



PLAN “CIRCUNVALACIÓN FERROVIARIA DE LA CIUDAD DE SANTA FE” (ARGENTINA) El área metropolitana entre micro procesos y macro decisiones

Autores:

María Alejandra Saus - IHUCSO (UNL - CONICET) - produccioncientificaydocencia@gmail.com

Resumo:

La recuperación del Ferrocarril Belgrano integra un programa tendiente a modernizar las redes de cargas para el desarrollo de las economías regionales en la Argentina. Involucra acciones con impacto en las escalas regional y local pues se pretende circunvalar ciudades del centro y norte nacional. Concretamente, el plan “Circunvalación Ferroviaria de la Ciudad de Santa Fe” procura desviar enlaces del medio urbano para evitar accidentes y demoras en los pasos a nivel. Esta ponencia estudia los objetivos directos y examina potenciales efectos externos del plan, evaluando alternativas de renovación urbana sobre el suelo posiblemente desafectado del uso ferroviario. Dicho proyecto será interpelado ponderando los desafíos de movilidad y transporte que presenta la recientemente sancionada Ley Provincial de Áreas Metropolitanas. Basado en la técnica del análisis documental, el trabajo apela a la perspectiva multiescalar ya que es China el espacio económico que está efectuando las principales inversiones de capital a escala global.

PLAN “CIRCUNVALACIÓN FERROVIARIA DE LA CIUDAD DE SANTA FE” (ARGENTINA)

El área metropolitana entre *micro procesos* y *macro decisiones*

INTRODUCCIÓN

El Estado argentino, a través del Ministerio de Transporte de la Nación, la compañía Trenes Argentinos Infraestructura y la disponibilidad de financiamiento de la Corporación Andina de Fomento (CAF), junto a otras fuentes de recursos financieros y tecnológicos de origen chino, ha emprendido un programa que incluye la ejecución de obras de renovación y mantenimiento de vías, edificios, señales y redes eléctricas, incluyendo al Ferrocarril Belgrano que atraviesa el ejido urbano santafesino (Figura 1). Tal situación es una oportunidad para estudiar el plan “Circunvalación Ferroviaria de la Ciudad de Santa Fe”, el que implica desviar del medio urbano los trenes de cargas que hoy lo atraviesan -sin detenerse en estaciones locales ni arribar a su perimido puerto- ya que el destino final de ese tráfico son las terminales portuarias de la Región Metropolitana de Rosario hacia donde converge todo el sistema.

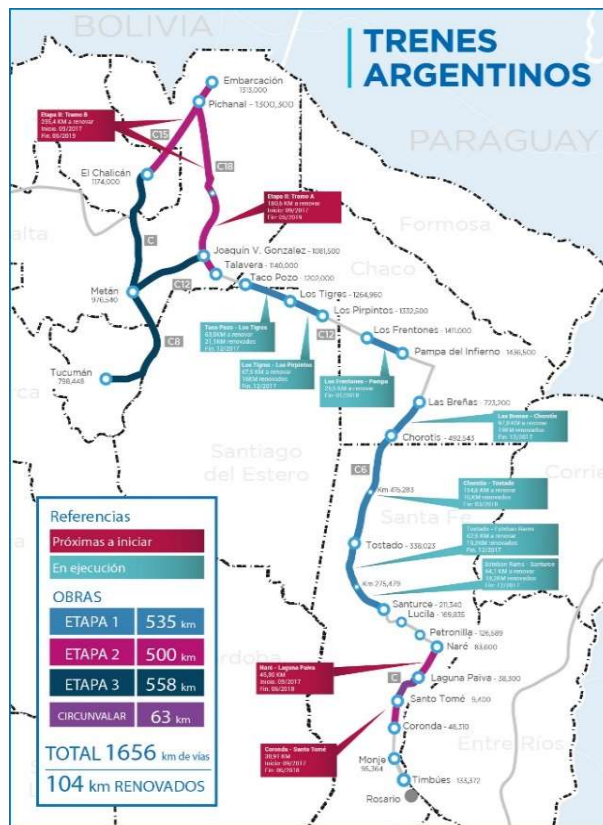
El plan tiene una doble finalidad: mejorar la eficiencia ferroviaria y reducir las tarifas del transporte, evitando demoras y accidentes en los pasos a nivel, pero -de efectivizarse- los predios y corredores ferroviarios santafesinos serían desafectados, esperando nuevos usos del suelo entre los cuales se especula -como ya ha sido relevado en la prensa- la construcción de un área de viviendas de alta densidad en una playa de maniobras aún activa.¹ Asimismo, serían subastados antiguos terrenos ferroviarios que hoy integran el patrimonio nacional para financiar parte de las obras de la circunvalación.² En suma, más allá de los *objetivos directos* - que son los derivados del programa de actuación sobre las redes- ¿cuáles serían los *efectos externos*, es decir, las utilidades o desutilidades que el plan de circunvalación podría ocasionar al medio urbano? (SERRANO RODRÍGUEZ, 1988). En general, considerar el ferrocarril en un panorama más amplio que el de ser un simple modo de transporte es fundamental para paliar las externalidades que el sistema es capaz de producir. Tal circunstancia torna necesaria una

¹ Definen la traza del circunvalar ferroviario y el uso de terrenos detrás de la Estación Belgrano. *El Litoral*, Santa Fe, domingo 3 de setiembre de 2017
<<http://www.ellitoral.com/index.php/diarios/2017/09/03/metropolitanas/AREA-03.html>>

² Frana, sobre venta de terrenos nacionales: “queremos que algo quede para Santa Fe”. *DERF. Agencia Federal de Noticias*, Santa Fe, jueves 2 de agosto de 2018
<http://www.derf.com.ar/despachos.asp?cod_des=799164>

reflexión sobre las motivaciones y alcances locales del programa nacional ya que el espacio ferroviario está atravesado por dinámicas que incluyen complejos factores económicos, políticos y sociales. Así, estrategias y decisiones multiescalares infiltran la escala local, a través de las redes ferroviarias, introduciendo dilemas en dos niveles: la relación de los actores locales con los procesos “externos” implicados en mejorar la red nacional de transporte y el modo en que el gobierno municipal podría operar “internamente” para mitigar los conflictos propios de sus externalidades y para capitalizar los beneficios urbanos que pudieran derivarse.

Figura 1: tramos que integran el plan ferroviario



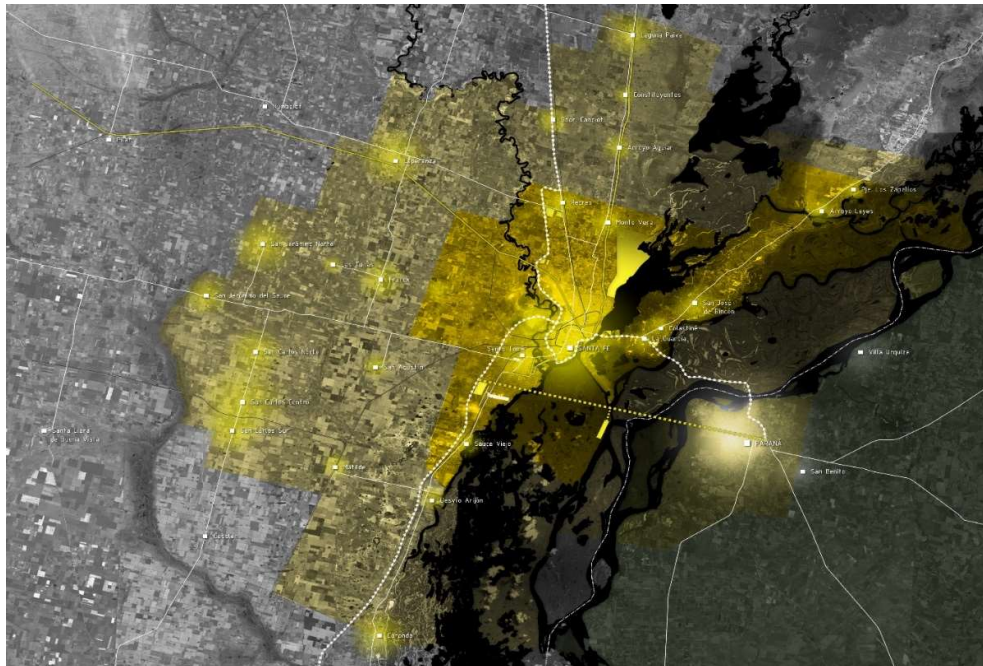
Fuente: Trenes de carga: proyectan la circunvalación ferroviaria de Santa Fe. *Aire de Santa Fe*, Santa Fe, viernes 12 de enero de 2018 <<https://www.airedesantafe.com.ar/noticias-regionales-santa-fe/trenes-formaciones-ciudad/>>

