINE RAILWAY RECOVERY

María Alejandra Saus¹

Recibido: 12/12/2018

Aceptado: 26/02/2019

RESUMEN

Los recientes planes nacionales de recuperación ferroviaria están trayendo secuelas urbanísticas a las ciudades argentinas. Sin embargo, no hemos hallado aún estudios críticos en nuestro medio. Esa coyuntura podría ser una fortaleza o una debilidad para los gobiernos municipales. Por ello, el objetivo del artículo es reflexionar sobre el futuro de los terrenos ferroviarios desafectados desde una perspectiva teórica multi y trans-escalar. En ese contexto, el Ente de Coordinación del Área Metropolitana de Santa Fe (2016) debe enfrentar nuevos desafíos de gestión. El trabajo recurre a la técnica del análisis documental y remite a referencias casuísticas. La primera parte describe el programa ferroviario nacional, mientras la segunda evalúa algunas alternativas locales frente a las demandas de movilidad del área metropolitana.

PALABRAS CLAVE: Recuperación ferroviaria, planes nacionales, gobiernos municipales, desafíos de gestión.

1. Universidad Nacional del Litoral. Santa Fe, Argentina. Correo: produccioncientificaydocencia@gmail.com
IHUCSO Litoral (UNL - CONICET)

ABSTRACT

The recent national plans of railway recovery are bringing urban effects to the Argentine cities. However, we haven't found yet critical studies in the local context. The occasion could be a strength or a weakness for the municipal governments. Therefore, the objective of this article is to consider the future of the vacant railway lands from the multiscalar and transcalar theoretical perspectives. In that context, the Coordinator Entity of Metropolitan Santa Fe Area (2016) must tackle new challenges of management. This article turns to the technique of documental analysis and follows some casuistry references. The first part of the paper describes the national railway programme, while the second one evaluates some local alternatives in front of the requests of mobility for the metropolitan area.

KEY WORDS: *Railway recovery, national plans, municipal governments, challenges of management.*

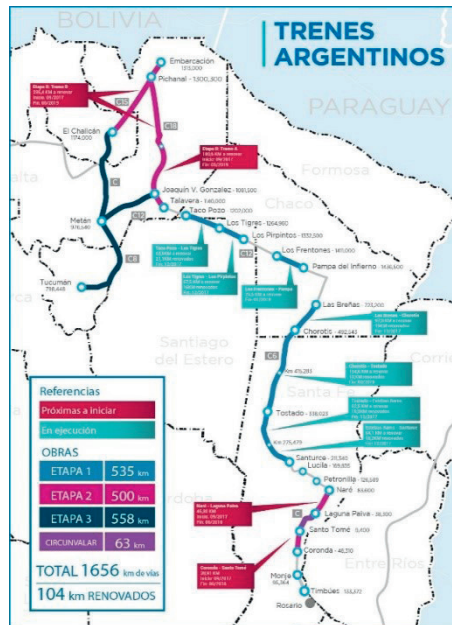
INTRODUCCIÓN

Desde que existe consenso en el reconocimiento de la dimensión permeable e interconectada que tienen -en la práctica- las jerarquías de gobierno del Estado, diversos campos teóricos han reflexionado sobre esas escalas de un modo más flexible y dinámico. Ciertas categorías se han mimetizado con metáforas literarias hasta ser sugeridas por algunos autores como instrumentos tendientes a explicar los procesos de reestructuración escalar, considerando la penetración del capitalismo, las estrategias de los sujetos y las relaciones de poder que las jerarquizan. Desde una ponderación analítica de las escalas como “representaciones” alejadas de la dimensión cartográfica, resulta elocuente -por su simplismo- la metáfora de Herod acerca del tamaño. Aquí las escalas serían corporizadas por muñecas rusas, unas contenidas dentro de las otras, cuestión ratificada -verticalmente- por la metáfora escalar del nivel.

Estableciendo un contraste con ese esquematismo, este trabajo propone un abordaje escalar capaz de priorizar la metáfora de la *relacionalidad*. Es decir, un planteamiento conceptual donde las escalas serían “... resultados de un complejo de relaciones sociales trans-escalares que las interpenetran, configuran y transforman permanentemente” (Fernández, 2010: 9). Ahora bien, asumiendo que en el espacio trans-escalar de las ciudades se reproducen procesos urbanos impactados por esas lógicas complejas y mutables ¿qué desafíos de gestión se presentarían a los municipios? ¿Sería viable re-direccionar posibles dinámicas “externas” a partir de instancias locales auto-reproducibles?

Este artículo parte de esos interrogantes para conceptualizar unos fenómenos que, si bien tienen sede en un espacio urbano concreto (la escala de aplicación de las acciones), son producto de estrategias y políticas públicas decididas en otros ámbitos (la escala de su mando). No obstante, esas dinámicas deberían interpelar a los gobiernos locales para no permanecer éstos en una condición pasiva o subordinada a decisiones hegemónicas. Aquí es donde el trabajo intentará plantear algunos desafíos. Concretamente, estas reflexiones sobre procesos urbanos y modelos de gestión están motivadas por un programa de recuperación de los ferrocarriles. Dicho plan ha sido impulsado por el Estado argentino a través del Ministerio de Transporte de la Nación y de la compañía Trenes Argentinos Infraestructura. Entre sus fuentes de financiamiento se halla un préstamo supranacional de la Corporación Andina de Fomento (CAF), junto a otros recursos financieros y tecnológicos de procedencia china. Ese plan comprende la ejecución de obras de renovación y mantenimiento de infraestructuras, incluyendo al Ferrocarril Belgrano Cargas que atraviesa el ejido urbano santafesino. Tal situación es una oportunidad para reflexionar sobre los alcances locales del plan nacional denominado “Circunvalación Ferroviaria de la Ciudad de Santa Fe”. Éste busca desviar del medio urbano a los trenes de cargas que hoy lo atraviesan sin detenerse, ya que convergen en los puertos de la Región Metropolitana de Rosario (Figura 1).

FIGURA 1.
TRAMOS QUE INTEGRAN EL PLAN DE RECUPERACIÓN FERROVIARIA



FUENTE: TRENES DE CARGA: PROYECTAN LA CIRCUNVALACIÓN FERROVIARIA DE SANTA FE. (2018, 12 DE ENERO). AIRE DE SANTA FE; [HTTPS://WWW.AIREDESANTAFE.COM.AR/NOTICIAS-REGIONALES-SANTA-FE/TRENES-FORMACIONES-CIUDAD/](https://www.airedesantafe.com.ar/noticias-regionales-santa-fe/trenes-formaciones-ciudad/)

Pero el programa nacional exhibe un anverso y un reverso con objetivos e impactos diferentes. El *espacio ferroviario proyectado* busca mejorar la eficiencia de los ferrocarriles y reducir las tarifas de transporte, evitando demoras y accidentes en los pasos a nivel. Pero -de concretarse- entraría en escena su contracara, es decir, el *espacio ferroviario desafectado*. En tal escenario quedarían vacantes los predios y corredores santafesinos actualmente utilizados, esperando nuevos usos del suelo. Entre ellos se especula -como ya ha sido relevado en la prensa- la construcción de un área de viviendas y servicios de alta densidad en una playa de maniobras operativa². Además, están siendo subastados antiguos terrenos ferroviarios inactivos que hoy pertenecen al patrimonio estatal, con el objetivo de financiar las obras de la circunvalación³. Esta situación vuelve necesaria una mirada crítica sobre la trascendencia local del programa nacional, puesto que las estrategias y decisiones tomadas en otros ámbitos infiltran la escala urbana. De ese modo, introducen dilemas en dos niveles: la relación de los actores locales con los procesos “externos” implicados en la red nacional de transporte y el modo en que el gobierno municipal podría operar “internamente” para mitigar las externalidades y capitalizar beneficios.

