

## Vacios urbanos: Espacios de oportunidad en clave de Inteligencia Territorial. Aplicación de Stlocus y Territorii en Salta, Argentina

*Urban voids: Key opportunity spaces of Territorial Intelligence. Implementation of Stlocus and Territorii in Salta, Argentina*

## **Resumen**

*En este texto se reflexiona sobre el estudio e intervención de los vacíos urbanos de la ciudad de Salta, capital de provincia de mismo nombre, situada en el norte argentino (Gráfico N°1), con una población de 535.303 habitantes (Censo 2010, INDEC). El trabajo se apoyó en la aplicación de los métodos Stlocus y Territorii, seleccionando partes del trabajo de investigación realizado para una Tesis de Maestría. Se destacan dos temas: las lógicas de conformación de los vacíos urbanos como resultado de procesos en tiempo y espacio, y el estudio e intervención de uno de los vacíos urbanos, a partir de la aplicación de métodos y herramientas de observación territorial-ambiental, para luego proyectar alternativas de transformación útiles para co-construir proyectos con el conjunto de actores. Se aplicaron tres lupas de estudio, intervención y transformación, las cuales fueron: proceso de urbanización de la ciudad de Salta 1977-2013, selección de ocho casos de vacíos urbanos y la proyección, sobre uno de ellos, de escenarios posibles para la incorporación a una dinámica urbana en clave de Inteligencia Territorial.*

## **Palabras claves**

*Estudios territoriales, transformación urbana, renovación urbana.*

## **Abstract**

*In this paper we examine the study and intervention of the urban spaces of the city of Salta, capital of province of the same name, located in northern Argentina (Gráfico N°1), with a population of 535,303 inhabitants (Censo 2010, INDEC). The work was supported by the application of methods Territorii Stlocus, by selecting parts of the research work for a Master's Thesis. Two themes are featured: the logic of shaping the urban spaces as a result of processes in time and space, and the study and intervention of one of the urban spaces, from the application of methods and tools of territorial-environmental observation, to then project useful alternative transformation and co-build projects with all stakeholders. Three magnifiers study, intervention and transformation were applied: urbanization of the city of Salta 1977-2013, selection of eight cases of urban spaces, and the projection on one of possible scenarios for incorporation into urban dynamics in Territorial Intelligence key.*

## **Keywords**

*Regional studies, urban transformation, urban renewal*

**Para citar este artículo: Muchut, Gisele (2014). Vacíos urbanos: Espacios de oportunidad en clave de Inteligencia Territorial. Aplicación de Stlocus y Territorii en Salta, Argentina. En Arquetipo volumen (8), Enero - Junio de 2014 pp. 43-57.**

# Vacíos urbanos: Espacios de oportunidad en clave de Inteligencia Territorial. Aplicación de Stlocus y Territorii en Salta, Argentina

*Urban voids: Key opportunity spaces of Territorial Intelligence. Implementation of Stlocus and Territorii in Salta, Argentina*

Gisele Muchut<sup>1</sup>  
giselemuchut@gmail.com

45



Figura 1: Ubicación de Ciudad de Salta, Provincia de Salta, Argentina

En el marco del encuentro teórico-metodológico territorial-ambiental, fue analizado el proceso de urbanización de la ciudad de Salta en el espacio temporal de los últimos 35 años, partiendo desde dos de sus acontecimientos más importantes: la construcción de grandes complejos

<sup>1</sup> Arq. Gisele Muchut. Alumna de Maestría en Gestión Ambiental del Desarrollo Urbano, Universidad Nacional de Córdoba.

<sup>2</sup> Tesis de Maestría GADU: Vacíos urbanos, espacios de oportunidad, en clave de Inteligencia Territorial – Caso Ciudad de Salta, Argentina. Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo, Universidad Nacional de Córdoba. Director: Cristian Terreno; Co-Director: Horacio Bozzano.

habitacionales y la paralización del ferrocarril.

De este estudio se desprende la selección de ocho casos de vacíos urbanos, representativos por sus dimensiones, localizaciones, historia y naturaleza. Los mismos fueron abordados a través de los métodos *Territorii* y *Stlocus*, complementados por la metodología de Gestión Ambiental, con una instancia descriptiva, explicativa, propositiva y de transformación.

A partir de la aplicación de esta metodología se definieron prioridades de transformación para cada uno de los casos, seleccionando aquel con mayor prioridad para la propuesta de intervención a través de tres escenarios posibles, los cuales servirán para

ser evaluados, trabajados y co-construidos, por el conjunto de actores intervinientes.

El vacío con mayor prioridad de actuación coincide con aquel de mayor territorialidad urbana, un gran número de procesos sinérgicos y máxima centralidad, a la vez que como territorio pensado es aquel que más impacto positivo generaría en caso de lograr ser transformado.

Son ocho los vacíos identificados: Chachapoya, Pereyra Rozas, Ferrocarril, Lomas de Medeiro, Martearena, Manantial de Velarde, Ex. Boratera y Santa Anita. De ellos, el vacío del Ferrocarril es el que tiene máximas cualidades, que se traducen en prioridad de intervención.

