

Entre el ferrocarril y los prostíbulos: derrotero de una frágil urbanización

Between the railway and the brothels: course of a fragile urbanization

María Alejandra Saus

Abstract

The historiography association between railway and urban progress usually doesn't reveal its marginal processes. In the case of Santa Fe City (Argentina), the analysis of a station and its urban space shows results that have not been explored thoroughly. The object of this article is to show numerous urban and railway factors in order to explain the marginality of the sector and to understand its legalization for the use of brothels.

Resumen

La asociación historiográfica entre ferrocarril y progreso urbano usualmente no revela sus procesos marginales. El análisis de una estación y su espacio urbano en el caso de Santa Fe (Argentina) muestra resultados poco explorados. El objetivo del artículo es exponer numerosos factores urbanos y ferroviarios para explicar la marginalidad del sector y comprender su oficialización para el uso prostibulario.

city - railway - urbanization - prostitution

ciudad - ferrocarril - urbanización - prostitución

Introducción

Santa Fe es un núcleo urbano de fundación hispánica que, como numerosas ciudades argentinas, inició su proceso de modernización a fines del siglo XIX, inaugurando en 1885 el primero de sus tres ferrocarriles. El Ferrocarril Santa Fe a las Colonias FCSF fue impulsado por el gobierno provincial y localizó su estación terminal al Noreste de la cuadrícula de origen colonial. El Ferrocarril Buenos Aires y Rosario FCBAyR (1892), de capital británico, se sumó a ese panorama por iniciativa privada y teniendo como destino principal a las ciudades portuarias incluidas en su denominación.

Como la de Santa Fe era una estación intermedia, destinada a operaciones subsidiarias, este ferrocarril se localizó en un sector urbano periférico sobre el Suroeste de la trama urbana. Desde allí, los actores intervinientes trataron de promover nueva urbanización loteando el perímetro de la antigua quinta que ocupó la estación, pero esa operación inmobiliaria no tuvo el éxito que probablemente se esperaba. En primer término porque la estación intermedia se dispuso mejor conectada al pueblo de Santo Tomé (al Oeste) que al propio sistema primario de la ciudad de Santa Fe. En esa localización quedó "de espaldas" al área central y, por si fuera poco, se dispusieron elementos técnicos como la plataforma giratoria en la intersección de las calles que conformaban la esquina Sureste de la manzana que tenía directa conexión con el casco histórico colonial.

Por su parte, la arquitectura de la estación fue algo modesta en la materialización de su recinto social, tanto en su escala como en la complejización de los recursos tecnológicos, funcionales y estilísticos. En segundo lugar, la urbanización fue frágil porque el edificio quedó apartado unos quinientos metros al Oeste de la trama urbana efectiva, demandando del Municipio la provisión de iluminación y pavimento hasta los accesos de la estación, pero en un contexto carente de frentistas que pudieran contribuir a aminorar esa inversión pública.

Pronto se confirmó que ese entorno era un espacio periurbano, quizás la contracara del progreso del sector Noreste o el territorio de sus miserias. Porque a pesar de las iniciales intenciones de promover allí el crecimiento urbano aprovechando la localización de la compañía ferroviaria, urbanizar el sector se convirtió en una carga para el Municipio que no consiguió dar suficiente entidad al espacio público circundante.

Por otra parte, esa fracción de la ciudad poseía una cota de nivel poco alentadora frente al riesgo hídrico al que era sometida por los bañados del río Salado y, efectivamente, hasta la estación llegaron las aguas fluviales con la creciente del año 1905 y a sus cercanías en los siguientes episodios de inundaciones.

En este contexto, el principal objetivo del artículo es exponer cómo y ofrecer una interpretación tendiente a explicar por qué esa conjunción de factores fue signando un rol marginal para la sección Suroeste, desempeño que nada tuvo que ver con el núcleo de progreso que en las representaciones sociales se visualizaba en torno a la estación del FCSF.

Numerosos textos se enraízan en el nudo de expectativas que asociaban ferrocarril y progreso durante el proceso de modernización de ciudades argentinas que Santa Fe ilustra (Collado *et al*, 1990). En ese *corpus* convergen los proyectos y las acciones públicas de higiene y embellecimiento hacia fines del siglo XIX y principios del XX (Collado, 1994), la provisión o extensión de infraestructuras y redes técnicas de servicios (agua potable, cloacas, adoquinado, teléfonos), el servicio de transporte público urbano brindado por tranvías, entre otros. Ese compendio de intervenciones público-privadas, aparentemente exitoso, quedó asociado a la instalación del FCSF en el Noreste de la planta urbana. El mecanismo implicó aportes recíprocos entre infraestructura ferroviaria y estructura urbana, afines con el proyecto modernizador en su escala territorial y urbano-arquitectónica (Müller *et al*, 2001) y conducentes a la definición de una nueva centralidad local. Sin embargo, la modernidad

tendría su contraparte “antipática” al Suroeste de la cuadrícula, en las inmediaciones del FCBAyR porque, primero espontáneamente y luego de manera oficial, sería consagrado y legitimado un espacio urbano prostibulario. En sintonía con ese uso marginal, la provisión de servicios e infraestructura pública nunca tuvo la impronta de las obras y proyectos que acompañaron al FCSF.

Efectivamente, al consultar los archivos del Concejo Deliberante constatamos que los objetivos de gobierno en el área no apuntaban a proveer equipamiento y servicios, aunque sí a garantizar la higiene pública en un sentido que fue historiográficamente marginado. La reglamentación del ejercicio de la prostitución en la ciudad de Santa Fe estableció una primitiva “zonificación” urbana disponiendo las “excrecencias” de la modernización junto a la estación del FCBAyR. Por su parte, los actores privados que constituían esta compañía no contribuyeron a calificar el paisaje urbano con una arquitectura ferroviaria relevante, de modo que también ha sido marginal el abordaje de las reciprocidades ferrocarril-ciudad debido a ciertas vinculaciones urbanísticas no podían explicarse desde los paradigmas imperantes. Utilizando como fuentes primarias una serie de documentos municipales (entre ellos representaciones cartográficas, censos de población, archivos de expedientes, actas de cesiones del Concejo Deliberante) y otras secundarias como la prensa escrita en la cual se vehiculizan representaciones sociales; nos proponemos exponer una multiplicidad de factores urbano-ferroviarios que giran en torno al FCBAyR, teniendo como hipótesis que ellos abonaron la consumación de un proceso de urbanización informal, la construcción de una imagen negativa del Suroeste y la posterior oficialización de una zona prostibularia.