En ese proceso de reconfiguración de una arquitectura institucional contradictoria y dinámica, de escalas geográficas superpuestas y penetradas por el capital global, el re-escalamiento de la urbanización conduce a un re-escalamiento del Estado. Los problemas de gobernanza urbana no pueden, entonces, abordarse como meros asuntos de regulación municipal, sino que deben incluirse en un horizonte *multiescalar* -local, regional, nacional y global- (Brenner, 2003). Reconfigurado el poder del Estado ante la globalización capitalista, las ciudades y las regiones urbanas están relevando a las economías nacionales en la acumulación del capital. Por ello, son nodos deseosos de atraer inversiones para fijarlo dentro de sus territorios. Con esa finalidad, son introducidas nuevas formas de gobernanza urbano-empresariales y así se reorganiza el andamiaje escalar del Estado. En consecuencia, y aún a pesar de sus conflictos internos, las instituciones metropolitanas o regionales son justificadas para mantener ventajas locacionales.

En nuestro caso de estudio, la posible desafectación de terrenos ferroviarios nacionales en áreas centrales urbanas sucede en paralelo a la reciente

2. Santa Fe: Urbanizarán los terrenos aledaños a la Estación Belgrano. (2018, 3 de diciembre). Santotoméaldía, <http://www.santotomealdia.com.ar/nota/100699-Santa-Fe-Urbanizaran-los-terrenos-aledaos-a-la-Estacion-Belgrano>

3. Frana, sobre venta de terrenos nacionales: "queremos que algo quede para Santa Fe". (2018, 2 de agosto). DERF. Agencia Federal de Noticias, http://www.derf.com.ar/despachos.asp?cod_des=799164

sanción de la Ley de Áreas Metropolitanas⁴, que ha creado el Ente de Coordinación del Área Metropolitana Santa Fe (ECAM). Éste es un incipiente foro de concertación entre los 23 municipios y comunas que lo integran. En su seno se abordan temas comunes tales como: ordenamiento y uso del suelo, movilidad, conectividad y transporte, gestión ambiental, obras estratégicas y desarrollo económico y productivo⁵. El Ente ofrece la oportunidad de hilvanar una trama de gestión pública transversal situada dentro de matrices de mayor amplitud. Por ello, podría fortalecer las capacidades estatales de escala local/regional frente a los lineamientos del programa nacional impulsado por intereses globales.

Ratificamos esto porque, ampliando la mirada del fenómeno, es en el territorio de América Latina donde las acciones ferroviarias están operando también como parte de una estrategia geopolítica de posicionamiento chino a través de inversiones en nuestra región (Lan, 2017). En la Argentina, la intervención china es divulgada por Trenes Argentinos Infraestructura, pudiendo comprobarse el rol de ese país en la provisión de tecnología⁶. Así, desde los capitales externos invertidos, pasando por la Nación que impulsa la recuperación ferroviaria, el gobierno provincial que busca regular procesos de conurbación, hasta los Municipios que deben encarar su ordenamiento físico, se asocian un conjunto de medidas que operan entre las escalas global y local. La apuesta teórica de este trabajo conduce, entonces, hacia una visión articulada de esas estructuras, dinámicas, relaciones y procesos. Más que acentuar los estratos o niveles, buscamos enfatizar la problemática de las decisiones y del poder que opera *entre las escalas espaciales*, al incorporar lo contingente de las acciones no sistémicas y las políticas públicas (Brandão, 2010).

Siguiendo esa metodología, el espacio urbano santafesino sería un laboratorio capaz de revelar la trama de intereses que se imbrican localmente desde los planes nacionales de infraestructuras. Entonces, a partir del suelo proclive a ser desafectado del uso ferroviario de cargas se despliegan oportunidades urbanas que articulan dos variables concomitantes: la definición legal del área metropolitana y sus demandas de movilidad. Éstas podrían ser satisfechas destinando ese suelo vacante al transporte ferroviario de pasajeros de cercanías. Pero sobre esos espacios también actúan las presio-

4. Ley Provincial N° 13.532/16

5. <http://www.santotomealdia.com.ar/nota/98982-El-Ente-del-Area-Metropolitana-se-reunio-en-Santo-Tome>

6. <https://www.argentina.gob.ar/trenes-argentinos-infraestructura>

nes del sector privado y toda una serie de disputas territoriales. Por tales razones, en su actual proceso de conurbación y habiendo heredado Santa Fe unas redes de ferrocarriles interurbanos -propias de su anterior rol de ciudad intermedia- ¿qué alternativas abriría la desafectación de esas infraestructuras ferroviarias en el escenario creado por el Plan de Circunvalación y por la Ley de Áreas Metropolitanas? ¿Qué oportunidades habría para dilatar el espacio público urbano y para satisfacer la movilidad de cercanías? ¿Qué expectativas de negocio podrían crearse sobre terrenos proclives a la especulación inmobiliaria?

Para reflexionar sobre esos interrogantes el trabajo tiene un horizonte conceptual orientado hacia un abordaje multi y trans-escalar del fenómeno descripto. Desde ese lugar se asume que aquellas decisiones, estrategias y políticas públicas ferroviarias, al tener diferentes escalas de control y de impacto, desafían los tradicionales modelos de gestión. En el plano metodológico, el artículo recurre a la técnica del análisis documental para indagar pliegos de licitación, informes de consultoría, planos urbanos y crónicas periodísticas. Esa información será puesta en diálogo con la casuística de otras experiencias nacionales e internacionales, a fin de evaluar alternativas en virtud de algunos antecedentes. El relato será dividido en dos partes: la primera describe las características y alcances del plan nacional de transporte (el espacio ferroviario proyectado). En cuanto a la temática del segundo apartado, ésta transita por los conflictos y oportunidades que se avecinan para el municipio a partir del espacio ferroviario desafectado.