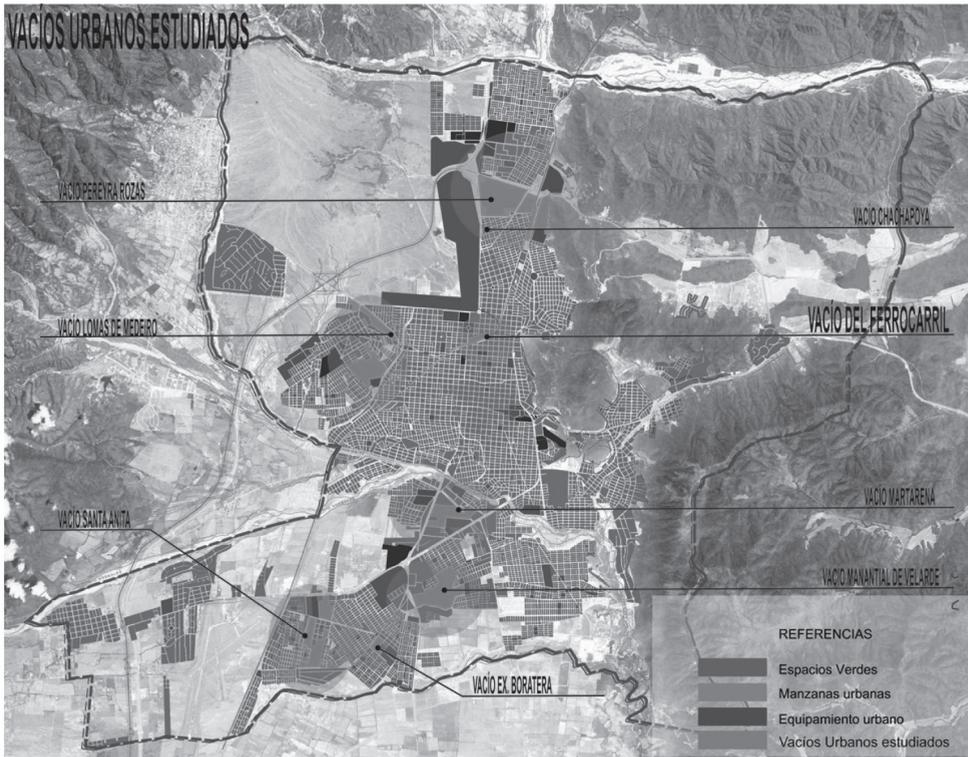


Figura 2: Ubicación de los vacíos urbanos estudiados

El mismo se ubica en el macro centro de la ciudad y corresponde a la antigua estación ferroviaria y playa de maniobras, con una superficie de 4 ha, aproximadamente. Este espacio se encuentra rodeado de importantes funciones urbanas y actividades sociales, si bien fuertemente arraigadas en su entorno, ajenas al vacío en sí mismo, ya que la indecisión política perpetuó su abandono y degradación (Figura 2).

Las actividades sociales representan la oportunidad, ya que generan procesos de identificación y apropiación de espacios refuncionalizados a través de actividades recreativas, pero también como formas de ocupación irregular en el área más central y patrimonial de la ciudad, ambos bordes del mismo vacío.

Por último, se debe destacar que fueron fundamentales los actores en la elección del vacío del Ferrocarril como caso testigo de transformación, ya que la primera instancia de la investigación fue el reconocimiento de las necesidades de los distintos actores a través de entrevistas. Así fue reconocido el municipio como principal motivador no solo de la intervención del predio sino, en una escala más amplia, como promotor de la articulación del ferrocarril como medio de transporte; se descubrió que es un espacio rodeado de lugares usados y reconocidos por los habitantes de toda la ciudad. Se pudieron reconocer, además, las intenciones de inversión en el sector, por parte de la empresa privada.

### **Método *Territorii* – Territorios Reales, vividos, legales y pasados**

En esta instancia de estudio se describirán los vacíos urbanos a partir de las legalidades, dimensiones de análisis, espacialidades y

temporalidades.

#### **Legalidades.**

En el Vacío Urbano del Ferrocarril, correspondiente a la antigua playa de maniobras y Estación Central, se superponen tres legalidades: Física, Social y Psicológico-Simbólica:

#### ***Legalidad Física.***

El Vacío del ferrocarril está definido por tres legalidades físicas:

Construcción del complejo ferroviario: Se construye la Estación Central en 1891, la cual era parte del complejo ferroviario, formado por una playa de maniobras y talleres de mantenimiento. Si bien se ubicaban en las afueras de la ciudad del 1900, estaban en las inmediaciones de importantes equipamientos de la época, como el Hospital actual, el Colegio Belgrano y la Escuela Normal, mientras que a principios del 1900 se construye el Monumento 20 de Febrero.