La instalación ferroviaria británica y las limitaciones del Municipio

Como puede observarse en el plano territorial de 1907 (fig. 1) el FCBAyR había construido hacia Santa Fe un desvío de la línea troncal que

se dirigía desde Sunchales hacia Rosario y Buenos Aires, por eso los santafesinos denominaban “Sunchales” a su estación y, peyorativamente, “barrio de Sunchales” al área que ocupaba. Los estatutos de la compañía se aprobaron en 1875, concediendo a Guillermo Matti la construcción de un ferrocarril de Buenos Aires hasta Campana, sección que quedó inaugurada en 1876. Motivó esa creación la necesidad de vinculación ferroviaria entre la provincia de Santa Fe y Buenos Aires que no se había practicado porque la conexión se realizaba por vía fluvial a través del río Paraná. El ingreso al territorio bonaerense comenzó a dificultarse por los bancos de arena del Delta y ello definió la necesidad de comunicación por tierra.

Por ley de la Provincia de Buenos Aires de 1870 y por Ley Nacional N° 446 del mismo año, quedó planteada la inquietud. Hacia 1885 los rieles alcanzaron la ciudad de Rosario para empalmar con el Ferrocarril Central Argentino FCCA hacia Córdoba (Ferrer & Fernández Priotti, 2001). La compañía del FCBAyR emprendió la construcción de la estación intermedia santafesina en el año 1889. En 1890 la red había llegado a Santo Tomé y, aunque la estación se concluyó en 1891, debió esperarse hasta 1892 para su habilitación porque no había podido resolverse satisfactoriamente el cruce del río Salado (Andreis, 2003). En 1902 esa compañía fue absorbida por el FCCA y la fusión fue aprobada por el Estado nacional recién en el año 1908.

Según Scalabrini Ortiz, el FCCA era la compañía británica más poderosa instalada en Argentina y la calificó de imperialista porque afirmaba que había cimentado su hegemonía en virtud de una presunta alianza con la oligarquía dirigente, a partir de la cual el autor sostiene que le era permitido explotar los recursos del territorio nacional (Scalabrini Ortiz, 2006). Por ello, habría operado de forma selectiva en el trazado de sus líneas férreas, abasteciendo con sus servicios a las regiones más prósperas y conduciendo las cargas por una topografía de llanura hacia ultramar.

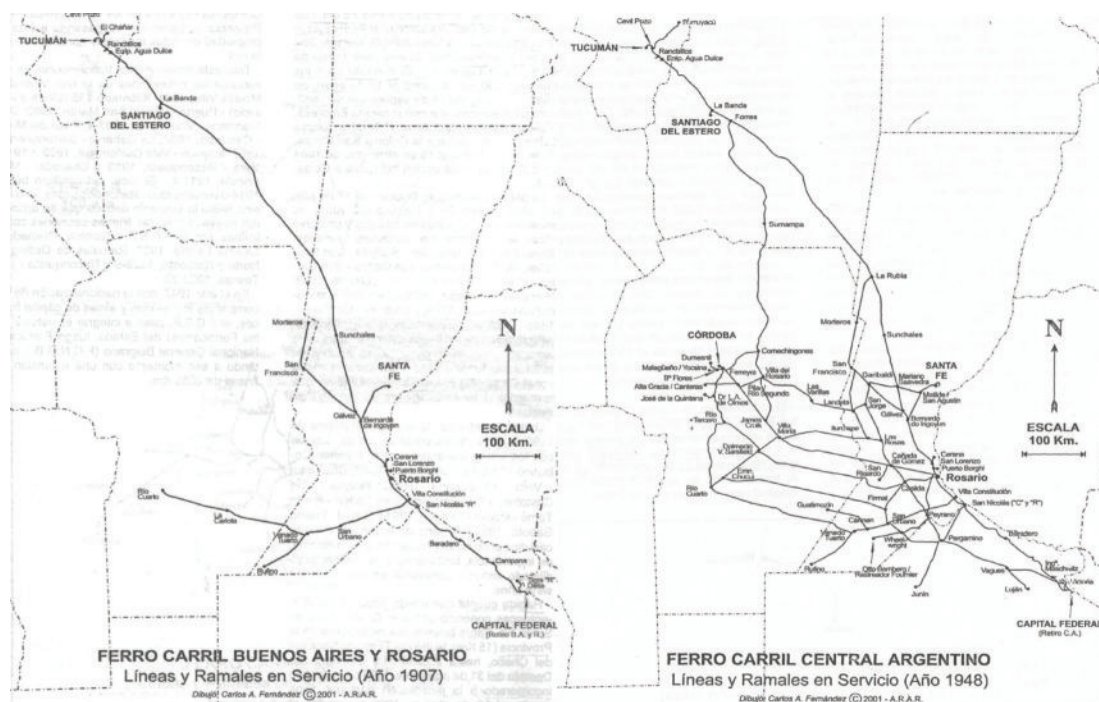


Fig. 1: Planos de la región central del territorio argentino, trazado del FCBAyR y FCCA. Fuente: Ferrer, A. & Fernández Priotti, C. A. (2001). *Op. Cit.*

Ese rol no involucraba a la ciudad de Santa Fe donde la compañía originaria estableció una estación secundaria. La empresa levantó el edificio de tipo lineal sobre el ángulo Suroeste de la ciudad, en la intersección de las calles Gral. López y Dr. Zavalla. Esta fue la única compañía ferroviaria de capital privado que se instaló espontáneamente en la ciudad y también la única que negoció las tierras directamente con el sector propietario, previo permiso municipal, pero sin mediar expropiaciones. El panorama fue distinto al FCSF que fue gestionado por la Provincia que encaró las enajenaciones y diferente al Ferrocarril Central Norte Argentino FCCNA (1919) que pertenecía al Estado nacional y se localizó al Norte de la planta urbana. También se debe remarcar que en estos dos últimos casos las articulaciones con el sistema primario urbano fueron mejor resueltas. De forma opuesta, la estación del FCBAyR exhibe la mera satisfacción de criterios ferroviarios, sin resguardos hacia el espacio urbano de una ciudad cuya dirigencia no puso condiciones.