1. EL ESPACIO FERROVIARIO PROYECTADO

Desde la perspectiva jurídica, el espacio ferroviario es un conjunto de propiedades divididas, agrupadas, segregadas o agregadas -según su constitución histórica- y transmitidas al ferrocarril para el establecimiento y la prestación del servicio público. Es decir que se trata del patrimonio del ferrocarril (Madrigal Tascón, 1988). El punto clave en este trabajo es que dentro del espacio ferroviario existen dos clases de bienes de dominio público: los afectados al servicio público y los no afectados o desafectados del servicio. En el caso de los primeros, debido a su naturaleza jurídica, no es posible actuar sobre ellos desde los instrumentos del ordenamiento urbano o para la captación de plusvalías inmobiliarias porque son de dominio público destinados a un servicio. Por el contrario, si bien los segundos también son del Estado, el artificio de la desafectación los convierte en bienes de propiedad privada y pueden ser enajenados, embargados, expropiados o comercializados. En torno a esta última condición se estructura la segunda

parte del artículo, en la cual reflexionaremos sobre ese potencial estado del ferrocarril y sobre los usos alternativos.

Retomando la noción de espacio ferroviario proyectado, si bien desviar enlaces de carga es una idea con antecedentes locales, el actual plan adquiere contundencia por quedar nuestra ciudad implicada en un programa que involucra a las provincias de Jujuy, Salta, Tucumán, Santiago del Estero, Chaco y Santa Fe. A escala regional, es preciso disminuir los fletes de mercancías transportadas por camiones y eso implica disponer de ferrocarriles rápidos y capaces de evadir congestiones de tráfico. Subrayamos que esa política ferroviaria está siendo implementada tras un período de letargo que dejara desatendidos a los ferrocarriles argentinos. Ello comenzó en 1989 cuando fueron privatizados los tráficos de cargas y los servicios de viajeros de la Región Metropolitana de Buenos Aires. Tal medida provocó una desarticulación de la red nacional, mientras las líneas de pasajeros interurbanos eran clausuradas cayendo sus infraestructuras en el abandono (Waddell, 2009). Contrariamente, pero en simultáneo, en Europa la modernización de los ferrocarriles fue una clave para direccionar los procesos metropolitanos con un sentido endógeno y articulado en el cual infraestructura, sociedad y espacio fueron vinculados.

Las iniciativas de Nación para modernizar los ferrocarriles en la Argentina se remontan al año 2008, con la Ley N° 26.352 que creara dos sociedades del Estado en la órbita del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios. Estas entidades son la Administración de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) y la Sociedad Operadora Ferroviaria (SOF), establecidas con la finalidad de separar los bienes de la logística (Raposo, 2009). Pero la modernización de infraestructuras tiene hoy alcance continental. Los países latinoamericanos están asumiendo que su competitividad depende de optimizar la estructura de costos del transporte para mejorar la oferta de productos regionales (Clemente, 2013). Asimismo, a escala global, China ofrece un nuevo ciclo histórico para los ferrocarriles de Latinoamérica. Por consiguiente, incide en las medidas argentinas de recuperación de ese modo de transporte, interpelándonos a una reflexión sobre la autonomía nacional que podría haber para abordar las redes con objetivos endógenos.

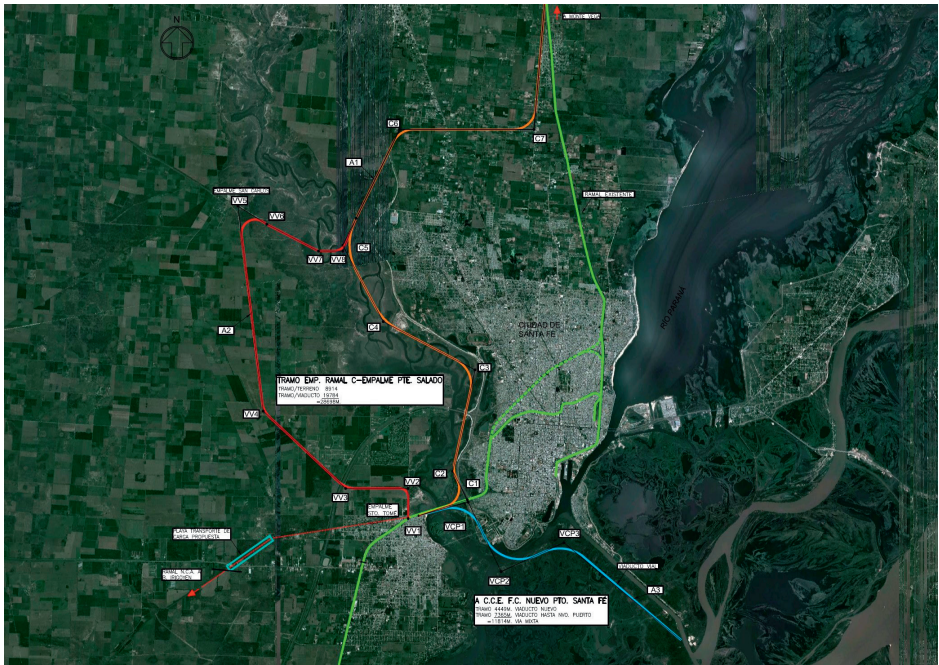
Con el propósito -hasta ahora discursivo- de reimpulsar las economías regionales del noroeste y noreste argentinos, el programa de recuperación tuvo su origen en 2010. En ese momento la CAF aprobaba un préstamo para el Proyecto de Recuperación y Mejoramiento del Ferrocarril General

Belgrano⁷, cuando *Transporte* era una Secretaría del Ministerio de Planificación⁸. Decimos que el objetivo del plan es todavía discursivo porque la provisión de infraestructura es condición necesaria pero no suficiente para garantizar el desarrollo regional. Ciertamente, ese fue un pilar del desarrollismo que construía infraestructuras como vectores de un paradigma neopositivista y de un tipo de gestión tecnocrática tendiente a viabilizar los flujos económicos. En rigor, la relación transporte-territorio es mucho más compleja. Ésta representa un “binomio imperfecto”, una dimensión binuclear que no alude a un determinismo causal, sino a una densa y dialéctica construcción material, social, política y discursiva (Miralles-Guasch, 2002). Entre las medidas de aquel programa nacional, el propósito del “Rubro 4” era elaborar un anteproyecto para la Circulación Ferroviaria en la Ciudad de Santa Fe. Se proyectaba entonces un movimiento de tres millones de toneladas para el año 2030, en trenes de 80 vagones, con picos de 20 formaciones diarias de 2 km de largo. Para el caso de Santa Fe ello implicaría graves perturbaciones al tránsito vehicular, en sentido noreste-suroeste, al quedar interrumpidas las avenidas troncales norte-sur por la mitad de la trama. Eso sin mencionar posibles accidentes en los pasos a nivel. Por entonces, los pliegos de Nación sugerían aprovechar un enlace existente, en alto nivel (Figura 2, en verde) pero esa opción fue descartada por no remediar la problemática urbanística. Por ende, las consultoras propusieron dos nuevas trazas: una vía de circunvalación hacia el oeste del núcleo urbano, entre la ciudad de Santo Tomé al sur y la población de Monte Vera al norte, y una tercera traza con variante en Empalme San Carlos que fue la seleccionada.