Abandono del complejo ferroviario: A principios de la década del 90 se privatiza el sistema de transporte ferroviario; la administración del servicio de cargas queda en manos de la empresa privada Belgrano Cargas, al igual que el complejo ferroviario de la estación central. Esta situación inició un proceso de deterioro de las instalaciones, debido a la falta de mantenimiento e inversión por parte del privado, a la vez que el crecimiento de la ciudad derivó en el abandono de los talleres y playa de maniobras por la incompatibilidad de dicho uso. El abandono de este predio y la zona en general, ya que en su totalidad funcionaba vinculada al ferrocarril, derivó en la conformación de una zona muerta de la ciudad.

Explotación comercial del Paseo

Balcarce: En el año 2000, un grupo de empresarios privados vio en el entorno de la estación (lo que se definía como “zona del ferrocarril”) una oportunidad para la inversión. Así, las características arquitectónicas de las edificaciones antiguas y abandonadas motivaron la conformación de un paseo comercial-recreativo, en torno a la calle Balcarce, la cual se caracterizaba por un importante foco perceptual: la Estación de Trenes, que era el punto culminante del recorrido.

fortalecida por la intervención pública, este fenómeno solo fue generador de los sectores deprimidos al sur del Vacio del Ferrocarril, pues todos sus otros frentes fueron negados, e incluso el costado norte llegó a un importante estado de abandono. Además, muchos galpones que forman parte del complejo fueron subalquilados por la empresa Belgrano Cargas a diferentes empresas privadas, para depósitos de mercadería.

### Legalidad Social.

A pesar de esta nueva energía revitalizadora de iniciativa privada,

Entre los diferentes fenómenos



Figura 3: Análisis urbano del Vacio del Ferrocarril

sociales que se desarrollan en el entorno del predio, se destaca sobre todo:

**Paseo Balcarce:** Construido a partir de una iniciativa de actores privados de refuncionalización de las edificaciones abandonadas vinculadas al funcionamiento del ferrocarril, para fines recreativos nocturnos como boliches y *pubs*, a los que luego se agregaron peñas, restaurantes, bares y hoteles, adaptándose con el paso del tiempo a nuevas necesidades y ampliando los grupos sociales hacia los cuales iban destinadas las actividades. Todo ello originó un fenómeno social recreativo y Comercial reconocido por todos los actores ciudadanos, que emanaba una fuerza generadora en todo el sector sur del vacío. (Figuras 3-5).

**Perpetuación del abandono:** Hacia el norte y oeste del Vacío se ubican la mayoría de los galpones abandonados y subutilizados. Asimismo, dentro del complejo ferroviario, al oeste, existía un conjunto de viviendas como residencias de los ferroviarios, las cuales se encuentran actualmente ocupadas, pero en un importante estado de abandono, que suman al problema del Vacío Urbano un conflicto social que deberá ser contemplado. Así, si bien al Norte del sector en estudio se localizan importantes equipamientos, como el Parque 20 de Febrero, el Hospital Regional y un nuevo *Shopping*, que podrían influir positivamente en la incorporación del vacío a la dinámica urbana, existe un conflicto social y físico de fondo que deberá ser resuelto (Figura 3).

### **Legalidad Psicológico – Simbólica.**

Está marcada por su reconocimiento como un espacio abandonado,

degradado y negado por la ciudad; si bien los actores ciudadanos reconocen su existencia, poco saben de sus dimensiones, la historia y la infraestructura ferroviaria que hay en su interior. Se debe destacar la importancia del fenómeno social que produce el Corredor “la Balcarce” al sur, que junto a la explotación del Tren Turístico a las Nubes, permitió la recuperación de un sector del complejo ferroviario.

Además, las características de este espacio urbano, como son los límites claros, las cualidades arquitectónicas, el equipamiento, el perfil de la calle y el foco perceptual de la Estación de Trenes, generan un todo escenográfico que aporta al reconocimiento y a la definición espacial.

### **Dimensiones y niveles de escalares**

Se encuentran presentes diferentes dimensiones y niveles escalares que se cruzan temporalmente, definiendo un espacio cargado de historia en el contexto actual de debate acerca de la refuncionalización del transporte ferroviario de pasajeros:

### **Socio-Cultural.**

Se trata de un espacio urbano que posee una fuerte connotación histórica, por la importancia que tuvo el ferrocarril en el desarrollo y consolidación territorial de la Argentina desde lo global, así como también en el crecimiento urbano de la ciudad de Salta, desde lo local.

Pero así como en su época de esplendor el ferrocarril significó desarrollo y avance, su privatización representó la paralización y decadencia de algunos pueblos y la consolidación de zonas degradadas dentro de la ciudad, que se vinculaban a la actividad

ferroviaria.

Luego de varias décadas de abandono, se iniciaron dos procesos sociales que mostraban un interés por reinterpretar este sector de la ciudad:

### **Corredor Balcarce.**

Es un espacio urbano en donde el pasado y el presente se funden, generando un espacio de oportunidad, donde las actividades de esparcimiento para los diferentes grupos sociales le otorgan una vitalidad constante (Figuras 3– 5).

