

XI Jornadas de Sociología. Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires, 2015.

Lo patrimonial en cuestión. Políticas sobre el patrimonio urbano-arquitectónico en Santa Fe (2007-2011).

Natalia Bosio.

Cita:

Natalia Bosio (2015). *Lo patrimonial en cuestión. Políticas sobre el patrimonio urbano-arquitectónico en Santa Fe (2007-2011)*. XI Jornadas de Sociología. Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires.

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-061/45>

Acta Académica es un proyecto académico sin fines de lucro enmarcado en la iniciativa de acceso abierto. Acta Académica fue creado para facilitar a investigadores de todo el mundo el compartir su producción académica. Para crear un perfil gratuitamente o acceder a otros trabajos visite: <https://www.aacademica.org>.

Lo patrimonial en cuestión. Políticas sobre el patrimonio urbano-arquitectónico en Santa Fe (2007-2011).

Natalia Bosio / FADU-UNL / nataliabosio@gmail.com

Resumen

Con los cambios de gestión de los gobiernos municipal y provincial del 2007, puede observarse una intensificación de diversas políticas públicas de *recuperación* y *puesta en valor* de edificios y espacios de la ciudad de Santa Fe. Estos edificios, que durante décadas devinieron obsoletos producto de las transformaciones estructurales en el patrón de acumulación, comienzan a ser representados como *patrimonio* arquitectónico y cultural para ser refuncionalizados con fines comerciales, turísticos y/o culturales. Con la implementación de estas políticas públicas se ha promovido una modernización del Estado movilizadora por formas de gestión y cooperación público-privada. En este trabajo se indaga cómo fueron producidas estas políticas, entendiendo que existen y se desarrollan diversas perspectivas e imaginarios sobre lo *patrimonial*. Así, la implementación de distintas acciones de gobierno se constituyen en un campo conflictivo de lo social, donde se tejen y tensionan diversos intereses y actores sociales. Se pretende avanzar en el conocimiento de cuáles son los protagonistas de estas transformaciones y cómo se interrelacionan. El objetivo de este trabajo exploratorio es aportar una periodización de intervenciones sobre edificios públicos santafesinos, explicitando distintos momentos y fracciones sociales implicadas en su desenvolvimiento. Metodológicamente, se trabajará con entrevistas y fuentes escritas (en prensa gráfica y documentos públicos) como núcleo empírico-analítico.

Palabras claves

política urbana – patrimonio arquitectónico – cultura – Estación Belgrano – Santa Fe

Introducción

En la ciudad de Santa Fe a partir de los cambios de gestión de los gobiernos municipal y provincial ocurridos a fines del año 2007, se desarrollaron una serie de transformaciones urbanas concretas producto de la reestructuración neoliberal de recomposición del orden social posterior a la crisis del año 2001. En este contexto, y dando continuidad al denominado proceso de *reconstrucción de la ciudad* desarrollado tras las inundaciones de los años 2003 y 2007¹ en Santa Fe, se observa la intensificación de diversas políticas urbanas de *recuperación y puesta en valor* de edificios y espacios representados como *patrimonio* arquitectónico y cultural.

Estos edificios que durante décadas devinieron obsoletos producto de las transformaciones estructurales en el patrón de acumulación, comienzan a ser transformados para fines comerciales, turísticos y/o culturales. En este sentido, se aplican específicamente tareas de refuncionalización, reciclaje y restauración del *patrimonio* arquitectónico.

Con la implementación de estas políticas públicas se ha promovido una modernización del Estado movilizadora por formas de gestión y cooperación público-privada. En este trabajo -de alcance exploratorio- se indaga cómo fueron producidas estas políticas, entendiendo que existen y se desarrollan diversas perspectivas e imaginarios sobre lo *patrimonial*. Así, la implementación de distintas acciones de gobierno se constituyen en un campo conflictivo de lo social, donde se tejen y tensionan diversos intereses y actores sociales. Se pretende avanzar en el conocimiento de cuáles son los protagonistas de estas transformaciones y cómo se interrelacionan. Empíricamente, se intenta aportar una periodización del surgimiento y desarrollo de diversas políticas públicas de patrimonio, explicitando los actores sociales implicados en su desarrollo.