7. <http://www.logisticasud.enfasis.com/notas/17765-caf-ortorga-us326-millones-la-recuperacion-del-belgrano-cargas>

8. Secretaría de Planeamiento, Santa Fe Ciudad.

FIGURA 2.
EN VERDE, LÍNEA CONTINUA (A NIVEL), LAS TRAZAS OPERATIVAS QUE SERÍAN DESAFECTADAS. EN LÍNEA DISCONTINUA, EL ENLACE INACTIVO EN ALTO NIVEL QUE IBA A APROVECHARSE. EN ANARANJADO Y EN ROJO LAS CIRCUNVALACIONES PROYECTADAS Y EN CELESTE EL ACCESO AL NUEVO PUERTO.



FUENTE: PROYECTO RECUPERACIÓN Y MEJORAMIENTO DEL FERROCARRIL GRAL. BELGRANO. ESTUDIOS AMBIENTALES. SECRETARÍA DE TRANSPORTE MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS - CORPORACIÓN ANDINA DE FOMENTO (2010), P. 121

El siguiente paso para efectuar la circunvalación ferroviaria fue dado en el año 2016, cuando ese proyecto nacional era incluido en los pliegos de licitación de otros ferrocarriles en todo el país. En este momento la iniciativa provino de Trenes Argentinos Infraestructura, perteneciente al subido de rango Ministerio de Transporte de la Nación⁹. Entre los tramos licitados se hallaba el Pliego de Bases y Condiciones Generales para la Contratación de Servicios de Consultoría para el Análisis Económico y Proyecto Ejecutivo para la Circunvalación Ferroviaria de la Ciudad de Santa Fe¹⁰. La contratación fue hecha con la consultora Consular que recientemente ha presen-

9. Crearon el Ministerio del Interior y Transporte. (2012, 6 de junio). Infobae, <https://www.infobae.com/2012/06/06/651853-crearon-el-ministerio-del-interior-y-transporte/>

10. https://servicios.adifse.com.ar/site/licitaciones_nuevas/PCP%20LP%2016-2016.pdf

tado el primer informe¹¹. En esta segunda etapa la opción de circular por la trama urbana quedaba descartada de plano, haciendo el pliego explícita mención a la circunvalación.

El proyecto incluye la ejecución de trazas nuevas y la renovación de vías existentes, estudiando la viabilidad institucional, técnica, económica y ambiental para los diseños de ingeniería y toda la documentación requerida para realizar el proyecto ejecutivo. En esta ocasión fue ampliada la traza original y consensuada entre autoridades de la Provincia de Santa Fe, el Ministerio de Transporte, Belgrano Cargas y la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado (ADIF S.E.). La nueva traza parte -al igual que la anterior- desde la ciudad de Santo Tomé, al sur, pero incorpora la localidad de Laguna Paiva, hacia el norte de Monte Vera, pasando también por Empalme San Carlos (total: 63 km). Actualmente se hallan en estudio tres variantes, siendo preciso reducir el riesgo hídrico derivado de cruzar el río Salado (Figura 3)¹².

FIGURA 3.
TRAZAS ALTERNATIVAS DESDE EMPALME SAN CARLOS HACIA
EL NORTE DE LA TRAMA DE SANTA FE

**ANALISIS DE
FAMILIAS DE
TRAZAS
POSIBLES.
FAMILIA DE
VARIANTES**



TRENES ARGENTINOS
INFRAESTRUCTURA

Ministerio de Transporte
Presidencia de la Nación

FUENTE: EXPOSICIÓN DE LA CONSULTORA CONSULAR PRESENTADA DURANTE UNA REUNIÓN DEL ENTE DE COORDINACIÓN DEL ÁREA METROPOLITANA DE SANTA FE (ECAM), NOVIEMBRE DE 2017.

11. Nuevamente, los estudios de consultoría eran financiados con un préstamo de la CAF.

12. Presentaron el proyecto ferroviario para la ciudad. (2017, 27 de noviembre). LT10, <http://www.lt10.com.ar/noticia/206677--presentaron-el-proyecto-ferroviario-para-la-ciudad>

Ahora bien, siendo éste un plan del Ministerio de Transporte de la Nación, ¿cómo podríamos pensar una participación activa del ECAM en el proceso para no quedar éste subordinado a la lógica institucional de la muñeca rusa? Para Carrión y Hanley (2005) la clave está en repensar lo estatal, lo público y lo nacional en su relación con el mercado. Desde allí se asume que las ciudades son un nuevo actor que se suma a los estados nacionales. En ese punto los autores coinciden con Brenner (2003) en abordar a las regiones urbanas como ejes del nuevo modelo de acumulación del capital. Porque "... los procesos urbanos tienen hoy en día una importancia significativa en la constitución de estados estables y economías sustentables" (Carrión y Hanley, 2005: 14). Pero esas ciudades no deben ser estudiadas de forma aislada, sino que -en tanto aportan a la estabilidad política y a la sostenibilidad económica- contribuyen a fortalecer el proyecto nacional. De ello resulta que los entes que regulan las áreas metropolitanas estarían en condiciones de reposicionarse a escala nacional produciendo un re-escalamiento del Estado.

Veamos un ejemplo concreto en donde, embrionariamente, se han intentado poner en marcha esos mecanismos. La consultora responsable de los estudios de la circunvalación se reunió con actores de la Municipalidad de Santa Fe para indagar las premisas locales y ésta, a su vez, mantuvo conversaciones con ADIF. Ensayando establecer modalidades de gestión local que admitieran una reconsideración del proyecto nacional, la solicitud municipal fue que la ciudad no quedara desvinculada de los trenes de cargas. Concretamente, refiere a los accesos al puerto local proyectado y a una zona al noroeste de la planta urbana denominada Interpuertos (Figura 4). Éste un proyecto local e intermodal de transporte cuya logística permitiría bajar costos en rubros como la piedra de la construcción que podría acercarse en trenes y luego distribuirse en vehículos rodados. El pedido condujo a la necesidad de ampliar el alcance del pliego original, cuestión sobre la que aún no se han difundido resultados. Los técnicos están evaluando la dimensión legal-institucional, estudiando la situación de las parcelas afectadas, cuantificando los costos de las tierras, identificando los actores públicos y privados implicados en todas las jurisdicciones y analizando los instrumentos legales disponibles y/o de potencial aplicación¹³.

13. https://servicios.adifse.com.ar/site/licitaciones_nuevas/PCP%20LP%2016-2016.pdf

FIGURA 4.
VARIANTE SOLICITADA POR EL MUNICIPIO (RECUADRO VERDE)

AREA DE PLANEAMIENTO: ACCIONES



1.- AMPLIAR ALCANCE PLIEGO



FUENTE: EXPOSICIÓN DE LA CONSULTORA DURANTE UNA REUNIÓN DEL ECAM, NOVIEMBRE DE 2017.

