

# **La consolidación de segregaciones territoriales en la ciudad**

## **Caso ex Estación Ferrocarril Mitre, Santa Fe**

De Angeli, Ana Lía

Suárez, Lucía

Susmann, Noel

Universidad Nacional del Litoral

Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo

deangeliana@hotmail.com - arquí\_lula@hotmail.com - noelsus@hotmail.com

### **Resumen**

El objetivo de este trabajo es vislumbrar las territorialidades que configuran el territorio de la ciudad de Santa Fe, a partir de focalizar en las diferentes racionalidades que tensionan la escena urbana de la ex Estación Ferrocarril Mitre, único espacio ferroportuario de la ciudad que al día de hoy ha quedado relegado de las intervenciones urbanas de recuperación y refuncionalización.

El eje temático, entonces, es el estudio de las lógicas actuales que consolidan una geografía que fomenta el desarrollo de la ciudad en zonas incluidas y excluidas, producto del retroceso del Estado y la aplicación de racionalidades capitalistas como principales configuradoras del territorio. Este proceso desigual y discontinuo fue propiciando el desarrollo de la ciudad a partir de “territorialidades explícitas” – fragmentos urbanos altamente cualificados identificados con el progreso, la promoción y la visibilidad- y “territorialidades implícitas” –vinculados con la ausencia de infraestructura y valoración económica-.

La ex estación Mitre de Santa Fe no es inmune a estas lógicas. Sumida en un estado de incertidumbre total, ha quedado relegada de las transformaciones urbanas de la ciudad. Nuestro supuesto es que el estado de invisibilización en el que se encuentra *la Mitre* tiene que ver con tres causas: su condición de frontera urbana -constituyéndose como

una zona de transición entre la ciudad consolidada y la segregada-, las intervenciones selectivas de las inversiones públicas y privadas –de las cuales nuestro objeto de estudio no sería “merecedora” de dichas inversiones- y las estigmatizaciones territoriales que se construyen en torno a este territorio.

Finalmente, el trabajo propone una cartografía urbana como documento representativo de las condiciones socioterritoriales a partir de las cuales se estructura Santa Fe. Se asume, también, como dispositivo de debate y denuncia acerca de cómo los procesos urbanos van intensificando las desigualdades preexistentes, consolidando la ciudad a partir de recorridos “destacados” en detrimentos de “otros” ensombrecidos.

**Palabras claves:** territorialidades – racionalidad espacial – estigmas territoriales – cartografías – ciudad de Santa Fe

## INTRODUCCIÓN

En este trabajo hemos de analizar las lógicas desiguales a partir de las cuales se configura el territorio de la ciudad de Santa Fe y que se evidencian en el recorte espacial del objeto de estudio, la ex estación ferroviaria Mitre. Se intentará, puntualmente, dilucidar los motivos por los cuales “*la Mitre*” permanece en un estado de indefinición frente a los otros espacios ferroportuarios de la ciudad que sí han sido refuncionalizados.

El objeto de estudio desde donde se desarrolló esta investigación, la ex Estación Mitre, goza de una ubicación privilegiada en el trazado de comunicaciones de Santa Fe. Su conexión con las principales arterias de entrada y salida de la ciudad consolida su localización estratégica en el plano urbano de la misma. Mantiene relación directa con avenidas troncales de la zona sur de la ciudad, inclusive se encuentra alineada directamente con el Puerto, consolidando un eje este-oeste clave en la estructura urbana de Santa Fe. Esta localización de privilegio se consolida aún más si se considera la cercanía que mantiene con el casco tradicional de la ciudad y el centro comercial: está ubicada a seis cuadras de la Legislatura, a diez de la Casa de Gobierno y a quince de la peatonal San Martín.

Sin embargo, pareciera ser que su ubicación particular poco sirve de referencia. Desde el año 2008 la actividad de la construcción en Santa Fe ha sido sumamente significativa. Por un lado, se observa un incremento de la construcción de inmuebles en altura, y por

otro, un contexto de renovación, refuncionalización y restauración de edificios emblemáticos de la ciudad<sup>1</sup>. Pero, pese al avance que han tenido ciertos sectores, a partir de las intervenciones públicas y privadas, “*la Mitre*” pareciera no ser merecedora de dichos privilegios aún estando a muy poca distancia (al menos física) del centro de los bulevares.

Desde este trabajo partimos del supuesto de que las distancias físicas se relativizan frente a otras distancias -económicas, sociales y culturales-, y así como la infraestructura ferroviaria ha condicionado el crecimiento de Santa Fe, hoy la misma le imprime sus características socioterritoriales consolidando una fragmentación dualizada. Se podría decir que cada estación o fragmento del tendido ferroportuario funciona como un indicador social de su ubicación urbana, una muestra de la ciudad misma.

La elección de ciertos lugares en desmedro de otros es observable a partir de una lectura de la realidad urbana de las ciudades, donde pueden leerse procesos territoriales que conforman, por un lado, una “Territorialidad Explícita”, fragmentos urbanos altamente cualificados que se identifican con el progreso, la promoción y la visibilidad, y por otro, una “Territorialidad Implícita”, sectores a los que se los oculta, vinculados a la ausencia de infraestructura y valoración económica. De esta manera, ambas territorialidades forman parte de un mismo mecanismo, y se reflejan en Santa Fe en la visibilización de ciertas zonas de la ciudad, seleccionadas para su “rescate”, y en la invisibilización de opuestos sectores urbanos, como es el caso de “*la Mitre*”.

En este sentido es que este trabajo investigativo se propone, como objetivo general, vislumbrar las territorialidades desde las cuales se configura el territorio de la ciudad de Santa Fe a partir del estudio del estado de indefinición en el que se encuentra “*la Mitre*”. Y en función de este primer propósito, se plantea como objetivo particular elaborar un modelo cartográfico donde visibilizar las dimensiones físicas, política-económicas y simbólicas que consolidan las segregaciones territoriales de la ciudad de Santa Fe, a partir de:

---

<sup>1</sup> De los componentes del sistema ferro-portuario, la intervención sobre el Puerto constituye la transformación paradigmática que ha tenido la ciudad, con gran concentración de inversión pública como privada. A su vez, el Estado Municipal ha llevado adelante la renovación, restauración y refuncionalización del la Estación Belgrano y la Estación Guadalupe, esta última en el marco de la puesta en marcha del Tren Urbano. Por su parte, el Estado Provincial ejecutó la puesta en valor de la Redonda y del predio Santa Fe Cambios que la contiene. De igual manera, la ciudad ha sido testigo de la recuperación de obras emblemáticas por su valor patrimonial, bajo la iniciativa del Estado Municipal, como el Mercado Norte, el Mercado el Progreso y el Molino Marconetti.

- Describir su estructura urbana actual, evidenciando qué lugar ocupa la ex estación Mitre, a los efectos de entender el porqué de su estado de invisibilización.
- Estudiar la localización en el territorio de las intervenciones selectivas de las inversiones tanto públicas como privadas.
- Evidenciar las percepciones presentes en el imaginario social en torno al objeto de estudio.