### **Recuperación del Sistema Ferroviario.**

Actualmente, en el contexto nacional de recuperación del ferrocarril, existe un fuerte interés del municipio por recuperar y explotar el sistema ferroviario a través de un tren urbano, proyecto que se paralizó por la necesidad de grandes inversiones; sin embargo, de retomar esta iniciativa se consolidaría la zona de la estación central como un nodo fundamental dentro del sistema de transporte y multifocal.

A pesar de estos hechos puntuales, es importante el impacto que producen las 4 has de abandono que absorbe el ex complejo ferroviario y su impacto sobre la mayoría de sus bordes.

### **Político.**

La conformación del Vacío del Ferrocarril responde a la aplicación de medidas neoliberales desde la escala nacional, que derivaron en la privatización y paralización del ferrocarril.

Asimismo, la perduración de la condición de Vacío del predio del ferrocarril en la ciudad de Salta, estuvo vinculada a la privatización del ferrocarril, que otorgó en concesión no solo los servicios sino también la

custodia de las instalaciones y terrenos vinculados a él. Así, la falta de inversión de los privados y las ausencias de poder desde los diferentes niveles escalares del actor público, derivaron en la conformación de zonas degradadas y vacíos urbanos industriales dentro de la trama de la ciudad.

La intervención en el área del ferrocarril arrastra un importante conflicto de competencias, ya que el terreno “Vacío del Ferrocarril” es propiedad del Estado Nacional. Desde la escala local, existieron intenciones de recuperar el ferrocarril y refuncionalizar este Vacío a través de una propuesta del Plan Urbanístico vigente (PIDUA). Estas intenciones parecían concretarse en el año 2009, con el Tren urbano Salta-Cerrillos, para unir el área metropolitana, pero las altas inversiones en pasos a nivel y recuperación de la infraestructura, frustraron este proyecto, paralelo a la poca rentabilidad que significaba para la empresa que realizaría el mantenimiento del servicio.

### **Económico.**

La dimensión económica es fundamental en un proceso de incorporación a la dinámica urbana, en tanto que el actor privado es el potencial inversor y beneficiario de cualquier intervención. El Paseo Balcarce pone en evidencia esta afirmación, ya que un grupo de actores privados vio en una zona degradada y olvidada de la ciudad una oportunidad, y a partir de la refuncionalización de las edificaciones vinculadas al ferrocarril, con actividades recreativas y de esparcimiento, generaron una sinergia en la zona que activó la recuperación del valor del suelo, a la vez que el actor público intervino consolidando un espacio urbano que acompañaba

el desarrollo de la zona y generaba las plusvalías que volvían al privado.

Además del paseo Balcarce, una importante constructora e inmobiliaria veía en las inmediaciones de la zona del ferrocarril una oportunidad de inversión, por lo cual lanzó a finales de los 90 el proyecto “Torres Balcarce”, basado en la construcción de tres torres en el frente Norte del Complejo Ferroviario (Figuras 3–5).

A nivel económico, pues, se deberán contemplar las plusvalías de una transformación urbana en la zona, lo que resultará en el aumento del valor del suelo, que de no ser controlado podría derivar en indeseados procesos especulativos.

Otro elemento a tener en cuenta en esta dimensión es la conformación del alineamiento comercial sobre Av. Sarmiento, límite oeste del predio, consolidado en los últimos años; y por otro lado, la reciente construcción de un nuevo *shopping* hacia el norte, en el entorno inmediato del vacío.

### **Físico Construido.**

Tanto en el entorno del complejo ferroviario como en su interior existen instalaciones, edificaciones y objetos de alto valor patrimonial, que cuentan parte de la historia del lugar, la ciudad y en una macro escala del país, mostrando aquella época de esplendor del ferrocarril.

Asimismo, se recuperaron algunas instalaciones del complejo ferroviario, acompañando la parcial refuncionalización del ferrocarril a través del servicio de pasajeros Salta-Güemes.

### **Temporalidades-espacialidades**

La conformación del Vacío del ferrocarril y su perduración en el tiempo bajo esta condición, estuvo vinculada a diferentes medidas del Estado Nacional de consolidación o paralización del

sistema ferroviario en el marco de políticas liberales o de estatización.

Asimismo, desde el municipio en la escala local, en la última década y en el marco de la propuesta de reactivación del ferrocarril desde el Plan Integral de Desarrollo Urbano Ambiental (PIDUA), surgió un fuerte interés por refuncionalizar este sistema de transporte para mejorar la vinculación de la zona metropolitana, lo que apoyado por el Estado nacional, derivó en el servicio de pasajeros Salta-Güemes.

Pero existieron también tiempos económicos que resultaron en la recuperación de un sector de esta zona degradada vinculada al ferrocarril, conformando el Corredor Balcarce, un eje mixto que fue mutando con el paso del tiempo al ritmo que fue absorbiendo necesidades de los diferentes grupos sociales.