En un primer nivel de incidencias -la escala local- y siguiendo a Cuenya (2011) en su estudio sobre grandes proyectos de renovación urbana en espacios ferro-portuarios desafectados, las dimensiones proclives a ser modificadas a partir del plan de circunvalación podrían ser tres: la rentabilidad del suelo, la funcionalidad y materialidad físico-espacial y los mecanismos de gestión pública. En virtud de los últimos, es preciso resaltar que la posible desafectación de terrenos ferroviarios en áreas centrales de Santa Fe se da en torno a la reciente sanción de la Ley de Áreas Metropolitanas³ que ha creado el Ente de Coordinación del Área Metropolitana Santa Fe. Éste es un incipiente foro de concertación entre los veintidós

³ Ley Provincial N° 13.532/16

municipios y comunas que lo integran para el abordaje de temas comunes tales como: suelo, trabajo, residuos, movilidad y transporte. Por ende, en esa escala geográfica de carácter regional -representada en la imagen de la Figura 2- encuentran sitio las posibles afectaciones directas del plan ferroviario nacional. Sin embargo, ampliando la mirada sobre el fenómeno, es en el territorio de América Latina donde tales acciones están operando también como parte de una estrategia geopolítica de posicionamiento del espacio económico chino a través de inversiones ferroviarias en nuestra región (LAN, 2017).

Figura 2: Área Metropolitana de Santa Fe



Fuente: Plan Urbano Área Metropolitana (2008), Secretaría de Planeamiento Urbano, Santa Fe Ciudad

Algunos autores han ido más lejos aun argumentando que China es el espacio económico que ha logrado reinstalar la cuestión ferroviaria en la agenda política de los estados latinoamericanos, de modo que sus efectos en las ciudades serán un denominador común en la región (CAILLAUX, NOVAK y RUIZ, 2016). En la Argentina, las novedades sobre inversiones chinas están siendo divulgadas por Trenes Argentinos Infraestructura, pudiendo comprobarse el papel de ese país en la provisión de material rodante y fijo, equipos de mantenimiento e infraestructuras.⁴ Así, desde los capitales externos invertidos, pasando por el Estado nacional que impulsa la recuperación ferroviaria, el gobierno provincial que procura regular procesos de conurbación, hasta los Municipios que deben encarar su ordenamiento físico, se asocian un conjunto de medidas que operan de manera compleja entre las escalas global y local. El andamiaje teórico empleado para interpretar esos fenómenos es la *perspectiva multiescalar* que otorga relevancia a la influencia circunstancial que ejercen las dinámicas globales del capitalismo y las políticas públicas en el tipo de desarrollo alcanzado por los espacios

⁴ <https://www.argentina.gob.ar/trenes-argentinos-infraestructura>

nacionales, regionales y locales, aportando a la comprensión de efectos urbanos cuyas causalidades exceden el ámbito decisional del Municipio (FERNÁNDEZ, VIGIL y SERVAL, 2012).

Según Brandão (2010), el concepto de *escala* abandona así su dimensión cartográfica para convertirse en una construcción social, una unidad de análisis y también un campo de luchas, una herramienta capaz de superar las tradicionales divisiones: “lo local”, “lo nacional”, “lo local/global”. Al recopilar las contribuciones teóricas de diversos intelectuales, su apuesta metodológica conduce, entonces, al estudio articulado de estructuras, dinámicas, relaciones y procesos para enfatizar la problemática de las decisiones y del poder que opera en las escalas espaciales incorporando lo contingente, las acciones no sistémicas. Según ese enfoque, en las disputas sobre la producción social del *espacio* éste actuaría como una variable articuladora entre *micro procesos* que hallan sitio en su dimensión geográfica y administrativa (la escala de aplicación de las acciones) y *macro decisiones* que lo exceden espacialmente (la escala de su mando). Esa metodología permitiría, asimismo, superar las rigideces de las jerarquías estatales para introducir en esas estructuras de larga duración las acciones coyunturales de los sujetos.

Siguiendo esa metodología, el espacio urbano santafesino sería un laboratorio capaz de revelar la trama de intereses y disputas que se imbrican localmente desde los planes nacionales de infraestructuras. Entonces, a partir del suelo proclive a ser desafectado del uso ferroviario de mercancías, a escala local, se despliegan oportunidades urbanas que articulan dos variables concomitantes: la definición legal del área metropolitana y las necesidades de movilidad que ésta podría demandar, las que -eventualmente- podrían ser satisfechas destinando ese suelo vacante al transporte ferroviario de pasajeros en la región. Esa presunción emerge de una cualidad histórica del ferrocarril que es haber surgido como servicio -de viajeros y cargas- creado *entre* núcleos urbanos para luego convertirse también en un transporte suburbano por la expansión interna de esas urbes. Dicha evolución, que articula la formación de aglomeraciones con la satisfacción de sus demandas de movilidad, se evidenció recientemente en ciudades europeas cuando -contrariamente- en la Argentina eran clausurados los servicios de viajeros interurbanos. Por tales razones, en su actual proceso de conurbación y habiendo heredado Santa Fe unas redes de ferrocarriles interurbanos, propias de su anterior rol de ciudad intermedia, ¿qué alternativas abriría la obsolescencia de la infraestructura decimonónica en el escenario creado por la Ley de Áreas Metropolitanas? ¿Qué modos de transporte podrían demandar sus tipos de movilidad? ¿Qué otras chances de uso público se abrirían para el suelo desafectado del servicio de cargas por la circunvalación?

Para reflexionar sobre esas preguntas, la ponencia analiza documentos técnicos del plan de circunvalación, junto a otras fuentes de información sobre el caso de la ciudad de Santa Fe, documentación interpretada -principalmente- teniendo como insumo la bibliografía consultada en una estadía de investigación en la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (Madrid). Por eso, el principal objetivo del trabajo es analizar esas dinámicas multiescalares, incluyendo también el marco teórico que acompañara la experiencia ferro-urbanística europea para anudar así las variables transporte, urbanismo y ordenación del territorio apuntando a imaginar modelos de gestión más flexibles. Por ello, el texto describe las etapas del programa y conceptualiza los fenómenos locales considerando aquello que el ferrocarril necesita para prestar su utilidad pública como sistema de transporte y lo que precisa la ciudad para no detener su crecimiento ni privarse de áreas de renovación en corredores desafectados (Figura 3). Aquí discurriremos sobre varios ítems: las redes ferroviarias en la dimensión

territorial de la escala geográfica metropolitana, la movilidad y el transporte a escala regional, la recuperación de áreas vacantes ante posibles edificaciones privadas y la integración del ferrocarril en el medio urbano en caso de reestablecerse el servicio de viajeros sobre redes obsoletas. Pero también ponderaremos las expectativas de negocio creadas, a escala local, a partir de esos programas nacionales de infraestructuras que liberan terrenos proclives a la especulación inmobiliaria en áreas centrales y también su reverso antipático, es decir, las expropiaciones y relocalizaciones forzadas que motiva el plan en áreas periféricas.