El uso de representaciones cartográficas interpretativas -con la ayuda de la experiencia de grupos artísticos vinculados a la acción social- permite no sólo resumir las dimensiones anteriormente nombradas, sino también la utilización de instrumentos de actuación física para operar en esas dimensiones. En nuestra localidad no hay antecedentes de trabajos cartográficos de esta índole. Sí lo hay a nivel nacional, en la ciudad de Rosario, aunque las mayores referencias de trabajos estudiados provienen de grupos artísticos del continente europeo. Algunos ejemplos de estos antecedentes son: Rotor, Área Ciega, Fadaiat: Libertad de Movimiento-Libertad de Conocimiento, Iconoclasistas. El aporte de este trabajo es justamente estudiar las consolidaciones de segregaciones territoriales de la ciudad de Santa Fe, aportando desde estas estructuras narrativas, las cartografías, una mirada novedosa a la problemática, con el propósito sobre todo de visibilizar lo que comúnmente aparece invisibilizado. Aquí radica la novedad de este estudio: aportar *otra* mirada de Santa Fe de las que ya hay construidas, comunicando otras realidades, las no narradas, como forma de lucha y como herramienta de cambio y transformación.

Todo el desarrollo del trabajo se ira estructurando entonces en función de los objetivos particulares anteriormente nombrados, con el objeto de poner en evidencia los modos segregativos en que la ciudad se ha ido consolidando estos últimos tiempos, y la situación en la que se encuentra hoy “*la Mitre*”.

## **MARCO TEÓRICO**

En los últimos años se ha visto que disciplinas como la geografía, sociología, antropología e historia se han debatido y replanteado el uso y significado del concepto territorio, superando el sentido clásico que siempre se le ha asignado: el de ser el espacio de gobernancia o territorio del Estado. En este trabajo se retoma esta noción, con el objeto no sólo de ampliarla sino también de establecer su conexión con otras nociones vinculadas, reflexionando sobre la importancia de este concepto a la hora de intentar entender la compleja realidad de la ciudad contemporánea.

Generalmente se incurre en el error de considerar territorio como categoría inmóvil, permanente e inerte, que se constituye como mero soporte físico de las relaciones sociales, sin significado ni significancia sociopolítica. Superando estas miradas que lo conciben sólo como el escenario natural soporte de las prácticas sociales, desde aquí se lo asume como el espacio apropiado por una determinada relación social que lo produce y mantiene a partir de formas de poder.

Esta condición como espacio de poder y de dominio se constituye tanto para el Estado como para los individuos, empresas, organizaciones y demás grupos civiles. Es una geografía del poder, donde confluyen y se superponen distintas territorialidades con intereses, percepciones y valoraciones disímiles, que por lo tanto generan relaciones de complementación, cooperación y conflicto que se manifiestan en territorios igualmente solidarios o conflictivos. Por eso es entendido como una construcción social, resultado de procesos, productos de las luchas y conflictos sociales, y no como un mero resultado de formas espaciales aligeradas de sus influencias y determinaciones sociales.

Se retoma también la noción de *proceso de territorialización* (Porto Gonçalves, 2001) para referir a las transformaciones que se producen en el espacio a través del tiempo a partir de un determinado grupo social. Por tanto, la manifestación de sujetos colectivos que, organizados, reproducen acciones colectivas, apropiándose del espacio y generando a su vez nuevas formas espaciales, se expresa como **territorialidad**. “(...) conjunto de prácticas y sus expresiones materiales y simbólicas capaces de garantizar la apropiación y permanencia de un determinado territorio por un determinado agente social” (Lobato Correa, 1996: 252 en Montañez Gómez y Delgado Mahecha, 1998: 124)

Entender el territorio y sus territorialidades permitirá comprender una determinada estructura social y espacial. En este sentido, nos preguntamos, ¿cómo se van configurando estas territorialidades en la contemporaneidad?

A comienzos del siglo XX, con el surgimiento y desarrollo del sistema capitalista, se fue consolidando una territorialidad neoliberal, como producto de un proceso de racionalización de la economía, la religión, la política, etc. Lo que propone el geógrafo Milton Santos (1996), y que interesa con particularidad, es que este proceso de racionalización estaría atravesando el espacio geográfico. O sea que, habiendo atravesado las otras dimensiones, en el siglo XX estaríamos presenciando el fenómeno de una racionalidad espacial, posibilitado, fundamentalmente, por el desarrollo de la técnica, la ciencia y la informática.

Lo interesante de esta cuestión es, a objeto de este trabajo, analizar y pensar cómo este proceso de racionalización atraviesa y condiciona las lógicas de la ciudad. Con la globalización ya instalada, y las políticas neoliberales en avance, la sociedad ha sufrido significativos cambios. Las decisiones respecto de las políticas de desarrollo van siendo determinadas por un capitalismo en continuo crecimiento y un Estado que aboga más por los intereses de empresas y agentes privados, que por los de la sociedad. Se va instalando y construyendo así una territorialidad capitalista que *“se caracteriza por una fuerte racionalización del espacio y su fin es la obtención de mayores cuotas de plusvalía”* (Stratta-Barrera, 2009: 36) E indudablemente, esto afecta y determina las formas que adquiere el territorio.

Esta profundización del régimen de acumulación flexible le adjudicó al capital un papel fundamental como fuerza configuradora del territorio. Esto significó la degradación del modelo *“ciudad-mercado”* y la implementación de la *“Ciudad de negocios”* que, como señala Adrián Gorelik, es *“un modelo de ciudad que ha convertido su espacio público y sus infraestructuras públicas en objeto de negocio”* (Gorelik, 2004: 203), originando así una verdadera *“urbanización del capital privado”* y redefiniendo las reglas del juego entre actores públicos y privados.

Hoy en día las ciudades necesitan dotarse de atributos para poder luchar en la competencia interurbana. La búsqueda de una imagen fuerte, positiva, se vuelve relevante para el armado de una *“vidriera”* lo suficientemente atractiva para competir por la localización de inversores y consumidores. Las relaciones oferta-demanda se convierten en el núcleo predominante alrededor del que gira la conformación actual del espacio urbano, en el cual la *ubicación* es el criterio básico del negocio inmobiliario. La reestructuración del rol de los actores y de los procesos que intervienen en la reconfiguración de las ciudades ha reposicionado algunos espacios tornándolos competitivos y atractivos, en desmedro del abandono de otros.

María Carman sostendrá que los *procesos de ennoblecimiento* de determinados espacios urbanos van indefectiblemente acompañados de una *“política de lugares y de la memoria’ producida por grupos públicos y privados que detentan poder material y simbólico, y que contribuyen a la instauración de una red desde la cual se visibilizan e invisibilizan recorridos y grupos sociales”* (Carman, 2006: 138) Se consolidan así, nuevas territorialidades que van configurando la ciudad en *territorialidades explícitas* - fragmentos urbanos altamente cualificados que se identifican con el progreso, la

promoción y la visibilidad- y *territorialidades implícitas* - sectores a los que se los oculta, vinculados a la ausencia de infraestructura y valoración económica.

