

## La Ribera, sensible traza en la historia de la ciudad

*Apuntes de procesos globales y el frente urbano de costa en Santa Fe (Argentina)*

Javier Fedele

### Resumen

Los frentes de agua son espacios significativos en la estructura urbana de las ciudades, y aún más, desempeñaron un rol relevante en los procesos de modernización donde las ciudades experimentaron profundas transformaciones. Repasar estas transformaciones, poniendo en relación los cambios económicos y sociales y sus impactos en la ciudad, el origen de nuevos programas urbanos y sus emergencias materiales, aportan un conocimiento para la tematización y profundización de los estudios de los procesos urbanos, entendiéndolos como una unidad histórica que se constituye en la constelación de relaciones e intercambios de fenómenos diversos que tienen lugar en la ciudad.

El texto aborda el entendimiento de los procesos globales y su articulación con la escala local, focalizada en la cuestión portuaria como la intervención que transformó radicalmente el registro del frente de agua y abrió una redefinición –tanto en la percepción como en la construcción– de la red de espacios públicos de la ciudad.

Arquitecto FADU / UNL; Master Patrimonio Urbano y Ciudad – Etsiv-Universidad de Valladolid (España); Master Historia Arte Arquitectura y Ciudad – Etsab / Universitat Politècnica de Catalunya (España); Diploma de Estudios Avanzados – Programa Teoría e Historia de la Arquitectura y la Ciudad, Etsab / Universitat Politècnica de Catalunya (España).

Profesor Ajunto Ordinario – Teorías y Producción Arquitectónica del Siglo XX, Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo, Universidad Nacional del Litoral, FADU-UNL Paraje El Pozo, Ciudad Universitaria –3000 Santa Fe (Argentina) C.Pujato 3179– 3000 Santa Fe (Argentina)

Publicaciones recientes más relevantes:

FEDELE, Javier (2002 y continúa), Editor de la Revista Urban Perspectives, Barcelona, Universitat Politècnica de Catalunya (España).

FEDELE, Javier (2001), "El patrimonio de la arquitectura portuaria de Santa Fe", en AA.VV. *Preservación de la Arquitectura Industrial en Iberoamérica y España*. Granada (España), Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico, Junta de Andalucía / Ed. Comares. 13 páginas.

FEDELE, Javier (1999). *La Memoria Extraviado. Logros, fracasos y contingencias de experiencias de preservación urbana en Argentina*. Santa Fe, Serie Polis Científica. Fadu-UNL. 90 páginas.

FEDELE, Javier (1998). "La centralidad: un pretexto para pensar la ciudad", *Revista Polis* n.1, Santa Fe, Fadu-UNL. 6 páginas.

### Una traza sensible

La aproximación al fenómeno urbano a través del análisis de sectores de la ciudad que la vinculan con un hecho natural, y más precisamente cuando ese hecho es un curso de agua, posibilita la apertura de una serie de reflexiones sobre las transformaciones producidas en el tiempo tanto en la configuración como en el uso y significación de espacios relevantes para las ciudades.

En una clasificación esquemática, tres han sido los espacios más relevantes que han caracterizado significativamente a una ciudad en su encuentro con un frente de agua: los puertos, los paseos costeros –incluso parques– y las playas. Con características y resultantes diferenciadas, cada uno de ellos ha marcado una impronta en la estructura de espacios públicos de la ciudad, sino agenciándose muchas veces como su imagen misma.

En historia urbana, los puertos fue el tema que más se ha desarrollado, ya que representa una cuestión de larga duración que significó en muchos casos la génesis misma del hecho urbano, como es el caso del surgimiento de ciudades-puerto.<sup>1</sup> Los paseos costeros y las playas<sup>2</sup> son temas más recientes que no tienen el mismo peso que el anterior en el campo de estudios histórico-urbanos, pero que sin duda representan una temática difícil de soslayar si se pretende evaluar la relación del fenómeno urbano con la costa a través de construcciones urbano-arquitectónicas. De esta manera se perfila una serie de usos urbanos de las costas a lo largo del tiempo, un modo de apropiación del espacio que tendrá un desarrollo en la historia de las ciudades, y que en su despliegue adquirirán formas precisas materializadas en artefactos arquitectónicos.

El proceso de ocupación y uso de las costas urbanas, junto con la construcción y compleji-

dad creciente de los dispositivos materiales que viabilizan esa intervención en el espacio, se vinculan a la larga lucha entre el hombre y el medio, entre la cultura con sus posibilidades y limitaciones técnicas y el dato natural. Y esa cultura sufrirá una transformación radical en sus capacidades de transformación del medio durante el siglo XIX a partir de la aceleración en las posibilidades técnicas, sistematizadas en una tecnología que impactará en el grado y forma de construir la ciudad.

Buffon en su *Historia Natural*<sup>3</sup> escrita en el siglo XVIII da cuenta de esta lucha estableciendo una relación entre el tamaño de la ciudad y la escala de un cauce fluvial. Así pues, donde la ciudad es de reducidas dimensiones el río adquiere mayor amplitud, mientras en donde el hecho urbano adquiere mayor importancia el río discurre en un curso de menos envergadura. El establecimiento de esta relación entre la escala del fenómeno urbano y fluvial da cuenta del carácter interdependiente de ambos, y de cómo el crecimiento y desarrollo de una estructura urbana ejerce un dominio sobre su territorio natural, conquistando su control a medida que adquiere complejidad en el tiempo. Pero esta operación de control y de dar forma a espacios concretos no estuvo librada de traumas y de la necesidad de numerosos esfuerzos, consolidados en largos períodos de tiempo, para alcanzar resultados como los que se pueden observar actualmente en numerosas ciudades con sus frentes de agua adecuados urbanísticamente a usos tanto civiles como portuarios.

El clásico ejemplo del río Sena atravesando ordenadamente París, que en la actualidad muestra espacios urbanos altamente cualificados junto a sus costas de río, no desconoce en su devenir histórico los inconvenientes de acondicionamiento que dichos espacios requirieron a lo

largo de extenso tiempo para alcanzar los resultados actuales. Fueron necesarias varias centurias, ya que hasta principios del siglo XX las crecidas continuaban siendo de consideración, para ver el actual cauce del Sena —una versión reducida de su origen espacioso y torrencioso— discurrir regularmente sin amenazas por un canal claramente definido.<sup>4</sup>

En la historia de las ciudades que nacen y se desarrollan a la vera de cursos fluviales se verifica esta lucha en la que pueden establecerse distintas etapas. De la primigenia precariedad de las construcciones sometidas a agresiones provenientes del escaso control del curso de agua y en cuyas resultantes espaciales prima el componente natural sobre lo construido artificial; se pasará durante el siglo XIX a grandes obras de infraestructuras que producen un espacio altamente artificial con intervenciones de elevado grado transformativo que ponen bajo control y dominio el curso de agua para el uso urbano, variando radicalmente la relación de la ciudad con su frente de ribera y generando nuevos lugares urbanos.

De acuerdo a las llamadas "grandes ondas teóricas" que desarrolló Kondratieff<sup>5</sup> para describir ciclos de la economía situados en los siglos XIX y XX, la segunda mitad del primero de estos siglos fue denominada la "era infraestructural". Luego de la revolución energética, en la cual funciones económicas fueron liberadas y surgió el fenómeno urbano, la "era infraestructural" —situada entre 1846-1892— se define por la expansión y desarrollo de la estructura urbana asentada en una trama de infraestructuras que la vinculan a la región y el mundo. Las ciudades a través de ferrocarriles y puertos modernos, no solo crecieron, sino que simultáneamente definieron una nueva inserción en el territorio, una implantación en el medio natural en que se encontraban asenta-

das estableciendo relaciones productivas y de dominio sobre el mismo.

Si bien previamente las ciudades establecían un vínculo con su medio natural, y desde la antigüedad existían puertos, con la modernización de la era de las infraestructuras esta relación cambió radicalmente en grado y forma, ya que se perfilaban técnicas que otorgaban a las sociedades una progresiva capacidad transformativa sobre el entorno. La construcción de redes ferroviarias y puertos —de infinita mayor capacidad y eficiencia operativa— no solo conectó territorios lejanos con la ciudad, sino que con sus emergencias constructivas dentro de ella —y aquí el interés en la historia de las ciudades— generaron accidentes artificiales que incidieron en la forma, uso y significación de gran parte del espacio urbano de esas ciudades en expansión.

### **Genealogía moderna de los espacios urbanos litorales**

Los puertos modernos son piezas que mediaron en la relación entre la ciudad y su frente de agua y que pertenecen tanto a la cultura técnica como a la vida urbana. La emergencia de una economía basada en el comercio, junto a los adelantos técnicos y las nuevas formas de gobierno, fueron elementos del siglo XIX que determinaron la renovación de las infraestructuras portuarias a fines del mismo siglo. La tecnología del vapor de las que derivan las nuevas formas de producción industrial de mercancías y las nuevas formas de navegación, instaló la necesidad y la posibilidad de nuevos puertos que sustenten las actividades de comercio que se incrementaban súbitamente entre las incipientes constituciones de Estados nacionales.