A diferencia de las estrategias políticas y económicas, tanto de nivel provincial como nacional, que motivaron la instalación del FCSF y FCCNA, el FCBAyR llegó a Santa Fe para satisfacer otros requerimientos. Los documentos consignan que el 16 de noviembre de 1889, la empresa del FCBAyR solicitó permiso al Concejo Deliberante para construir su estación ferroviaria en el terreno de la quinta de la familia Cisterna. Anexo al pedido, su interés en tierras destinadas a la construcción de dos puentes, uno sobre el río Salado y otro sobre sus bañados, como también el terreno para el trazado viario. La empresa argumentó que el ferrocarril significaría adelanto para la ciudad, por su presunto efecto modernizador y dinamizador de la urbanización, y requirió se le concediera en compra el terreno de la estación y en donación las tierras anegadizas.¹ La Comisión de Hacienda resolvió que, como el Municipio estaba ligado a contratos tendientes a proveer infraestructura y servicios y las propiedades municipales eran su única fuente de ingresos, no sedería gratuitamente esos



Fig. 2: Localización de las estaciones en plano de Santa Fe de 1912 y fotografías de sus fachadas. 1 FCSF (1885) 2 FCBAyR (1892) 3 FCCNA (1919). Fuentes: Elaboración propia a partir de Collado, A.; Bertuzzi, M. L. (1995). *Santa Fe 1880-1940. Cartografía histórica y expansión del trazado*. Documento de trabajo N° 4. Santa Fe: Universidad Nacional del Litoral // Archivos Intermedio y General de la Provincia. Sistema Provincial de Archivos Fotográficos < www.fotografico.ceride.gov > // Archivo Fotográfico del Ferrocarril de Santa Fe 1891-1948. (1991). Buenos Aires: Fundación Antorchas.

terrenos. La compañía aceptó la negociación, pero solicitó una rebaja que finalmente fue conferida bajo la condición de que el trazado ferroviario dejara libre el camino hacia el poblado de Santo Tomé con el cual Santa Fe mantenía fluido contacto porque aquél dependía de sus servicios.² Localizada con su frente a la periferia Sur, la estación estuvo más en sintonía con ese poblado que con el propio núcleo central de Santa Fe.³

Para el Municipio la oportunidad de promover la urbanización de ese espacio se convirtió paulatinamente en pesadumbre. El agobio

financiero del gobierno local tuvo, entre otros antecedentes, una solicitud de autorización para venta de terrenos municipales que efectuó el intendente en 1889 con el fin de afrontar los gastos de instalación de la luz eléctrica.⁴ La localización del FCBAyR se había presentado como ocasión para engrosar recursos municipales en riesgo por otros compromisos, al tiempo que podía activar el mercado de tierras en el sector Suroeste. Las compañías ferroviarias se mostraron interesadas en generar nueva centralidad porque para la actividad del intercambio de bienes y servicios hay ciertos lugares dinámicos a los

que la convención colectiva les asigna ese uso. La empresa que se ubicara en esos sitios céntricos podía atraer más clientes e imprimir a su capital mayor velocidad de rotación y ese valor de localización podía producir una “renta diferencial de comercio” (Jaramillo González, 2008). Las actividades del centro otorgaban a las compañías un beneficio extra que debían generar éstas expandiendo la urbanización, ya que no siempre era factible localizar las estaciones tangenciales al núcleo más densamente poblado. En tal sentido, las empresas en carácter de promotoras del mercado de tierras diferenciaron terrenos expropiados –que eran los específicamente destinados a la actividad– y terrenos propios –reservados al negocio inmobiliario cerca de la estación– (Santos & Ganges, 2007). Tal desempeño fue asumido por la empresa del FCBAyR pero los resultados urbanísticos no fueron los que la bibliografía especializada suele exponer con cierto automatismo.

En lo que respecta al espacio público y al rol que tenía el Municipio en su consolidación, es preciso remarcar que el sitio donde se localizó el ferrocarril era netamente suburbano y la estación no tuvo una localización tangencial a la trama como la del FCSF. Entre la calle NS donde se ubicó la estación (denominada Dr. Zavalla) y la zona más densamente habitada hacia el Este quedaba una franja de tierra de más de 500 metros sin subdivisión, loteo, ni ocupación efectiva. Ese espacio intersticial coincidía con el ancho de la quinta de Pujato que se hallaba al Sur y no había allí ningún equipamiento urbano valioso, a pesar que el núcleo histórico fundacional estaba a nueve cuadras al Este de la estación.⁵ La urbanización del sector Suroeste no fue expeditiva como quizás se supuso y la ausencia de equipamiento público significativo puede notarse en imágenes fotográficas. Al igual que las otras dos, la estación del FCBAyR fue fotografiada para imprimir tarjetas postales pero éstas



Fig. 3: Tarjeta postal de la estación del FCBAyR, de Gral. López hacia el Este (1900-1908). Fuente: Archivo General de la Provincia AGP. Banco de Imágenes Florian Paucke. <http://gobierno.santafe.gov.ar/archivo_general/florian_paucke/>

siempre se circunscribieron a la arquitectura del edificio y a la calzada de calle Gral. López que, a la distancia y de costado, la “conectaba” con el casco histórico colonial. No hubo una plaza frente a la estación, ni un bulevar, una glorieta, un elemento escultórico, ni un comercio relevante; sólo la arquitectura de la estación aislada en el “barrio de Sunchales”. (fig. 3) Esa situación expone la precariedad que detentaba el espacio público previo a la instalación, una frágil condición urbana que la estación no logró atemperar, ni el Municipio pudo revertir.

Transformaciones espaciales: de la suburbanidad al “vacío”

Cuando referimos a las estaciones y a su articulación al sistema primario, no lo hacemos para confirmar que las tres estaciones eran componentes acertadamente integrados al dominio público. El enunciado sólo permite juzgar esa posible integración, siempre puesta en tensión entre intereses y jerarquías ferroviarias, frente a objetivos públicos y posibilidades urbanísticas. A diferencia del FCSF, en torno a la estación del FCBAyR la vinculación fue desarticulada y tipológicamente confusa. No intervino un técnico representante del gobierno arbitrando intereses públicos y privados, ni la compañía ferroviaria tuvo como intención consolidar su presencia en la ciudad de Santa Fe. Se trataba de un ramal secundario que no comprometía el funcionamiento de ese sistema ferroviario privado, ni necesitaba reafirmarse a nivel local a través de la arquitectura de su estación.

Numerosos aspectos de la historia de las compañías ferroviarias y de la ciudad brindan pruebas para comprender el desajuste entre el edificio y la trama urbana. Básicamente, tuvo incidencia su menguado rol económico porque, si bien movilizaba cargas en el puerto local y trasladaba viajeros que excedían el radio provincial, su condición secundaria no igualó la magnitud de operaciones de las otras dos.