Este proceso desigual y discontinuo fue propiciando el desarrollo de una ciudad en fragmentos, producida por la singularización de sectores que adquieren una identidad propia: islas o enclaves residenciales de riqueza o de precariedad, de consumo o de producción. De esta forma, la morfología urbana se asemeja a un archipiélago, formado a partir de la aparición, en el tejido urbano, de enclaves para ricos y para pobres, coexistiendo a veces unos al lado de otros, separados por barreras físicas y/o culturales, que hacen posible la inexistencia de comunicación y mucho menos de integración entre *espacios*.

Estas fragmentaciones socioterritoriales se evidencian también a partir de las percepciones construidas por los ciudadanos en torno a determinados lugares y que se constituyen en “mapas mentales” que asignan una identidad propia a estos espacios urbanos, clasificando lugares a los que se les atribuye algún tipo de referencia, negativa o positiva, que incide en la decisión de transitar, habitar o invertir en ella, y que no siempre están basadas en hechos y datos reales. Cuando esa asociación es negativa, se constituye, como lo define Wacquant (2001), en un *estigma territorial* que recae sobre los grupos sociales que concurren a este lugar. De esta manera, en torno a las “territorialidades implícitas” se construyen ciertos imaginarios que perciben a estos sectores como “usinas” generadoras de miedo, en los cuales se “fabrica” las condiciones para que otros (los “verdaderos” humanos) sientan miedo. (Svampa, 2003)

Ante todo lo expuesto, resulta interesante analizar y describir cómo este proceso de racionalización espacial atraviesa y condiciona las lógicas de crecimiento de la ciudad de Santa Fe. A continuación, se analizará el objeto de estudio en particular, “*la Mitre*”, entendiendo que en su invisibilización se explica cómo este modelo segregativo se instala y desarrolla en nuestra ciudad.

## **METODOLOGÍA**

El territorio, esa imbricación compleja entre espacio geográfico y relaciones sociales requiere una lectura igualmente compleja. En ese sentido, se toma la propuesta del geógrafo Horacio Bozzano, una “*tríada social: procesos lugares y actores*” (2009), desde la cual es posible abordar la noción de territorio a partir de anclarla con dos dimensiones claves en la configuración de la realidad urbana: los procesos y sus actores. Retomando entonces la noción de **Territorialidad** planteada recientemente: “(…)

*conjunto de prácticas y expresiones materiales y simbólicas capaces de garantizar la apropiación y permanencia de un determinado territorio por un determinado grupo social*”, se hace evidente la necesidad de analizar cómo sociedad y espacio físico se imbrican en una configuración territorial compleja, multidimensional e interdisciplinaria.

Como estrategia metodológica en la búsqueda de información se optó por recolectar datos a través de diferentes técnicas, las cuales fueron implementadas en el trabajo de campo realizado desde agosto del año 2010 hasta junio del 2011. Todas las técnicas de recolección de datos han sido cruzadas con los conceptos expuestos anteriormente, para comprender los fenómenos que intervienen en el estado actual de “*la Mitre*”.

A continuación, se explicará la metodología utilizada en función de los tres objetivos particulares:

## **1. PRIMER OBJETIVO**

El análisis de las características de la estructura urbana de la ciudad de Santa Fe, y de las lógicas generales que la han determinado, puede hacer evidente el lugar que ocupa “*la Mitre*” en dicha estructura, y en consecuencia explicar el porqué de su estado de invisibilización.

La recolección de información duró aproximadamente un mes, tiempo en el que se indagó en la estructura urbana de la ciudad de Santa Fe y las lógicas de crecimiento de la misma, tomando como análisis el período actual.

El desarrollo del primer objetivo se organiza en dos partes, teniendo ambas a la ciudad de Santa Fe como objeto de estudio:

- 1) En una primera instancia, se realizó un estudio diferencial de las características del hábitat urbano, infraestructura, servicios y actividades determinantes que sirven como indicadores de desigualdad y al mismo tiempo, definen flujos urbanos.

Las **técnicas de recolección de información** aplicadas fueron:

- Entrevistas abiertas, con el objeto de conocer el área de cobertura de los servicios de transporte semi-público y TV por cable y satelital.
- Relevamiento y registro fotográfico y fílmico, utilizando como recorrido a la calle General López, principal eje conector entre el puerto y La Mitre, con el objeto de registrar las variaciones que va sufriendo el tejido urbano en sentido este-oeste de la ciudad.



- Análisis de documentos e información oficial: infografía de la ciudad elaborada por el gobierno local y planimetrías respecto a la estructura urbana de la ciudad.

Los **indicadores** estudiados fueron:

- Equipamientos: espacios públicos.
- Infraestructura: estructura ferro-viaria de la ciudad, provisión de servicios en general. (Cloaca, agua y barrido público).
- Servicios: de transporte público y semi público, TV por cable y satelital.
- Situación hidrográfica de la ciudad: defensas, cota de nivel segura y áreas inundadas en el año 2003.
- Tejido urbano: Características ambientales.
- Actividades relacionadas con la atención de necesidades extremas: Centros comunitarios, ONG's, Vecinales y comedores escolares.
- Circuitos turísticos promovidos por la ciudad.

Y la **secuencia de trabajo** fue la siguiente:

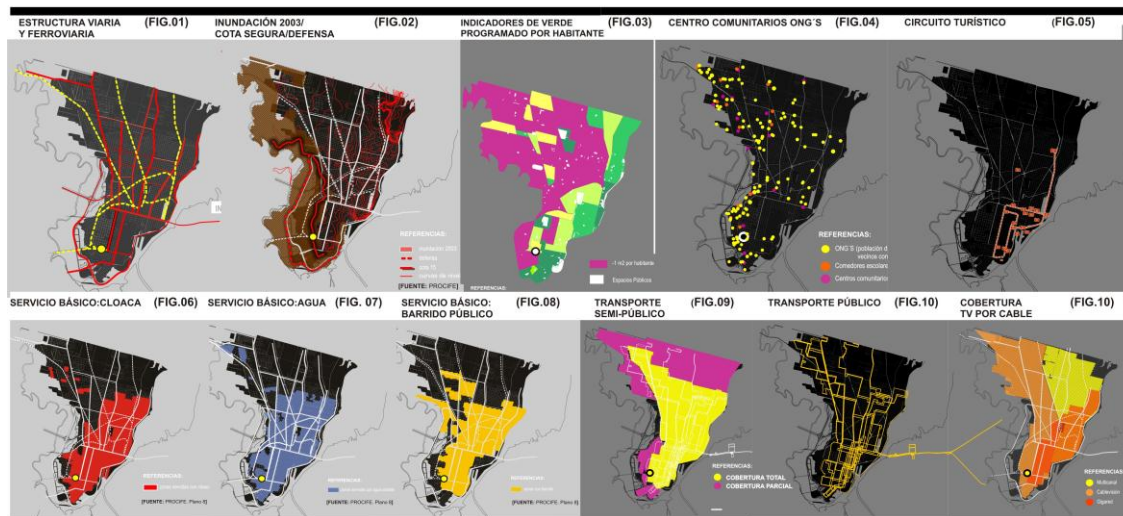
- I. En primer lugar, se obtuvieron datos a partir de diferentes **fuentes de referencia**
  - Fuentes secundarias: Infografías y planimetrías elaboradas por el gobierno local respecto a la estructura urbana de la ciudad / Mapas infográficos elaborados por el ProCIFE<sup>2</sup>
  - Fuentes primarias: Entrevistas
- II. En segundo lugar, se **procesaron dichos datos**:
  - Para el caso de las entrevistas: se transcribieron todos los discursos registrados mediante una grabación.
  - Para los datos obtenidos por ambas fuentes, se sistematizó la información a partir de la elaboración de una serie de mapeos correspondientes a los indicadores elegidos. Dicha técnica permite representar y visibilizar la distribución de los datos obtenidos y de esta manera lograr una mayor aproximación a la realidad de la estructura urbana santafesina.