En aquellos momentos la máquina de vapor revolucionaba el transporte marítimo, el transporte terrestre y los medios de carga y descarga de las puertos. La navegación de vapor, los avances en la construcción naval de buques de hierro y el progresivo aumento de capacidad y calado de los barcos exigían unas nuevas condiciones en las infraestructuras e instalaciones portuarias.<sup>6</sup>

Hasta mediados del siglo XIX los puertos mantenían una cercana relación espacial y funcional con la ciudad, los productos eran almacenados y comercializados en la ciudad, como así también, el muelle era una calle pública, con lo cual, es posible registrar un sinnúmero de vínculos. Sin embargo, y por los cambios reseñados, el registro varía a partir de entonces. Los nuevos puertos se insertan como nuevos y extensos artefactos construidos que varían la relación de la ciudad con el río, se extienden más allá de los confines mismos de lo urbano colonizando nuevas áreas naturales, y generan grandes extensiones artificiales que cambian la línea de ribera a su vez que la esconden de su contacto con la ciudad.<sup>7</sup>

*Estos desarrollos demandaron una redefinición de la relación entre la red de espacios públicos entre la ciudad existente y la nueva infraestructura de gran escala. Una nueva apreciación del paisaje jugó un importante rol en esta cuestión; el tránsito hacia una nueva infraestructura portuaria era construida en un área rural sin ocupar fuera de la ciudad existente, un acto que en sí mismo requirió una redefinición de la interrelación entre la ciudad existente, paisaje e infraestructura.*<sup>8</sup>

Los puertos crecen en extensión más aceleradamente que las ciudades que los acogen, comienzan a formalizarse como un elemento autónomo, y aíslan en sus localizaciones a la ciudad del contacto con su frente litoral.

Es dentro de este proceso cuando comienzan a formalizarse de forma más específica, por fuera de los puertos, otros espacios como son los paseos costeros o parques vinculados a la costa que reestablecen esa vinculación urbana con el litoral que el puerto –en su incipiente autonomización y especificación funcional– ha roto en su sitio de implantación. De la primigenia cohabitación de usos representativos y de ocio con las actividades económica-productivas de comercio de mercancías en un espacio común, da comienzo a una separación que provocará la emergencia de nuevos artefactos urbano-arquitectónicos independientes, los cuales cualificarán a la estructura de espacios públicos de las ciudades.

Durante el siglo XX se consolidó una división radical entre diversos tipos de espacio público. Las redes de espacios públicos locales se diferencian de las redes de espacios territoriales tales como autopistas, aeropuertos, y por supuesto, puertos. La introducción del planeamiento urbano funcionalista profundizó en la disciplina urbanística esta división y los intentos desde la arquitectura para articular estos distintos tipos de espacios no produjeron resultados concretos de peso más allá de algunos prototipos.<sup>9</sup>

*En el siglo XX se hizo una distinción entre un dominio público socializado y un dominio público puramente funcional, una distinción en la que el diseño de la parte socializada del dominio público es vista como una labor del planeamiento urbano, y en la que el diseño de la parte funcional –o espacio público tecnocratizado– se deja a los ingenieros civiles.*<sup>10</sup>

En esta paulatina separación de funciones, la división de espacio público social y tecnocratizado, el paseo costero es un elemento urbano que se asienta sirviendo tanto para

dar un acabado a la ciudad al encontrarse con el límite del agua, como para establecer y ordenar un uso determinado de la costa. Estos artefactos se caracterizarán por su condición de espacio público, que facilita la relación social y la recreación a partir del disfrute del entorno natural propio del litoral. Junto a los paseos, en muchas ocasiones, se integran playas que complementan el uso recreativo y de ocio de la costa, un uso que se consolidará en el siglo XIX a partir de la promoción de las virtudes de las aguas y el sol luego de superar los recelos higienistas —los que adjudicaban a las húmedas condiciones climáticas el origen de enfermedades—.<sup>11</sup>

La idea del paseo como del parque fluvial, en su forma presente como un lugar que reúne y da forma a un complejo de cuestiones atadas a la relación curso de agua-naturaleza-intervención humana, es una idea que tiene entre sus más relevantes precursores a los parques fluviales y lagunares de ciertas ciudades americanas —Boston, Chicago— en el período de las *City Beautiful*, en cuando los mismos fueron avanzadas ocasiones de completa reorganización paisajista del espacio fluvial y lagunar y, por la escala del proyecto, elementos de la estructura urbana.<sup>12</sup> Y como se visualiza en estos ejemplos, estos artefactos no solo desempeñaron un rol urbano ordenador y se constituyeron en un programa de uso en la ciudad, sino que también adquirieron un carácter simbólico marcando la imagen representativa de muchas de las ciudades en que se llevaron adelante.

### Procesos contemporáneos y estudios históricos

El carácter autónomo que irán adquiriendo los artefactos de infraestructura portuaria decimonónicas se irá consolidando e

incrementando hasta mediados del siglo XX. En ese momento es cuando, nuevos factores tanto económicos como tecnológicos, comenzarán a tornar obsoletas dichas construcciones del XIX.<sup>13</sup> El uso de los dispositivos del contenedor y las innovaciones de los sistemas de manejo de carga, el cambio y aumento en las dimensiones de las embarcaciones, el advenimiento de nuevos sistemas de pescas, el crecimiento del transporte aéreo de carga y pasajeras, por citar los más relevantes, provocaron la desocupación de los espacios portuarios del XIX, para trasladar sus actividades a otros espacios de mayores dimensiones y con menos constricciones por la presencia urbana tanto en disponibilidad de espacios abiertos como en accesos, éstos últimos notablemente mejorados en la periferia por las nuevas infraestructuras de autopistas.

Estas áreas portuarias desocupadas son puestas en el foco de atención del interés urbano, incorporándose como nuevas áreas vacantes y extensiones al paisaje de la ciudad. Dicho interés urbano tuvo un alcance programático y, en palabras de Peter Hall a inicios de los años 90, sería apenas una exageración decir que la revitalización de los frentes de ribera de las ciudades fueron el mayor evento en el planeamiento y desarrollo urbano durante la última década. Esto simbolizó los años '80 en el mismo sentido que la construcción de autopistas y edificación de periferia moderna caracterizó los años '50 y '60.<sup>14</sup>

Es a partir de este interés programático de reciclaje urbano de las obsoletas infraestructuras portuarias que comienzan a suscitarse un sinnúmero de estudios que indagaron en las características físicas e históricas de dichos artefactos. La puesta en valor patrimonial requirió de un trabajo de investigación histórica que fue llevado adelante con aportacio-

nes y resultados diversos, pero que sin duda, constituyó un campo de conocimientos cuyo interés se extiende al debate actual. Desde las propias administraciones encargadas de los proyectos urbanísticos de reconversión hasta investigadores académicos de las universidades, pasando por la aparición de motivaciones desde heterogéneos campos disciplinarios como los de la arqueología industrial, configuraron un arco de impulsos que promovieron trabajos relativos a esta temática.

En Inglaterra fue donde se dieron los primeros trabajos de forma sistemática en esta dirección. Con la desafección de unas 2000 has. en la vieja zona portuaria de Londres, y otras 300 has. en el caso de Liverpool, se suscitan dos trabajos emblemáticos que señalan el inicio de este tipo de estudios, a los que seguirán otros desarrollos en distintos lugares del mundo occidental.<sup>15</sup>

Un avance importante trascendiendo la instrumentalidad de estudios dirigidos a intereses de puesta en valor, es el más reciente trabajo de Han Meyer<sup>16</sup> en donde se sigue la transformación histórica de cuatro casos –Londres, Rotterdam, Barcelona y New York– focalizando el objeto de análisis en la relación entre la ciudad, el paisaje natural y la infraestructura. Dicha relación es indagada a través de la convergencia problemática en dos indicadores: la relación entre la infraestructura y la red local de organización urbana, por un lado, y la relación entre el lugar y el programa, por el otro. A decir del mismo autor, el trabajo con sus cuatro monografías son una *búsqueda de los motivos culturales conscientes o inconscientes (específicamente expresados o implícitamente sugeridos) que soportaron la forma en el cual los planificadores urbanos configuraron la relación entre la gran escala de la infraestructura y la red local*, como así también un interro-

te sobre ... *cuál es la valoración de una específica función, el puerto, para la significación cultural de un sitio: la característica territorial inherente en el natural estado de la tierra y el agua.*<sup>17</sup>

En el ámbito local, un trabajo de alta relevancia, tanto en sí mismo como para la definición de este nuevo objeto de estudio y su constitución de especificidad en la historia de las ciudades, es el de Graciela Silvestri,<sup>18</sup> quien a partir del análisis de las transformaciones de la ribera del riachuelo y del puerto de Buenos Aires, elaboradas a través de los conceptos de forma y paisaje, desentraña el entramado de relaciones técnicas y sociales que conducen a la constitución de un imaginario urbano, poniendo en relación situaciones materiales como perceptivas sobre el proceso urbano objeto de estudio histórico.