Concentrando el análisis en el sector Suroeste de la planta urbana, notamos que hacia el año 1884 la superficie efectivamente urbanizada se extendía por el Oeste hasta la actual calle San Lorenzo, dos cuadras al Este de la estación. En lo que refiere al tejido, la gráfica del censo de 1887 revela un corte abrupto que divide una zona poblada hacia el Este y otra marcadamente deshabitada por el Oeste.⁶

No existía por entonces ningún equipamiento importante, siendo lo único que rompía la monotonía de la cuadrícula la composición de dos manzanas propia de la Plaza del Interior. La estación del FCBAyR quedó lindera al Norte con el resto de la quinta de Cisterna (cuyos terrenos fueran en parte adquiridos por la empresa), colindante con una serie de propiedades suburbanas. Esos terrenos del Norte de la estación están representados con las líneas punteadas de una futura urbanización, sobre las tierras de Cisterna, J. Abajola, Seguí, Guerra, Guerin y Gómez. En cambio, aún con el frente de la estación orientado al Sur, este flanco se representa en ausencia de urbanización o proyecto de ella, lindando con una chacra que se identifica con el nombre de “Varios”.⁷ (fig. 4)

A pesar que demostramos que el área era claramente suburbana, el “Camino del Paso” (hacia el “Paso del Salado” donde estaba el



Fig. 4: Sector suburbano ocupado por el FCBAyR (1895). Fuente: Archivo de la Dirección Provincial de Catastro ADPC. Plano Topográfico del Territorio Municipal de Santa Fe, 1895.

cruce al pueblo de Santo Tomé) había dado vida al sector Sur de la calle Dr. Zavalla, donde aquel camino territorial desembocaba. Esa calle pretendía convertirse en bulevar por iniciativa del intendente Juan Arzeno, quien propuso una serie de avenidas y bulevares, de los cuales sólo se concretó la extensión hacia el Oeste del Bv. Gálvez, es decir, Bv. Pellegrini. La calle Dr. Zavalla era la continuación del camino a Santo Tomé, un camino histórico que aparece en el borrador del primer plano de la ciudad de Santa Fe de 1811.⁸ Hubo expectativas en ese sector que, tímidamente, superponía las tramas urbana y territorial que convergían en la calle NS que tenía aspiraciones de bulevar. El pueblo de Santo Tomé tuvo su génesis en la desembocadura del río Salado, donde la Compañía de Jesús poseía estancias que habían pertenecido al fundador Juan de Garay.⁹ Durante el siglo XIX, donde se encontraba la estancia se formó el poblado reconocido como tal a partir de la constitución de 1871 (Calvo, 1993). La descripción denota la relevancia del sitio donde se ubicó la estación, por su vinculación con el pueblo de Santo Tomé con el cual interactuaba y por ser la salida de Santa Fe hacia las ciudades de Rosario y Buenos Aires, sin embargo no sería suficiente para dinamizar la urbanización imaginada a partir de la estación.

Volvamos ahora a ocuparnos del tema de la estación atendiendo al nivel urbano y, en particular, a la ocupación del área. Para ello verificamos que el plano del censo de 1901 identifica como "Sección Suburbana A" a la correspondiente al sector Sur de las vías del FCBAyR, la que contaba con 303 habitantes y la Sección B, hacia el Norte, registraba 318; con respecto a un área central "Sección Urbana 1" de 10.008 habitantes.¹⁰ Así demostramos la localización periférica de la estación, pero también la potencialidad del sitio, por la presencia de Dr. Zavalla como calle del ferrocarril y acceso urbano desde Santo Tomé. En relación al criterio ferroviario, la estación del FCBAyR era un edificio de paso y había sido diseñada con tipo lineal y su frente

hacia propiedades suburbanas. Si consideramos, como ocurre con el FCSF, que las estaciones ocupaban áreas periféricas pero con una fachada orientada a la ciudad preexistente de modo que oficiaran de portales de ingreso; resulta extraña la localización del FCBAyR con su fachada orientada al Sur hacia un sector de chacras. Si bien el centro urbano comercial estaba liderado por otra compañía y ubicado demasiado lejos como para pensar una posible conexión espacial, no así el centro cívico que se hallaba cerca y sobre una calle que compartía con la estación. Por lo tanto, deducimos que esa ubicación resultó económica y conveniente en relación a Santo Tomé y al trazado del ramal y que la situación periférica no demandaba una arquitectura significativa. (fig. 5)

En este sentido la estación tiene una deuda con la ciudad, por haberse privilegiado criterios ferroviarios sin valorar la articulación de la estación al centro cívico que allí estaba a nueve cuadras. La compañía pudo haber propuesto una estación en "L" que ofreciera una segunda fachada a la ciudad, porque en sentido ideal el equipamiento ferroviario debía resolver una doble consigna: su operatividad desde el punto de vista ferroviario y su articulación a la trama desde una perspectiva urbanística (Santos y Ganges, 2007). En cuanto a lo primero, se trataba de una estación de paso, donde los edificios se resolvían con tipo paralelo a las vías porque las líneas debían tener continuidad hacia las estaciones terminales o puertos, realizando operaciones menores en las ciudades intermedias. No obstante, debemos subrayar que las estaciones del ferrocarril británico respondieron a un criterio de economía que también se verificó en Rosario, que era la cabecera del FCCA y no tuvo grandes estaciones, aunque sí un proyecto para construir una nueva terminal al Norte del Bv. Oroño. Retomando el caso de Santa Fe, el rol secundario que tuvo el FCBAyR para esta ciudad se confirma en esa "desconcertante" localización que no logró revertir la condición suburbana.



Fig. 5: Localización urbana de la estación del FCBAyR. Fuente: Elaboración propia.

El edificio del FCBAyR en la construcción de una ciudad escondida

Si bien es cierto que los agentes decisorios de la ciudad no pusieron condiciones para una mejor lograda articulación, también es verdad que las mismas compañías la propiciaron en ciudades donde decidieron reforzar su hegemonía. Decíamos que, en 1923, la compañía del FCCA proyectó una nueva estación en Rosario sobre la costa del río Paraná al extremo Norte del Bv. Oroño. Aunque proponía la articulación de la estación al centro, ese proyecto llegó tarde, en tiempos en que la tolerancia de los actores urbanos a las infraestructuras ferroviarias había mermado y la iniciativa quedó inconclusa. En cualquier caso, en el siglo XIX eran deseables las ligazones entre estación y dominio público, aunque fueran meramente funcionales, y en ese objetivo muchas veces convergieron intereses ferroviarios y urbanísticos. La cuestión del tipo de la estación y su disposición en relación al sistema primario urbano, a través de plazas y bulevares, eran claves para estructurar la operación urbanística, siempre que se valoraba ese objetivo en las negociaciones público-privadas.