Es importante aclarar y remarcar que este escrito, si bien forma parte de diversos aportes empíricos y comienza a dar coherencia a investigaciones aún en elaboración², en lo que respecta a indagaciones conceptuales que habilitan a establecer conclusiones, necesita mayores reflexiones y avances empíricos e investigativos.

¹ En la ciudad de Santa Fe, la inundación de abril de 2003 causó 158 muertos y 130.000 evacuados; la inundación de marzo de 2007, 4 muertos y 28.000 evacuados (Cifras extraídas de documento elaborado en 2014 por la Carpa Negra de la Dignidad, Marcha de las Antorchas y organizaciones políticas, sociales y de derechos humanos)

² Beca de Iniciación a la Investigación para Estudiantes de Carreras de Grado de la UNL -Convocatoria 2013- Título: "Políticas sobre el Patrimonio Urbano-Arquitectónico en Santa Fe (2007-2011)", Dirección: Arq. Lucía Espinoza en el marco del Curso de Acción para la Investigación y el Desarrollo de la UNL -CAI+D 2011- "Arquitectura y ciudad en los proyectos recientes del Estado. Registros en Santa Fe, 2007-2011. (Finalizada)
Beca Estímulo a las Vocaciones Científicas -Convocatoria 2014- otorgada por el Consejo Interuniversitario Nacional según Resolución P. N° 264/14. Título: "Políticas sobre el patrimonio urbano-arquitectónico en Santa Fe durante el período 2007-2011", Dirección: Arq. Lucía Espinoza. (En curso)

¿Qué procesos desencadenan estas políticas?

El proceso de privatización ferroviaria en Argentina se inició en 1989, con la sanción de la Ley 23.696, de Reforma del Estado, que autorizaba al Poder Ejecutivo a intervenir todas las empresas públicas suprimiendo sus directorios y otros órganos de control, a modificar su forma social, a dividirlos y a privatizarlos. El Estado continuaría conservando la propiedad de los ferrocarriles: de los coches, de las vías, de los talleres. Las empresas concesionarias serían las responsables de hacer correr los trenes. Conocida es la historia: la rapiña, la corrupción, el despojo, el silencio sindical, las traiciones (Bril, 2010). A partir de esta privatización de lo público -en particular de la infraestructura, los servicios y los ámbitos públicos- más la descentralización de una importante cantidad de funciones en las provincias y municipios³ comienzan a observarse consecuencias territoriales.

Con el comienzo de este proceso de privatizaciones y el traspaso hacia un modelo regido por las leyes del mercado que adopta políticas neoliberales se da lugar al lanzamiento de megaproyectos, promulgación de leyes y decretos, creando áreas sujetas a la renovación urbana, otorgando nuevos usos e intensidades al suelo urbano. A raíz de esto, me pregunto ¿cómo se desarrolla este proceso en la ciudad de Santa Fe?, ¿cómo fueron producidas las políticas de *recuperación* y *puesta en valor* de edificios representados como *patrimonio arquitectónico*?

Por el breve lapso que lleva esta investigación, el caso específico a analizar es el proceso desarrollado en la Estación del Ferrocarril “Manuel Belgrano”.

Continuando, con el advenimiento de estas políticas neoliberales, en el año 1991 partió el último tren de la Estación Belgrano, finalizando una etapa en este proceso de lucha social. En el año 1994, en la Provincia de Santa Fe es reglamentada la Ley Provincial N°11.153 que declara a las estaciones ferroviarias “monumentos históricos”.