Figura 3: en color azul los enlaces activos usados hoy por el Ferrocarril Belgrano



Fuente: elaboración propia

PRIMERA ETAPA: CIRCULACIÓN FERROVIARIA EN LA CIUDAD DE SANTA FE

La idea de liberar el medio urbano de sus enlaces ferroviarios de cargas había surgido de proyectos locales, pero ahora adquiere mayor contundencia al quedar nuestra ciudad implicada en un programa nacional que involucra a las provincias de Salta, Tucumán, Santiago del Estero, Chaco y Santa Fe. Es preciso señalar que la actual política ferroviaria está siendo implementada tras un período de letargo que desde 1989 dejara a los ferrocarriles argentinos en el abandono. Si bien su deterioro forma parte de dinámicas globales presentes en todo el siglo XX, por responder a la obsolescencia tecnológica de los transportes y a los ciclos de uso de las infraestructuras que son *anclajes espaciales* del sistema capitalista (HARVEY, 2000), hacia fines de 1980 América Latina asistió a la agudización de esos procesos debido a una serie de medidas puntuales tomadas en el marco del llamado “Consenso de Washington”. Hasta entonces, las fases económicas de escala global habían integrado a Latinoamérica como

región periférica, pero esa condición fue profundizada a finales del siglo XX cuando las políticas de transporte armonizaron con una nueva forma de sobreacumulación que condujo a la crisis del ciclo hegemónico estadounidense y a una expansión del capital financiero (ARRIGHI, 1999) que asumió una naturaleza peculiar en la región producto de su confluencia con el agotamiento del período de Industrialización por Sustitución de Importaciones.

La agenda del “Consenso de Washington”, en gran medida expresión de las fracciones concentradas de aquel capital, ganó espacio en Latinoamérica sugiriendo medidas tendientes a dismantelar formas de intervención y propiedad estatal delineadas durante la posguerra, siendo las privatizaciones de empresas de servicios públicos una de sus herramientas operativas, activamente apoyadas por el Banco Mundial y el Fondo Monetario Internacional. Así fue definida la plataforma de un esquema de reformas neoliberales consolidadas durante la década del noventa, apuntando a la reducción del gasto público para combatir el déficit (MARTÍNEZ RANGEL y SOTO REYES GARMENDIA, 2012). Esas políticas públicas fueron elocuentes en la Argentina e incluyeron la privatización de la empresa de ferrocarriles cuyo déficit de explotación quería conjurarse. En suma, fueron privatizados los tráficos activos de cargas y los servicios de viajeros de la Región Metropolitana de Buenos Aires, desarticulando toda la red del territorio nacional, mientras las líneas de pasajeros interurbanos eran clausuradas cayendo sus infraestructuras en el abandono (WADDELL, 2009).

Mientras tanto, la crisis tuvo otros ribetes en Europa y la experiencia parece mostrar que la retención del campo público (aun en un proceso de liberalización y de transferencia de decisiones a la Unión Europea) preservó espacios para vinculaciones público-privadas. A pesar de ser aquí también deficitarios, los ferrocarriles fueron mantenidos en poder público -entre otras razones- para enfrentar la crisis económica y el desempleo apoyándose en los recursos de la estructura empresarial. La modernización de los ferrocarriles fue, entonces, una clave para direccionar los procesos metropolitanos con un sentido endógeno y articulado en el cual infraestructura, sociedad y espacio urbano fueron vinculados para su desarrollo. Desde esas lógicas globales, nacionales y locales se abordaron las demandas de movilidad metropolitana mejorando el servicio de viajeros con el modelo de la intermodalidad, el incremento de las velocidades, la reducción de los tiempos de transbordo, la ejecución de nuevas redes y la optimización de infraestructuras. El Plan Ferroviario para el Área Metropolitana de Madrid (1982) fue un ejemplo precoz tendiente a enmendar una insatisfecha demanda de transporte de cercanías, mientras era definido el Plan de Ordenación Urbana (1985) con un modelo de gestión del suelo de acciones más puntuales (AGUILERA LÓPEZ, 1988).⁵

En la Argentina, las privatizaciones que eliminaron los servicios ferroviarios de pasajeros fueron concretadas en 1989 con la Ley Nº 23.696 de Reforma del Estado que programó concesiones con retención de bienes. El Decreto Nº 666/89 del ex presidente Carlos Menem dispuso la concesión de los servicios, licitando separadamente los movimientos de cargas, pasajeros interurbanos y pasajeros metropolitanos por un plazo de treinta años con opción a extenderse diez más. Entre las compañías que arribaban a la ciudad de Santa Fe, el ex Ferrocarril Mitre pasó a conformar el denominado Nuevo Central Argentino propiedad de Aceitera General Dehesa (AGD). Por entonces, no hubo interesados para el ex Ferrocarril

⁵<https://madridmobillite.com/2016/10/09/el-pasillo-verde-ferroviario-la-configuracion-urbana-de-madrid-desde-el-ferrocarril/>

Belgrano -que ahora motiva el plan de circunvalación- posiblemente porque en su origen había sido un ferrocarril de fomento del Estado nacional destinado a compensar al sector norte del país que no había recibido inversiones de capitalistas ferroviarios británicos. Justamente fue erigido por la Nación en el siglo XIX para promover el desarrollo de una región desfavorecida que, en cierto grado, lo seguía siendo al momento de las privatizaciones.

Ante la imposibilidad de concesionar las redes del Ferrocarril Belgrano se formó una empresa estatal, situación que perduró hasta 1999 cuando la compañía fue cedida al gremio Unión Ferroviaria (WADDELL, 2009). En 2013, se fundó Belgrano Cargas y Logística S.A. (BCYLSA) para nuclear las tres líneas de transporte de cargas más importantes del país: la Belgrano, la San Martín y la Urquiza. En 2016, y con el propósito de darle una impronta federal, la empresa comenzó a llamarse Trenes Argentinos Carga.⁶ Por tales motivos, la posible desafectación del espacio ferroviario santafesino, conjuntamente con el vencimiento del plazo de aquellas concesiones y la reciente sanción de la Ley Provincial de Áreas Metropolitanas, son variables que -articuladas- brindan la oportunidad de imaginar también un destino que considere, eventualmente, el transporte de pasajeros de cercanías sobre ese suelo desafectado. A escala global, China ofrece un nuevo ciclo histórico a partir de su incidencia en las medidas nacionales de recuperación de los ferrocarriles, interpelándonos ahora hacia una reflexión sobre la autonomía local para abordar el futuro de las redes ferroviarias.

Las iniciativas de Nación para modernizar los ferrocarriles en la Argentina se remontan al año 2008, con la Ley N° 26.352 que creó dos nuevas sociedades del Estado en la órbita del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios. Estas fueron la Administración de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) y la Sociedad Operadora Ferroviaria (SOF), creadas con el fin de separar los bienes de la logística (RAPOSO, 2009). Pero la modernización de infraestructuras tiene hoy alcance regional, ya que los países latinoamericanos están asumiendo que su competitividad depende de optimizar la estructura de costos del transporte para mejorar la oferta de productos regionales. Por lo tanto, la reactivación ferroviaria justifica los planes de inversión en curso (CLEMENTE, 2013).