Las formas de apropiación y dominación del territorio son piezas claves para entender los procesos de modernización que atravesaron las ciudades. Y si bien la historia urbana ha abordado dicha temática englobada en una visión más general y enciclopedista de historias y "evoluciones urbanas", hoy adquiere una nueva importancia, con renovados interrogantes, debido a emergentes generados en el contemporáneo debate disciplinar de los estudios y transformaciones urbanas.

## **Un puerto – La construcción portuaria de Santa Fe**

### **I: Génesis territorial - Infraestructura**

El sistema portuario es global por propia definición, ya que a los puertos de las metrópolis centrales les son necesarios los puertos de la periferia a los cuales destinar los viajes que salen –y regresan– de las metrópolis. Por otra parte, a los puertos centrales de cada estado, le corresponden puertos secundarios. Esto determi-

na un sistema jerarquizado de infraestructura con roles y formalizaciones diferentes.

Entre 1880 y 1911 se construyeron y pusieron en funcionamiento los puertos ultramarinos Buenos Aires, La Plata, Rosario, Santa Fe, Bahía Blanca y San Nicolás. Dicha infraestructura portuaria fue uno de los protagónicos dispositivos del proceso modernizador, sirviendo instrumentalmente a la integración del país y a la asimilación de su vida económica a los mercados internacionales.

La escisión entre Buenos Aires y la Confederación demoraba la definitiva organización institucional de la Nación, que recién será alcanzada en la llegada de Roca a la presidencia en 1880. Para ella fue necesario un conjunto de medidas, entre las que se encontraban la promoción de una estructura económica del territorio nacional más descentralizada, involucrando a los sectores más fuertes tanto de la Confederación como de Buenos Aires y equiparando la participación de ambos en el desarrollo comercial con los mercados externos.

La nacionalización de las aduanas y puertos y la consiguiente construcción de sus adecuadas infraestructuras contribuían, en ese sentido, a la consolidación de centros productivos regionales, permitiendo la idealización de una organización territorial que reformulara el centralismo e integrara en el terreno económico a distintas partes y sectores del país, garantizando la estabilidad de un acuerdo en una organización institucional que sería la definitiva. Más allá de los resultados, ese era el proyecto y sirvió para la construcción del consenso que habilitó la organización nacional.

Los planteos modernizadores implicaban dos cuestiones medulares: la conformación de un Estado nacional, moderno en tanta indefecti-

blemente unido a una firme apropiación administrativa del territorio; y el desarrollo económico del mismo a partir de su inserción en el esquema de los mercados internacionales de las naciones capitalistas; y a éstas dos cuestiones contribuyeron los puertos mencionados. Es por ello que el tema portuario presenta relevancia en cuanto se encuentra instrumentalmente ligado al proceso de modernización del país, desempeñando un importante rol en el mismo.

Santa Fe es una ciudad que nace producto de su función portuaria durante la colonización española, pero dicha función ha demostrado sus límites presentándose más como un señuelo que lo que en concreto implicó a la economía de la ciudad, fue (y es) una realidad más tópica que empírica. Será un puerto periférico, en donde la modernización se da tardíamente y en forma vacilante, con oscilaciones y sin la fuerza transformadora de la sociedad preexistente.

Sin embargo, en el imaginario urbano pervivió esta imagen que se fuera consolidando en una cultura urbana litoral, mezclándose con otras construcciones y significaciones de la costa que hoy son difíciles de soslayar en su doble condición material y simbólica. Es más, son la fuente más importante de su representación y sociabilidad: el paseo costero y sus parques adyacentes o la actividad portuaria relegan en su dinamismo a los otros espacios más canónicos del urbanismo como son los boulevares.

La construcción del puerto moderno de ultramar en Santa Fe debe enmarcarse en el proceso de transformación productiva y social que atravesó el país en el aproximadamente último tercio del siglo XIX, y que en el terreno económico es historiográficamente reconocido como la actuación del "modelo agroexportador", propulsor de la modernización del país en tanto integraba y controlaba administrativamente

el territorio insertando su producción en los mercados internacionales.

A instancias de este proceso de transformación productiva y social se construía un consenso a partir del vislumbroamiento de un bienestar material, canalizando los anhelos de progreso y prosperidad propios de la modernidad.

La ciudad de Santa Fe y su área circundante habían comenzado a participar en este proceso de modernización, a partir de la política llevada adelante por cuenta de la Provincia, con la instalación de colonias agrícolas para la explotación productiva del territorio.<sup>19</sup> Esta iba determinando una región definida por los actuales departamentos del centro y norte de la provincia en donde la ciudad de Santa Fe hacía de centro, dada su calidad de capital y la existencia de un primitivo puerto. (Fig. 1)

Estas colonias transformarían la región en productora principalmente de trigo, pero también de lino, maíz y cebada. Se estaba dando el nacimiento del hinterland que fundamentaría la construcción del futuro puerto de ultramar, y que se sostendría con la continua expansión de la demanda internacional que adquiere particular intensidad con los últimos años del siglo XIX, extendiéndose hasta la primera guerra mundial.

A partir del crecimiento demográfico y productivo originado por la colonización,<sup>20</sup> que hacia 1880 había adquirido considerable importancia pese a los inconvenientes que desalentaban a los colonos, el proceso imponía a la región la necesidad de exportar su producción como forma de consolidar ese incipiente modelo de desarrollo. Esto dejaba en evidencia la carencia regional de una red de comunicaciones que permitiera conectarla a los mercados compradores de sus productos. (Fig. 4)

Quedaba abiertamente planteado el problema de dotar al territorio regional de una infraestructura de transporte que garantizara la salida de la producción para ponerla en ruta de los mercados compradores. En una primera etapa se implementó el tendido de vías férreas que permitían acercar el producido a zonas fluviales para su exportación.<sup>21</sup> Pero como complemento de esto, pronto se vio la necesidad de instalaciones portuarias adecuadas para el embarque de lo producido.

## II: Natural-artificial: el cambio de la ribera

En 1904 fue firmado el contrato<sup>22</sup> de construcción por encargo de la Provincia con la Empresa Dirks&Dates, (Sociedad en Comandita: Dirks&Dates&Cía, integrada con los aportes financieros del Banco Alemán de Berlín y Ernesto Tornquist y Cía<sup>23</sup>). La Nación se hacía cargo del 50% de la financiación, otorgándole a la Provincia la concesión de uso por 40 años en recompensa por el otro 50% que aportaba. En 1910, luego de superar reiterados inconvenientes en el proceso de construcción, el puerto es librado al servicio público.

Las condiciones topográficas naturales de la ciudad de Santa Fe no resultaban favorables para la concreción "natural" de un puerto, como lo fuera en otras ciudades del país o la misma provincia. Como ya se hacía referencia anteriormente, el cauce profundo del río Paraná se encontraba lejano de la ciudad y solo se accedía por el riacho Santa Fe que era un pequeño afluente de escaso calado, lo que provocaba innumerables inconvenientes para la llegada de las embarcaciones. Por otra parte una vez en puerto, esta condición llana, con la ausencia de barrancas en la ribera, complicaba a su vez las operaciones de embarque y desembarque de carga como así también de

pasajeros. Sumado a estos inconvenientes se agrega la onegabilidad periódica de los solares ribereños. Estas eran las precarias condiciones en que funcionaba el puerto primitivo, y que a su vez se pretendían revertir con una obra "modernizadora" asumiendo las características del universo técnico como nuevas condiciones de percepción y transformación de la material.

La referencia a una naturaleza, que no se presentaba favorable para emprender el considerado camino hacia la prosperidad que representaba el puerto, se diluye a partir de la posibilidad de un nuevo universo técnico de la modernidad al que es posible remitir las prácticas materiales y la legitimación de sus productos posibles, como podía ser un puerto artificialmente construido más allá de las desventajas naturales.

Esta operación fue acometida. El "canal de acceso",<sup>24</sup> de unos 6 Km de longitud, fue entonces el procedimiento técnico para acercar el río a la ciudad, comunicar la ciudad con el cauce central del Paraná. Una vez acercado el río, una importante reconfiguración del afluyente Santa Fe que pasa delante de la ciudad — con la construcción de otro canal denominado "de derivación" — conforma una zona para las construcciones propiamente portuarias y a su vez define una defensa hidráulica que la ciudad estaba necesitando. Aumentado el nivel del terreno, se asienta la construcción artificial de la costa que hace de puerto. El artefacto se había fabricado.

Mientras en la cultura mítica el hombre pertenece a la naturaleza, desde la cultura técnica, o sea en una mentalidad cuya organización se sustenta en la satisfacción de necesidades desde la base de un conocimiento técnico y científico, es la naturaleza la que pertenece al hombre y puede ser transformada en base a sus objetivos. Es entonces la confluencia de la cer-

teza en las capacidades transformativas del universo técnico con la idea de la relación entre lo cultural y lo natural que este universo incluye, lo que determina la motivación del problema portuario y el camino para resolverlo.