Posteriormente, en el año 1997 se firma un convenio entre la Municipalidad de Santa Fe y el Ente Nacional de Administración de Bienes Ferroviarios (en adelante, ENABIEF). En ese año, esta entidad en acuerdo con la Municipalidad realizó un llamado a licitación para concesión de uso con obra para “mejorar, ampliar, remodelar, conservar, mantener, explotar y

³ Con la reforma de la Constitución de 1994, se amplían los artículos que hacen referencia a los Gobiernos de provincia, y en el artículo 123 se establece: "Cada provincia dicta su propia constitución, conforme a lo dispuesto en el artículo 5, asegurando la autonomía municipal y reglando su alcance y contenido en el orden institucional, político, administrativo, económico y financiero" y se continúa en el artículo 124: "Las provincias podrán crear regiones para el desarrollo económico y social y establecer órganos con facultades para el cumplimiento de sus fines y podrán también celebrar convenios internacionales en tanto no sean incompatibles con la política exterior de la Nación y no afecten las facultades delegadas al Gobierno federal o el crédito público de la Nación; con consentimiento del Congreso Nacional. Corresponde a las provincias el dominio originario de los recursos naturales existente en su territorio."

administrar” la Estación Santa Fe Pasajeros Ex Línea Belgrano. Aunque esta licitación no tuvo los resultados esperados para el Municipio y el ENABIEF, podemos decir que estas acciones muestran los primeros intereses por las infraestructuras ferroviarias por privatizaciones. Se puede definir este primer momento como “construcción de la *recuperación*”, *recuperación* para mejorar, ampliar, remodelar, conservar, mantener, explotar y administrar.

Con el transcurso del año 2000, comienza a funcionar la Comisión de Patrimonio Tangible e Intangible del Colegio de Arquitectos de la Provincia de Santa Fe (CAPSF).

Paralelamente, la Municipalidad de Santa Fe presenta al Organismo Nacional de Administración de Bienes del Estado (ONABE, ex ENABIEF) una propuesta de refuncionalización y puesta en valor del edificio de la Estación Belgrano. Este hecho da cuenta de las primeras negociaciones entre el Municipio, Legisladores Nacionales por Santa Fe y el Estado Nacional. Los representantes de los diferentes poderes del Estado declararon en la prensa local su “interés por la defensa de terrenos ferroviarios”, así da cuenta esta declaración del Intendente en la prensa local:

“la estación del Belgrano puede entrar en el Fondo Fiduciario pero no se puede vender bajo cualquier premisa. Tiene una zonificación muy clara y una instrucción que se mandó en su momento al Enabief, en la que se explicita que es patrimonio de la ciudad, y que al edificio no sólo había que conservarlo sino también restaurarlo según ciertas pautas. Allí se estableció un espacio para la cultura nacional, provincial y municipal, y otra fracción para una actividad privada como hotel, shopping o viviendas en los terrenos adyacentes sobre Avellaneda o sobre bulevar hasta Vélez Sársfield.” (Intendente Marcelo Alvarez, Diario El Litoral, 24/10/2000)

En relación a la creación del Fondo Fiduciario⁴ para solventar el Plan de Infraestructura Federal, desde el Municipio se expresó un total apoyo pero se decidió no ceder en la afectación de espacios públicos.

Este hecho expresa un momento de la lucha política y económica, la transferencia y libre disponibilidad de esos bienes que iba a tener el Fondo Fiduciario nacional se enfrentaba a los intereses de los gobiernos municipal y provincial que ya estaban pensando destinos posibles para los terrenos e inmuebles ferroviarios.