Los hechos anticipan un abanico de potenciales modelos de gestión pública que incluyen la participación del capital global y exigen la concertación de todos los niveles estatales, cuestión que está siendo considerada. En relación a las expropiaciones implicadas, ya ha sido sancionada la ley provincial para la obtención de los terrenos cuya administración estará a cargo de la Provincia y las indemnizaciones serán pagadas por la Nación. Se trata de 156 hectáreas de parcelas, incluidas casi 60 de ellas en jurisdicción de Oliveros para realizar allí una playa de maniobras, la franja de terrenos correspondiente a la circunvalación entre Santo Tomé y Laguna Paiva y alrededor de seis hectáreas de la comunidad indígena Mocoví Com-Caia. Estas últimas expropiaciones anuncian conflictos y deberán contemplar el derecho de los pueblos originarios a la posesión y propiedad comunitaria de las tierras. Por eso, se ha firmado un acuerdo con el cacique por el cual la Provincia se compromete a tramitar las indemnizaciones y a gestionar ante el Estado Nacional la donación de una parcela de similares características¹⁴.

14. Ya es ley: expropiación de terrenos para la concreción de una nueva red ferroviaria. (2018, 12 de agosto). La Capital, <https://www.lacapital.com.ar/la-region/ya-es-ley-expropiacion-terrenos-la-concrecion-una-nueva-red-ferroviaria-n1656915.html>

Esa situación desata una serie de disputas territoriales porque el diseño o mejoramiento de infraestructuras de transportes tienen objetivos directos y potenciales efectos externos. Los primeros pueden beneficiar a los usuarios, a las empresas transportistas y a la administración ferroviaria nacional. No obstante, los segundos repercuten sobre los residentes colindantes a las vías, las explotaciones agrícolas y los comercios que experimentan utilidades o desutilidades. Éstas últimas son derivadas de una actividad a la que son ajenos y que se impone desde las escalas global, nacional o regional con exigua anuencia local (Serrano Rodríguez, 1988). En esa tensión de intereses instalada entre los beneficios y los posibles efectos negativos del plan, nos preguntamos: ¿cómo se articulan las inversiones externas en infraestructura y las políticas nacionales de transporte en perspectiva multiescalar? ¿Cuál sería el modelo de gestión más apropiado para los espacios ferroviarios atravesados por múltiples escalas del Estado y de penetración del capital? ¿Cómo podrían remediarse las desutilidades y de qué dependería que ésta fuera una chance para mejorar el espacio público y la movilidad metropolitana?

2. EL ESPACIO FERROVIARIO DESAFECTADO

2.1. ESTADO DE SITUACIÓN

A causa del proyecto nacional de la circunvalación el municipio pretende involucrarse en un proceso de desafectación del suelo urbano actualmente afectado al servicio ferroviario para iniciar estudios convergentes en un Plan de Movilidad Integral para el Gran Santa Fe¹⁵. El crecimiento poblacional y la sanción de la Ley de Áreas Metropolitanas (con una estimación de 600.000 habitantes) hacen necesario delinear planes integrales de transporte. Sin embargo, en los documentos divulgados sobre el proyecto de variante ferroviaria aún no ha sido explicitado qué tipo de utilización tendrían los corredores desafectados. Por otro lado, y como anticipamos, funcionarios de la Agencia de Administración de Bienes del Estado (AABE) han estado en Santa Fe para gestionar la subasta de cuatro terrenos céntricos que habían pertenecido al antiguo Ferrocarril Santa Fe. La agencia pretende ponerlos a disposición de particulares e inversores inmobiliarios para obtener plusvalías que sufraguen, en parte, las obras de la circunvalación¹⁶.

15. Entrevista al Secretario de Planeamiento Municipal, Marcelo Pascualón, diciembre de 2017.

16. Reunión informativa sobre la subasta de los terrenos en Candiotti Sur y Avenida Alem. (2018, 29 de agosto). Sin Morzada, <https://www.sinmordaza.com/noticia/545274-reunion-informativa-sobre-la-subasta-de-los-terrenos-en-candiotti-sur-y-avenida-alem.html>

Se perfila allí un sector de viviendas, comercios y servicios en edificaciones de media y alta densidad con un impacto en la forma urbana a escala local que, indirectamente, está impulsado por dinámicas económicas globales con políticas públicas nacionales y regionales. Con esa operación el Estado nacional intenta recuperar unos cinco millones de dólares de los 117 que costaría la circunvalación¹⁷. La operación estaría regulada por los lineamientos sobre usos del suelo establecidos, previamente, en el Reglamento de Ordenamiento Urbano (ROU, Ordenanza N° 11748/2010). Pero las disputas y conflictos locales han quedado expuestos en las reuniones de los vecinos. En ellas se han presentado diferentes estimaciones realizadas por los equipos técnicos de los concejales opositores. Éstos manejan otros números acerca del volumen de la operación inmobiliaria, sobre las condiciones de edificabilidad del sector y en relación al marco jurídico necesario para que lo recaudado retorne a la ciudad de Santa Fe (Figura 5)¹⁸.

FIGURA 5.
TERRENOS A SUBASTARSE EN EL ÁREA CENTRAL DE SANTA FE



FUENTE: REUNIÓN INFORMATIVA SOBRE LA SUBASTA DE LOS TERRENOS EN CANDIOTI SUR Y AVENIDA ALEM. (2018, 29 DE AGOSTO). SIN MORZADA

17. Nación quiere financiar el Circunvalar Ferroviario con la venta de los terrenos. (2018, 26 de Julio). Aire de Santa Fe, <https://www.airedesantafe.com.ar/noticias-locales-santa-fe/nacion-busca-financiar-circunvalar-ferroviario-la-venta-los-terrenos/>

18. Terrenos de Candioti Sur: ¿Quién se queda con la torta? (2018, 26 de Julio). Aire de Santa Fe, <https://www.airedesantafe.com.ar/noticias-locales-santa-fe/terrenos-candioti-sur-quien-se-queda-con-la-torta/>

De ese nudo problemático de desprenden variables complejas que convocan, nuevamente, a una perspectiva multiescalar de este fenómeno con impacto físico en la ciudad de Santa Fe. Por una parte, si bien actualmente asistimos a un proceso de recesión de la actividad económica, desde 2003 acudimos a un crecimiento del mercado inmobiliario. Las razones están, principalmente, en la renta agropecuaria debida a los precios altos de los commodities agrícolas, la devaluación de la moneda, la creación de pequeñas industrias y la ejecución de infraestructuras (Barenboin, 2010). Por ello, el comercio exterior está siendo orientado hacia la producción sojera, cuya demanda impulsa la economía asiática. La inversión en infraestructura ferroviaria -que China provee y financia- es la estrategia utilizada para potenciar ese proceso de acumulación del capital, que se reproduce en ciudades centrales argentinas a través del mercado inmobiliario. Esto es así porque, tras la crisis del 2001, la desconfianza en el sistema financiero instó a que los beneficios de las exportaciones fueran invertidos en la industria de la construcción. Ese hecho generó altas tasas de ganancias para los inversores privados y un aumento en los precios del mercado inmobiliario que ha profundizado las desigualdades sociales. En esa trama valdría preguntarse ¿cómo podría Santa Fe captar esa renta de forma planificada y virtuosa, sobre todo pensando en las disputas competenciales tejidas en los terrenos ferroviarios desafectados?