Con el propósito -hasta ahora discursivo- de reimpulsar las economías regionales del noroeste y noreste argentinos, el programa de recuperación tuvo su origen en 2010 cuando la Corporación Andina de Fomento (CAF) aprobó un préstamo destinado al Proyecto de Recuperación y Mejoramiento del Ferrocarril General Belgrano,⁷ momento en que *Transporte* era una Secretaría del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios.⁸ Afirmamos que el objetivo del plan es aún discursivo porque la provisión de infraestructura es condición necesaria pero no suficiente para garantizar el desarrollo regional. Ciertamente, ese fue un pilar fundamental del desarrollismo en los años sesenta cuando las infraestructuras eran proyectadas como vectores de un paradigma científico neopositivista y de una gestión tecnocrática tendiente a garantizar la accesibilidad a los territorios para viabilizar los flujos económicos. En rigor, la relación transporte-territorio es más densa, se trata de un “binomio

⁶ <https://www.bcyf.com.ar/historia>

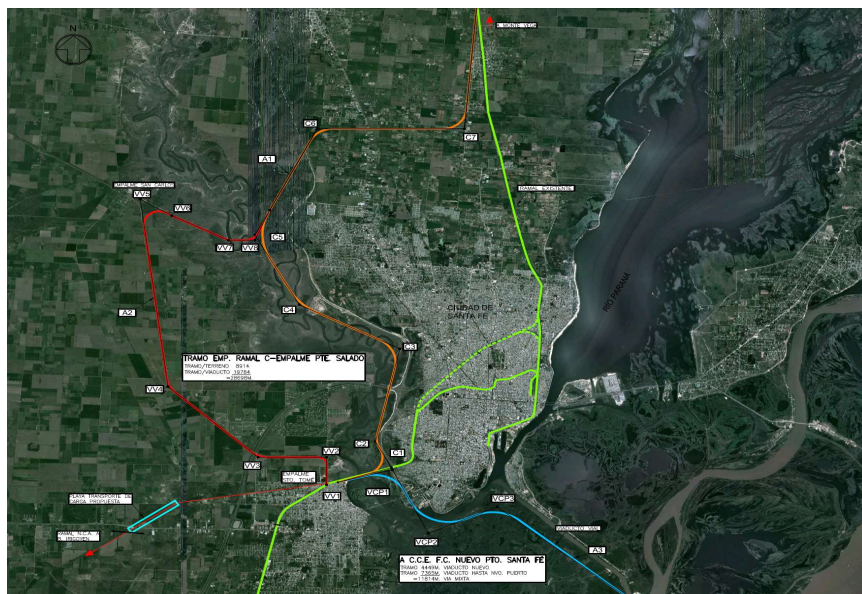
⁷ <http://www.logisticasud.enfasis.com/notas/17765-caf-ortorga-us326-millones-la-recuperacion-del-belgrano-cargas>

⁸ Secretaría de Planeamiento, Santa Fe Ciudad

imperfecto” que no alude a un determinismo causal o automático, sino a una compleja y dialéctica construcción material, social, política y discursiva (MIRALLES-GUASCH, 2002).

Entre el conjunto de medidas del programa nacional, el propósito del “Rubro 4” era elaborar un anteproyecto para la *Circulación Ferroviaria* en la Ciudad de Santa Fe, tendiente a mejorar la operatividad de los trenes de mercancías. Se proyectaba un movimiento de 3 millones de toneladas para el 2030, en trenes de ochenta vagones, con picos de veinte formaciones diarias de 2 km de largo. Para el caso de Santa Fe ello implicaría graves interrupciones al tránsito vehicular, en sentido noreste-suroeste, al quedar interrumpidas las avenidas troncales norte-sur por la mitad de la trama, sin mencionar posibles accidentes en los pasos a nivel. Por entonces, los pliegos de Nación sugerían aprovechar un enlace existente, terraplenado en alto nivel (Figura 3, en verde) pero esa opción fue descartada por no remediar la problemática urbanística. Por ende, las consultoras propusieron dos nuevas trazas: una circunvalación hacia el oeste del núcleo urbano, entre la ciudad de Santo Tomé al sur y la población de Monte Vera al norte, y una tercera traza con variante en empalme San Carlos que fue la seleccionada (Figura 4). Esas alternativas sugerían construir el desvío junto al río Salado, dejando en evidencia que atravesar la trama urbana ya no era una opción. Asimismo, se planeaba un acceso al puerto proyectado, quedando liberadas otras instalaciones que, según el informe, podían usarse para reestablecer los servicios de viajeros clausurados.

Figura 4: en verde, línea continua y a nivel, las trazas existentes y activas que serían desafectadas. En línea discontinua, el enlace inactivo en alto nivel que iba a reciclarse. En naranja y en rojo las circunvalaciones proyectadas y en celeste el acceso al nuevo puerto.

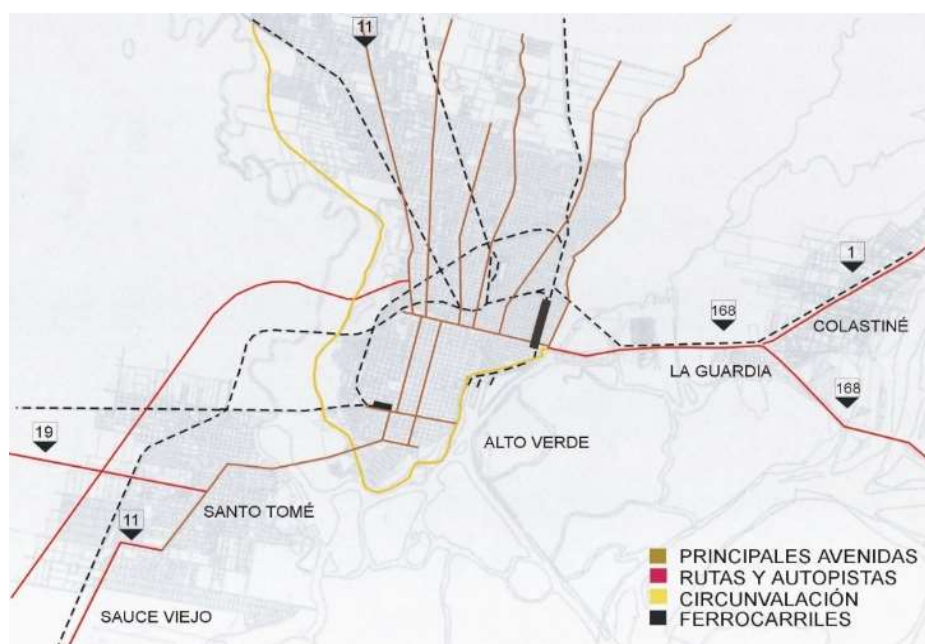


Fuente: Proyecto Recuperación y Mejoramiento del Ferrocarril Gral. Belgrano. Estudios Ambientales. Secretaría de Transporte - Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios - Corporación Andina de Fomento (2010), p. 121

El modelo territorial imperante en el Gran Santa Fe exhibe una tendencia a la especialización del suelo que conlleva una elevada movilidad entre sectores por implicar una

dinámica de *contraurbanización*, es decir, un proceso de descentralización del municipio principal con actividades situadas en la franja rururbana delineando nuevas polaridades y zonas de urbanización dispersa (CARDOSO, 2011). A partir de una evidente mercantilización del desarrollo urbano (DE MATTOS, 2008) con destinos residenciales bucólicos, se registran mayores crecimientos demográficos en pueblos y suburbios densos del área, a contrapelo del estancamiento del núcleo central enfocado en actividades terciarias. El Gran Santa Fe, con 454.238 habitantes,⁹ evidencia procesos de contraurbanización posibilitados por el uso del automóvil particular, plasmando así el modelo de una ciudad dispersa con nuevos sectores residenciales en los distritos costeros del este que implican circuitos residencia-trabajo muy congestionados en horas pico por las migraciones pendulares (Figura 5).