⁴ En el año 2000, los ministros de Economía, José Luis Machinea, y de Infraestructura y Vivienda, Nicolás Gallo presentaron un Plan Federal de Obras Públicas que se financió con la venta y comercialización de los terrenos e inmuebles ferroviarios en desuso. El patrimonio del Fondo Fiduciario se conformaba con los bienes y recursos que le asignaban el Estado nacional y las provincias que se adherían al plan. Aquí es donde el edificio y los terrenos pertenecientes a la Estación Belgrano comienzan a ser claves en la disputa política. Según el proyecto de ley, todos los bienes cedidos al Fondo podrán ser "vendidos, dados en locación, usufructo, concesión, fideicomiso o dispuestos de otra manera en cuanto a su propiedad o uso a fin de ser utilizados como garantías"

En una nota del Diario Clarín del 12/08/2000, acerca del Fondo Fiduciario y el Plan de Infraestructura Federal, se menciona que “las inmobiliarias calculan que los precios de los terrenos baldíos de esas áreas pueden aumentar entre un 10 y un 20%, según la zona. Y con el proyecto de urbanización lanzado también subirían los precios de los inmuebles vecinos a las estaciones y talleres de tren que ahora se venderían”.

En el año 2001, el Ejecutivo Municipal (Alvarez intendente) presentó al Honorable Concejo Municipal (en adelante, HCM) un proyecto de Ordenanza para rezonificar todo el predio de la ex Estación de Pasajeros del Ferrocarril Belgrano, esto se da en concordancia a intereses planteados por el ONABE en relación a concesión del edificio y venta de tierras. Dicho proyecto no fue tratado por el Concejo.

El 13 de Marzo del año 2003, en el HCM se presenta el proyecto de Ordenanza por el cual se propone disponer de la radicación en el edificio de la Estación Belgrano de un casino y usos complementarios, acorde a lo establecido por el artículo 12° de la Ley Provincial N° 11.998/01, su Decreto Reglamentario N° 3897/2002 y la adhesión a la misma dispuesta mediante la Ordenanza N° 10.848/02.

El edificio se encontraba bajo jurisdicción del ONABE, sujeto a disposiciones establecidas en el convenio firmado con el ENABIEF en 1997 y sus modificatorias establecidas por las Ordenanzas Nros. 10.253/97 y 10.290/98.

El proyecto es presentado por el Intendente Marcelo Alvarez, la Secretaria de Desarrollo Económico y Urbano Susana Squeff y el Secretario de Gobierno y Cultura Alejandro Rossi.

“...la ciudad de Santa Fe reclama un gran espacio de reunión social para diversos usos combinados que den respuesta a una segura demanda que por su funcionalidad responda en doble sentido: utilidad y eficiente servicio para el usuario local y visitante, y rentabilidad y beneficio empresario para el concesionario y/o propietario del predio” (Intendente Marcelo Alvarez, Versión taquigráfica del HCM del 13/03/2003)

El proyecto proponía la instalación de un Shopping, un supermercado, un hotel con servicios complementarios (restaurante, bar, discoteca, piscina), un centro de convenciones y finalmente servicios culturales públicos (30% de la superficie). También consideraba la preservación de la actividad ferroviaria de un ramal como mínimo.

Ante la presentación de este proyecto, se desarrollaron confrontaciones en el Concejo Municipal. Una de las disputas tenía que ver con que en ese momento el Municipio no había logrado la transferencia de la Estación Belgrano por parte del ONABE