Según el criterio teórico, la estación del FCBAyR debió haberse dispuesto como posible remate de la calle Gral. López y orientarse al centro histórico. Así lo supusieron empresarios del *Tramway* que, sin conocer la ubicación final de la estación, imaginaron esa disposición. En octubre del año 1889 la Empresa del *Tramway* Ciudad de Santa Fe presentó una nota al intendente. En ella se explicaba que la compañía había obtenido la concesión para la construcción de un tranvía que se dirigiera hasta la que fuera la quinta de Cisterna donde se construiría la estación. Pedían una prórroga de ocho meses en la concesión porque había calles sin abrir y no se sabía la disposición del edificio.¹¹

La localización del predio y el trazado de las vías del FCBAyR constan en un plano de 1889,¹² pero no se logra saber la disposición de la estación porque se hizo el plano a los fines de definir la superficie para fijar el costo de las tierras.¹³ También en octubre de 1889, Ramón Perazzo y Florio Callorda propusieron establecer una línea de *Tramway* que partiendo de Santa Fe se dirigiera al pueblo de Santo Tomé. Los empresarios proponían acceder con el coche directamente al ferrocarril, según un

plano que especificaba el recorrido, solicitando que el gobierno se encargase del adoquinado. Aunque los empresarios no conocían el emplazamiento de la estación, el proyecto de Perazzo y Callorda supuso que el edificio ferroviario y su predio se localizarían sobre Dr. Zavalla y oficialían de remate de la calle Gral. López que, según los empresarios, ya no tendría continuidad hacia el Oeste. (fig. 6)

Por su parte, Robinson expuso en *The Plan of the Model City* (1902) un trazado urbano ideal en el que una estación de ferrocarril pasante se articulaba a la ciudad a través de un eje circulatorio perpendicular al eje de su planta, el que la conectaba directamente con el centro cívico, porque la estación solía ser una “puerta de entrada” a la ciudad en términos de Unwin. Existen un sinnúmero de ejemplos en los que la estación de tipo lineal era precedida por un patio de coches el que atendía las necesidades funcionales de los viajeros, pero al mismo tiempo se constituía en una plaza urbana. La calle trazada de forma perpendicular al

edificio con la que éste se vinculaba al núcleo urbano, no asumía sólo el rol de acelerar el tránsito, hacia y desde la estación, sino que en estaciones ubicadas en periferias cercanas supo estructurar el proceso de urbanización que completó el espacio intersticial entre la estación y la trama histórica. El caso del FCBAyR demuestra que ese esquema no es suficiente para potenciar la urbanización si las tierras no despiertan interés comercial, porque ese afán estuvo condicionado por otros factores como la cota de nivel del suelo.

Retomado el tema de la estación como artefacto urbanístico que se pretendía articular al centro cívico o comercial, el edificio del FCBAyR no cumple en absoluto esa condición. Al llegar a la estación proviniendo desde el centro sobreviene el desconcierto. La certidumbre de que los espacios públicos requieren “celebrarse” y que la aprehensión de los mismos debe ser clara entró en crisis. En la intersección de dos vectores relevantes: la calle Gral. López (que remata en su polo Este con el



Fig. 6: La estación del FCBAyR rematando Gral. López según el proyecto de *Tranway*. Fuente: Archivo del Concejo Deliberante Municipal ACDM. Archivo de Expedientes AE. Tomo 1889 Folio 523.

núcleo fundacional) y el proyectado Bv. Zavalla (eje de la urbanidad moderna), en esa confluencia de extrema preeminencia simbólica puesto que aúna historia y progreso la compañía ubicó la mesa giratoria. Artefacto utilitario por antonomasia, la plataforma cumplía la función de girar las locomotoras a vapor a través del empuje manual de palancas por parte de operarios. Cuando la locomotora arribaba al extremo de una línea se la rotaba sobre ese plato para dirigirla por vías auxiliares hasta el último vagón, al cual se la enganchara para emprender el regreso. Es decir, en esa esquina notable del dominio público urbano se dispuso un componente de exclusiva funcionalidad ferroviaria. Sin embargo, la relevancia del eje cívico que materializa la calle Gral. López no había pasado desapercibida para los empresarios locales del *Tramway* quienes, aún sin saber la localización de la futura estación, la habían dibujado como cierre escénico de la calle Gral. López.

Una estación tipo terminal detrás de las toperas, en "L" o en "U", podría haber resuelto satisfactoriamente la vinculación del edificio con el sistema primario (Santos y Ganges, 2007). No obstante, esa opción hubiera incrementado los costos de la compañía inútilmente, puesto que en aquel momento el Municipio no estaba en situación de imponer condiciones. Los ingenieros de la compañía optaron por satisfacer demandas ferroviarias manifiestas, por ejemplo, en el tamaño desproporcional de la nave en relación al edificio de viajeros. Asimismo, la forma en que se instaló ese ferrocarril, por exclusiva iniciativa privada y en el marco de una operación en la cual el único interés del gobierno local fue vender terrenos municipales, tampoco habilita pensar que el Municipio estuviera interesado en intervenir, menos aún si la empresa requirió la donación de bañados y su solicitud fue denegada. Por su parte, la compañía estableció una estación secundaria y no tenía motivos para "celebrar" esa localización urbana por sobre la resolución de un contacto franco con Santo Tomé que se vislumbra como principal objetivo.

Lo cierto es que desde el punto de vista urbanístico esa situación fue indiferente a las tensiones funcionales y representativas centrípetas de la estructura urbana previa. Además, el eje que remata en la fachada de la estación, constituido *a posteriori* por la calle San Juan, obligó a cuatro nuevas manzanas a adoptar forma irregular, puesto que esa calle se abrió perpendicular al atrio de la estación, no paralela a Dr. Zavalla.

A la irregular configuración del dominio público se sumó el uso prostibulario que tempranamente tuvo el sector, pero también las posibilidades financieras del Municipio siempre apremiantes. La continuidad estructural entre el núcleo consolidado y la calle Dr. Zavalla fue un anhelo de lenta concreción por parte de particulares, pero a pesar del abismo en la configuración urbana, el Municipio debía asegurar el acceso a la estación resolviendo la conectividad con pavimento e iluminación. Eso significó una carga pública que no se pudo compartir con los contribuyentes por la escasez de habitantes en las inmediaciones. Paralelamente, la relativa cercanía al centro y el parcial aislamiento, juntamente con el mayor dinamismo propio de la actividad ferroviaria, fueron orientando al sector hacia prácticas prostibularias, cancelando el interés del mercado formal de tierras en su desarrollo.