Figura 5: red vial y ferroviaria (activa e inactiva) en el área metropolitana



Fuente: elaboración propia

Pero el hecho que haya sido garantizada la *accesibilidad* al este con provisión de infraestructura vial como la Ruta Nacional N° 168, no asegura una adecuada *movilidad* que es un atributo de las personas o vehículos (SANTOS Y GANGES y DE LAS RIVAS SANZ, 2008). En la práctica ese problema se verifica en los embotellamientos de tráfico que exhibe la ruta.¹⁰ Lo mismo sucede con el tránsito sobre el puente que une Santa Fe con Santo Tomé.¹¹ Contrariando así las sugerencias de los especialistas, los municipios y comunas del área no han garantizado que los desarrollos inmobiliarios se situaran donde pudiesen acceder al transporte público, siendo esta una enorme falencia que habrá de resolverse ahora, *ex post*

⁹ Instituto Nacional de Estadísticas y Censo (INDEC) Censo 2001.

¹⁰ La 168 fue un caos en la tarde del domingo. *LT10*, Santa Fe, 18 de septiembre de 2017
<<http://www.lt10.com.ar/noticia/201080--la-168-fue-un-caos-en-la-tarde-del-domingo>>

¹¹ Colapsó el Carretero y estallaron las quejas en las redes sociales. *UNO*, Santa Fe, 7 de mayo de 2013
<<https://www.unosantafe.com.ar/santafe/colapso-el-carretero-y-estallaron-las-quejas-las-redes-sociales-n819058.html>>

facto, ya que “... en las infraestructuras está gran parte de las causas del paso de la ciudad concentrada del XIX a la dispersa actual...” (CAPEL, 2012-p.171), hecho que la costa este de Santa Fe ilustra y podría convertirse en una oportunidad para el transporte público.

Las redes de pasajeros podrían ser ahora un elemento capaz de facilitar la ordenación urbana si considerásemos que el ferrocarril tiene dos funciones: una en las áreas metropolitanas y otra en los corredores de transporte interurbano. En el primer caso, la traza define una trama reticular, asociada al incremento de la densidad de población y de la movilidad en el área, al establecer las líneas del transporte de viajeros de cercanías. En el segundo, las redes definen vectores lineales sobre el territorio, uniendo los centros de las áreas metropolitanas entre sí y dando lugar al ferrocarril interurbano (CARRILLO JIMÉNEZ, 1994). Por ello, en los terrenos que serían liberados en el área de Santa Fe deberían evitarse usos congestivos del suelo -aun los que incluyeran el objetivo de financiar la circunvalación- y ponderarse futuras vacancias en su acepción de espacios de oportunidad o *terrain vague*, en la definición de Solá-Morales (2003), aunque dichos espacios no hayan sido previamente abandonados. Una vez desafectadas, las tierras podrían integrar los desafíos de un modelo de gestión de la movilidad derivado de la ley sancionada. Sería deseable, entonces, que se condujera escrupulosamente su amortización para asegurar el uso público o futuro ferroviario y también evitar el imperio del automóvil o de la especulación (SERRANO RODRÍGUEZ, 1994).

SEGUNDA ETAPA: CIRCUNVALACIÓN FERROVIARIA DE LA CIUDAD DE SANTA FE

El siguiente paso para efectuar la circunvalación ferroviaria de Santa Fe fue dado en el año 2016, cuando el anterior proyecto nacional era incluido en los pliegos de licitación de varios ferrocarriles en todo el territorio argentino. En ese momento la iniciativa venía de Trenes Argentinos Infraestructura, perteneciente al subido de rango Ministerio de Transporte de la Nación.¹² Entre los tramos licitados se hallaba el Pliego de Bases y Condiciones Generales para la Contratación de Servicios de Consultoría para el Análisis Económico y Proyecto Ejecutivo para la Circunvalación Ferroviaria de la Ciudad de Santa Fe,¹³ contratación realizada con la consultora Consular que recientemente ha presentado el primer informe. En esa segunda etapa del programa la opción de circular por la trama urbana consolidada quedaba descartada de plano, haciendo el pliego explícita mención a la *circunvalación* como proyecto local autónomo. Nuevamente, los estudios de consultoría eran financiados con un préstamo de la CAF, conducente a los objetivos estatales del plan de mejoras ferroviarias.

El proyecto incluye la ejecución de trazas nuevas y la renovación de vías existentes, estudiando la viabilidad institucional, técnica, económica y ambiental para los diseños de ingeniería y toda la documentación requerida para realizar el proyecto ejecutivo. En esa ocasión fue ampliada la traza original y consensuada entre autoridades de la Provincia de Santa Fe, el Ministerio de Transporte, Belgrano Cargas y la Administración de Infraestructuras

¹² Crearon el Ministerio del Interior y Transporte. Infobae, Buenos Aires, miércoles 6 de junio de 2012
<<https://www.infobae.com/2012/06/06/651853-crearon-el-ministerio-del-interior-y-transporte/>>

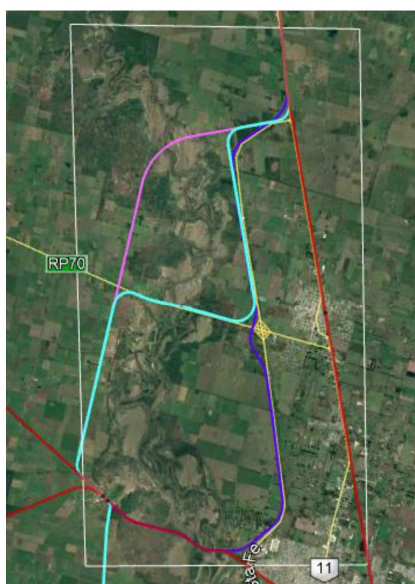
¹³ Licitación Pública Internacional LP 16-ADIF- 2016.
https://servicios.adifse.com.ar/site/licitaciones_nuevas/PCP%20LP%2016-2016.pdf

Ferrovias Sociedad del Estado (ADIF S.E.). La nueva traza parte -al igual que la anterior- desde la ciudad de Santo Tomé, al sur, pero incorpora la localidad de Laguna Paiva, hacia el norte de Monte Vera, pasando también por Empalme San Carlos (total: 63 km). Actualmente se hallan en estudio tres variantes, siendo determinante en la selección reducir el riesgo hídrico derivado del cruce del río Salado (Figura 6).

Figura 6: trazas alternativas desde Empalme San Carlos hacia el norte

ANÁLISIS DE FAMILIAS DE TRAZAS POSIBLES. FAMILIA DE VARIANTES

TRENES ARGENTINOS
INFRAESTRUCTURA



Ministerio de Transporte
Presidencia de la Nación

Fuente: exposición de la consultora Consular presentada durante una reunión del Ente de Coordinación del Área Metropolitana de Santa Fe, noviembre de 2017.