“Le dijo el señor Intendente a los señores del ONABE: “señores ahí abajo va a haber petróleo, no vendan, no transfieran”, es un error estratégico lo que hizo el Intendente, se lo hemos dicho en reiteradas oportunidades, hemos intentado hablar con el Gobernador , esto no hubiese tenido problemas de dominio si se hubiesen hecho las cosas que planteamos en su momento, pero evidentemente acá hay intenciones ocultas, hay intereses que no entendemos que fueron los que de alguna manera frenaron esta iniciativa, que por ejemplo en su momento había acompañado el ex Ministro de Hacienda, el contador Juan Carlos Mercier. (...) Y yo quiero aclarar, señor presidente, para que todos mis pares lo sepan, que cada vez uno tiene más dudas a este respecto, por cuanto cada vez que uno va escuchando los distintos planteamientos que se realizan puede ver que tiene muchas más cuestiones por aprender, porque nosotros no somos necesariamente diseñadores de ciudad, no somos urbanistas, y vamos a tener que tomar una decisión muy compleja, muy complicada, que va a condicionar a la ciudad por lo menos por treinta o cuarenta años, va a jerarquizar una zona, y vamos a intervenir sobre áreas que alguna vez dijimos que estaban vacantes pero que, una vez que tomemos la decisión, van a dejar de estarlo. Entonces, me parece saludable que nos pongamos a trabajar, a hacer lo que no hizo el Departamento Ejecutivo Municipal, a tratar de sacar una ordenanza que no sólo refiere al emplazamiento del casino sino que es mucho más, y que tiene que redundar en beneficio del bien común, del bien de la ciudad y no del nombre y apellido de quien defienda cualquiera de las áreas que están propuestas a esta altura.” (Concejal Simoniello, Versión taquigráfica del HCM del 13/03/2003)

En esa Sesión se resuelve crear una Comisión Ad-hoc cuyo fin era analizar y emitir un informe sobre las distintas alternativas relacionadas con el lugar de instalación de un casino en la ciudad de Santa Fe, dicha comisión quedó sancionada por el Decreto N° 343 del HCM. La comisión quedó integrada por los concejales Martín Balbarrey, Ileana Bizzotto, Martín Alvarez, Pablo Farías, Gerardo Crespi y Mirta Ledesma.

Las discusiones en el HCM continuaron en la sesión siguiente del 26 de marzo de 2003, el intendente de la ciudad de Santa Fe manifestaba:

“Si de algo estoy absolutamente convencido, es de que tenemos la oportunidad histórica de, aparte de la instalación de un casino, restaurar, reciclar y poner el valor el edificio de mayor valor patrimonial, dejando a la ciudad una plusvalía, un valor agregado para goce, uso y disfrute de todos los santafesinos.” APLAUSOS (Intendente Marcelo Alvarez, Versión taquigráfica del HCM del 26/03/2003)

Finalmente, el 3 de Abril de 2003 la Comisión ad-hoc presenta el proyecto de Ordenanza sobre las posibles zonificaciones para la instalación del Casino, incluyendo al predio de la Estación Belgrano (Zona B: distritos C1 y C2 del Reglamento de Zonificación). El mismo resulta aprobado.

Sin embargo, a raíz del crimen hídrico que azotó la ciudad el 29 de abril de 2003, la Estación Belgrano funcionó como centro de evacuados durante varios meses. Así, la disputa por el edificio y el predio de la ex estación de ferrocarril queda más de un año en suspenso.

Como parte del denominado *proceso de reconstrucción de la ciudad* tras la inundación, el 28 de diciembre de 2004, el HCM sanciona la Ordenanza 11.159 que promueve la recuperación del Edificio de la Ex Estación del Ferrocarril General Belgrano y su predio lindante a través de la radicación de emprendimientos comerciales, servicios e inmobiliarios, privilegiando la inversión de empresas locales, regionales o provinciales.

En el discurso de apertura de sesiones del HCM, el 10 de marzo de 2005 el intendente Martín Balbarrey se refiere a las gestiones realizadas ante el ONABE con el fin de posibilitar la *recuperación* del edificio de la ex-Estación del Ferrocarril Manuel Belgrano.

“La Municipalidad de Santa Fe ha promovido y promoverá la recuperación patrimonial, puesta en valor y adecuación del edificio para su uso principal como Centro de Convenciones y de Promoción de Negocios y Predio Ferial”

Con el arribo de la gestión del Frente Progresista Cívico y Social a los gobiernos provincial y municipal, esta política se intensificó y formó parte de uno de los principales ejes de gobierno, enmarcada en el Proyecto de Plan Urbano elaborado por el gobierno municipal.