Sobre esos cuatro terrenos pertenecientes al patrimonio nacional, las controversias se ciernen en torno a las disputas competenciales y, también, las público-privadas. En relación a las primeras, el ejemplo de las obras ribereñas de la ciudad de Rosario muestra las secuelas de la transferencia de terrenos fiscales, a título gratuito, a provincias y municipios en 1992¹⁹. Pero a partir de una eficiente gestión municipal, la ciudad recibió unas 300 has para espacios públicos con diversos proyectos urbanos (Barenboin, 2014). Empero, alrededor del segundo tipo de disputas y -concretamente- sobre el proyecto de Puerto Norte, los inversores privados tendieron a presionar para aumentar la densidad edificatoria y las alturas reglamentarias, doblegando así las normas del planeamiento urbanístico. Esto ha sido compensado en el caso de Rosario con el pago de una contribución extraordinaria al municipio. En Santa Fe, concejales opositores han discutido esa opción y también pugnado por la construcción de viviendas accesibles a las clases medias locales. No obstante, aquí ya estaban previstas por el ROU las altas densidades para los terrenos 1 y 2. Por ello, no ha podido detenerse la subasta de Nación, además fundada en el supuesto de invertir lo recaudado en el financiamiento del plan circunvalar²⁰.

19. Ley 24.146 (Legislación de Emergencia Económica).

20. Entrevista al concejal Leandro González, noviembre de 2018.

Sobre el auto financiamiento de proyectos urbanos y/o de infraestructuras a partir de modelos de gestión público-privado existe mucha controversia. Por un lado, está la necesidad de generar recursos económicos para financiar las obras evitando comprometer el presupuesto estatal. Las acciones buscan salir del Derecho Administrativo -con el artificio jurídico de la desafectación- para poder rentabilizar los bienes obsoletos en el marco normativo del Derecho Privado. Así se consigue invertir plusvalías en las obras nuevas, pero -al mismo tiempo- son aumentadas las tensiones del mercado inmobiliario que el Estado debería combatir (Santos y Ganges, 2016). Asimismo, con dicha modalidad permanece velado el hecho de que la financiación implica un endeudamiento previo del Estado, con la presunta garantía puesta en la generación de ingresos inmobiliarios. En el caso español, por ejemplo, las “sociedades mercantiles de capital público” -ejecutoras de las operaciones de integración ferroviaria- se han topado con la crisis financiera europea que las ha dejado endeudadas a causa de un modelo inmobiliario insostenible.

En Santa Fe, los asuntos de competencia entre jerarquías del Estado han quedado articulados a los público-privados de un modo que aún resulta opaco en torno a la playa de maniobras operativa del Ferrocarril Belgrano. Por un lado, se ha firmado un auspicioso convenio que da cuenta de la chance de establecer alianzas de gestión entre el Estado nacional -propietario del predio- y la municipalidad que tiene los problemas urbanísticos²¹. Pero esas acciones carecen de un plan integral y no han sido difundidos aspectos puntuales tales como las etapas de gestión, el ordenamiento físico y las formas de financiamiento. Si bien el convenio rubricado incluye la transferencia definitiva del edificio de viajeros de la estación, no parece implicar la cesión de la playa completa (24 has). La urbanización contiene espacios verdes, viviendas y servicios, con algunas áreas volcadas al mercado inmobiliario sobre terrenos en una situación jurídica inespecífica. Por otra parte, si bien el acuerdo establece la necesaria apertura de calles -en sentido este-oeste- también tiene la voluntad de conservar una vía de sentido norte-sur para un futuro tren de cercanías. Eso podría volver a crear la barrera física que se quiere combatir, debido a que se generarían pasos a nivel sobre las calles abiertas. Llegamos a esa conclusión porque no se ha precisado que fuera dispuesta de manera soterrada o en alto nivel (Figura 6).

21. Se firmó el acuerdo para urbanizar los terrenos de la Estación Belgrano. (2018, 3 de diciembre). El Litoral, http://www.ellitoral.com/index.php/id_um/185138-se-firmo-el-acuerdo-para-urbanizar-los-terrenos-de-la-estacion-belgrano-entre-nacion-y-el-municipio-area-metropolitana.html

FIGURA 6.
PLAYA DE MANIOBRAS DE LA ESTACIÓN DEL FERROCARRIL
BELGRANO CARGAS



FUENTE: [HTTPS://EARTH.GOOGLE.COM/WEB/](https://earth.google.com/web/) (RECUPERADO 10 DE DICIEMBRE DE 2018)

2.2. DIAGNÓSTICO Y PROSPECTIVA

Santos y Ganges (2016) introduce otra controversia latente para Santa Fe: las disputas que se desatan cuando las iniciativas surgen de la administración del ferrocarril versus las demandas urbanísticas del gobierno local. Advierte que cuando se quiere imitar operaciones exitosas, como -por ejemplo- el Pasillo Verde Ferroviario de Madrid (García Santos, 1998), se omite que aquí el soterramiento fue requerido por la empresa ferroviaria y luego financiado con recursos inmobiliarios, no al revés. Similares condiciones estuvieron garantizadas en 1992 en Sevilla (Exposición Universal) y en Barcelona (Villa Olímpica). En otros casos menores, la ausencia de criterios integradores y la profusión de luchas competenciales suelen arribar a puntos muertos donde se impone el criterio inmobiliario. Esas prácticas son negativas para el ferrocarril y afectan al espacio público, ya que sólo se pretende rentabilizar el espacio ferroviario. Por ello, para decidir en función de las

exigencias del ferrocarril y los requerimientos de la ciudad debería mediar un plan que incluyera la concertación anticipada de todas las partes. Esto es así porque satisfacer objetivos simultáneos y evaluar las externalidades de un programa tiene complejidades que superan el conocimiento, las competencias y las posibilidades municipales. De ahí la premisa de formar agencias, consorcios o sociedades mixtas (Quero Castanys, 1994).

Mientras en la década de 1980 las demandas de movilidad urbana impulsaban la modernización de los trenes europeos, en la Argentina eran eliminados los servicios de viajeros interurbanos postergando así el problema urbanístico que ahora se avecina. Ese hecho parece haber relegado la discusión sobre los criterios que abordan sus problemáticas en las ciudades, al tiempo que las demandas de transporte eran absorbidas casi exclusivamente por el automóvil. Hoy la variante para el Ferrocarril Belgrano Cargas es una opción perfectamente oportuna y deseable para Santa Fe, situando a la ciudad en el marco de un antiguo debate internacional. Con el criterio de separar los enlaces de mercancías, en España fueron abordadas las demandas de movilidad metropolitana mejorando así el servicio de viajeros de cercanías. Se recurrió a la intermodalidad, al incremento de las velocidades, a la reducción de los tiempos de transbordo, a la ejecución de nuevas redes y a optimizar las existentes. El Plan Ferroviario para el Área Metropolitana de Madrid (1982) se propuso mejorar el transporte de cercanías, mientras era definido un Plan de Ordenación Urbana en el año 1985 (Aguilera López, 1988).