---

<sup>2</sup> Programa de Cooperación Interinstitucional Frente a la emergencia conformado por la Universidad Nacional del Litoral, la Universidad Católica de Santa Fe, la Universidad Tecnológica, el Instituto Nacional del Agua, el CERIDE-CONICET y la Universidad Nacional de Rosario

III. En tercer y último lugar, se analizó la información a partir de la comparación de los distintos mapas.

#### ANÁLISIS ESTRUCTURA URBANA



2) Como segunda instancia dentro del primer objetivo, se analiza las lógicas de crecimiento de la ciudad de Santa Fe que conducen a este modelo segregativo de crecimiento, para lo cual se utilizó la siguiente **técnica de recolección**:

- Revisión de documentos escritos y mapas que analizan el proceso histórico de la ciudad de Santa Fe.

Las **variables** estudiadas fueron:

- Relación centro periferia
- División ciudad en sentido este – oeste

Las **fuentes de referencia** desde donde se obtuvieron dichas variables fueron:

- Fuentes secundarias: Publicaciones y trabajos académicos: Libros, Artículos / Artículos periodísticos locales.

## 2. SEGUNDO OBJETIVO

Se analizó la *selectividad* de lugares elegidos para invertir, tanto desde el sector privado como del público, para luego evaluar qué lugar ocupa “la Mitre”. En este caso, para recolectar la información necesaria se realizó un **trabajo de campo** en la ciudad de Santa Fe que duró un mes, tiempo en el que se estudió el mercado inmobiliario local e inversiones públicas. Se tomó como período de análisis 2008 - 2011, el cual se corresponde con los 4 años de una misma gestión del gobierno local.

Las **técnicas de recolección de información** aplicadas fueron tanto de carácter cuantitativo como cualitativo, a partir de:

- Relevamiento de las localizaciones de las inversiones, tanto privadas como públicas.
- Entrevista personal de tipo abierta a dos empresas inmobiliarias relevantes en el mercado local y a un Ingeniero Civil, especializado en Dirección de Empresas Constructoras y Proyectos de Inversión Inmobiliaria.
- Análisis de los discursos políticos acerca de la recuperación de obras patrimoniales.

Las **variables** estudiadas fueron:

- Inversión privada en edificaciones en altura, desde el año 2008 al 2011.
- Intervenciones realizadas por el Estado en materia de restauración y refuncionalización, tanto en componentes del sistema ferropuertoario como en obras emblemáticas por su valor patrimonial, desde el año 2008 al 2011.
- Zonificación Tributaria de la ciudad de Santa Fe, año 2008.

Y la **secuencia de trabajo** fue la siguiente:

**I.** En primer lugar, se recurrió a las siguientes **fuentes de referencia**:

- Fuentes Secundarias: Portales Web de las principales empresas inmobiliarias de la ciudad / Revista de la Construcción “Cifras” / Periódicos locales / Revista “Mi Ciudad”, publicación de la Dirección de Comunicación del Gobierno de la Ciudad de Santa Fe / Infografía de la ciudad elaborada por el gobierno local / Reglamento de Zonificación Urbana 2010 /
- Fuentes primarias: Las entrevistas

**II.** En segundo lugar, se **procesó dicha información**:

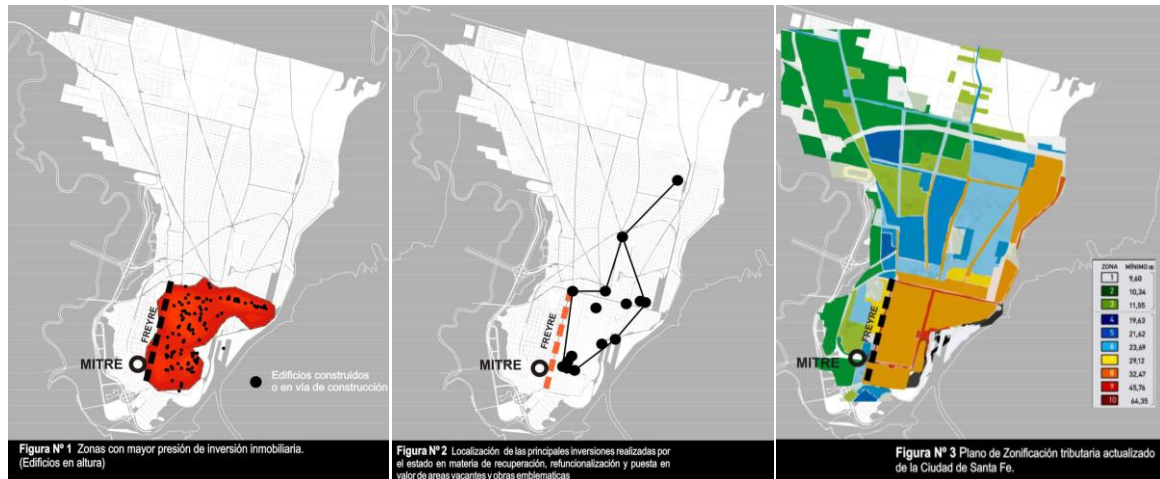
- Para el caso de las entrevistas: se transcribieron todos los discursos registrados mediante una grabación.
- Para el caso de la documentación revisada: se volcaron los datos en una planilla Excel, para facilitar el posterior análisis de las mismas.

**III.** En tercer lugar, se procedió al **análisis de dicha información** a partir del análisis estadístico de datos (información volcada en planillas) como del análisis de contenido de las entrevistas realizadas. Se elaboraron 3 mapas de la ciudad de Santa Fe:

- En el 1º mapa (Fig. 1) se graficó las zonas con mayor presión de inversión inmobiliaria, realizado a partir de un punteo que marca la ubicación de los edificios construidos en los últimos años, o en vía de ejecución.
- En el 2º mapa (Fig. 2), a través de puntos, se mostró la localización de las principales intervenciones realizadas por el Estado, en materia de restauración y

refuncionalización, tanto de componentes del sistema ferro-portuario como de obras emblemáticas de la ciudad

- En el 3° mapa (Fig. 3), se grafica el plano de la Zonificación Tributaria actualizado por la Municipalidad en el año 2008. Las zonas coloreadas representan diferentes valores tributarios, que definen los valores para el pago del impuesto inmobiliario.



### 3. TERCER OBJETIVO

Para evidenciar las percepciones presentes en el imaginario social en torno al objeto de estudio, se realizó un **trabajo de campo** en la ciudad de Santa Fe en un período de un mes. Dado que el estudio pretende conocer los imaginarios construidos acerca de la ex estación Mitre, se abarcará como análisis el período actual.