El 6 de marzo de 2008, en la inauguración de las Sesiones Ordinarias del Concejo Municipal, el intendente presenta el Plan de Desarrollo de Santa Fe Ciudad. El mismo presenta cinco ejes: I) Estado y Gobierno Local; II) Planeamiento Urbano Ambiental; III) Producción, Empleo y Crecimiento Económico; IV) Educación, Ciencia y Cultura; V) inclusión Social.

Nos detendremos en el eje dos y en uno de sus objetivos: “Concretar las grandes obras públicas que aseguren el despegue económico, ambiental y social de la ciudad y optimicen las condiciones de competitividad del territorio desde una mirada centrada en el área metropolitana” (en Plan de Desarrollo Santa Fe Ciudad, 2008: 10). Para la cual menciona diferentes proyectos que tienen que ver con la “puesta en valor y utilización de espacios físicos emblemáticos de la ciudad”, entre ellos, el Mercado Progreso, el Mercado Norte, el Molino Franchino y la Sala de Máquinas del FFCC Santa Fe.

En esta instancia se resalta la importancia de que “fortaleciendo las sinergias entre el interés público y el privado, el desarrollo del nuevo distrito Ciudad-Puerto introducirá una nueva clave y una nueva dinámica urbana, turística y económica a la ciudad que, sumada a la futura instalación del proyecto para la Estación Belgrano, cambiarán en buena medida el ritmo de vida santafesino en un futuro cercano” (en Plan de Desarrollo Santa Fe Ciudad, 2008: 11)

En concordancia con el Plan de Desarrollo, e inscripto en él, en julio de 2008 se presentan los lineamientos del Plan Urbano para la ciudad de Santa Fe, en donde se convoca a la ciudadanía, representada en “actores sociales relevantes” como inmobiliarias, inversores, constructoras, universidades, colegios de profesionales, diversas entidades del sector comercial (como el centro de comercio y la bolsa de valores), la unión industrial, la cámara de empresarios, empresas del sector portuario, empresas del Estado, representantes de distintas reparticiones del Estado provincial y nacional, instituciones educativas, hospitales y centros de salud, ONG, vecinales, empresas de eventos y turismos, entre otros, con el fin de construir en conjunto dicho Plan (Plan Urbano Santa Fe Ciudad. Lineamientos; 2008).

En él se establecen antecedentes, se plantean objetivos, pautas para este desarrollo y ordenamiento de la ciudad, ideas y programas de acción, de los cuales es de nuestro interés mencionar el Programa 8: Patrimonio Arquitectónico, Urbano, Ambiental y Cultural. Dentro del mismo, por ejemplo, se manifiesta que se impulsará como “política de Estado” la recuperación de la Estación Belgrano.

Paralelamente con las intervenciones patrimoniales en el edificio de la Estación Belgrano, se comienzan a realizar gestiones políticas y legales para determinar fines y usos de destino, propietarios y beneficiarios de este bien. En este sentido, predominan usos comerciales donde los beneficiarios son empresas y pequeñas empresas. Pero también, se gestionan instrumentos jurídicos que regulan la relación de organizaciones civiles sin fines de lucro y otras organizaciones de tipo privadas (empresariales, comerciales, etc.), la municipalidad de Santa Fe ha realizado diversas gestiones e interlocuciones con diferentes organizaciones de la sociedad civil para acompañar y consolidar los trabajos de las mismas. Ejemplos de esto han sido las propuestas de cesión sin canon al proyecto “Recuperando Futuro” (reciclado de basura tecnológica) de uno de los galpones ubicados en el predio de la Estación Belgrano. Asimismo, el proyecto "Patitas" de la Asociación Civil "Susy Tomas y oyentes de gran corazón" y "Kenyo Elementos Ortopédicos" han conseguido desarrollar sus propuestas en galpones anexos a la Belgrano.

