

Javier Fedele Abatidaga*

ASFALTO Y AGUA EN POSTALES PERIFERICAS

Si bien el tema de los frentes urbanos de agua ha sido una cuestión que ha estado fuertemente presente en los debates, hasta el momento los estudios se focalizan protagónicamente sobre las grandes ciudades con puertos de considerables dimensiones. En ellas, las expectativas de reconversión portuaria para uso urbano dispararon trabajos históricos, aunque muchas veces con un interés más instrumental y programático que con un interés de producción de conocimiento en el campo específico de los estudios históricos de las ciudades, y con ello, restringieron ejemplos, ámbitos geográficos, y metodologías de abordaje de los casos de estudio.

En ese contexto, las ciudades medias -sobre todo latinoamericanas con débil dinámica de cambio- fueron soslayadas en su importancia para establecer singularidades concernientes a los procesos urbanos en relación con los frentes de agua. El caso de estudio de esta tesis en desarrollo se sitúa en este último espacio fértil, brindando la posibilidad de estudiar documentalmente la articulación de los procesos globales en una situación local particular de una ciudad latinoamericana, y desde ahí, ampliar el repertorio de casos en la temática abriendo nuevas instancias interpretativas.

Desde esta perspectiva, el objetivo es el estudio de la construcción del paisaje costero de la ciudad de Santa Fe sobre la cuenca del Paraná-Plata -Argentina-, indagando desde una perspectiva histórica-crítica en las transformaciones materiales de los espacios más relevantes de relación entre la ciudad y el río, como así también en el conjunto de relaciones técnicas y culturales que dichas transformaciones contienen y que inciden en la definición del hecho urbano. Dicha indagación pretende explicar estos procesos dentro de los más amplios procesos de modernización de mediados del siglo XIX y hasta mediados del siglo XX, tanto a escala local como global, que durante esos tiempos produjeron importantes cambios en la configuración de las ciudades y su relación con los cursos de agua debido a la construcción de nuevos espacios de vínculo, espacios que dispararon ilusiones sobre el modo de construir, habitar y simbolizar la ciudad.

1. Presentación:

Si bien el tema de los frentes urbanos de agua ha sido una cuestión que ha estado fuertemente presente en los debates, hasta el momento los estudios se focalizan protagónicamente sobre las grandes ciudades con puertos de considerables dimensiones. En ellas, las expectativas de reconversión portuaria para nuevos usos terciario-urbanos dispararon trabajos históricos¹, aunque muchas veces con un interés más instrumental y programático que con un interés de producción de conocimiento en el campo específico de los estudios históricos de las ciudades, y con ello, restringieron ejemplos, ámbitos geográficos, y metodologías de abordaje de los casos de estudio.

En ese contexto, las ciudades medias -sobre todo latinoamericanas con débil dinámica de cambio- fueron soslayadas en su importancia para establecer singularidades concernientes a los procesos urbanos en relación con los frentes de agua.

Las transformaciones urbanas modernizadoras extendidas -de acuerdo a los lugares- desde mediados del siglo XIX y hasta mediados del siglo XX produjeron cambios importantes en la configuración de las ciudades, y dentro de ellos, el surgimiento de nuevos espacios de vínculo entre el fenómeno urbano y sus frentes de agua, espacios que en muchos casos dispararon ilusiones sobre el modo de construir, habitar y simbolizar la ciudad. En muchas ciudades latinoamericanas estos procesos revisten importancia tanto por las particulares transformaciones materiales, como por las relaciones técnicas y culturales que esas transformaciones contuvieron. Dentro de ellas, a partir de un caso de estudio que se pone en relación con los procesos de transformación globales, se vislumbran

¹ 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. Entre los primeros cabe mencionar: 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 firsts mercantile dock system*. Merseyside County Museums. Royal Commission on Historical Monuments, 1984.

Ver reseña de estudios sobre puertos en ALEMANY, Joan. *Los puertos españoles en el siglo XIX*. Cehopu, Madrid 1991. Introducción.

ciertos matices en las interpretaciones sobre la dinámica espacial de las ciudades modernas.

2. Genealogía moderna de los espacios urbanos litorales

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 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.² Los paseos costeros y las playas³ 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 el frente de agua 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 complejización de los dispositivos materiales que vehiculan 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.