Las **técnicas de recolección de información** aplicadas fueron tanto de carácter cualitativo como cuantitativo, a partir de:

- Entrevista personal de tipo abierta a vecinos vinculados directamente con el objeto de estudio.
- 48 Encuestas cerradas de tipo *multiple choice* vía e-mail. La población de estudio se caracteriza por ser hombres y mujeres de mediana edad, entre 20 y 35 años, todos con formación académica, pertenecientes a la “clase media” de la ciudad de Santa Fe, no vinculados directamente con el objeto de estudio.
- Entrevista personal de tipo abierta a dos empresas inmobiliarias relevantes en el mercado local y a un Ingeniero Civil, especializado en Dirección de Empresas Constructoras y Proyectos de Inversión Inmobiliaria.
- Revisión documental de archivos y libros

Las **variables** estudiadas fueron:

- Respecto a las encuestas, la valorización e identificación de:

Espacios públicos más atractivos de la ciudad

Espacios públicos más inseguros de la ciudad

Lugares turísticos

Respecto al objeto de estudio: ¿asiste? Si – no, ¿por que?

- Representaciones sociales construidas en torno a la ex estación Mitre.

La **secuencia de trabajo** fue la siguiente:

- I.** En primer lugar, se recurrió a diferentes **fuentes de referencia**:
  - Fuentes secundarias: Trabajos académicos / Páginas virtuales
  - Fuentes primarias: Las Entrevistas / Las Encuestas
- II.** En segundo lugar, se procedió a **procesar la información**:
  - Para el caso de las entrevistas: se transcribieron todos los discursos registrados mediante una grabación.
  - Para las encuestas: se usó una base de datos tipo planilla Excel donde se volcó la información.
  - Para el caso de la documentación revisada: se organizó la información relevante para la investigación, aquella que refería a la construcción de imaginarios en torno a la ex estación Mitre.
- III.** En tercer y último lugar, se procedió al **análisis de dicha información**, a partir de:
  - Análisis estadístico de datos: se interpretaron los datos obtenidos mediante las encuestas y se obtuvieron resultados a partir de los criterios previamente seleccionados. Se aclara que por la cantidad de encuestas efectuadas (48), los resultados serán tomados sólo como una muestra, sabiendo que cualquier generalización sería errónea. Pero, a los fines de este trabajo, se considera que son útiles para revelar las impresiones que este lugar genera en el público no involucrado directamente con “*la Mitre*”.
  - Análisis de contenido: de los discursos obtenidos tanto a partir de las entrevistas como de las revisiones documentales realizadas.

A partir de estas tres dimensiones anteriormente analizadas (física, socio-económica y simbólica), es que se propone como objetivo de este trabajo la elaboración de un documento cartográfico pensado no sólo como modo de representación que integra la información de manera esquemática, sino también como herramienta técnica que permite articular y relacionar en un mismo plano distintos actores, situaciones o percepciones. Esta yuxtaposición de información que admite la cartografía posibilita

una capacidad analítica que permite interpretar el todo en una síntesis, logrando mostrar de forma amena, con sólo un impacto visual, el volumen de información recogida.

La elaboración de esta cartografía forma parte del diagnóstico realizado en el marco de una tesina de Grado de Arquitectura, previo a la realización de una propuesta urbana.

No se piensa como un fin en sí mismo sino como un potencial instrumento para poner en práctica futuros procesos. Tampoco intenta ser un modelo acabado, sino que se asume como una instantánea tomada en el marco de los resultados obtenidos en el trabajo investigativo.

Habiendo procesado y analizado la información respecto a las dimensiones ya anteriormente presentadas, el proceso metodológico que se aplicó para elaborar dicha cartografía fue el siguiente:

- I.** En primer lugar, estudiar antecedentes de trabajos de este tipo que se vienen elaborando desde distintos espacios interdisciplinarios en la búsqueda por representar conflictos urbanos inherentes a la ciudad contemporánea. Algunos ejemplos de estas fuentes consultadas (disponibles en Internet) son: Rotor, Área Ciega, Fadaiat: Libertad de Movimiento-Libertad de Conocimiento, Iconoclasistas, Todos espacios alternativos que intentan crear otros mecanismo para comunicar otras realidades, las no narradas, como forma de lucha y como herramienta de cambio y transformación.
- II.** Una vez realizado el proceso de recolección de datos, evaluados los resultados obtenidos, se sistematizó la información en categorías. Como parte de la estrategia de comunicación, cada categoría fue representada con un icono que pudiera condensar ideas y comunicarlas rápidamente.
- III.** El tercer paso consintió en el trabajo de mapeo propiamente dicho. Los fragmentos urbanos fueron definidos a partir de la superposición de tres planos:
  - a. El primero fue de elaboración propia, a partir de la ubicación de los iconos sobre un plano de la ciudad de Santa Fe, que permitió identificar zonas de concentración y zonas de carencias, con predominio de vacíos.
  - b. El segundo plano que se superpuso fue el de Vulnerabilidad, realizado por ProCIFE.
  - c. Y por último, el plano de Zonificación Tributaria Municipal 2008.

## **RESULTADOS**

### **1.PRIMER OBJETIVO**

**Resultados obtenidos a partir del análisis de los indicadores urbanos:**

- Respecto a la ciudad: El análisis de los indicadores urbanos evidencian las inequidades existentes en la planta urbana. La comparación de mapas (Ver fig. 06, 07, 08, 09, 10, 11) indican la escasa y/o inexistente provisión de infraestructura y servicios públicos y los índices más bajos de verde programado de la ciudad sobre el oeste y norte, (Ver fig. 03). A su vez, la comparación de los mapas, (Ver fig. 04 y 05), evidencia la localización inversa que tiene por un lado los circuitos turísticos promovidos por el municipio local, concentrados en el sector al sur-este de la ciudad, en oposición al sector oeste y norte de la planta urbana, donde se localizan mayormente las actividades destinadas a la atención de necesidades extremas, ONG's y comedores comunitarios.
- Respecto al borde oeste, sector donde se ubica “la Mitre”, se determinó sus condiciones de enclave y periferia urbana:
  - La situación de enclave determina que el sector no pueda ser atravesado de un punto a otro, por la presencia del terraplén de la Av. Circunvalación y la vía de ferrocarril Mitre, extensivo este límite hasta Avenida Freyre. Esta condición se hace evidente por la deficiente conexión con el resto de la estructura urbana debido a:
    - La presencia del trazado ferroviario que se formaliza como barrera física, dividiendo al sector en subsectores, interrumpiendo las dinámicas internas, y dificultando la conexión con la ciudad.
    - La construcción del terraplén de la Av. Circunvalación, dadas las condiciones de alta vulnerabilidad hídrica presente en prácticamente todo el borde oeste (Ver Fig.02.), impide que el sector pueda ser atravesado por la diferencia que existe entre las calles y el nivel de la defensa.
  - La condición de periferia urbana se evidencia a partir de los siguientes resultados:
    - Ineficiente funcionamiento del sistema de transporte público urbano. (4 líneas de colectivo de las 14 que circulan a la ciudad ingresan al borde suroeste, con una frecuencia horaria y recorrido restringidos, dejando a gran parte del sector sin servicio), agravado por una cobertura parcial del transporte semi-público.
    - Escasez de infraestructura y un notorio déficit de espacios públicos programado, cuantitativa y cualitativamente hablando, que impiden el desarrollo de una vida de calidad.
    - El recorrido sobre la calle General López posibilitó registrar la conformación de un tejido heterogéneo en el borde oeste, consolidado mayoritariamente por residencias de todo tipo: las hay consolidadas, de materiales; hay algunas muy precarias, sobretodo