Otro punto interesante lo constituye la duración de los convenios, aquí observamos diferentes procesos de cesión precaria.

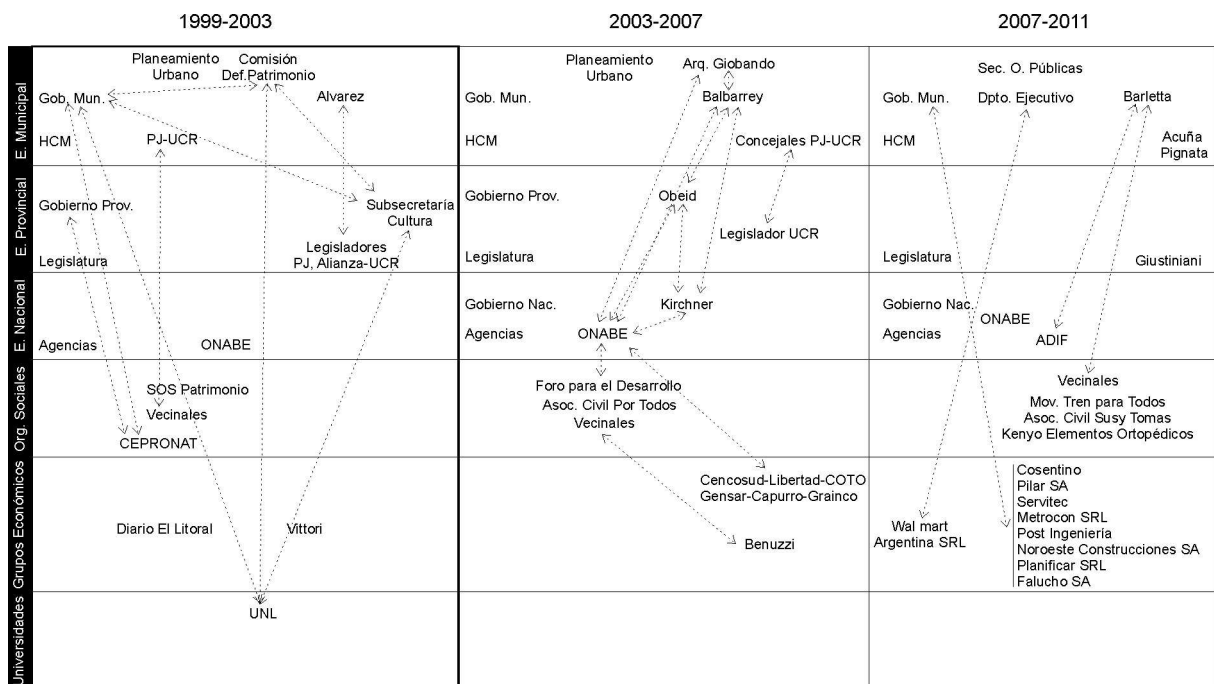
Fecha	Predio	Organización/Institución/Entidad/Empresa	Tipo de Acuerdo	Duración
2009	Estación Belgrano	Falucho S.A. - Bar Saer	Convenio de uso precario	15 meses
2010	galpones anexos a E. Belgrano	Grupo di Voluntariado Civile + Agencia para el Desarrollo de S.Fe y su región (Ader S.F)	Comodato	Sin dato
2011	galpones anexos a E. Belgrano	Asociación Civil "Susy Tomas y oyentes de gran corazón"	Permiso de uso precario	Sin dato
2011	galpones anexos a E. Belgrano	Kenyo Elementos Ortopédicos	Permiso de uso precario	Sin dato
2012	Estación Belgrano	Cervecería Toro Negro	Permiso de uso precario	6 años

Fuente: elaboración personal

Actores

A partir de la construcción de esta periodización, se abren preguntas como ¿quiénes son los “actores relevantes” para la construcción de esta política? ¿cuáles son las relaciones que entre ellos se generan? La implementación de distintas acciones de gobierno se constituyen en un campo conflictivo de lo social, donde se tejen y tensionan diversos intereses y actores sociales. Este trabajo intenta comenzar a reconocer estos actores y cómo se interrelacionan.