Debido a la demanda de sistema primario y servicios públicos que estableció el edificio, el 16 de setiembre de 1892 el Concejo Deliberante autorizó al intendente para que proveyera alumbrado a la calle Gral. López hasta el FCBAyR. El 22 de febrero de 1893 se sancionó una ordenanza facultando al ejecutivo a extender el radio de la iluminación, prolongándolo por la calle Gral. López hasta la estación, de modo que el servicio debió extenderse ocho cuadras por un descampado.¹⁴ Las demandas de infraestructura y servicios desafiaban las posibilidades económicas del gobierno también con el adoquinado. El 1 de junio de 1895 el intendente debió presentar un proyecto de ordenanza por medio del cual pidió ayuda económica al gobierno provincial para prolongar el afirmado de Gral.

López hasta la estación del FCBAyR y abrir las calles Dr. Zavalla y Buenos Aires. Argumentaba que ese ferrocarril era el principal acceso a la ciudad desde Buenos Aires y que la estación tenía su ingreso por Gral. López.¹⁵ En octubre de 1909 el intendente Rosas fue invitado al Concejo Deliberante para explicar el incumplimiento de las ordenanzas de extensión del *Tramway*, ejecución de adoquinado y veredas en el borde Sur, lo que evidencia un sector público que penosamente podía atender las demandas de accesibilidad creadas por la estación.

Para calibrar desde el imaginario urbano ese complicado proceso de urbanización, consideramos la percepción de la opinión pública y algunos documentos oficiales. El sentido abordado en la prensa remite a su mérito de vehiculizar los hechos y sus representaciones (Ponte, 1999). Desde el punto de vista periodístico, el tratamiento del FCCA (ex FCBAyR) siempre fue notablemente escaso, aún a pesar de la importancia de esa compañía ferroviaria sobre el territorio nacional. Esa visible omisión no deja de ser reveladora y en ella subyace que el FCCA poseía una existencia marginal para la opinión pública, porque los asuntos que giraban en torno a esa compañía no implicaban factores de progreso local. Remarcamos el valor estratégico que poseía para los grupos hegemónicos santafesinos la convergencia de cargas efectivas o potenciales hacia al puerto local, en tanto era ese estrato social representado en la prensa el que se apropiaba de su renta en la Aduana. Esa función era secundaria en el caso de las cargas transportadas por el FCCA, ya que éste concentraba su accionar en Rosario. Ello es crucial para comprender la proporcionalidad que existió entre el escaso poderío de la compañía en la ciudad y la irrelevancia del espacio urbano que ocupaba.

El FCSF poseía estación terminal y podía asegurar la salida de cargas del Noroeste provincial a través del puerto local. El FCCNA, también gozaba de estación cabecera y permitía exportar por Santa Fe las materias primas de gran parte del territorio nacional. El

FCCA no poseía estación terminal y a principios del siglo XX se utilizaba mayormente para pasajeros, motivo por el cual su incidencia en el puerto era relativa. Esa situación, combinada con la difícil urbanización del Suroeste y la localización periférica de la estación, llevó a imaginar que el FCCA no traería progresos y, en parte, a negarlo en la opinión pública.

Cuando aparecieron notas críticas la prensa cuestionó el abandono de la estación que calificó de “indecente” para la segunda provincia del país, convencido el periodismo que la ciudad merecía otra cosa. En cuanto al sector que ocupaba, el “Barrio de Sunchales”, fue caracterizado como una zona sitiada por las casas de tolerancia que en los discursos hegemónicos eran signo de decadencia moral.¹⁶ A esa dificultosa consolidación del sistema primario se anexaron actividades *non sanctas* que tuvieron impacto negativo en el espacio público. Porque tal como lo explica Ponte, la ciudad del siglo XIX tuvo en la prostitución una afanosa demanda y una problemática que debió reglamentarse. Se juzgaba a ese servicio tan necesario como las cloacas, las calles o los reservorios de basuras de las ciudades modernas (Ponte, 1999). De ello resultaba el meretricio como “servicio público” y “mal necesario”, ya que se creía que la prostituta contribuía a mantener el orden social. El imaginario estribaba en una población mayormente masculina que por satisfacer su apetito sexual podía pervertir a las niñas o abusar de las sirvientas trayendo problemas a las “buenas familias”. En ese imaginario, la prostituta protegía al cuerpo social de su degradación, pero también era necesario proteger al cuerpo social de la prostituta.

El meretricio debió normarse y tuvo como referencia al sistema reglamentarista francés basado en tres principios: a) circunscribir la prostitución a un espacio físico delimitado; b) que fuera invisible al resto de la sociedad y controlado por la administración pública; c) cerrado y socialmente jerarquizado para agilizar su control. La célula del sistema era la *maison de tolérance*, regentada por una

prostituta representante de la autoridad pública: ese era el ámbito del ejercicio “tolerable”.

El reglamento llegó a los prostíbulos santafesinos y no sólo dispuso normas de sanidad para las meretrices y su ámbito de trabajo, sino que estableció una zonificación que dejara a las casas de tolerancia por fuera del área central de la ciudad, a fin de que los niños y las “mujeres decentes” no pudieran verlas. La zona admitida se fue trasladando conforme avanzaba la urbanización: primero al Norte del área central, luego fuera de la ronda de bulevares y, por último, a la sección Suroeste junto a la estación del FCCA.

El primer antecedente fue la Ordenanza del 23 de septiembre de 1887, que reconoció la prostitución y dispuso que esos locales del placer se instalasen entre las calles Suipacha y Mendoza, de Norte a Sur, teniendo por límite Este a la calle General Echagüe.¹⁷ Es decir, se determinaba un ámbito permitido levemente al Noroeste de la zona central.¹⁸ El siguiente paso se dio el 28 de abril de 1893, con una norma que derogó a la anterior y estableció un plazo de seis meses para que los burdeles existentes se trasladasen al territorio que tenía por límite Sur al Bv. Gálvez y por borde Este al Bv. Zavalla,¹⁹ es decir la calle NS sobre la que se hallaba la estación y que en realidad nunca se convirtió en bulvar. En el año 1909 la Ordenanza N° 924 trasladó el límite NS dos cuadras al Este, definiendo un ángulo Suroeste para establecer prostíbulos luego de las calles San Lorenzo y Amenabar.²⁰ Sin embargo, una nota de los vecinos pidiendo se efectivizara la ordenanza revela su incumplimiento.²¹