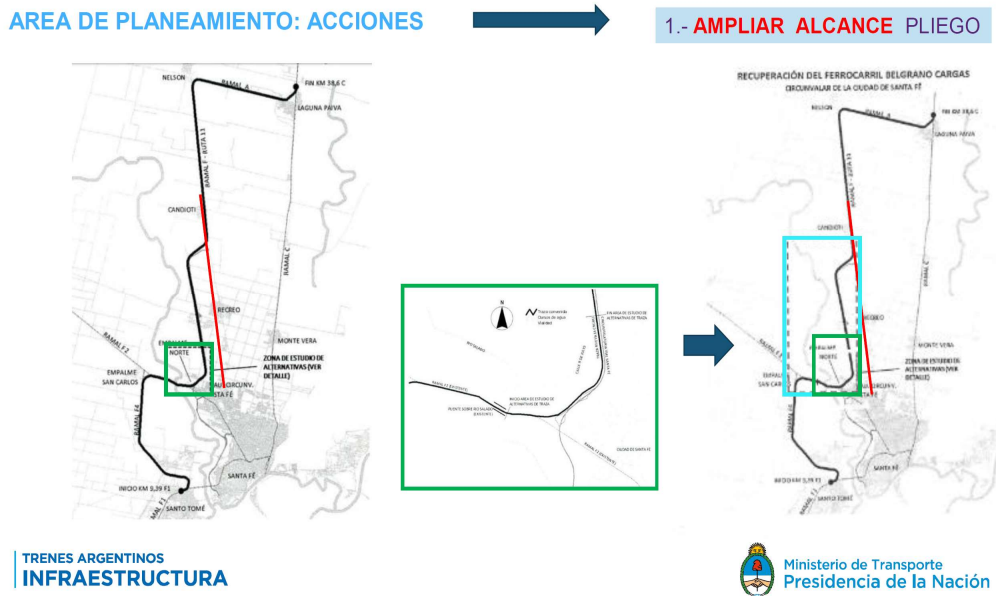
Los adjudicatarios del asesoramiento técnico se reunieron con actores de la Municipalidad de Santa Fe para indagar las premisas locales y ésta también mantuvo reuniones con ADIF. El principal pedido municipal fue que la ciudad no quedara desvinculada del paso de los trenes de cargas. Concretamente, la solicitud refiere a los accesos al puerto proyectado y a una zona al noroeste de la planta urbana denominada Interpuertos (Figura 7). Se trata de un espacio intermodal de transporte cuya logística permitiría bajar costos en rubros como la piedra de la construcción que podría acercarse en trenes y luego distribuirse en vehículos rodados. La consultora ha presentado los estudios preliminares, acentuando la problemática del río Salado al considerar la excepcional crecida del año 2003.¹⁴ Así, evaluando las tres trazas han resuelto adoptar una variante que no ocupe la llanura de inundación.¹⁵ Los técnicos están evaluando ahora la dimensión legal-institucional de la alternativa acordada, estudiando la situación dominial de las parcelas afectadas, cuantificando los costos de las

¹⁴ Presentaron el proyecto ferroviario para la ciudad. *LT10*, Santa Fe, 27 de noviembre de 2017
<<http://www.lt10.com.ar/noticia/206677--presentaron-el-proyecto-ferroviario-para-la-ciudad>>

¹⁵ Ente de Coordinación del Área Metropolitana Santa Fe.

tierras, identificando los actores públicos y privados implicados en la gestión de todas las jurisdicciones y analizando los instrumentos legales disponibles y/o de potencial aplicación.¹⁶

Figura 7: variante solicitada por el municipio (recuadro verde)



Fuente: exposición de la consultora Consular presentada durante una reunión del Ente de Coordinación de Área Metropolitana de Santa Fe, noviembre de 2017.

A causa del desvío el municipio pretende involucrarse en un proceso de desafectación del suelo urbano actualmente afectado al servicio ferroviario para empezar estudios enmarcados en un plan general de movilidad urbana. El crecimiento poblacional del Gran Santa Fe y la reciente sanción de la Ley de Áreas Metropolitanas (en este caso con una estimación de 600.000 habitantes para el total del área) hace necesario empezar a delinear planes de transporte con acciones integrales.¹⁷ Sin embargo, en los documentos divulgados sobre el proyecto de variante aún no ha sido explicitado cuál sería el destino de los actuales corredores ferroviarios una vez desafectados. Sí, en cambio, ha trascendido que funcionarios de la Agencia de Administración de Bienes del Estado (AABE) han visitado Santa Fe con la idea de gestionar el remate de cuatro terrenos céntricos que antiguamente habían pertenecido al Ferrocarril Santa Fe, para así ofrecerlos en subasta pública a desarrolladores inmobiliarios y obtener plusvalías que permitan financiar, en parte, las obras de la circunvalación.¹⁸

Se perfila allí un sector de viviendas, comercios y servicios en edificaciones de media y alta densidad con un impacto en la forma urbana a escala local que, indirectamente, está impulsado por dinámicas económicas globales y políticas públicas nacionales y regionales. El

¹⁶ https://servicios.adifse.com.ar/site/licitaciones_nuevas/PCP%20LP%2016-2016.pdf

¹⁷ Entrevista al Secretario de Planeamiento Municipal, Marcelo Pascualón, diciembre de 2017.

¹⁸ Reunión informativa sobre la subasta de los terrenos en Candiotti Sur y Avenida Alem. *Sin Morzada*, Santa Fe, miércoles 29 de agosto de 2018 <<https://www.sinmordaza.com/noticia/545274-reunion-informativa-sobre-la-subasta-de-los-terrenos-en-candiotti-sur-y-avenida-alem.html>>

Estado nacional intenta recuperar con esa operación unos 5 millones de dólares de los 117 que costaría la circunvalación.¹⁹ Asimismo, la operación está regulada por los lineamientos que, sobre usos del suelo, se han establecido previamente en el Reglamento de Ordenamiento Urbano (ROU, Ordenanza N° 11748/2010). Pero los conflictos locales han quedado expuestos en las reuniones de vecinos, debido a diferentes estimaciones que han hecho los equipos técnicos de los concejales opositores quienes manejan otros números sobre el volumen de la operación inmobiliaria, las condiciones de edificabilidad del sector y el marco jurídico requerido para que lo recaudado retorne a la ciudad de Santa Fe (Figura 8).²⁰

Figura 8: terrenos a subastar en el área central



Fuente: Reunión informativa sobre la subasta de los terrenos en Candiotti Sur y Avenida Alem. *Sin Morzada*, Santa Fe, miércoles 29 de agosto de 2018.

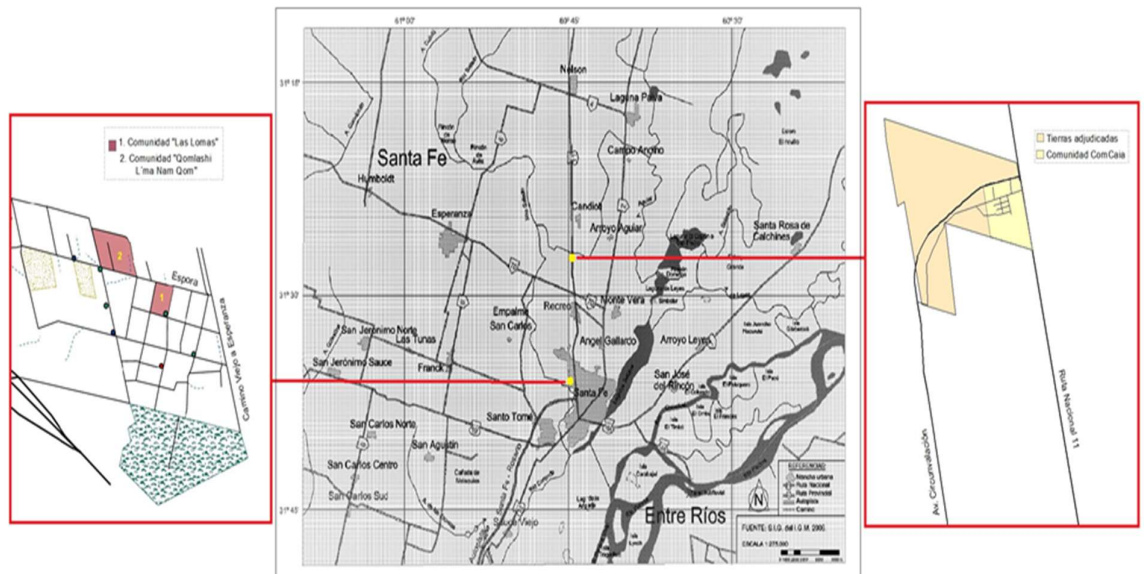
El hecho despliega una serie de potenciales mecanismos de gestión pública que, sin dudas, implican la participación del capital global y exigen la concertación de todos los niveles estatales. Asimismo, la comercialización de terrenos de origen ferroviario en el área central de la ciudad, con la promesa de crear puestos de trabajo y evitar espacios baldíos, plantea muchos interrogantes y tiene un reverso con externalidades aún más conflictivas. Se trata de las expropiaciones implicadas en la realización de las obras en el espacio periurbano. Ya ha sido sancionada la ley provincial para la expropiación de los terrenos cuya administración estará a cargo de la Provincia y las indemnizaciones serán encaradas por la Nación a través de ADIF. Se trata de 156 hectáreas de parcelas, incluidas casi 60 en jurisdicción de Oliveros para realizar una playa de maniobras, la franja de terrenos correspondiente a la circunvalación entre Laguna Paiva y Santo Tomé, y casi 6 has de la comunidad indígena mocoví Com-Caia.