Ahora bien, al quedar la actividad portuaria doblemente relacionada con el hecho natural — que es el río — y con el hecho cultural — que es la ciudad —, va a estacionarse en el encuentro entre el río y la ciudad, en el confín de ambos donde es necesario dar una forma armónica de convivencia. Esta operación va a transformar el perfil de la costa, la línea de frontera entre lo artificial y lo natural, domesticando al río en su acción destructora de la costa de la ciudad y recreando un nuevo lugar artificial en la ciudad para una función de explotación económica como es el cometido de servicio para el tráfico e intercambio de bienes. (Fig. 2)

Observando los planos de la ciudad correspondientes a los momentos anteriores y posteriores a la construcción del puerto, se puede distinguir que el trazado del puerto no lee las formas naturales y artificiales preexistentes. Por el contrario, se propone el cambio radical de las condiciones precedentes de la ribera, modificando tanto al río como al sector inmediato de ciudad. Los puertos periféricos se destacan de los puertos europeos en su diseño por aparecer no solo enteramente artificiales (excepto Colón y Montevideo, los otros puertos no conformaban bahías naturales y la elección de las ciudades puerto se debía principalmente a su trama comercial), sino con un diseño coherentemente *ex novo*.<sup>25</sup> El diseño *ex novo* queda verificado en el caso del puerto de Santa Fe en su carácter de puerto totalmente nuevo — no se intuye la existencia previa del puerto primitivo — y artificial, un artificio que cambia de manera drástica el perfil de la costa de la ciudad.

La forma específica del puerto es de dos diques en forma de peine, dotando a la ribera de dos recintos de agua con uno de sus lados abiertos hacia el canal de acceso para el tráfico de las embarcaciones, un diseño bastante general en Norteamérica y Australia y sobre lo que se alentará en la bibliografía especializada del momento. Esta disposición optimiza el espacio, al maximizar la generación en cantidad de longitud de línea de muelles en una superficie reducida de espacio y ribera.

La forma en peine era considerada moderna, no sólo en el sentido de adaptarse "funcionalmente" a la actividad de movimiento de barcos otorgándoles abrigo y seguridad para sus maniobras, sino que llevaba implícita la idea de crecimiento permanente, a partir de la posibilidad de adosar sin límites nuevos diques paralelos. Era la traducción de la idea de progreso ilimitado en un desarrollo formal flexible al crecimiento de ese progreso infinito.

En el caso específico de Santa Fe estos fundamentos no eran válidos. Según la adoptada composición de los diques, no podían adosarse nuevos diques por la presencia del canal de derivación —por un lado— y la ciudad —por el otro— hacia ambos lados de los diques proyectados. Pero el modelo de diques en peine era un modelo ampliamente reconocido en su mejor funcionamiento que los recintos de agua enteramente cerrados —dársenas— como el de Puerto Madero en Buenos Aires. Desde este punto de vista, el proyecto para el puerto de Santa Fe significó la adopción acertada de un modelo apropiado para su funcionamiento.

Con el tiempo el artefacto portuario se fue expandiendo a lo largo de la artificialización de la línea de ribera existente —transformándola en muelle y no en dique— que arrancaba desde el muelle contra la ciudad del dique 1 con dirección hacia el sur hasta donde se encuentra

actualmente el elevador de granos más grande de la terminal. En ese crecimiento, el tiempo fue diseñando la medida de un puerto que en sus primeros proyectos pretendía tener una gran escala que transforme contundentemente el paisaje preexistente, pero que paulatinamente fue tímidamente atenuando esas intenciones acomodándose a ciertas condiciones de preexistencias a partir de las posibilidades planteadas en la dialéctica entre aspiraciones de transformación y contingencias de realización. Sin embargo, el puerto con sus improntas materiales cambió para siempre la conformación de un lugar que sería fuente de representación de una sociedad que buscaba su patente de moderna.

### III: "Espacio público social" y "Espacio público tecnocrático"

Los acontecimientos vinculados al puerto ocupan un lugar significativo en el devenir histórico de la ciudad no sólo por la dimensión de la obra o por su importancia económica, sino también por el impacto que el artefacto portuario provocaría en el medio urbano. Impacto que, a pesar del primer intento de moderación con su localización en la ciudad norte, se vislumbró inevitable para la ciudad en su conjunto.

La transformación provocada por la construcción del puerto de ultramar dio por resultado la generación de nuevos ámbitos en la ciudad. A los cambios propios de la dinámica de uso de la estación, hay que agregar el cambio de la línea de ribera producida por la traza del nuevo puerto, lo que originó nuevos terrenos entre este nuevo borde y el antiguo.

Esta transformación no sólo planteaba la cuestión de darle una funcionalidad al remanente de espacio, sino que también encerraba la demanda de dar orden e identidad a un sitio ur-

bano que, por el rol socio-político otorgado al puerto, implicaba la eventualidad de traducir los cambios de la modernidad en una forma de representación simbólica en la esfera de la ciudad. A partir de esto es que la relación entre puerto y ciudad cobra significación, trascendiendo la cuestión de la mera utilización de un sitio e implicando un cambio en una parte sustancial de la estructura de espacios públicos de la ciudad.

La forma precisa que adoptará la relación entre el puerto y la ciudad, una vez decidida la localización con respecto a la estructura urbana, fue pensada (proyectada) por los agentes propios de estos dos componentes de la relación, es decir tanto desde los agentes imbricados en la construcción de la obra —puerto— como desde la administración municipal —ciudad—. Y en esta escisión se verifica ya la escisión entre la red de "espacios públicos tecnocráticos" y "espacios públicos sociales".

Dentro de los que se encuentran entre los primeros mencionados, los proyectistas Dirks y Dates establecieron referencias a la situación urbana a través de determinadas claves explicitadas en el diseño. Una vez situada la nueva línea de ribera de acuerdo a las cuestiones hídricas específicas, el trazado de los diques se realiza en dirección a la orientación del damero urbano. *...el dique n°1 es situado enfrente mismo de la ciudad, siendo su dirección paralela con las calles que van de Sud a Norte.*<sup>26</sup>

Esta explícita correspondencia entre la protagónica función que el dique desempeña dentro del programa portuario y la direccionalidad de la cuadrícula, implicaba una mirada hacia la ciudad intentando asimilar determinadas tensiones que la misma establecía, mirada que será confirmada en las decisiones

sobre la ubicación de otros equipamientos como el edificio de administración.

Originalmente, el proyecto de Dirks y Dates planteaba un conjunto de tres edificios para el alojamiento de la administración, aduana, subprefectura y correos y telégrafos. Estos usos, referidos a la actividad portuario pero de indudable carácter civil, eran localizados "a la entrada del puerto desde la ciudad". El ingreso al que se hacía referencia era a través de la calle Mendoza, la calle que "soldaba" la ciudad del norte y la ciudad del sur.<sup>27</sup>

Los tres edificios se disponían simétricamente con respecto a la calle Mendoza, uno como remate de la misma y los otros dos a cada uno de los lados. El edificio central constaba de dos pisos destinados a la aduana y administración del puerto —planta baja— y viviendas de empleados —planta alta—. Los otros dos laterales eran de un solo piso y destinados respectivamente para subprefectura y correos y telégrafos. En la memoria descriptiva se los reseñaba como "sólidos y de alguna representación", queriéndose indicar con esta última expresión el carácter más urbano que poseían en relación a las otras construcciones proyectadas como los galpones o usina.

Esta composición que incluía a las tensiones urbanas en el proyecto del puerto, posteriormente fue desechada en función de la operatividad específica portuaria, reformulando el proyecto primitivo. La ubicación en este sitio se desestimó por inconveniente debido a la cercanía del dique, considerándose pertinente dar prioridad a la construcción de galpones y vías férreas en el lugar, en vistas de lo cuál, se ha resuelto construir un solo edificio para las tres reparticiones, fuera del radio del puerto, en los terrenos ganados al río y con la amplitud necesaria para el servicio a que está destinado.<sup>28</sup>

La intención seguía siendo relacionar el puerto a la ciudad, internando en ésta a funciones determinadas de aquel, eligiendo al terreno propio de la ciudad para el alojamiento de actividades de la estación portuaria. Sin embargo tampoco fue ésta la solución adoptada. El actual edificio de Administración del Puerto fue finalmente alojado en la cabecera del dique uno, interiorizándose su orientación en exclusiva referencia al puerto.

Esta solución fue en detrimento de las primeras intenciones de puesta en relación del puerto con la ciudad, direccionándose la concepción del edificio exclusivamente desde el artefacto portuario y prescindiendo del entorno urbano. Este edificio de sobria monumentalidad y mesurada ornamentación ecléctica, a pesar de tener sus cuatro fachadas libres de construcciones contiguas, fue diseñado con un adelante y un atrás. Un adelante hacia el puerto y un atrás hacia la ciudad.

La fachada Sur, orientada sobre el dique, posee un tratamiento diferencial con un ingreso jerarquizado. La fachada Norte, orientada a la ciudad, tiene una calidad de factura inferior y no consta de ningún ingreso, calificándose con una categoría de contrafachada. A su vez, el ingreso mismo al puerto es tangencial al edificio —entre el mismo y el dique— y no se corresponde su dirección con una calle urbana concreta como lo era en el proyecto primitivo con respecto a calle Mendoza.