De 1914 a 1916 el Gdor. Manuel Menchaca designó como intendente a Edigio Caffaratti, un progresista que avanzó en el problema de las enfermedades venéreas. Dictó el primer Reglamento Orgánico para al ejercicio de la prostitución estableciendo el control sanitario a través de la Dirección de Salud Pública (Cervera, 2011). En ese contexto, se sancionó la Ordenanza N° 1526 de 1915. Esa norma instauró el Reglamento del Ejercicio de la Prostitución que, además de las medidas

higiénicas, jurídicas y edilicias, delimitó la zona *prohibida* para el ejercicio de la prostitución entre las calles: Bv. Gálvez y Bv. Pellegrini al Norte, J.J. Paso al Sur, Francia al Oeste y el Río Santa Fe al Este.²² Más tarde, la Ordenanza N° 1849 del año 1920 modificó el artículo segundo de la anterior, situando a la calle San Lorenzo como límite Oeste.²³ Por primera vez, se establecía un completo reglamento para la práctica del meretricio y se determinaba la zona sobre la que recaerían las multas por incumplimiento. No obstante, hacia 1929 la Ordenanza N° 2731 circunscribió el área admitida a un polígono reducido y cerrado, fijado por la norma para la localización de burdeles. Quizás movido por la necesidad de asegurar el orden público o volver más eficiente el control sanitario, el Municipio determinó que la zona *permitida* estuviera comprendida entre las calles Buenos Aires al Sur, San Juan al Este, Corrientes al Norte y el ramal del FCCA al Oeste.²⁴ Es decir, el ámbito prostibulario se ciñó al predio ferroviario, inmediatamente al Norte de la estación, donde antes había residencias unifamiliares. (fig. 7)

La prensa llamó “lunares edilicios” a los prostíbulos allí erigidos y en su discurso necio descalificaba esas localizaciones como si no hubieran sido consentidas por la norma. Pero también es cierto que no fue fácil hacer cumplir las reglas, numerosas notas de vecinos y prórrogas en las mudanzas de prostíbulos dan cuenta de ese proceso accidentado. Es por ello que el sector prostibulario estaba asignado en los estatutos, aunque no tan claramente constituido en la realidad. De igual modo la ordenanza ya había estigmatizado al mercado formal de viviendas en el Suroeste. Diversas crónicas periodísticas atestiguan que era un sitio degradado y de escasa movilidad en operaciones inmobiliarias.

Si bien el ferrocarril se constituyó en una oportunidad para dinamizar la zona, fue habitual el reconocimiento de un proceso inverso: el sector devaluaba al ferrocarril, según autoridades de la compañía que por esa causa se negaban a realizar mejoras al edificio. Una vez más se cruzaron criterios

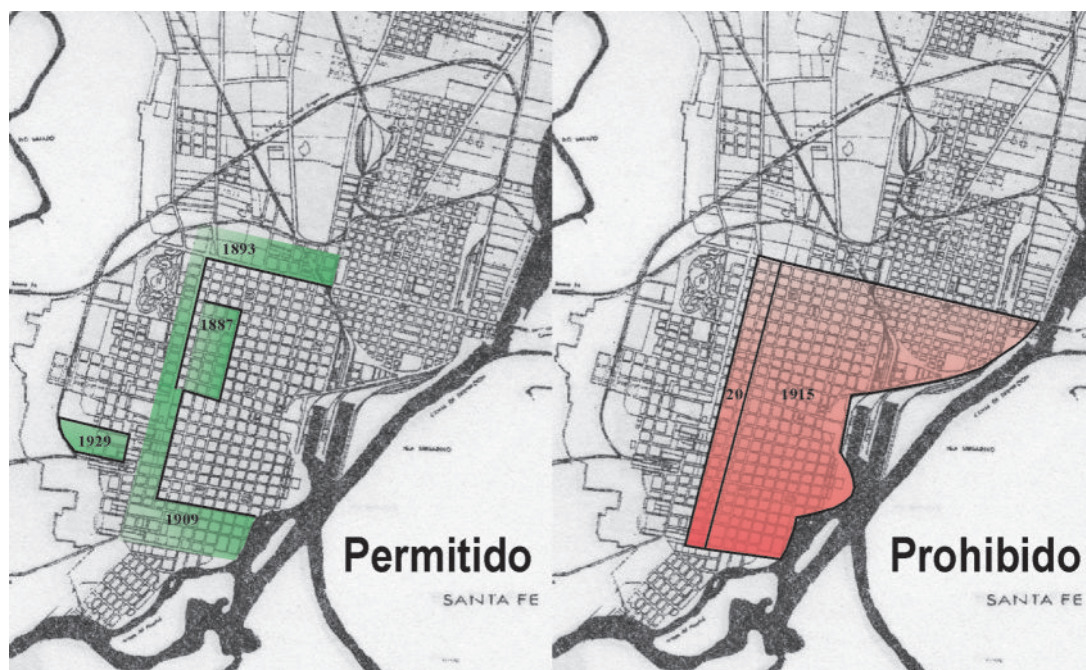


Figura 7: Desplazamiento de límites para el ejercicio de la prostitución sobre plano de 1925. Fuentes: Interpretación y elaboración propia a partir de Collado, A.; Bertuzzi, M L. (1995). *Op. Cit.* // ACDM. Libro de Actas LA. Tomos 1885-1888 Folio 266; 1892-1895 Folio 205; 1905-1909 Folio 475; 1914-1917 Folio 81; 1920-1921 Folio 15; 1928-1929 Folio 473.

ferroviarios que acusaron al barrio del problema y lógicas urbanísticas que culpaban de ello a la estación. La prensa atacó al ferrocarril sosteniendo que su edificio era ruinoso y rebajaba la importancia del Municipio. El mal estado de mantenimiento y las incomodidades funcionales exhibían factores que impedían el progreso del barrio. Se había solicitado a la empresa que iluminara los accesos, atendiendo a su negativa por la situación financiera del '30. Superada la crisis, no parecía haber motivos para resistir las mejoras, mientras la prensa argumentaba que la situación actuaba en desmedro del lugar.²⁵ A ese conflictivo escenario urbanístico debe añadirse la arquitectura de la estación, la exigua escala del edificio y su localización periférica que recogiera postales circunscriptas para no develar los bemoles del entorno.

A modo de cierre

El uso prostibulario es un indicador aditivo en la definición de un espacio público degradado, ya que se constituyó en corolario de un sistema de variables que se retroalimentó con otros factores enunciados en este artículo. Porque a diferencia del FCSF que había hecho de su espacio circundante una ciudad progresista, paralela y en competencia con la histórica al punto de representarse como dos ciudades (la moderna y la colonial que describieran algunos cronistas), el FCCA conjuntamente con el sector público no lograron propiciar una nueva centralidad, ni consiguieron valorizar el dominio público en ese lugar. Por el contrario, los actores públicos y privados, por acción u omisión e imputándose mutuamente, generaron una ciudad negada y escondida, igualmente necesaria para la dinámica urbana pero que, al parecer, no merecía ningún tipo de decoro.