¹⁹ Nación quiere financiar el Circunvalar Ferroviario con la venta de los terrenos. *Aire de Santa Fe*, Santa Fe, jueves 26 de Julio de 2018 <<https://www.airedesantafe.com.ar/noticias-locales-santa-fe/nacion-busca-financiar-circunvalar-ferroviario-la-venta-los-terrenos/>>

²⁰ Terrenos de Candiotti Sur: ¿Quién se queda con la torta? *Aire de Santa Fe*, Santa Fe, jueves 26 de Julio de 2018 <<https://www.airedesantafe.com.ar/noticias-locales-santa-fe/terrenos-candiotti-sur-quien-se-queda-con-la-torta/>>

Esas expropiaciones deberían contemplar el derecho de los pueblos originarios a la posesión y propiedad comunitaria de las tierras. Por eso, se ha firmado un acuerdo por el cual la Provincia se compromete a tramitar las indemnizaciones y a gestionar ante el Estado Nacional la donación de una parcela de similares características.²¹ No obstante, la situación está atravesada por disputas de poder en torno a grandes proyectos de infraestructuras que avanzan sobre las estrategias de apropiación del espacio y los modos de territorialización de las comunidades indígenas que muestra la Figura 9 (CARDOZO, BRASCA Y CARRÉ, 2018).

Figura 9: ubicación de tobas y mocovíes en el área metropolitana



Fuente: CARDOZO, Lucas. *et al.* Geografías indígenas: la territorialización de las comunidades Qom y Mocoví en el área metropolitana de Santa Fe (Argentina), *Congreso de Fronteras de la AUGM*, Facultad de Humanidades y Ciencias, UNL, p. 10, 2018.

El plan anuncia conflictos sociales porque existen actores en constante puja de intereses en la producción del territorio. En ocasiones, la carencia de criterios de gestión integradores y la profusión de luchas competenciales suelen arribar a puntos muertos en los que se impone el criterio inmobiliario con consecuencias negativas sobre la calidad y dotación de ámbitos comunitarios. Asimismo, que sea posible la rentabilización del espacio ferroviario depende del artificio jurídico de la *desafectación*, ya que los bienes de dominio público *afectados* al servicio ferroviario no pueden intervenir ni comercializarse. Pero cuando son *desafectados* asumen la forma de bienes patrimoniales y son enajenables, embargables, expropiables y comercializables como cualquier otro bien de propiedad privada (MADRIGAL TASCÓN, 1988). Por ello, para decidir su destino en función de las exigencias del ferrocarril y las necesidades de la ciudad debería mediar una planificación que incluya la concertación de las administraciones. Ello es así porque satisfacer varios objetivos simultáneos y estudiar las

²¹ Ya es ley: expropián terrenos para la concreción de una nueva red ferroviaria. *La Capital*, Rosario, Domingo 12 de agosto de 2018 <<https://www.lacapital.com.ar/la-region/ya-es-ley-expropiacion-terrenos-la-concrecion-una-nueva-red-ferroviaria-n1656915.html>>

externalidades de un plan entraña una complejidad tal que supera el conocimiento, las competencias y las posibilidades materiales de los municipios, de ahí la necesidad de formar agencias, consorcios o sociedades mixtas (QUERO CASTANYS, 1994).

En la década de 1980, cuando el crecimiento demográfico y sus consecuentes demandas de movilidad impulsaban la modernización de los trenes europeos, en la Argentina era eliminado el servicio de viajeros interurbanos postergando así el problema urbanístico que se avecina. Ese hecho parece haber relegado la discusión sobre los criterios que abordan sus problemáticas en las ciudades, al tiempo que las demandas de transporte eran absorbidas casi exclusivamente por el automóvil particular. Hoy la variante para el ferrocarril de cargas es una opción perfectamente oportuna y deseable para Santa Fe, situando a la ciudad en el marco de un antiguo debate internacional. A escala regional, la realidad económica requiere disminuir los fletes de cargas por camiones y eso implica disponer de ferrocarriles rápidos y capaces de evadir las congestiones de tráfico que atentan actualmente contra su eficiencia.

Pero, como hemos advertido, el diseño o mejora de infraestructuras de transportes tienen objetivos directos capaces de beneficiar a los usuarios, a las empresas transportistas y a la administración y potenciales efectos externos sobre los residentes colindantes, las explotaciones agrícolas y los establecimientos comerciales que experimentan utilidades o desutilidades derivadas de una actividad a la que son ajenos y se impone desde las escalas global, nacional o regional sin demasiado consentimiento local (SERRANO RODRÍGUEZ, 1988). En esa tensión de intereses establecida entre los beneficios y los posibles efectos negativos del plan de circunvalación, nos preguntamos: ¿cómo se articulan las inversiones externas en infraestructura y las políticas nacionales de transporte en perspectiva multiescalar? ¿Cuál sería el modelo de gestión más apropiado para los espacios ferroviarios atravesados por múltiples escalas del Estado y de penetración del capital? ¿Cómo podrían remediarse las desutilidades y de qué depende que ésta fuera una chance para la movilidad metropolitana?

REFLEXIONES FINALES

La ponencia que hemos presentado es parte de indagaciones que tenemos en curso y asume una reflexión preliminar sobre medidas concretas y hechos potenciales que dejan abierta una agenda de trabajo. A partir de un caso de estudio particular hemos ofrecido a la discusión una serie de fenómenos que lo exceden, pero lo impactan, e impulsan a los actores locales a redefinir sus prácticas y vínculos con el Estado. De ese modo, estrategias y procesos decisionales multiescalares son introducidos a escala local a través de las infraestructuras ferroviarias, abriendo así un amplio espectro de efectos y problemáticas que interpelan dos planos: la forma en que desde el ámbito local los sujetos inciden en procesos “externos” (la red infraestructural de conectividad regional/nacional) y el modo en que operan sobre su campo “interno”, pudiendo eventualmente rediseñar las lógicas de movilidad urbana y decidir sobre el uso (conflictivo y disputado) de los espacios ferroviarios recuperados. El primer plano ha quedado evidenciado a partir de las solicitudes provinciales y municipales que han incidido en el proyecto del Ministerio de Transporte al peticionar la extensión hacia el norte de la traza inicial de la circunvalación -a fin de incluir a su paso otros municipios del área- y para que la variante no dejara al margen los proyectos de Interpuertos y del puerto local. En cuanto al campo interno, la principal fuente de conflictos podría derivarse del modo en que sean

resueltas las disputas entre intereses locales públicos y privados, como por ejemplo los que emanan de la transferencia de terrenos fiscales a desarrolladores inmobiliarios y particulares.