Esta iniciativa privada, fortalecida por el actor público a partir de la consolidación de un espacio urbano que daba unidad a las intervenciones particulares de refuncionalizaciones edilicias, fue fundamental en la reactivación de la sur del predio del ferrocarril, por su fuerza sinérgica que se irradió más allá de los límites del corredor.

Hoy se funden las necesidades de los diferentes actores sociales, público, privado y ciudadanía, en un proceso decisional acerca de los destinos de este Ex complejo ferroviario, que estará sujeto a la reactivación del sistema ferroviario.

El espacio tiene una fuerte espacialidad relacional vinculada al ferrocarril y a la historia del mismo en el desarrollo de la ciudad, así como una espacialidad absoluta, en torno al Corredor de Balcarce y la Estación

Dimensiones	TERRITORIALIDAD				VOCACIÓN				RACIONALIDADES			PROCESOS		TENDENCIA		ACTORES			ESPACIALIDADES			
	Territorialidad Urbana	Territorialidad Periurbana	Territorialidad Rural	Territorialidad Natural Ambiental	Vocación Residencial	Vocación de Centralidad	Vocación Recreativa	Vocación preplanificada	Racionalidad Ambiental	Racionalidad Económica	Racionalidad Social	Procesos Sinérgicos	Procesos Conflictivos	Tendencia de Valoración	Tendencia de Vulnerabilidad	Tendencia de Asociatividad	Actores Públicos	Actores Privados	Ciudadanos	Espacialidad Absoluta	Espacialidad Relativa	Espacialidad Relacional
Paseo Balcarce	3				2	3			3	3	3	3	2	3		1	3	3	3	2		3
Instituciones Educativas (Colegio Belgrano y Normal)	3				1		3					3		3				3	3			3
Zona Degradada al Norte y Oeste del predio	3				1	3			3			1	3	3	2		3	1	2	2		3
Edificios en altura al Noreste	3				3					3		3	2	2			3		3			
Calle Arnehghino	3				1	1				2				3			2	3	2	1		3
Uso Industrial-Depósitos al Suroeste	3					3		1	3	2			3	3			3	3	2	2		3
Av. Entre Ríos Eje Circulatorio y Comercial	3				1	2			2	3	3					3	3	3	3	3	3	3
Parque 20 de Febrero	3				1		2		3		3	3		3			3	2	3	3		1
Edificio Estación de Trenes y Museo	3					2			3	3		3	3		3	3				3		
Predio del Ferrocarril	3					3		3	3		2	3	2	3			3	1	3	1		3
Vías del Ferrocarril	3										3	3	2	2			3	3		3		3
Nodo Comercial Mitre y Arnehghino	3					3			3	2	3						3	2	3			
<b>PONDERACIÓN</b>	36				6	20	6	10	18	15	19	28	14	28	5	7	26	25	26	23	6	19
	3	0	0	0	0,5	1,67	0,5	0,83	1,5	1,25	1,583	2,33	1,167	2,33	0,42	0,6	2,17	2,1	2,17	1,92	0,5	1,583

Figura 4: Matriz de Método Stlocus del Vacío del Ferrocarril y su entorno. En rojo se resaltaron las características más significativas del lugar

Central del Ferrocarril.

### Territorios Pensados – Método Stlocus

Para la aplicación de *Stlocus*, se adaptó la matriz utilizada por Bozzano y Resa (2009) en la investigación realizada para Gral. Belgrano, Provincia de Buenos Aires.

Así, se evaluaron los micro-lugares que constituían cada lugar, según las variables: territorialidad, vocación, racionalidad, tendencias, actores, procesos y espacialidades. El lugar se entiende como la suma del vacío con su entorno.

Para una lectura más clara y precisa se hizo una adaptación de la matriz a través de una valoración cuantitativa, otorgándole puntuaciones del 1 al 3, según el grado de importancia de cada característica en cada lugar (Figura 4).

Como se observa en la matriz, se seleccionaron los doce micro-lugares más representativos. Desde una lectura parcial, podríamos explicar algunos

de los lugares más importantes, destacando que todos poseen una alta territorialidad urbana:

### Paseo Balcarce

Posee una vocación de centralidad y recreación, debido a la localización en el macro centro de la ciudad y al comportamiento de este eje como un nodo recreativo-comercial. Existe una racionalidad económica vinculada a las inversiones privadas y públicas que se hicieron para potenciar este espacio urbano, aumentando el valor de las propiedades en la zona; una racionalidad social relacionada con las actividades recreativas destinadas a los distintos grupos etarios y sociales; y una racionalidad ambiental, no solo por la existencia misma del vacío, sino también por la presencia del Parque 20 de Febrero, al norte del predio. Este espacio sobre el borde del vacío representa un proceso sinérgico, el cual se refleja en la recuperación que generó en la zona.