Las redes de pasajeros podrían ser ahora un elemento capaz de facilitar la ordenación urbana en Santa Fe si pensáramos que el ferrocarril tiene dos funciones: una en las áreas metropolitanas y otra en los corredores del transporte interurbano. En el primer caso, la traza define una trama reticular, asociada al incremento de la densidad de población y de la movilidad en el área, al establecer el tipo de línea que es propia del transporte de viajeros de cercanías. En el segundo, las vías son vectores lineales sobre el territorio, uniendo los centros de las áreas metropolitanas entre sí y dando lugar al ferrocarril interurbano (Carrillo Jiménez, 1994). Por esta causa, en los terrenos liberados en el Área Metropolitana de Santa Fe deberían evitarse usos congestivos del suelo, aun los que incluyeran el objetivo de financiar la circunvalación. Una vez desahucadas, las tierras podrían integrar los desafíos de un modelo de gestión de la movilidad derivado de la ley provincial sancionada. Sería deseable, entonces, que se condujera escrupulosamente su posible amortización para asegurar el uso público o futuro ferroviario y también para evitar el imperio del automóvil o de la especulación inmobiliaria (Serrano Rodríguez, 1994).

El modelo territorial imperante en el Gran Santa Fe exhibe una tendencia a la especialización del suelo que conlleva una elevada movilidad entre distintos sectores, por implicar una dinámica de contraurbanización. Esto implica un proceso de descentralización del municipio principal con actividades situadas en la franja rururbana. De esa forma son delineadas nuevas polaridades y zonas de urbanización dispersa (Cardoso, 2011), las que mercantilizan el desarrollo urbano periférico con destinos residenciales bucólicos (De Mattos, 2008). Por ello, hay mayores crecimientos demográficos en pueblos y suburbios densos del área metropolitana, a contrapelo del estancamiento del núcleo central enfocado en actividades terciarias. El Gran Santa Fe, con 454.238 habitantes²², evidencia procesos de contraurbanización posibilitados por el uso del automóvil particular. Así ha quedado plasmado el modelo de una ciudad dispersa con nuevas áreas residenciales en los distritos costeros, los que involucran circuitos residencia-trabajo muy congestionados en horas pico debido a las migraciones pendulares. Este hecho es una de las razones por las cuales los terrenos ferroviarios desafectados tienen hoy un valor estratégico.

Que el sector este haya sido dotado de accesibilidad, proporcionando infraestructura vial como la Ruta Nacional N° 168, no asegura una adecuada movilidad urbana que es un atributo de las personas o vehículos (Santos y Ganges y De Las Rivas Sanz, 2008). En la práctica el problema se manifiesta en los embotellamientos de tráfico que exhibe la ruta en ese tramo convertido en avenida²³. Lo mismo sucede con el tránsito sobre el puente que une Santa Fe con Santo Tomé²⁴. Contrariando así las sugerencias de los especialistas, los municipios y comunas del área no han garantizado que los desarrollos inmobiliarios se situaran donde pudiesen acceder al transporte público. Esa es una falencia que tendrá que resolverse ahora, ya que "... en las infraestructuras está gran parte de las causas del paso de la ciudad concentrada del XIX a la dispersa actual..." (Capel, 2012: 171). Estas condiciones son una cualidad que ilustra la costa este de Santa Fe y que podría convertirse ahora en una oportunidad urbanística para resolver los problemas de movilidad metropolitana a partir de las desafectaciones del plan circunvalar.

22. Instituto Nacional de Estadísticas y Censo (INDEC) Censo 2001.

23. La 168 fue un caos en la tarde del domingo. (2017, 18 de septiembre). LT10, <http://www.lt10.com.ar/noticia/201080-la-168-fue-un-caos-en-la-tarde-del-domingo>

24. Colapsó el Carretero y estallaron las quejas en las redes sociales. (2013, 7 de mayo). UNO, <https://www.unosantafe.com.ar/santafe/colapso-el-carretero-y-estallaron-las-quejas-las-redes-sociales-n819058.html>

Por las razones expuestas, es fundamental plantear una reflexión sobre la coyuntura que estamos transitando. Si bien es prioritario enfocar el área metropolitana desde sus problemas de transporte, las acciones recientes parecen estar abordando al espacio ferroviario como parcelas integrables al mercado inmobiliario. Algunos acuerdos plantean desafíos de gestión que están facilitados por haber dirigentes de igual signo político en los distintos estratos del Estado. Sin embargo, la falta de planes que articulen la relación ferrocarril-ciudad, a largo plazo, no siempre puede garantizar la continuidad de las políticas públicas. Tampoco asegurar un rasgo que ha sido señalado como una fortaleza del caso de Rosario: la permanencia de los equipos técnicos municipales (Baremboin, 2010). En el caso de Santa Fe, al haber un proceso reciente, los interrogantes superan a las respuestas ¿a partir de qué modelos de gestión el Ente Coordinador podría priorizar los intereses locales/regionales por sobre los nacionales/globales? ¿De qué manera podría participar el sector privado sin que ello significara perder espacios públicos? ¿Cómo podrían coordinarse las demandas del ferrocarril y los requerimientos de la ciudad?

REFLEXIONES FINALES

El caso estudiado ha introducido un campo de reflexión sobre las nuevas dinámicas espaciales de la transformación multi y trans-escalar con sus variantes cualitativas. Ese planteo profundiza la idea de superar el análisis de lo local como un campo auto limitado y exhorta a pensar las formas en que los actores/gobiernos locales deberían operar en respuesta a los procesos extra locales. Éstos los penetran y transforman, trascendiendo los municipios su papel de receptores pasivos al crear acciones para el desarrollo de sus propias dinámicas territoriales.

El análisis de la realidad impuesta por las políticas nacionales del transporte ferroviario en el caso estudiado, da cuenta -por un lado- del acelerado proceso de penetración de las escalas de decisión no local. Ello se presenta con diferentes competencias escalares interviniendo en el mismo territorio, incluso algunas -como el financiamiento de China- sin pautas de conectividad con las instancias municipales. Pero, por otro lado, el estudio exhibe los desafíos crecientes de reacción/respuesta que pesan sobre los gobiernos locales para establecer articulaciones horizontales -con otras instancias locales- en la gestión metropolitana. Además, se evidencia cómo la administración del espacio local es impactada por la intervención multi (competencias decisionales) y trans-escalar (flujos de inversión, recursos inmateriales, conocimiento y tecnologías). Pero las respuestas involucran numerosos intereses -públicos y privados- muchas veces contrapuestos.

Estos colocan al uso del espacio y su producción en un campo de luchas que interpelan la capacidad institucional de gestión y articulación con los actores locales.

En relación al espacio, afirmamos que las estrategias y políticas públicas ferroviarias tienen diferentes escalas de comando y de incidencia. Por ello, presentan desafíos para los modelos de gestión tradicionales, ya que éstos no pueden implementarse sólo desde el ámbito institucional que circunscribe una escala geográfica. En ese contexto, no parece razonable un análisis de los gobiernos locales como si estuvieran al amparo de los regionales o nacionales cuando el capital global los penetra y difumina. En suma, el poder del Estado está siendo re-articulado y asiste a un re-escalamiento de su espacialidad. Pero lo que incita el protagonismo de la escala local es que las ciudades, lejos de estar sólo subordinadas a las políticas nacionales, han devenido en niveles de gobernanza y nodos de acumulación del capital. Asimismo, situadas dentro de matrices más amplias, estarían en condiciones de aportar a la reconfiguración del Estado nacional. No obstante, es preciso señalar que éste también interviene con nuevas maneras de recrear verticalidades que conviven con la apertura hacia modos de gobernanza horizontal.