desde la vía hasta el terraplén. El amanzanamiento, hacia el oeste de la ciudad, pierde su regularidad, a la vez que aumentan la subdivisión parcelaria, produciendo un tejido densamente ocupado, lo cual demuestra un proceso de ocupación “espontáneo”, que se va desarrollando por fragmentos, según las necesidades y posibilidades de los ocupantes, y que hace evidente la escasez de normativas que regulen la urbanización de este sector.

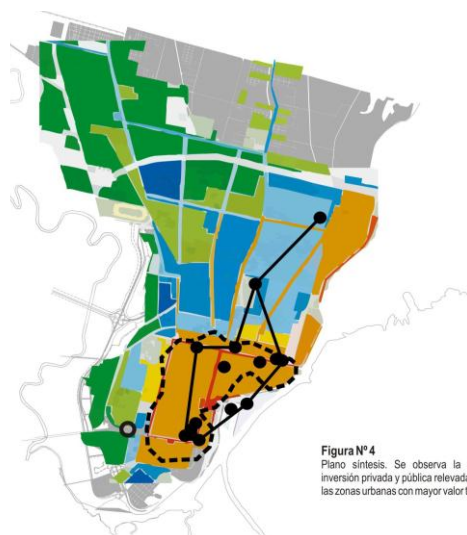
### **Resultados obtenidos a partir de analizar las lógicas de crecimiento de la ciudad:**

- División este-oeste: Estructuralmente, la ciudad tiene un crecimiento respecto de un eje longitudinal norte-sur, dado, sobre todo, por su ubicación entre dos cursos fluviales: el río Paraná y el Salado, uno al este y el otro al oeste, respectivamente. Sin embargo, las condiciones de ocupación fueron totalmente distintas en cada margen del río. El resultado de esta concepción desigual de la ciudad se manifiesta, al día de hoy, en dos situaciones urbanas absolutamente distintas: mientras que por un lado, en la costa Este, se han asentado los grupos sociales con recursos económicos más estables, estableciéndose los barrios más consolidados de la ciudad, en el borde Oeste, en cambio, ocurrió todo lo contrario. Al ser tierras anegadizas, el interés inmobiliario por esta zona ha sido, históricamente, muy bajo. No así para los sectores más empobrecidos.
- Relación centro-periferia: Aún habiendo perdido cierta jerarquía en comparación al rol que cumplía en el pasado, el centro de la ciudad de Santa Fe aún mantiene su valor simbólico para toda la sociedad. Por su parte la periferia segregada en la que se encuentra “La Mitre” denota una deficiencia notable respecto de los indicadores de urbanidad que sí se hacen presentes, cualitativa y cuantitativamente, en el centro.

## **2. SEGUNDO OBJETIVO**

A partir de superponer los tres planos elaborados (Fig. N° 4), se concluyó que:

- Es evidente la concentración de la inversión privada y pública en la misma zona geográfica, coincidente con el sector más cualificado y valorizado de la ciudad, donde se concentra el área comercial, económica y financiera, casco histórico, provisto de todos los servicios, y lógicamente de un alto valor inmobiliario. Esta





zona podría ser definida como la ciudad “entre bulevares”, sumando el sector del nuevo puerto.

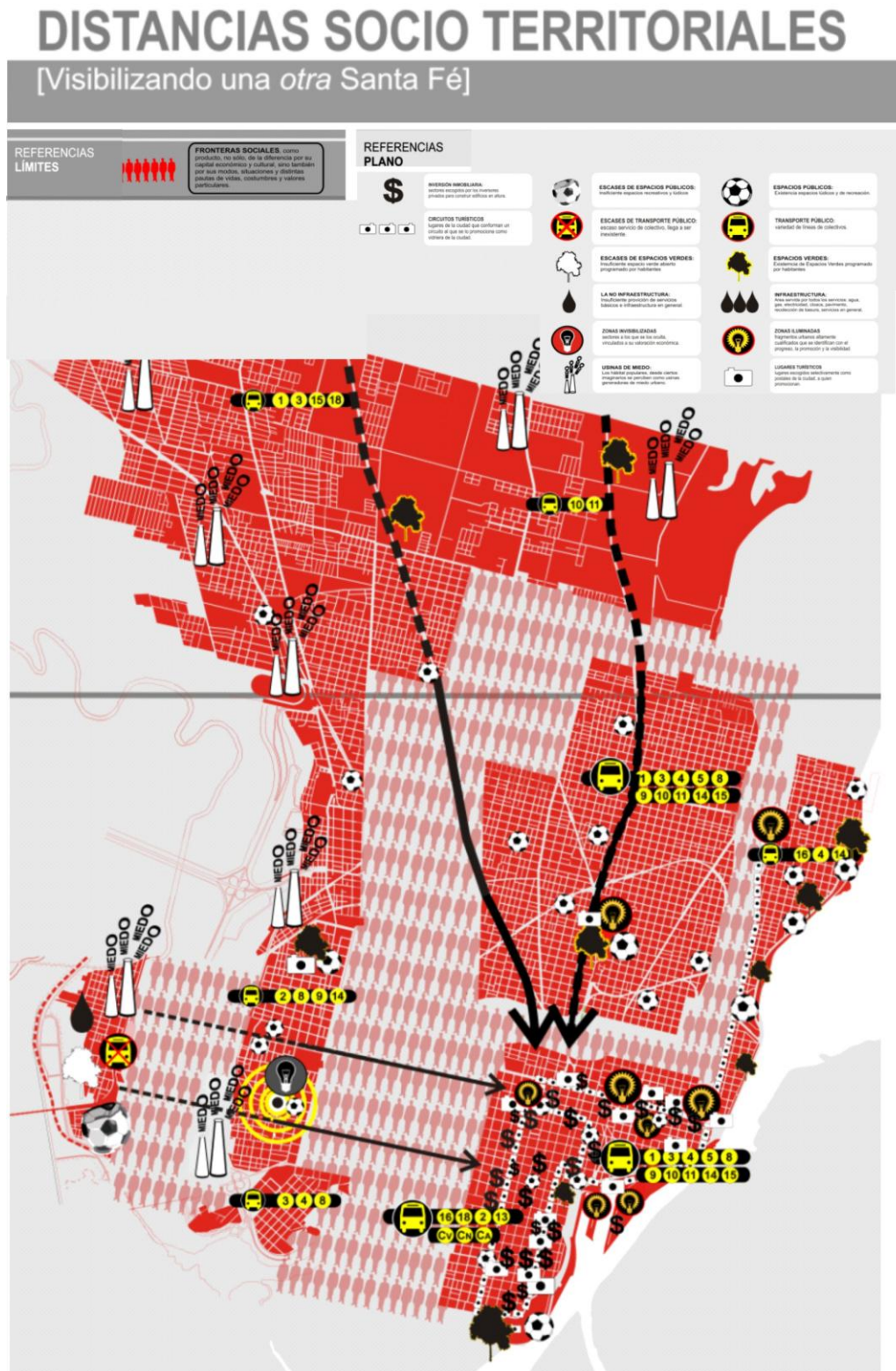
- Por otro lado, lo interesante de la comparación entre mapas es que no sólo posibilita la observación de los llenos, donde se superponen las inversiones, sino la determinación de los vacíos sobre el plano, vacío que podría ser definido como ausencia, como área poco atractiva para la inversión. Si se ubica a “*la Mitre*” dentro de este plano, se podrá observar claramente que se encuentra dentro de la zona definida como “vacío”.