Con respecto a los actores,

se destaca la presencia de todos los ciudadanos como usuarios y residentes, el privado como empresario dueño de los locales que dan vida al espacio y como empresario inmobiliario, y el actor público como potenciado de los recursos urbanos, al mejorar la infraestructura para que este espacio se consolide. Si bien el lugar posee una espacialidad absoluta al ser reconocido por su función, se destaca la espacialidad relacional por la significación social que tiene en sí mismo y en su relación con la estación de trenes (Figuras 3-5).

**Zona Degradada al Norte y Oeste.**

Posee una vocación de centralidad, por su localización de este sector sobre la Av. Sarmiento, una de las arterias de la ciudad y en frente a uno de los nodos más importantes, correspondientes al Parque 20 de Febrero. Tiene una racionalidad ambiental, ya que se trata de antiguas viviendas de ferroviarios ocupadas y algunas en condiciones muy precarias. Dominan en este lugar

los procesos conflictivos, sobre todo vinculados a la ocupación irregular del sector. Existe una tendencia de valoración y participan todos los actores sociales, aunque se destaca el actor público como el principal ante la necesidad de la solución dominial y habitacional. Por último, domina una espacialidad relacional, ya que los habitantes asocian a esta zona con un área deprimida y peligrosa, mientras que la mayoría desconoce su existencia (Figuras 3-5).

**Predio del Ferrocarril.**

Tiene una fuerte vocación de centralidad, sobre todo relacionada con los espacios que se desarrollan al oeste y sur del mismo; una racionalidad social vinculada a su historia y una racionalidad ambiental vincula al abandono de la infraestructura y edificaciones ferroviarias; pero dominan en el predio los procesos sinérgicos, por las intervenciones urbanas de su entorno y procesos conflictivos por

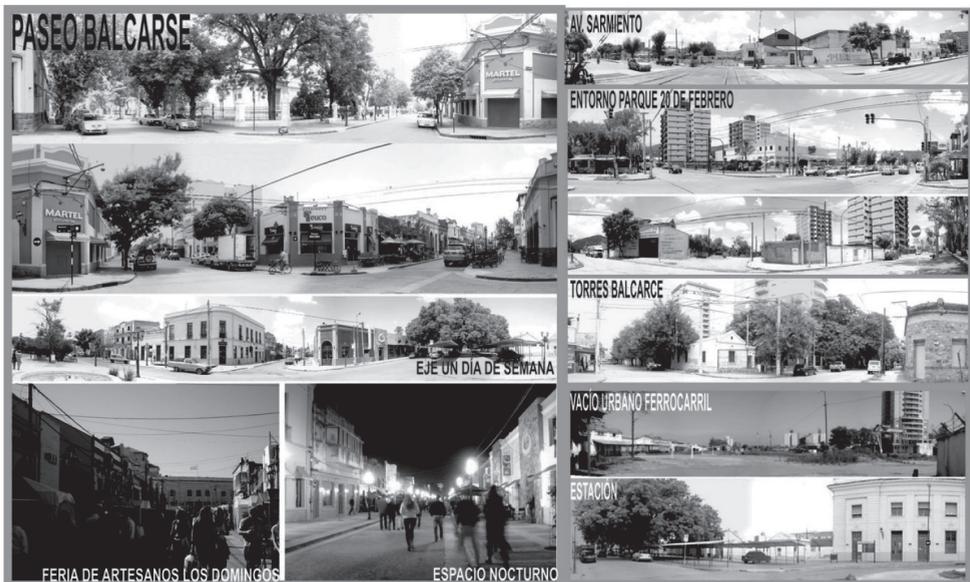


Figura 5: Fotografías del entorno del vacío del ferrocarril

las dificultades de gestión del dominio de la tierra. Existe una tendencia de valoración, no solo del predio sino también de toda la zona, y una espacialidad -sobre todo- relacional, por su importancia histórica y absoluta como estación del ferrocarril que funciona actualmente con servicios de pasajeros del Tren a las Nubes y Tren Salta-Gral. Güemes. (Figuras 3–5).

Haciendo una lectura del lugar desde una escala macro, definido este como el vacío y su entorno, se desprende de la matriz que su localización en las inmediaciones del macrocentro de la ciudad, con un entorno altamente consolidado, le otorga una alta territorialidad urbana; esta es una de las dimensiones de mayor importancia, ya que de los casos estudiados es el único con esta característica tan sobresaliente, y a su vez, es el más antiguo por el uso que en él se desarrollaba y su ubicación dentro de la trama urbana.

Este vacío posee una alta vocación de centralidad, vinculada a su localización y a los usos y fenómenos sociales que se desarrollan en su entorno, los cuales fueron descritos en territorios reales.

Con respecto a las racionalidades que definen al vacío, existe una marcada racionalidad social, vinculada a la importancia histórica del ferrocarril, sus instalaciones y edificaciones, así como también a las características del entorno inmediato del vacío del ferrocarril, que abrieron un espacio a nuevas actividades recreativas urbanas.