Es entonces que, desde el mismo momento de construcción del puerto, sus instalaciones comienzan a segregarse de la ciudad. La correspondencia entre la direccionalidad de los diques y el damero urbano no se complementó con la correspondencia entre las tensiones de las instalaciones portuarias y las de la ciudad. La correspondencia quedó solamente remitida al trazado bidimensional de la planta obvián-

dose la dimensión espacial, perdiendo la composición fuerza integradora.

La decisión de dar a los diques la misma direccionalidad que el damero, favoreció el completamiento de éste último extendiéndolo sobre los nuevos terrenos ganados al agua. De hecho en los planos aparecían dibujadas las nuevas manzanas a partir de la continuación de la cuadrícula urbana. Si bien este amanzanamiento era coincidente con el Plano Municipal de 1912, no lo era en cuanto al destino otorgado al mismo. Desde la Intendencia de la ciudad existían otras ideas sobre el cometido urbano en forma y uso de este nuevo ámbito de la ciudad. (Fig. 5)

### III.a: Un nuevo parque

La administración municipal contaba con un proyecto para el área, siendo este proyecto parte de otro más amplio de reestructuración general de la ciudad. El "plan del Intendente Rosas"<sup>29</sup> de 1910 consistió en dotar a la ciudad de una nueva estructura de espacios colectivos articulados en un sistema de avenidas que los conectara. En dicho plan, los terrenos generados por el emprendimiento portuario eran destinados para instalar un gran parque que daría a Santa Fe una riqueza edilicia como solo la poseen grandes capitales europeas.<sup>30</sup>

De esta manera el puerto quedaba integrado en el proyecto global de la ciudad, y lo hacía de una manera protagónica ya que era importante el rol que se le otorgaba al nuevo ámbito urbano, iba a ser el "Parque Central" que "vendría a embellecer notablemente esta capital". Era la conversión de la impronta generada por el puerto en un elemento cualificante de la estructura urbana, era la interpretación de esta impronta a través de su organización funcional

y formal con un carácter público y representativo de la ciudad.

El plan del intendente Rosas pretendía en su más alto y general objetivo conferir unidad a la ciudad transformándola en un organismo operativo, tomando como referente —aunque lejanos pero presentes como referencias más culturales que técnicas— a las transformaciones del siglo XIX en ciudades europeas como París y Viena y a los postulados del movimiento norteamericano de las *City Beautiful* plasmados en la Feria de Chicago (1893) y la sistematización del centro de Washington (1902). Dichos referentes buscaban soluciones a los problemas propios de la ciudad industrial y el surgimiento de la metrópolis moderna, condensando ideas del higienismo —en respuesta a la congestión de las ciudades— y de las nuevas formas de relación social de los individuos y sus formas de representación.

El eje propositivo del plan consistía en el trazado de calles de considerable dimensión, cuya finalidad era la unión de distintos puntos significativos de la ciudad constituidos en su mayoría por espacios verdes de carácter representativo. La visión articulada del parque público como instrumento de diseño urbano y como institución social,<sup>31</sup> está presente en esta propuesta cuyo "Parque Central" está justamente frente al nuevo puerto, operando el mismo parque como recurso proyectual utilizado para la construcción de un espacio urbano significativo en el mismo lugar de ubicación del puerto.

Es en este punto donde queda articulada la relación del puerto con un proyecto para la ciudad, dando cuenta de la importancia que el puerto tomaba para la ciudad —interpretada en sus agentes públicos municipales— con un alto grado de consideración representacional en la producción simbólica social. La intencionalidad de superponer en el espacio urbano los cam-

bios producidos por el proceso de modernización la estación ultramarina—, y su interpretación en un proceso de transformación urbana de Santa Fe como espacio de encuentro social de sus habitantes —el parque—, era la manifestación proyectual urbana de esa importancia del puerto en la sociedad. La constitución del espacio físico de la ciudad era traducido en espacio de representación del factor eficaz y decisivo de grandes progresos.<sup>32</sup>

La ciudad se estaba planteando su transformación en metrópolis, los progresos que ya se palpan en la terminación de los obras del puerto, exigen la iniciación de grandes reformas edilicias que han de impulsar su estética y viabilidad futura.<sup>33</sup> Este planteo expresado proyectualmente contenía simultáneamente dosis de optimismo, en cuanto al futuro de prosperidad particularmente con los beneficios aportados por el puerto, y dosis de ingenuidad, en cuanto a la asimilación lineal de paradigmas de las grandes metrópolis del mundo desarrollado al que se pretendía acceder. Este proyecto de ciudad, desde la actual perspectiva, nos habla de las esperanzas de esa época, de sus intentos y ensayos, como así también de los infortunios y tropiezos.

El proyecto se completaba con el alojamiento del mismo edificio municipal en el área, con la certeza de que el *Palacio Municipal* será una de las primeras obras arquitectónicas de la república.<sup>34</sup> Ubicado en un ángulo de la Av. Rivadavia y "la futura diagonal al puerto", las características del diseño de su implantación revelan su vocación de conformación urbana con pretensiones monumentales. Situado como remate de esa especial vía diagonal y teniendo una perspectiva de observación desde el parque, el edificio adquiriría un destacado protagonismo en la configuración de ese lugar de la ciudad, cargándolo de especial significación representativa.

Ahora bien, estos eran proyectos municipales pero la propiedad de los terrenos sobre los que se asentaban, es decir de los nuevos terrenos de la ciudad producto de la obra del nuevo puerto, eran del Estado Provincial en razón de que éste era el responsable de la misma obra del puerto. A su vez esta propiedad estaba regida por las particularidades del desenvolvimiento financiero de la obra. Aquí nuevamente se verifica la fricción entre las distintas redes de "espacios públicos tecnocráticos" y "espacios públicos sociales" que irán conduciendo sus devenires por destinos divergentes.

Según el contrato firmado por el gobierno de la Provincia y la empresa constructora, la provincia afectaba "el producido por la venta de los terrenos que se ganarán con la construcción del puerto" para los pagos que debían hacerse a la empresa constructora en concepto de la realización de la obra. La ley provincial N°1227 de 1904 estableció la emisión de títulos públicos para financiar la obra asentando: *quedan especialmente afectadas al servicio de estos títulos: 1º el importe de los terrenos que se formen con motivo de la construcción del puerto, 2º el producido neto de la exportación del puerto, 3º el déficit que pudiera resultar, se cubrirá con rentas generales.*<sup>35</sup>

Según un informe de 1914 de la Dirección de Obras Públicas de la Provincia, en referencia a una solicitud de un particular para el arrendamiento de uno de los terrenos mencionados, expresa que están "afectados al empréstito" y que "su destino no ha sido aún determinado por el Superior Gobierno de la Provincia", reconociendo la existencia de dos proyectos: uno venderlos en momento oportuno para rembolsar los gastos de las obras y sus ampliaciones, el otro de destinarlos a parque urbano.<sup>36</sup> Estaba planteada la tensión entre la necesidad y el anhelo, entre una red de espacios y otra.

En ese momento estaba en ventaja la necesidad, habiendo tenido un principio de ejecución —de acuerdo a la ley de construcción— al permutarse unos lotes por el terreno y construcciones que la Compañía Francesa de los F.C. de Santa Fe poseía al Sur de la Estación.<sup>37</sup> Esta operación tenía su motivación en la apertura de la Av. diagonal del puerto, una conexión urbana y territorial imprescindible para la estructura vial de la ciudad.

La otra opción, el anhelo cívico de un parque, era una aspiración de mejoramiento urbano digna de tenerse en cuenta si las condiciones económicas lo permiten. Sin embargo debo advertir que por el hecho de tener la Cia del F.C. Santa Fe algunos lotes sea irrealizable el segundo proyecto, es decir el parque. De todas maneras y a pesar de la contundencia de los términos, el informe concluye aconsejando el arrendamiento solicitado pero a su vez recomienda que las construcciones a realizarse no resulten onerosas para el fisco en caso de rescisión.<sup>38</sup>

El resultado de esta tensión fue una forma urbana definida en el tiempo y compuesta por rastros tanto de los anhelos como de la necesidad, fragmentos del proyecto urbano como de improntas de renuncia al mismo por las insuficiencias financieras del Estado provincial y municipal. De nuevo las esperanzas y los infortunios; la forma urbana producida es por cierto su reflejo: una coexistencia de signos parciales, de ideas no completas, tensionadas entre sí. De esta forma final fragmentada, no prevista, sobresale como dato significativo la segregación del puerto con respecto a la ciudad, la autonomización de la red de infraestructuras de la red de espacios públicos de la ciudad.

El proceso de esta configuración urbana resultante comienza con la solicitud, en 1914, del

Consejo de Educación<sup>39</sup> para la instalación de un parque escolar que funcionaría con instalaciones mínimas de un alto grado de provisoriedad, cumpliendo de esta manera la premisa de que "no resulten onerosas" la infraestructura a situarse en estos solares. Recién en 1940 se concretaría el parque Alberdi, que junto con la Plaza Colón serían la estela del Parque Central. Estela reducida una vez más en 1954 con la sesión al Estado Nacional de su parte sur para la construcción del Edificio del Correo. El inicialmente proyectado Parque Central devino en la Plaza Colón y Parque Alberdi, quedando el resto de los terrenos librado al avance del damero con lotes para su ocupación con construcciones edilicias que no conforman un conjunto de características a escala del sitio.