Desde ese enfoque, la matriz institucional de las muñecas rusas debería ser repensada en todas direcciones y sentidos. Por ello, las áreas metropolitanas consentirían ser un instrumento para legitimar los intereses locales/regionales frente a los nacionales/globales en torno a los efectos externos del plan circunvalar. Por su parte, los terrenos desafectados podrían ser empleados para zanjar los problemas de movilidad y de dotación de espacios públicos, si mediase un plan que incorporara al patrimonio ferroviario como el sistema que ha sabido ser. Es decir, evitando la fragmentación que emerge de intervenir los cuadros de estaciones y playas de maniobras como meras parcelas edificables, disociadas de la infraestructura de los corredores, de los edificios de viajeros, de los sistemas de señalización. Aquí es donde las disputas público-privadas y la búsqueda de formas de financiación suelen forzar las reglamentaciones generales.

Por otra parte, están las distorsiones y pujas que emanan de los requerimientos del ferrocarril como sistema de transporte y las premisas de la ciudad para no obstaculizar su crecimiento ni verse privada de áreas para la renovación urbana. En este punto parece preciso recurrir -con las mediaciones del caso- a los ejemplos nacionales e internacionales. Estos proveen compendios de aciertos y errores para disparar discusiones críticas, brindan patrones de referencia para la ordenación urbana, permiten reflexionar

sobre modelos de gestión e instruyen sobre posibles modos de financiamiento. Estableciendo regulaciones semejantes, reformuladas para su escala territorial y sus problemáticas intrínsecas, el ECAM podría enfrentar esos desafíos.

REFERENCIAS

- Aguilera López, J. (1988). Las experiencias de transformación-localización de estaciones centrales ferroviarias en áreas metropolitanas: Madrid, Barcelona, Sevilla. En AA.VV. *Ferrocarril, Urbanismo y Territorio*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE).
- Baremboin, C. A. (2010). Evolución histórica de la costa central y su vinculación con el gran proyecto urbano de Puerto Norte en la ciudad de Rosario, Argentina. *RIEM*, (10), 61-81.
- Brandão, C. (2010). Producción social del ambiente construido y sus escalas espaciales: notas para una teoría acerca de las acciones y decisiones de sujetos concretos. En Fernández, V. R. y Brandão, C. *Escalas y políticas del desarrollo regional: desafíos para América Latina*. (241-272). Buenos Aires: Miño y Dávila.
- Brenner, N. (2003). La formación de la ciudad global y el re-escalamiento del espacio del Estado en la Europa Occidental post-fordista. *Revista eure*, 29 (86), 5-35.
- Capel, H., Casals, V. y Cuéllar, D. (eds). (2012). *La electricidad en las redes ferroviarias y la vida urbana: Europa y América (siglos XIX-XX)*. Madrid: FFE.
- Cardoso, M. M. (2011). Contraurbanización en el Área Metropolitana de Santa Fe, Argentina. *Contribuciones Científicas GÆA*, 23, 37-50.
- Carrillo Jiménez, A. (1994). *El papel de las cercanías en las regiones metropolitanas*. En AA.VV. *Integración del ferrocarril en el medio urbano*. Madrid: FFE.
- Clemente, J. (2013). *Situación actual de los metros y ferrocarriles de América Latina*. Boletín FAL, Facilitación del Transporte y el Comercio en América latina y el Caribe, CEPAL.
- De Mattos, C. (2008). *Globalización, negocios inmobiliarios y mercantilización del desarrollo urbano. Lo urbano en su complejidad: una lectura desde América Latina*. Quito: Ed. Marco Córdova Montufar. Colección 50 años. FLACSO.
- Fernández, V. R. (2010). Desarrollo regional bajo transformaciones trans-escalares. ¿Por qué y cómo recuperar la escala nacional? En Fernández, V. R. y Brandão, C. *Escalas y políticas del desarrollo regional: desafíos para América Latina*. (241-272). Buenos Aires: Miño y Dávila.
- García Santos, A. (1998). Actuaciones urbanístico ferroviarias: el pasillo verde ferroviario de Madrid. I Congreso de Historia Ferroviaria, Alicante, 5 y 9 de octubre. Recuperado 2 de agosto 2018, <http://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/Alicante1998/pdf/76.pdf>.
- Lan, C. (2017). Diplomacia china del ferrocarril en América Latina. *Revista Orientando. Temas de Asia Oriental, Sociedad, Cultura y Economía*, 7 (14), 120-147.
- Madrigal Tascón, L. (1988). Régimen jurídico del espacio ferroviario. En AA.VV. *Ferrocarril, Urbanismo y Territorio*. Madrid: FFE.

Miralles-Guasch, C. Ciudad y transporte. *El binomio imperfecto*. (2002). Barcelona: Ariel.

Quero Castanys, D. (1994). Urbanismo y ferrocarril en las grandes ciudades. *En AA.VV. Integración del ferrocarril en el medio urbano*. Madrid: FFE.

Raposo, I. (2009). Reestructuración ferroviaria en Argentina y cambios en el territorio. Una verificación en la Región Metropolitana de Rosario. *Revista Transporte y Territorio*, (1) 25-56.

Santos y Ganges, L. (2016). Autofinanciación de los grandes proyectos urbanos: las sociedades de integración ferroviaria, de la entelequia embarazosa al riesgo fatal. *Urban*, NS 10-11, 40-65.

Santos y Ganges, L. y De Las Rivas Sanz, J. (2008). Ciudades con atributos: conectividad, accesibilidad y movilidad. *Revista Ciudades* (11), 13-32.

Serrano Rodríguez, A. (1988). Efectos territoriales y urbanísticos de los ferrocarriles: aportaciones metodológicas. *En AA.VV. Ferrocarril, Urbanismo y Territorio*. Madrid: FFE.

Waddell, J. (2009). De la nacionalización a la privatización de Menem. Ferrocarriles Argentinos: 60 años de decadencia. Luna, F. Esplendor y ocaso de los ferrocarriles. *Revista Todo es Historia*, (509), 58-77.

FUENTES

Archivos

Ente de Coordinación del Área Metropolitana de Santa Fe

Google Earth

Instituto Nacional de Estadísticas y Censos

Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios

Ministerio de Transporte de la Nación

Secretaría de Planeamiento, Santa Fe Ciudad

Trenes Argentinos Infraestructura

MEDIOS DE PRENSA

Agencia Federal de Noticias

Aire de Santa Fe

El Litoral

Infobae

La Capital

LT10

Santo Tomé al Día

Sin Mordaza

UNO

ENTREVISTAS

Concejal Leandro González

Secretario de Planeamiento Municipal Marcelo Pascualón