A su vez, estas particularidades urbanas y edificaciones supieron ser aprovechadas por el actor privado, emergiendo fenómenos socio-económicos que transformaron una zona degradada de la ciudad y

mejorando radicalmente el valor de las propiedades, lo que explica la alta racionalidad económica.

En relación con los procesos, existe una dominancia de procesos sinérgicos vinculados a las acciones del sector privado, que fueron luego fortalecidas por intervenciones estatales; sin embargo, existen algunos procesos conflictivos, vinculados a los sectores degradados dentro y en el entorno del predio, correspondiente a la subutilización de galpones como depósitos privados y la ocupación irregular de algunas zonas.

Como es evidente en la descripción hasta aquí realizada, tienen una importante participación los tres conjuntos de actores: el privado, que supo ver en una zona degradada un gran potencial económicamente rentable; el Estado, desde sus diferentes niveles escalares: como propietario de la tierra y del ferrocarril, como fortalecedor de los fenómenos sociales promovidos por el privado y como conservador del patrimonio edificado; por último, el actor ciudadano participa como benefactor de las intervenciones, potencial usuario y receptor de los estimuladores urbanos.

El vacío urbano en sí mismo posee una espacialidad relacional vinculada a la cuestión histórica que guarda el predio, por su importancia urbana y territorial como elemento urbano durante la época de esplendor del ferrocarril, y como nodo dentro de un sistema macro. A su vez, su entorno cuenta parte de esta historia y las particularidades urbanas del lugar definen un espacio urbano reconocido por los diferentes actores.

También los fenómenos sociales existentes en el entorno y la consolidación de nodos y alineamientos comerciales, determinan una espacialidad absoluta, a la vez que la parcial refuncionalización del transporte

de pasajeros y el funcionamiento del tren turístico a las Nubes, definen a la estación de trenes como tal, determinando también un espacialidad absoluta en torno al vacío en sí mismo (Figuras 3-5).

### **Los actores como promotores de transformación**

En la elección del caso testigo fueron fundamentales las entrevistas previas con los actores, tomando incluso conocimiento de antecedentes de propuestas de transformación.

Así, en la primera instancia de la investigación se realizaron las entrevistas con directivos y profesionales de la Secretaría de Planeamiento Urbano de la ciudad, en la cual mostraron su interés por una propuesta de actuación, aunque a la vez expresaron su frustración ante las dificultades de gestión vinculadas al ferrocarril.

Actualmente, el municipio retomó las intenciones de actuación a través de una propuesta de transformación del vacío urbano. Se contempló la refuncionalización futura del ferrocarril como transporte de pasajeros, incluyéndolo dentro de una propuesta ambiciosa de transporte metropolitano. Sin embargo, lo importante será vencer los temores de la gestión, expresados constantemente por parte de directivos y técnicos. Se debe destacar que las intenciones aún no se abrieron al debate.

Otro actor público de importancia fue la Sociedad Operadora Ferroviaria, para vincular a la ciudad de Salta con una localidad a 40km al norte con la que guarda alta relación. Se realizaron también entrevistas con este organismos para conocer sus necesidades y motivaciones, en torno a la transformación del predio de la

estación.

El actor ciudadano también tuvo una participación en la selección del espacio a transformar. Esto se refleja en algunas entrevistas a habitantes de distintas zonas de la ciudad, como usuarios de los espacios que rodean al vacío. De aquí se pudo observar que se trata de un lugar de la ciudad reconocido por todos sus habitantes.

### **Territorios posibles y concertados**

Dentro de la instancia de diagnóstico fue fundamental la realización de algunas encuestas, para determinar el reconocimiento o no del vacío por parte de la ciudadanía, a la vez que las entrevistas con algunos de los organismos intervinientes (municipio y Sociedad Operadora Ferroviaria), para conocer los antecedentes y propuestas que existen en torno al predio y al ferrocarril.

Previo a la formulación de escenarios posibles se detectaron los problemas ambientales vinculados a la existencia del vacío urbano del ferrocarril, y luego se evaluaron los impactos que generaban los mismos, a través de la metodología GADU. Entre tales impactos se pueden enumerar: Conflicto de Incumbencias Estatales – Nación-Provincia-Municipio, Conflicto de interrelación por barrera urbana, Conflicto de Accesibilidad y Circulación, Consolidación de áreas degradadas entorno al eje del ferrocarril, Deterioro de la infraestructura ferroviaria, entre otros.

Luego de la evaluación y ponderación de los subsistemas que mayor impacto sufrían a partir de los problemas diagnosticados, se analizaron las capacidades de gestión de los mismos en una matriz complementaria, la cual ayudó a determinar cuál era el mayor recurso con el que se contaba para una

potencial intervención.

Por último, se propusieron tres escenarios, para la evaluación y co-construcción por parte del conjunto de actores:

1. Refuncionalización del Ferrocarril, Restauración de edificaciones e infraestructura existentes y conformación de espacio verde abierto.
2. Propuesta según Código de Planeamiento vigente: Demolición de edificaciones existentes y remoción de la infraestructura en desuso, para la explotación del suelo con fines residenciales públicos y privados de alta densidad.
3. Refuncionalización de las edificaciones e instalaciones a partir de la proyección de un polo mixto, contemplando la reactivación del ferrocarril en el mediano-largo plazo.