El conjunto monumental del Palacio Municipal y los edificios del puerto no fueron concretados, quedando el edificio de la administración del puerto desconectado de la ciudad y el edificio de la aduana —construido en 1927— sin una presencia significativa sobre uno de los frentes del espacio abierto que resultaría de un parque devaluado en relación de su proyecto original de aquel "Parque Central" del plan del Intendente Rosas de 1910.

Porque, en correspondencia con la descripción de los procesos globales de transformación de la costa hecha al principio del artículo, a partir de la construcción del puerto moderno de ultramar en Santa Fe, si bien se conservaron espacios abiertos ganados por la nueva reconfiguración de la ribera, la separación que implicó la autonomización de la función portuaria limitó esta relación entre la ciudad y el río, mediada ahora por una construcción autorreferente y cerrada en sí mismo. Así los espacios de paseo y recreación junto al río buscaron otras localizaciones en la ciudad, siguiendo

la extensión de su estructura y surgen el "Parque Oroño" en 1904 y el primer trazado de la "Av. Costanera" también en esos años, ésta última junto a la playa constituirán uno de los espacios recreativos y de sociabilidad más importantes y representativos en términos sociales que se extiende hasta la actualidad. En 1940, un nuevo parque —Parque Sur— se ejecuta con el ordenamiento del sector sur alejado al puerto que se extendía autónomamente.

Así es como se consolidará un esquema de segregación de usos, de separación de actividades correspondientes a las diferentes redes de espacios públicos y que rompen el esquema de convivencia urbana de la función portuaria con la estructura de espacios públicos de la ciudad. Un nuevo esquema para una nueva escala de ciudad que mutó al ritmo de los procesos de modernización.

Por ello, el programa parque se consolidó por fuera de este sector de costa que terminó siendo monopolizado por un puerto que se ha autonomizado respecto de su enclave urbano habiéndose vuelto cada vez más impermeable a la red de espacios públicos de la ciudad. (Fig. 3)

### III.b: Nuevas avenidas

Otro capítulo dentro de este proceso de segregación de la función portuaria de la red de espacios públicos de la ciudad, es la constitución de un sistema de circulación primario que define ya concretamente la frontera física de la ciudad con respecto al uso de la costa en su parte central. En ocasión de la explicitación de sus objetivos, el Intendente Rosas definía de esta manera a la "Diagonal del Puerto", la vía de circulación que rodearía al puerto y comunicaría el parque central proyectado frente al puerto con el otro parque que se había formalizado

fuera del puerto —el Parque Oroño— en ocasión del momento de construcción del nuevo puerto:

El nuevo parque central ...quedará así (con la Diagonal del Puerto) en comunicación con el extremo norte de la ciudad en el Paseo Oroño, resolviendo un problema de estética y de comunicación rápida para el futuro, pues el recorrido supone una economía de veinte minutos de tiempo, comparado con el actual por calles en ángulo recto.<sup>40</sup> Eficiencia y estética iban juntas.

Será a partir de 1925 cuando se consolida el sistema viario que rodearía al puerto, pero con otras características, con las actuales Av. Alem y 27 de Febrero y construyéndose un muro que delimitaría a la zona portuaria. La Av. Alem es un fragmento concretado del plan del Intendente Rosas en su Diagonal del Puerto. El proyecto perseguía conectar con una vía parquizada el existente Parque Oroño mencionado con el Parque Central ideado, que como se ha comentado, ha quedado en camino. Esta vía que bordeará el límite norte del puerto, consiguió en su materialización cierta pretensión —en su escala y formalización con cantero central arbolado— de ser cualificada con valores que trascendieran la mera función de circulación, a pesar de la localización de vías férreas y usos productivos que la caracterizaran con el tiempo. Sin embargo, la colocación de un muro y la también posterior desaparición del Parque Oroño a finales de la década del 60 —como parte de otra etapa para la construcción de un viaducto de autopistas— devaluó su propósito perdiendo fuerza de uso desde esos años.

Entre los años 20 y principios de los 30 se completa la infraestructura portuaria con la construcción del muelle de cabotaje sobre la costa sur de la ciudad. Posteriormente en 1952 será

inaugurado el Elevador Terminal, el edificio más alto de la ciudad. Esta particular construcción significará una matización de la segregación del puerto; por su magnitud que le otorga una gran presencia en el espacio urbano, el elevador de granos se transformará en referente de la ciudad. Aunque esa presencia será exclusivamente visual, ya que la construcción de la Av. Mar Argentino —realizada en los años finales de la década del '60— separará al sector portuario de la ciudad, materializada esta última en la obra del Parque Sur de 1940. El emprendimiento de la Av. Mar Argentino integrará a las avenidas que bordeaban al puerto en un sistema primario de circunvalación de toda la ciudad, intensificando sus flujos circulatorios en alto grado.

De esta sumatoria de operaciones en el tiempo, emerge recurrentemente la segregación del puerto de la ciudad. Con la ampliación de la infraestructura vial y la construcción de un muro delimitante de los terrenos portuarios, esta separación quedaba sellada, siendo los disminuidos espacios abiertos de los parques de borde "interiores" a la ciudad —del lado interior de la circunvalación— y negadas sus relaciones al paisaje de la costa portuaria y el río.

Desde la municipalidad, como en el Plan del Intendente Rosas y sucesivas iniciativas, se insistía en un espacio articulado con programas urbanos localizados sobre el puerto, y en ocasión de discusiones sobre las avenidas de circulación, se insistía sobre los organismos administrativos del puerto en la ejecución de elementos "acordes al decoro" del "paseo urbano". Pero la construcción de la ciudad desde la intervención de agentes de una red técnica de resolución de infraestructuras primarias, iba impactando de otra manera en el espacio. En 1911 se plantea la necesidad de un cerco para "separar la ciudad del puerto"<sup>41</sup> desde Direc-

ción del Puerto. Pero aun estableciendo los límites, la forma de llevarlos a cabo será fundamentalmente operativa, desestimando en 1928 un proyecto de verja y acera, y comenzando una lenta pero constante consolidación de un muro ciego.<sup>42</sup>

Durante 1954, en ocasión de la construcción del Edificio de Correos —el único edificio público de importante escala en el área—, se planteó la discusión sobre la orientación de su frente. Los proyectistas lo concibieron con su frente orientado al río y su puerto, pero no faltaron voces locales que criticaron esa orientación, considerando que debía ser hacia la ciudad y dando su espalda al puerto y su avenida. La lectura de segregación se había incorporado socialmente.

Este reclamo se asentaba en una lectura del espacio portuario como espacio suburbano, que no merecía la atención desde el diseño de un edificio como el del Correo. El puerto primitivamente pensado en articulación con la ciudad, se transformaba con el tiempo en un espacio carente de significación para los equipamientos de la ciudad. El espacio urbano del sector portuario, pensado en sus orígenes como espacio de representación ya había mutado en espacio exclusivamente de uso.

La ciudad perdió con el tiempo su relación inicial con el puerto. El puerto pasó a ser parte de ella pero con extrañamiento, existía en las guías turísticas pero no era ni un espacio de significación ni de uso urbano, sino un espacio segregado, alejado, solamente referenciado y transitado en ocasionales circunstancias.

El alejamiento produce sentimientos tan opuestos como la indiferencia o la añoranza, y tal vez la ciudad esté emotivamente vinculada por ellos a su puerto. Será por esto que de los rasgos de los proyectos se ha construido el mito de una gran ciudad-puerto, mito en cuanto es

una ciudad no reconocida y no vivida vitalmente ni en su espacio ni en su economía.

### **Matices: la modernidad fuera del centro**

La historiografía de la ciudad moderna muchas veces focaliza exclusivamente su atención en los procesos centrados en los países y ejemplos "centrales". Sin embargo, es interesante el caso de los puertos, ya que para cumplir su cometido los grandes puertos centrales necesitaban imprescindiblemente de la existencia de una red de ciudades-puertos periféricas que reciban y distribuyan las cargas despachadas. Sin esas ciudades puertos extendidas en distintas geografías no pueden pensarse la existencia de aquellos grandes puertos, y esta interdependencia queda verificada en la participación de empresas y mecanismos de financiamiento europeos en la construcción de las infraestructuras portuarias en Latinoamérica.

Por ello, los procesos modernizadores y sus consecuencias son insuficientemente indagados si se los aborda como productos exclusivamente del mundo "desarrollado" sin influencias ni contaminaciones de otros orígenes. Si se pretende agotar el entendimiento de los procesos de modernización desde el centro, semejante enfoque puede derivar en una visión reductiva dejando de lado aspectos singulares, y más grave aún, empobrecer la idea de modernidad en vez de explotar su intrínseca constitución a partir de procesos cruzados que involucran realidades nuevas y heterogéneas. La diversidad espacial, la variedad de artefactos urbanos y sus formas de relación, la pluralidad en los resultados de sus materializaciones, son productos de un proceso de modernización en cuya heterogeneidad y apertura se haya su riqueza.