Sumariamente, es posible afirmar que la escasa importancia de ese ferrocarril para el puerto de Santa Fe, la menuda escala y modesta arquitectura del edificio ferroviario (que le valiera el calificativo de “caserón”), la desconexión entre estación y sistema primario urbano (al punto de producir confusión), las condiciones precarias del espacio público contiguo, la distancia que separaba a la estación de la trama efectiva (acompañada de escaso interés en una posible urbanización), la baja densidad de ocupación comprometiendo a las arcas públicas y el uso prostibulario del espacio urbano coadyuvaron a que los actores hegemónicos lo negaran. Causalidades múltiples intervinieron en esa frágil urbanización (informal, marginal, desprovista de equipamiento) de prácticas legales pero no “legítimas”. Ese marco sirvió para que no abundara su representación en la prensa (salvo para la crítica peyorativa) y que se hiciera de cuenta que ahí no había ciudad. Como conclusión proponemos la representación del “vacío” urbano, la percepción colectiva de no haber conformado el espacio pretendido porque, en realidad, para la opinión pública no era posible develar sin rubores la demanda establecida por su verdadero uso.

Notas

¹ Archivo del Concejo Deliberante Municipal. Archivo de Expedientes [ACDM AE], Tomo 1889. Folio 558.

² ACDM AE, Tomo 1889. Folio 600.

³ La primera sospecha fue que la compañía tendría tierras para promover al Sur de la estación. En el estudio de los padrones catastrales del sector no se encontraron vinculaciones entre la empresa y esos terrenos.

⁴ ACDM AE, Tomo 1889. Folio 328.

⁵ Archivo de la dirección Provincial de Catastro ADPC. Plano Topográfico del Territorio Municipal de Santa Fe, 1895.

⁶ Carrasco, G. (1888). *Primer Censo General de la Provincia de Santa Fe, 1887*. Buenos Aires: Ed. Varios.

⁷ ADPC. Plano Topográfico del Territorio Municipal de Santa Fe, 1895.

⁸ Suplemento Santa Fe en Planos. Serie 1. (2006, Septiembre) *El Litoral*.

⁹ La mudanza desde el sitio primigenio de la ciudad de Santa Fe incrementó el valor de localización de esas tierras. La situación de cercanía a la ciudad y su paso obligado para Buenos Aires y Córdoba aumentaron su importancia estratégica.

¹⁰ Archivo del Departamento de Estudios Etnográficos y Coloniales ADEEC. Plano del Censo Municipal de 1901 (Fotografía).

¹¹ ACDM AE, Tomo 1889. Folio 521.

¹² ACDM AE, Tomo 1889. Folio 558.

¹³ ACDM AE, Tomo 1889. Folio 557.

¹⁴ ACDM AE, Tomo 1893. Folio 132.

¹⁵ ACDM AE, Tomo 1894-1895. Folio 310.

¹⁶ El radio de las casas de toleran (sic) es por demás de inconveniente. Los ediles deben considerar el asunto. (1927, Noviembre 24). *El Orden*, p. 6.

¹⁷ Suponemos que hacía referencia a la calle Gral. Urquiza, puesto que en la cartografía de 1887 no existe ninguna calle NS llamada Gral. Echagüe.

¹⁸ ACDM, Libro de Actas LA Tomo 1885-1888. Folio 266.

¹⁹ ACDM, LA Tomo 1892-1895. Folio 205.

²⁰ ACDM, LA Tomo 1905-1909. Folio 475.

²¹ ACDMAE, Tomo 1909-1911. Folio 127.

²² ACDMLA, Tomo 1914-1917. Folio 81.

²³ ACDMLA, Tomo 1920-1921. Folio 15.

²⁴ ACDMLA, Tomo 1928-1929. Folio 473.

²⁵ El F.C. Central argentino está en el deber de construir una nueva estación en Santa Fe. La indiferencia de la empresa respecto del progreso de la ciudad ofende al sentimiento local. LÍNEA EN CONSTANTE AUMENTO ECONÓMICO. (1937, Enero 22). *El Litoral*, p. 3.

Santos y Ganges, L. (2007). *Urbanismo y ferrocarril. La construcción del espacio ferroviario en las ciudades medias españolas*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

Scalabrini Ortiz, R. (2006). *Historia de los Ferrocarriles Argentinos*. Buenos Aires: Lancelot. (Versión original 1940)

Bibliografía

Andreis, A. (2003). *El ferrocarril. Lo que el tiempo no borró*. Santa Fe: Secretaría de Extensión, Universidad Nacional del Litoral.

Calvo, L. M. (1993). *La Compañía de Jesús en Santa Fe. La ocupación del espacio urbano y rural durante el dominio hispánico*. Santa Fe: Ediciones Culturales Santafesinas. Subsecretaría de Cultura, Fundación Arcien.

Cervera, F. J. (2011). *La modernidad en la ciudad de Santa Fe, 1886-1930. Historia de un desarrollo incompleto*. Santa Fe: Colección Santa Fe Siglo XXI.

Collado, A. (1994). *Santa Fe, proyectos urbanísticos para la ciudad 1887 – 1927*. Documento de trabajo n. 2. Santa Fe: Universidad Nacional de Litoral.

Collado, A.; Macor, L.; Muller, L. & Piazzesi, S. (1990). *El Ferrocarril Francés en la modernización urbana santafesina*. Santa Fe: Alianza Francesa.

Ferrer, A. & Fernández Priotti, C. A. (2001). *Ferrocarriles en Rosario*. Rosario: Asociación Rosarina Amigos del Riel.

Jaramillo González, S. (2008). *Hacia una teoría de la renta del suelo urbano*. Segunda edición revisada y aumentada. Bogotá: Ediciones Uniandes.

Müller, L.; Collado, A.; Macor, D. & Piazzesi, S. (2001). *El Ferrocarril Santa Fe a las Colonias. Arquitectura, sociedad y territorio. Polis Científica, 2*. Santa Fe: Edición del Centro de Publicaciones de la Universidad Nacional del Litoral.

Ponte, J. R. (1999). *La fragilidad de la memoria. Representaciones, prensa y poder de una ciudad latinoamericana en tiempos del modernismo. Mendoza, 1885/1910*. Mendoza: Ed. Fundación CRICYT.