Debido a las dificultades de llevar a cabo los procesos participativos a través de talleres para adelantar la instancia de concertación, las alternativas de intervención fueron evaluadas a través de una adaptación de la Matriz de Problemas del Método, GADU, en la cual se cruzaban las acciones y potenciales efectos de las mismas, con los posibles impactos en la esfera económica, política, ecológica y social, ponderando dichos impactos para determinar cuál de las transformaciones propuestas era la más viable; sobre la misma, fue realizada una Agenda Ambiental.

## Conclusiones

Desde el principio, esta investigación estuvo movida por un deseo interno de transformación, lo que derivó en la elección de esta línea de investigación. Así, cada paso realizado desde la primera entrevista hasta la última línea

tuvo como objetivo imaginar un cambio, que aunque no pudiera ser concretado desde la investigación misma, pudiera servir para una continuación de la cual ser parte.

El caso testigo del Vacío del Ferrocarril no solo responde a una metodología, sino que parte también de una preocupación personal que derivó en cuestionamientos de mayor escala, como ¿por qué existen los vacíos urbanos?, ¿por qué perduran?, ¿qué podemos hacer para que dejen de ser solo vacíos?, ¿con quién y cómo lo podemos hacer?, y si bien se respondieron muchas de estos cuestionamientos en la investigación adelantada, aún quedan las preguntas claves que no fue posible contestar: ¿cuál es el proyecto concertado? Y por último, ¿cuál fue el resultado de la transformación?

Actualmente se está trabajando desde el municipio con un equipo conformado por técnicos y actores públicos como promotores, en el estudio e intervención de los vacíos urbanos seleccionados en la investigación que da origen a este artículo, incluyendo el vacío del ferrocarril y todo su eje en el paso por la ciudad, dentro de un análisis macro. Este trabajo se encuentra en una instancia de diagnóstico, para lo cual fueron utilizados los aportes de la investigación, mientras que durante la siguiente etapa de apertura a los actores se pretende continuar con la investigación, con el mayor deseo de realizar transformaciones en clave de inteligencia territorial.

Así, el deseo de trascender la teoría es una realidad y es parte del proceso de concertación, en la evaluación, trabajo y co-construcción por parte del conjunto de actores.

## Referencias

Bozzano, Horacio (2004). *"Territorios reales, territorios pensados, Territorios posibles. Aportes para una teoría territorial del Ambiente"*. Editorial Espacio. Buenos Aires.

Bozzano, Horacio (2009). *"Territorios Posibles. Procesos, lugares y actores"*. Ed. Lumiere S.A., Buenos Aires  
Brailovsky, Antonio Elio, y Foguelman, Dina (1991). *"Memoria Verde"*. Historia Ecológica de la Argentina. Editorial Debolsillo.

Carter, David. (1979) *"Psicología del Lugar"*. Editorial Concepto.

Clichevsky, Nora. (2006) *"La Tierra Vacante". Elementos explicativos y potencialidades de su utilización"*. En Cuaderno Urbano 6. Espacio, cultura y sociedad. <http://arq.unne.edu.ar/sitioanterior/institucional/publicaciones/cuaderno/cuaderno6/pdf/11clichevzky.pdf>  
Mattos, Carlos (2007) *"Modernización Capitalista y Transformación Metropolitana en América Latina: Cinco Tendencias Constitutivas"*.

De Solá Morales, Ignasi (2002) *"Territorios"*. Editorial Gustavo Gili SA. Barcelona.

Etulain, Juan Carlos (2009). *"Gestión Urbanística y Proyecto Urbano"*. Modelos y estrategias de intervención. Colección Urbanismo. Editorial Nobuko.

Fernandez, Roberto. (2000). *La ciudad Verde. Teoría de la Gestión Ambiental Urbana*. Espacio Editorial. 1º Edición 2000. Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Pesci, Ruben (2006) *"Vientos Verdes"*. Colección Sustentable Tomo 1. Editorial. Nobuko-CEPA. Buenos Aires.

Instituto Provincial de Vivienda de la Provincia de Salta (2010) *"Historia de la Vivienda Social- Obrera en la Provincia de Salta 1910-2010"*. 200 Años Bicentenario Argentino. Salta.

Sociedad de Arquitectos de la Ciudad de Salta (1982) *"Salta IV Siglo de Arquitectura y Urbanismo"*. Congreso Nacional de Preservación del Patrimonio Urbano Arquitectónico y Seminario de Expertos Americanos en Restauración. Salta.

Pesci, Rubén (1995). *"Documento Ambiente"*. Número 2. Publicación trimestral de la Fundación CEPA.

<http://biblioteca.clacso.edu.ar/ar/libros/edicion/lemons/03mattos.pdf>