*En ese sentido, la historia urbana ofrece un campo de trabajo especialmente fértil. Aborda*

el modo en el que los procesos globales se articulan con la vida social en la pequeña escala local.<sup>43</sup> Esta articulación permite la emergencia de nuevos matices en las categorías de análisis y la ampliación de los horizontes de entendimiento, indagando las curvaturas del pretendido destino lineal moderno en los lugares donde –tal vez– mayores contradicciones y extraños han aflorado.

#### Notas y bibliografía:

<sup>1</sup> Para una definición de la categoría "ciudad-puerto", ver MONGE, Fernando; OLMO, Margarita del (1996). "Un contexto de análisis para el concepto de ciudad portuaria: las ciudades americanas en el atlántico", en GUIRMERA, Agustín; ROMERO, Dolores (eds). *Puertos y Sistemas Portuarios (Siglos XVI-XX)*, Madrid, Ministerio de Fomento.

<sup>2</sup> Alain Corbin sitúa el inicio de una nueva manera de experimentar el entorno litoral hacia mediados del siglo XVIII, momento en el cual surge "la invención de la playa". Ver CORBIN, Alain (1993). *El territorio del vacío. Occidente y la invención de la playa (1750-1840)*, Barcelona, Mondadori.

<sup>3</sup> Referencia al artículo sobre ríos de la "Historia Natural" de Buffon, citado por GLACKEN, C.J. (1996). *Huellas en la playa de Rodas*, Barcelona, Ed. del Serbal, p.: 623.

<sup>4</sup> Para éste y otros ejemplos ver: MONCLÚS FRAGA, Francisco Javier (1996). "Ríos, ciudades, fachadas fluviales, corredores verdes. Hacia una visión integradora de las estrategias urbanísticas y territoriales", *Jornadas Ríos y ciudades*, Zaragoza, Cooa.

<sup>5</sup> HANAPPE, P.; SAVY, M. (1981). "Industrial Ports and the Kondratieff Cycle", in HOYLE, B.S. PINDER, D.A. (eds). *Cityport Industrialisation and Regional Development*, Oxford, 1981. Citado por MEYER, Han (1999). *City and Port. Transformation of Port Cities* London, Barcelona, New York, Rotterdam. Róterdam, International Book. p.:21

<sup>6</sup> ALEMANY, Joan (1991). *Los puertos españoles en el siglo XIX*, Madrid, MOPT. p.:17.

<sup>7</sup> Ver BRUTTONESSO, Rinio (ed) (1993). *Waterfronts. A New Frontier for Cities on Water*. Venecia, International Centre Cities on Water. Introducción, y sobre todo, el cuadro de la página 25 extraído de HOYLE, B.S.; PINDER, D.A.; HUSAIN, M.S. (1988). *Revitalising the waterfront*, Belhaven Press, London.

Ver también: MEYER, Han (1999). *City and Port...* op.cit., p.:23; y KONVITZ, Josef (1982). "Les villes portuaires de 1780 a nos jours: Leur evolution spatiale", *Revista Vrbi* n. VI, Paris, Ecole d'architecture de Paris-Corfflans.

<sup>8</sup> ...these developments demanded a redefinition of the relation between the network of public spaces in the existing city and new, large-scale infrastructure. A new appreciation of landscape played an important role in this matter; the transit port's new infrastructure was built in the previously unspoiled rural area outside the existing city, landscape, and infrastructure. MEYER, Han (1999). *City and Port...* op.cit. p.:21.

<sup>9</sup> Como las de Le Corbusier para Buenos Aires y Argel, Bakema para Rotterdam o Kahn para Philadelphia.

<sup>10</sup> In the twentieth century a distinction has been drawn between a socialized public domain and a purely functional public domain, a distinction in which the design of the socialized part of the public domain is seen as a task for urban planning, and in which the design of the functional part -or technocratized public space- is left to civil engineers. MEYER, Han (1999). *City and Port...* op.cit. p.:37.

<sup>11</sup> Ver CORBIN, Alain (1993). *El territorio...*, op.cit.

<sup>12</sup> CALZOLARI, Vittorio (1991). "Natura, sito, opera: il caso del parco fluviale", *Casabella*, 575/6. Milano.

<sup>13</sup> Ver HALL, Peter (1992). "Area portuali: nuovi approdi del progetto", en *Casabella*, Milano, n. 589.

<sup>14</sup> HALL, Peter (1993). "A new Urban Frontier", en BRUTTOMESSO, Rinio (ed). *Waterfronts. A new...*, op.cit.

<sup>15</sup> AA.VV. *Docklands Heritage. Conservation and Regeneration in London Docklands*. London Docklands Development Corporation, London 1987. RITCHIE-NOAKES, Nancy. *Liverpool's Historic Waterfront. The World's first mercantile dock system*. Merseyside County Museums. Royal Commission on Historical Monuments, 1984.

Ver reseña de estudios sobre puertos en ALEMANY, Joan (1991). *Los puertos...* op.cit. Introducción.

<sup>16</sup> MEYER, Han (1999). *City and Port...* op.cit.

<sup>17</sup> ...are a search for the conscious or unconscious cultural motives (specifically expressed or implicitly suggested) that support the way in which urban planners shape the relation between large-scale infrastructure and local networks" "...what is the

meaning of a specific function (the port) for the cultural significance of the site: the territorial characteristics inherent in the natural state of land and water? MEYER, Han (1999). *City and Port...* op.cit. p.:61.

<sup>18</sup> SILVESTRI, Graciela (2004). *El color del río*, Buenos Aires, Unqui-Prometeo.

<sup>19</sup> A partir de 1856 se establecen las colonias agrícolas de Esperanza -la primera colonia agrícola del país-, San Carlos (1858) y San Jerónimo, conformando un polo de ocupación territorial en el oeste y noroeste de la provincia, y prefigurando la región productiva de la que sería centro la ciudad de Santa Fe. ENSICK, Oscar (1988). *Historia económica de la Provincia de Santa Fe*. Rosario, U.N.R., p.:66-70.

<sup>20</sup> Para profundizar consultar ENSICK, Oscar (1988), op. cit.

<sup>21</sup> El 1º de enero de 1885 se inauguró el ramal del Ferrocarril Provincial que unía a Santa Fe con Esperanza y la estación terminal en la capital provincial. Sucesivamente se fueron integrando nuevos ramales y líneas que conectaban a las zonas productivas con Santa Fe. MULLER, Luis; MACOR, Dario; COLLADO, Adriana; PIAZZESI, Susana, (2000). *El ferrocarril francés. Arquitectura y organización del territorio*, Santa Fe, Serie Polis Científica, Fadu-UNL.

<sup>22</sup> A.G.P. Topografía. Puerto de Santa Fe. t.2, fs. 45-82.

<sup>23</sup> *Ibidem*, fs. 45-82.

<sup>24</sup> El canal de acceso tiene una longitud aproximada mayor a los 6 km., recto en su mayor tramo con una curva en su llegada a la ciudad en dirección a los diques. Su ancho es de 34 metros en la parte recta y 45 metros en la parte curva. La profundidad fue originalmente fijada en 20 pies -6,10 metros- en función de que el Gobierno Nacional se había comprometido por ley a mantener el tramo del Paraná entre Rosario y la ciudad de Paraná en 19 pies. Datos extraídos de Proyecto de puerto para la ciudad de Santa Fe. Memoria descriptiva. Escribanía de Gobierno, Tomo 1 Año 1904.

<sup>25</sup> LIERNUR, Jorge; SILVESTRI, Graciela (1993). *El umbral de la metrópoli*, Buenos Aires, Editorial Sudamericana. p.:104.

<sup>26</sup> Proyecto de puerto para la ciudad de Santa Fe. Memoria..., op. cit., p.:9.

<sup>27</sup> Expresión debida a la descripción de 1883 en ZEBALLOS, Estanislao (1883). *La región del trigo*, Ma-

drid, Hispamérica, 1985. Reedición de la original de 1883.

<sup>25</sup>Inauguración del Puerto de Ultramar. Publicación oficial especial. Santa Fe, Febrero II de MCMX. Buenos Aires, Talleres El Centenario. 1910 s/p.

<sup>26</sup>Para ampliar la información referida a dicho plan consultar COLLADO, Adriana (1994). *Santa Fe, Proyectos urbanísticos para la ciudad. 1887-1927*. Santa Fe, Universidad Nacional del Litoral. Cabe aclarar que las propuestas del Intendente Rosas no constituirían un plan formalizado en términos administrativos, aunque sí tenían una concepción de tal en su formulación técnica urbanística por lo que se admite esta estipulación. Es de resaltar, ante la inexistencia de documentación oficial, la reconstrucción del plan hecha por la autora citada a partir de distintas descripciones del mismo expuestas en crónicas de la época.

<sup>27</sup>Inauguración del puerto de ultramar. *Op. cit.*

<sup>28</sup>Ver concepto de "parque urbano" en este sentido en GORELIK, Adrián (1998). *La Grilla y el parque*, Buenos Aires, Unqui.

<sup>29</sup>GUIDOTTI VILLAFÁÑE, Eduardo (1916). *La provincia de Santa Fe en el primer centenario de la Independencia Argentina*, Buenos Aires, Rosso & Cía. p.628.