A continuación se sistematiza una primera aproximación a las respuestas a esas preguntas.



Fuente: elaboración personal

Conclusiones parciales

Si entendemos que la *puesta en valor* de la Estación Belgrano fue producto y proceso de la construcción de alianzas sociales de distintas fracciones en conflicto, siguiendo a Ana Nuñez la idea de este trabajo es *abrir* ese proceso, visibilizar la construcción de esas relaciones sociales. A partir de la construcción de una periodización del surgimiento y desarrollo de diversas políticas urbanas en torno a patrimonio se pretende generar nuevos observables.

Según Nuñez, se trata de pensar la política urbana, en tanto política pública, como proceso (génesis y transformaciones) e instrumento de lucha social, que tiene su expresión en las dimensiones económicas, teóricas y políticas, cuyo análisis debe situarse en relación directa con la historicidad, las relaciones de poder y la confrontación entre grupos y fracciones sociales.

Referencias Bibliográficas

BRIL, N. (2010): Laguna Paiva. Ya nunca me verás como me vieras. Varios autores: Vías Argentina. Ensayos sobre el Ferrocarril. Buenos Aires: Milena Caserola, 2010. (pp. 125 a 132)

CROVELLA, F. (2011): ¿lugares en emergencia o espacios emergentes? Contra-dicciones del territorio la tablada de la ciudad de santa fe luego de las inundaciones del año 2003. En núñez, a. Y ciufollini, a. (comp.): política y territorialidad en tres ciudades Argentinas. Buenos aires: ed. El colectivo. (pp. 113 a 140)

FERNÁNDEZ WAGNER, R. (2008): Crisis y recuperación: urbanización y políticas urbanas en la presidencia de Kirchner: 2003-2007. En *Democracia y ciudad: procesos y políticas urbanas en las ciudades argentinas: 1983-2008* (pp. 83-99). Universidad Nacional de General Sarmiento, Buenos Aires, Biblioteca Nacional.

GIORIA, B. (2003): Refuncionalización de terrenos del puerto y ferrocarril en la ciudad de Santa Fe, Argentina Biblio 3W, *Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, Universidad de Barcelona, Vol. VIII, N°448.

NUÑEZ, A. ([2006] 2012): Lo que el agua (no) se llevó. Política urbana: poder, violencia e identidades sociales. Buenos Aires: El Colectivo ediciones.

_____ (2009a): Abriendo la política...urbana. Ni empresarios, ni burócratas, ni vecinos: estatalidad profunda y estatalidad extensa, En Revista Economía, Sociedad y Territorio, vol. X, N° 30, mayo-agosto. México: El Colegio Mexiquense.

PRADILLA COBOS, E. (2010). Teorías y políticas urbanas. ¿Libre Mercado Mundial, o Construcción Regional? Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais. Vol.12, N°2.

Bibliografía de Fuentes

Municipalidad de Santa Fe (2012) Planeamiento Urbano-Ambiental. En Plan de Desarrollo. [En línea] Disponible en: http://devel.santafeciudad.gov.ar/gobierno/plan_desarrollo. Consultado el 01/09/12.

Municipalidad de Santa Fe (2009). Plan Urbano. Tomo I 2008-2009. Santa Fe Ciudad. Municipalidad de Santa Fe de la Veracruz. Santa Fe.

Municipalidad de Santa Fe (2008). Plan Urbano Santa Fe Ciudad. Municipalidad de Santa Fe de la Veracruz. Santa Fe.

Municipalidad de Santa Fe (2007). Plan Urbano Santa Fe 2010. Visión de la ciudad y Plan Urbano. Municipalidad de Santa Fe de la Veracruz. Santa Fe.