El programa de modernización del Ferrocarril Belgrano está atravesado por las escalas global, nacional, regional, local y, si bien tiene claros objetivos directos planteados desde el Ministerio de Transporte de la Nación, introduce también fuertes externalidades en un plano de incertidumbre para la región. A escala nacional, entre los propósitos explícitos del plan, un primer interrogante conduce a pensar si las nuevas redes de infraestructuras serán capaces de inducir el pretendido desarrollo de las economías regionales del noroeste, noreste y litoral argentinos o si, por el contrario, introducirán una nueva modalidad de extracción de recursos naturales del territorio, aumentando así la renta de los grupos nacionales concentrados en la producción sojera y satisfaciendo los objetivos estratégicos del espacio económico chino que está realizando las mayores inversiones de capital en infraestructura ferroviaria (?). A escala regional/local, y como si del reverso del punto anterior se tratara, otras inquietudes nos llevan a preguntarnos por el destino de los corredores desafectados del actual servicio ferroviario para centrar el análisis en la renta de la tierra. Aquí es donde cuatro variables en torno a los usos del suelo se vislumbran como ejes de potenciales conflictos al exhibir los efectos externos del plan de circunvalación. Esas variables serían: las expropiaciones destinadas a la variante ferroviaria, el futuro de la movilidad del área metropolitana, la especulación inmobiliaria sobre terrenos centrales desafectados y las relocalizaciones forzadas en el espacio periurbano (?).

La resolución o mitigación de esos conflictos de intereses, preservando la autonomía decisional de las distintas jerarquías del Estado interpela así a redefinir modelos de gestión para que sean capaces de afrontar esas problemáticas desde su multiescalaridad. Por ello, los gobiernos deberían concertar acciones conjuntas, evitando problemas competenciales, para recuperar las plusvalías generadas en beneficio de los ciudadanos. Sería deseable, entonces, que las operaciones de renovación urbana garantizaran el uso público del suelo, la propiedad comunitaria -si correspondiera- o el servicio público del transporte a través de herramientas de gestión articuladas que minimizaran las desutilidades. Empero, que sea resguardado el uso público que motivara las expropiaciones destinadas a construir ferrocarriles en el siglo XIX pareciera ser el principal recaudo, sobre todo cuando el área metropolitana debe atender problemas de movilidad que dificultarían nuevas expropiaciones. El caso de Santa Fe es sólo un ejemplo inmerso en las dinámicas globales del capitalismo que en materia de ferrocarriles están impactando en América Latina. En ese panorama aún es un interrogante la autonomía que tendrán los niveles del Estado para definir sus propias políticas en materia de transporte.

BIBLIOGRAFÍA

AGUILERA LÓPEZ, José. Las experiencias de transformación-localización de estaciones centrales ferroviarias en áreas metropolitanas: Madrid, Barcelona, Sevilla. En: AA.VV. *Ferrocarril, Urbanismo y Territorio*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 1988.

ARIAS GOYTRE, Félix. Pasillos verdes ferroviarios. Madrid y Oviedo. En: AA.VV. *Integración del ferrocarril en el medio urbano*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 1994.

ARRIGHI, Giovanni. *El largo siglo XX. Dinero y poder en lo orígenes de nuestra época*. Madrid: Akal, 1999.

BRANDÃO, Carlos. Producción social del ambiente construido y sus escalas espaciales: notas para una teoría acerca de las acciones y decisiones de sujetos concretos. En: FERNÁNDEZ, Víctor y BRANDÃO, Carlos. *Escalas y políticas del desarrollo regional: desafíos para América Latina*. Buenos Aires-Madrid: Miño y Dávila, 2010, 241-272.

CAILLAUX, Jorge; NOVAK, Fabián y RUIZ, Manuel (eds.). *Las relaciones de China con América Latina y el Ferrocarril Bioceánico Brasil-Perú*. Lima: SPDA, IDEI-PUCP, 2016, 174 p.

CAPEL, Horacio; CASALS, Víctor y CUÉLLAR, Domingo; (eds). *La electricidad en las redes ferroviarias y la vida urbana: Europa y América (siglos XIX-XX)*. Colección de Historia Ferroviaria. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2012.

CARDOSO, María Mercedes. Contraurbanización en el Área Metropolitana de Santa Fe, Argentina. *Contribuciones Científicas GÆA*. Buenos Aires, v. 23, pp. 37-50, 2011.

CARDOZO, Lucas; BRASCA, Micaela y CABRÉ, Pilar. Geografías indígenas: la territorialización de las comunidades Qom y Mocoví en el área metropolitana de Santa Fe (Argentina), *Congreso de Fronteras de la AUGM*, Facultad de Humanidades y Ciencias, Universidad Nacional del Litoral, 2018.

CARRILLO JIMÉNEZ, Alberto. El papel de las cercanías en las regiones metropolitanas. En: AA.VV. *Integración del ferrocarril en el medio urbano*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 1994.

CLEMENTE, Jorge. Situación actual de los metros y ferrocarriles de América Latina. Boletín FAL, Facilitación del Transporte y el Comercio en América latina y el Caribe, CEPAL, 2013.

CUENYA, Beatriz. Grandes proyectos y sus impactos en la centralidad urbana. *Revista Cadernos Metropoles*. São Paulo, v. 13, n° 25, pp. 185-212, 2011.

DE MATTOS, Carlos. *Globalización, negocios inmobiliarios y mercantilización del desarrollo urbano. Lo urbano en su complejidad: una lectura desde América Latina*. Quito: Ed. Marco Córdova Montufar. Colección 50 años. FLACSO, 2008.

FERNÁNDEZ, Víctor; VIGIL, José y SEVAL, Martín. Explorando la región. Territorios, escalas y relacionalidades. *Revista de Geografía Norte Grande*. Santiago de Chile, n° 51, pp. 21-41, 2012.

HARVEY, David. *Spaces of Hope*. Edimburgh: Edimburgh University Press, 2000.

LAN, Chen. Diplomacia china del ferrocarril en América Latina. *Revista Orientando. Temas de Asia Oriental, Sociedad, Cultura y Economía*. Veracruz, año 7, n° 14, pp. 120-147, 2017.

MADRIGAL TASCÓN, Luis. Régimen jurídico del espacio ferroviario. En: AA.VV. *Ferrocarril, Urbanismo y Territorio*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 1988.

MARTÍNEZ RANGEL, Rubí y SOTO REYES GARMENDIA, Ernesto. El Consenso de Washington: la instauración de las políticas neoliberales en América Latina. *Revista Política y Cultura*. México, nº 37, Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Xochimilco, 2012

MIRALLES-GUASCH, Carme. *Ciudad y transporte. El binomio imperfecto*. Barcelona: Editorial Ariel, 2002.

QUERO CASTANYS, Damián. Urbanismo y ferrocarril en las grandes ciudades. En: AA.VV. *Integración del ferrocarril en el medio urbano*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 1994.

RAPOSO, Isabel. Reestructuración ferroviaria en Argentina y cambios en el territorio. Una verificación en la Región Metropolitana de Rosario. *Revista Transporte y Territorio*. Buenos Aires, nº 1, Universidad Nacional de Buenos Aires, pp. 25-56, 2009.

SANTOS Y GANGES, Luis y DE LAS RIVAS SANZ, Juan. Ciudades con atributos: conectividad, accesibilidad y movilidad. *Revista Ciudades*. Valladolid, nº 11, Instituto Universitario de Urbanística, pp. 13-32, 2008.

SERRANO RODRÍGUEZ, Antonio. Efectos territoriales y urbanísticos de los ferrocarriles: aportaciones metodológicas. En: AA.VV. *Ferrocarril, Urbanismo y Territorio*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 1988.

SOLÁ-MORALES, Ignasi. *Territorios*. Barcelona: Gustavo Gili, 2003.

VEGA PINDADO, Pilar. Balance social de las actuaciones urbanístico ferroviarias. En: AA.VV. *Integración del ferrocarril en el medio urbano*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 1994.

WADDELL, Jorge. De la nacionalización a la privatización de Menem. Ferrocarriles Argentinos: 60 años de decadencia. LUNA, F. Esplendor y ocaso de los ferrocarriles. *Revista Todo es Historia*. Buenos Aires, nº 509. pp. 58-77, 2009.