<sup>30</sup>Nueva Época, Santa Fe, 07 de mayo de 1908, p.4. Expresiones del Intendente Edmundo Rosas.

<sup>31</sup>Inauguración del puerto de ultramar. *Op. cit.*

<sup>32</sup>A.G.P. Topografía. Puerto de Santa Fe. t.2, fs. 45-82.

<sup>33</sup>A.G.P. Topografía. Puerto de Santa Fe. t.8, f.189.

<sup>34</sup>*Ibidem*, f.220.

<sup>35</sup>*Ibidem*, f.189.

<sup>36</sup>*Ibidem*, fs. 195-220.

<sup>37</sup>En Nueva Epoca, Santa Fe, 7 de mayo de 1905, p.4. Citado por COLLADO, Adriana (1994). *Santa Fe... op.cit.* p.23. El resultado es propio de este artículo y no es del original.

<sup>38</sup>A.G.P. Topografía. Puerto de Santa Fe. t.4, f. 295. 1911. Informe de la Dirección del Puerto.

<sup>39</sup>A.G.P. Topografía. Puerto de Santa Fe. t.17, f. 85. 1928.

<sup>40</sup>GUARDIA, Manuel; MONCLÚS, Francisco; OYÓN, José (1996). "Los atlas de ciudades, entre la descripción y la comparación...", en AA.VV. *La Historia Urbana*, Ayer 23, Madrid, Marcial Pons. Más

precisamente, los autores citan a TILLY, Ch. (1996). "What good is urban history", *Journal of Urban History*, vol. 22: los historiadores urbanos tienen la oportunidad de ser los más importantes intérpretes de las formas por las que los procesos sociales globales se articulan con la pequeña escala de la vida social.

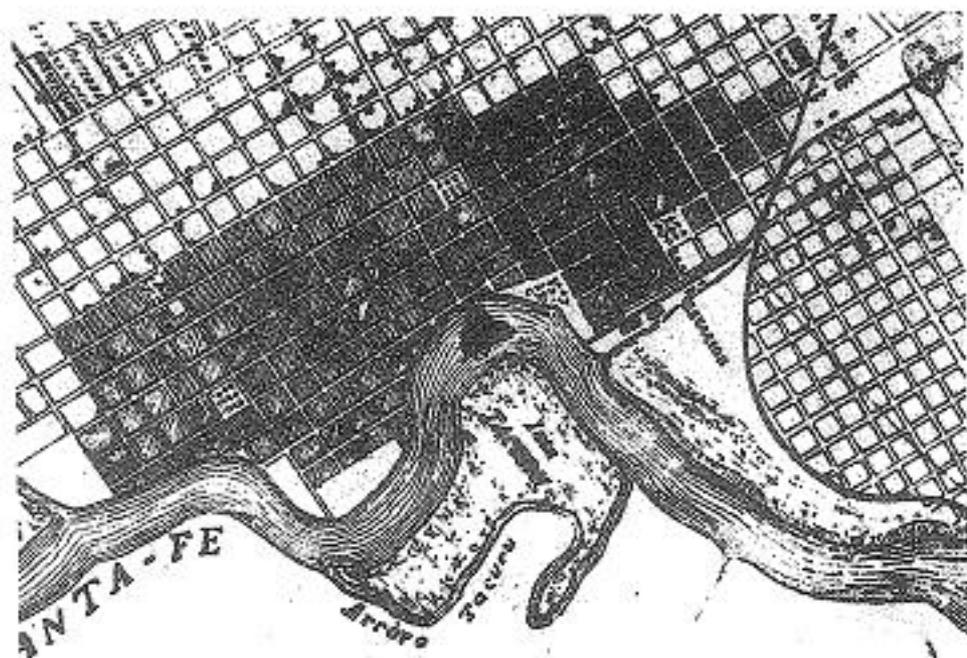


Fig. 1. Puerto primitivo y área urbana circundante antes de la construcción del puerto de ultramar. Año 1895. Escala 1:20000.  
Fuente: SCOT-Provincia de Santa Fe. Inscripciones del plano: "Plano Topográfico del Territorio Municipal de Santa Fe, construido por la Oficina de Ingeniería durante la Administración del Intendente Ing. J.A.Dancel, Abril 1895".

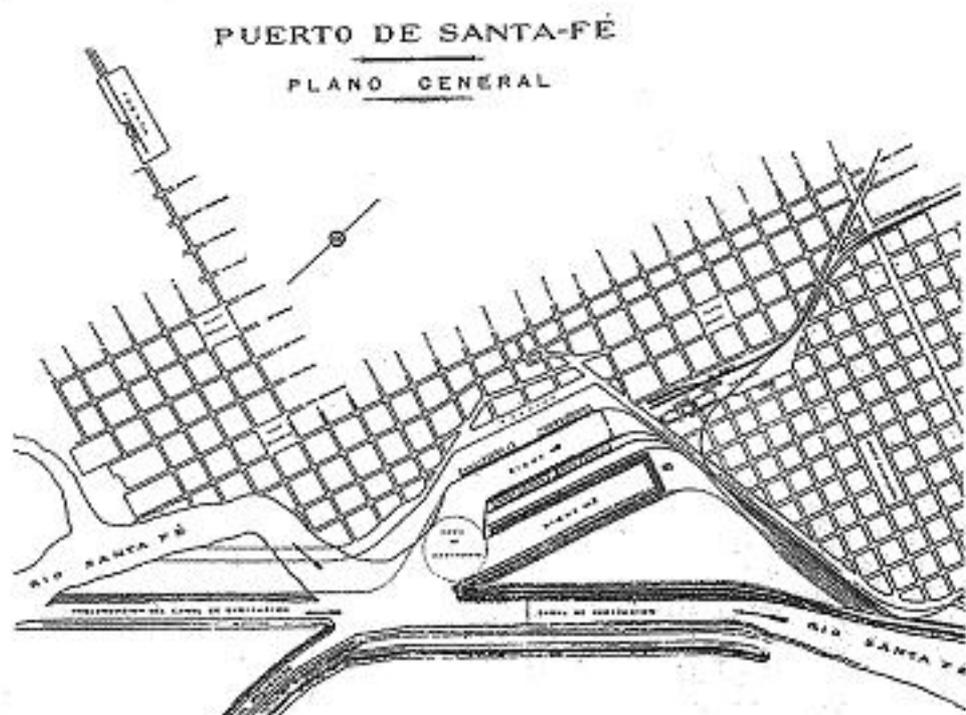


Fig. 2. Plano del estado del puerto y área urbana circundante en el momento de su inauguración. Año 1910. Escala 1:20000  
Fuente: Inauguración del Puerto de Ultramar. Publicación oficial especial. Santa Fe, Febrero II de MCMX. Buenos Aires, Talleres El Centenario. 1910. s/p.

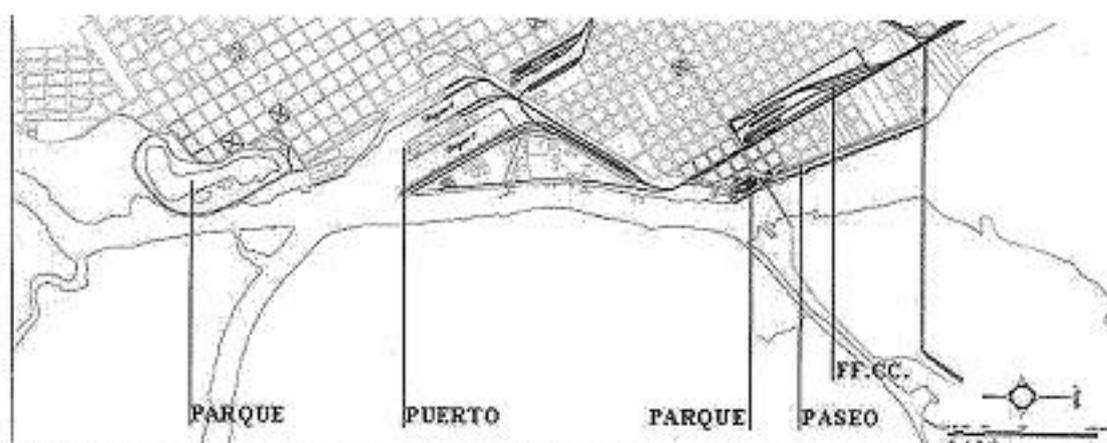


Fig. 3. Plano del estado del puerto y área urbano anexo a lo largo del curso de agua. Año 1950. Escala 1:40000  
Fuentes: Municipalidad de Santa Fe, Dirección de Catastro y Topografía. SCIT-Provincia de Santa Fe, legajo puerto. Plano Consultora Ecoconsult S.A. / Hylsa S.A. U.T.E., 1992. Fotografías aéreas II Brigada Aérea, Paraná.



Fig. 4. Foto de Plaza Colón y Calle Rivadavia (al sur aguas abajo se divizan algunos barcos). Año 1899.  
Fuentes: Archivo General de la Provincia de Santa Fe, Archivo Intermedio.



Fig. 5. Foto aérea Puerto de Santa Fe. Año 1962. Fuentes: Ente Administrador - Puerto de Santa Fe.