### **3. TERCER OBJETIVO**

- Del total de 48 encuestas realizadas, se obtuvo que el 58,33% asiste a “*la Mitre*”, por ende hay un 41,66% que nunca lo hizo. Hay un 68,75% que reconoce las actividades que allí se desarrollan, mientras que el restante 31,25% dice desconocer lo que sucede en la ex estación. Del 41,66% que afirmó no haber ido nunca a “*la Mitre*”, la mitad (50%) mencionó que los motivos por los cuales no concurre se deben a la falta de actividades convocantes que se realizan en este lugar, generando entonces un desinterés general y desconocimiento respecto de lo que efectivamente sucede en este predio. De acuerdo a los “atributos” con los que se pedía caracterizar a determinados edificios y espacios públicos de la ciudad, “*la Mitre*” es reconocida, principalmente, por ser insegura, triste, indiferente, peligrosa y también alegre. Por el contrario, su par, la estación Belgrano, es identificada como un lugar amable/atractivo, tranquilo y seguro. Finalmente, las encuestas revelaron que cuando se les preguntó qué lugares de la ciudad le mostraría a un turista, ninguno consideró a “*la Mitre*” como punto de interés dentro de un posible circuito turístico.

- Tanto las entrevistas realizadas a los vecinos como a las empresas inmobiliarias permitieron concluir que para la mayoría de los ciudadanos el entorno urbano de la zona donde se localiza el objeto de estudio es reconocido como degradado por la deficiente calidad ambiental y paisajística que presenta. Ambos actores coinciden en que la localización de “*la Mitre*” es una zona que tiene mucho potencial dada su conexión con avenidas troncales y su cercanía al centro cívico y comercial pero, pese a ello, la perciben como una zona periférica, como una parte negativa de la ciudad. La mirada de los inversores inmobiliarios sobre ella la juzga de carecer de atractivos, de ser despoblada y peligrosa y, quienes allí habitan reconocen que es una zona de menor categoría comparándola con el centro de la ciudad ubicado a pocas cuadras.

Finalmente, a partir de los resultados obtenidos, elaboramos una cartografía urbana - **“Distancias socioterritoriales. Visibilizando una *otra* Santa Fe”**, con el objeto de identificar –visibilizar- las *territorialidades explícitas* y las *territorialidades implícitas*, aquellos recorridos destacados de la ciudad de Santa Fe y aquellos “otros” ensombrecidos.



## CONCLUSIONES

El fenómeno estudiado respecto a la consolidación de segregaciones territoriales evidenció, entre otras cosas, la reproducción de fronteras urbanas que estructuran no sólo la ciudad, sino también, y mucho más, la vida social. De esta manera, se conforman distintas territorialidades urbanas asociadas a determinados sectores socioeconómicos, construyéndose un orden social en función de un orden espacial.

En el caso de la ciudad de Santa Fe, las territorialidades se definen en la visibilización de ciertas zonas de la ciudad –sectores más cualificados y valorizados, donde se concentra la inversión privada y pública- y la invisibilización de opuestos sectores como es el caso de “*La Mitre*”. La coincidencia de las inversiones e intervenciones efectuadas en la ciudad, tanto privadas como públicas, lejos de reflejar un reequilibrio de la estructura urbana, manifiesta los desequilibrios territoriales preexistentes.

Desde la perspectiva de la inversión privada, es de esperar que se localicen en aquellas áreas donde puede obtener mayores plusvalías. Ahora bien, si se observan las concentraciones de las inversiones públicas, éstas resultan coincidentes con el sector urbano escogido por los privados para hacer su inversión inmobiliaria. Ambos promotores del crecimiento de la ciudad parecerían estar en sintonía, acompañándose en el seguimiento de las mismas lógicas. Bajo este aspecto y siguiendo a Harvey (2007), se corroboraría su idea de que la inversión pública tiene como tarea crear “un buen entorno empresario”, cuyo objetivo principal se vuelve la creación de una ciudad competitiva capaz de atraer posibilidades de negocio, consumidores y por ende crecimiento económico.

Desde esta perspectiva, sería comprensible que la “decisión política” de “recuperación” del patrimonio arquitectónico y cultural de la ciudad naufrague en el oeste de la misma. El estado general edilicio de “*la Mitre*” desarma cualquier argumento patrimonial de “rescate”. Es posible concluir, finalmente, que para efectuar una intervención de recuperación, no alcanza con que se reúnan las condiciones patrimoniales sino que también, en palabras de Ozslak (1991), hay que “*merecerlo*”.

Además de su estado general, la ubicación que tiene “*la Mitre*” dentro de la estructura urbana pareciera que tampoco la vuelve “*merecedora*” de tales intervenciones. La particularidad del objeto de estudio analizado es que se ubica en una zona de borde, de transición, de límite, entre la ciudad consolidada y la segregada, entre el centro y la periferia, entre el Este y el Oeste. Esta condición dificulta la posibilidad de caracterizar este espacio que no es ni centro, ni periferia. Siendo que es un ambiguo de ambos, da la

sensación que la única característica que cobra validez es su condición de periferia, por ser una zona que la ciudad expulsa, el Estado olvida y la sociedad estigmatiza.

La ex estación Mitre, si bien se encuentra en un límite entre el este y el oeste, es reconocida por la sociedad en general como un lugar periférico, y se ha construido en torno a esto, ciertos imaginarios que no necesariamente se corresponden con lo que realmente sucede en la actualidad. Por ejemplo, en el imaginario social Avenida Freyre está casi donde termina la ciudad. Lo paradójico es que si se observa la localización de esta calle en el plano, se verá que lo que se creía que era el fin, hoy es casi la mitad de la ciudad de Santa Fe. Sin embargo, esta idea de que la ciudad llega hasta Avenida Freyre, y cambia a partir de ahí, perdura. Tras haber indagado en las percepciones que los distintos sectores sociales tienen sobre el borde oeste se pudo deducir que estas construcciones mentales están vinculadas a los procesos de configuración de la ciudad de Santa Fe, la cual creció negándose a este cordón vulnerable, perdurando la percepción de ser el borde oeste la “espalda” de la ciudad.

Por otro lado, el devenir histórico también ha condicionado la situación actual de “*La Mitre*”. Históricamente este lugar ha permanecido ignorado por el común de la sociedad. Las representaciones que en su momento pesaron sobre “*La Mitre*” como lugar de prostíbulo y timba, han continuado persistiendo en el imaginario social, colaborando en la construcción de estas percepciones negativas que se tiene de la ex estación.

El territorio de “*la Mitre*” es reconocido entonces, como un lugar periférico, abandonado, y se lo asocia directamente con los rasgos típicos con que se reconoce hoy a la pobreza urbana: violencia, inseguridad, delincuencia, fealdad urbana, etc., “atributos” que además de caer sobre los grupos sociales vinculados a este territorio se constituyen como estigmas territoriales.

Se puede concluir, entonces, que la situación de invisibilidad en que se encuentra “*la Mitre*” -dada su ubicación periférica, los estigmas territoriales que recaen sobre ella y su condición de “no ser merecedora” de intervenciones públicas y/o privadas- hace evidente la selectividad de ciertos lugares para ser intervenidos frente a la “exclusión” de otros. El objeto de este análisis es, en este sentido, reflexionar sobre la manera en que se interviene en la ciudad, jerarquizando sectores y consolidando centralidades, en desmedro de otros áreas de la ciudad. De esta manera, lejos de buscar reequilibrar la estructura urbana, lo que se está haciendo justamente es acelerando, confirmando y consolidando los desequilibrios territoriales preexistentes. Los fragmentos urbanos se

consolidan y lo más grave, tal vez sea, que la naturalización de esta situación se profundiza, intensificándose así las diferencias socioterritoriales que atentan contra la ciudad misma.

El modo en que este modelo segregativo se instala o se desarrolla en la ciudad de Santa Fe evidencia cómo el espacio urbano tiene la capacidad explicativa de los procesos económicos, políticos y sociales, todos atravesados por la lógica de acumulación del capital, en el perpetuo camino por la obtención de la renta monopólica.

La necesidad de hacer visible lo invisible nos ha llevado a tomar como estrategia la decisión de representar a la ciudad de manera fragmentada a partir de un documento cartográfico, como construcción simbólica de las segregaciones territoriales que consolidan a Santa Fe. En este sentido, la cartográfica urbana “Distancias socioterritoriales. Visibilizando una *otra* Santa Fe”, intenta representar de una manera creativa cómo las distancias físicas se relativizan frente a las desigualdades socio-territoriales y socio-culturales existentes.

La definición de cada fragmento urbano y su posición en el mapa cartográfico fue definida a partir del análisis diferencial entre las características analizadas que presenta el centro urbano de la ciudad y su periferia, entendiendo la inevitable relación e interdependencia que existen entre ambas posiciones, donde la existencia de una inexorablemente define la presencia de la otra.

De esta manera, finalmente, la ciudad queda fragmentada entre sectores que participan del itinerario turístico, fragmento sur-este de la ciudad, y la ciudad que queda en los márgenes, representada por los fragmentos situados al oeste y norte de la cartografía.

Frente a la consolidación de una geografía que fomenta el desarrollo desigual de la ciudad en zonas incluidas y excluidas, en “*la Mitre*” se evidencia la conflictividad de lo urbano, donde lo físico se hace social, y lo social se hace físico. Espejo y reflejo de su contexto inmediato, “*la Mitre*” se vuelve víctima de las lógicas que la invisibilizan.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BERGER John y Harvey David, (2007), Boulevard central, Ed. Edhasa, Buenos Aires.
- BOZZANO Horacio (2009), Territorios Posibles. Procesos, lugares y actores. Ed. Lumiere, Buenos Aires.
- CARMAN Maria (2006), Las trampas de la cultura. Los “intrusos” y los nuevos usos del barrio de Gardel. Ed. Paidós-SAICF, Buenos Aires
- CARMAN María (2008), “Usinas de miedo” y esquizopolíticas en Buenos Aires”, AIBR. Revista de Antropología Iberoamericana, vol. 3, núm. 3, Buenos Aires.
- FEDELE Javier (2008), “El ferrocarril: recurrente deseo de proyecto urbano”, POLIS Revista de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo, UNL, año 10, núm. 10, Santa Fe.
- GORELIK Adrián (2004). La ciudad de los negocios, Miradas sobre Buenos Aires, Ed. Siglo Xxi
- LÓPEZ VAN OYEN Aldo, Diego Valiente y Javier Fedele (2009), “El impostergable registro de las deudas de la ciudad. La actualización de un diagnóstico a partir de las actividades de cooperación sobre el Plano Urbano Santa Fe”, POLIS Revista de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo, UNL, núm. 9, Santa Fe.
- MANCANO FERNÁNDEZ, Bernardo. (2006) Movimientos socioterritoriales y movimientos socioespaciales. Contribución teórica para una lectura geográfica de los movimientos sociales, Disponible en <http://web.ua.es/en/giecryal/documentos/documentos839/docs/bmfunesp-5.pdf>
- MONTAÑEZ GÓMEZ, Gustavo y Ovidio Mahecha, “Espacio, territorio y región: conceptos básicos para un proyecto nacional”, Cuadernos de Geografía, Revista del Departamento de Geografía de la Universidad Nacional de Colombia, vol. VII, núm. 1-2, Colombia.
- NUÑEZ Ana (directora), (2007) Campo político, campo barrial... ¿(Di) visiones en pugna?, Ed. Suárez, Mar del Plata, Argentina.
- PORTO GONCALVES, Carlos Walter, (2001), Geo-Grafías: Movimientos sociales, nuevas territorialidades y Sustentabilidad, Ed. Siglo XXI.
- SANTOS, Milton, (2009), “2 Parte: Geografía, Sociedad y Espacio. Capítulo XIII: El espacio como instancia social”, Gestión y Ambiente, vol. 12, núm. 1, Universidad Nacional de Colombia.
- SANTOS, Milton, (2000), Naturaleza del espacio. Técnicas y tiempo. Razón y emoción. Ed. Ariel, Barcelona, España.

- SAUS, María Alejandra, (2010), “Infraestructura ferroviaria y ciudad. Modalidades urbanísticas de resolución de sus vínculos en la historia urbana de Santa Fe”. RIUrb Revista Iberoamericana de Urbanismo, núm. 4,
- STRATTA y Barrera, (2009), El Tizón encendido. Protesta social, conflicto y territorio en la Argentina de la posdictadura, Editorial El Colectivo, Buenos Aires.
- SVAMPA Maristella (2003), Desde abajo. Las transformaciones de las identidades sociales. Ed. Biblós, Buenos Aires.
- VALENCIA PALACIOS, Marco, (2009), “Cartografías urbanas. Imaginarios, huellas, mapas”, Revista Electrónica DU&P. Diseño Urbano y Paisaje, vol. V, núm.16, Centro de Estudios Arquitectónicos, Urbanísticos y del Paisaje. Universidad Central de Chile. Santiago, Chile
- WACQUANT, Loic. (2001), Parias urbanos, Marginalidad en la ciudad a comienzos del milenio, Ed. Manantial, Buenos Aires.