En la historia de las ciudades que nacen y se desarrollan a la vera de cursos de agua 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 a grandes obras de infraestructuras que dejan un espacio altamente artificializado 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 el frente de agua y generando nuevos lugares urbanos.

De acuerdo a las llamadas “grandes ondas teóricas” que desarrolló Kondratieff⁴ para describir ciclos de la economía situados en los siglos XIX y XX, la segunda mitad de la primera de estas centurias 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 asentadas 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 infraestructural 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

² Para una definición de la categoría “ciudad-puerto”, ver MONGE, Fernando; OLMO, Margarita del. “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). Ministerio de Fomento, Madrid 1996.

³ 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. *El territorio del vacío. Occidente y la invención de la playa (1750-1840)*. Mondadori, Barcelona 1993.

⁴ HANAPPE, P.; SAVY, M. “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. *City and Port. Transformation of Port Cities London, Barcelona, New York, Rotterdam*. International Book, Rotterdam 1999, p.21

infinita mayor capacidad y eficiencia operativa- no solo conectó territorios lejanos con la ciudad, sino que con sus emergencias constructivas dentro de ella generaron accidentes artificiales que incidieron en la forma, uso y significación de gran parte del espacio urbano de esas ciudades en expansión.

Los puertos modernos son piezas que mediaron en la relación entre la ciudad y el 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 los 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”.⁵

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 agua, 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.⁶

⁵ ALEMANY, Joan. *Los puertos españoles en el siglo XIX*. MOPT, Madrid 1991. p.17.

⁶ Ver BRUTTONESSO, Rinio (ed). *Waterfronts. A New Frontier for Cities on Water*. International Centre Cities on Water, Venecia 1993. Introducción, y sobre todo, el cuadro de la página 25 extraído de HOYLE, B.S.; PINDER, D.A.; HUSAIN, M.S, de. *Revitalising the waterfront*. Belhaven Press, London 1988.

“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”.⁷

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 restablecen 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.**

En esta paulatina separación de funciones, 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

Ver también: MEYER, Han. *City and Port. Transformation of Port Cities London, Barcelona, New York, Rotterdam*. International Book, Rotterdam 1999. p.23. KONVITZ, Josef. “Les villes portuaires de 1780 a nos jours: Leur evolution spatiale”. En Revista Vrbi N°VI. Ecole d’architecture de Paris-Conflans, Paris 1982.

⁷ “...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. *City and Port...* op.cit.p.21.

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-⁸

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 “mas 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”⁹ 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 se llevaron adelante.

El carácter autónomo que irán adquiriendo los artefactos de infraestructura portuaria decimonónicos 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.¹⁰ La contaneirización 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 pasajeros, por citar los mas relevantes, provocaron la desocupación de los espacios portuarios del XIX o principios del XX, 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 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”.¹¹

Es a partir de este interés programático de reciclaje urbano de las obsoletas infraestructuras portuarias que comienzan a suscitarse un sinnúmero de estudios que indagan 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 aportaciones 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.

Sin embargo, cabría rescatar algunos matices olvidados en este desarrollo historiográfico y que se mencionan a continuación como pautas de un trabajo en curso.

3. Variaciones de escala y geografía: una ciudad intermedia en América

América siempre ha subyugado desde la escala de su soporte natural. Una naturaleza desbordante que despertaba motivaciones de gestos heroicos -recuérdese las visiones de Le Corbusier- o la sublimidad de una inmensidad inabordable. Los ríos no son una excepción a esta dimensión geográfica inconmensurable desde la óptica europea, y se constituyen en verdaderos mundos asimilables a situaciones oceánicas. El río Paraná, el tercero en dimensiones luego del Amazonas y el Missisipi, implicó un eje de estructuración territorial de una vasta región argentina. Sobre el mismo se

⁸ Ver CORBIN, Alain. *El territorio...* op.cit.

⁹ CALZOLARI, Vittoria. “Natura, sito, opera: il caso del parco fluviale.” Casabella, 575/6. Milano 1991.

¹⁰ Ver HALL, Peter. “Aree portuali: nuovi approdi del progetto”. En Casabella, 589. Milán 1992.

¹¹ HALL, Peter. “A new Urban Frontier”. En BRUTTOMESSO, Rinio (ed). *Waterfronts. A new...* op.cit.



conformaron distintas ciudades que verán en el río la causal justificadora de su existencia.

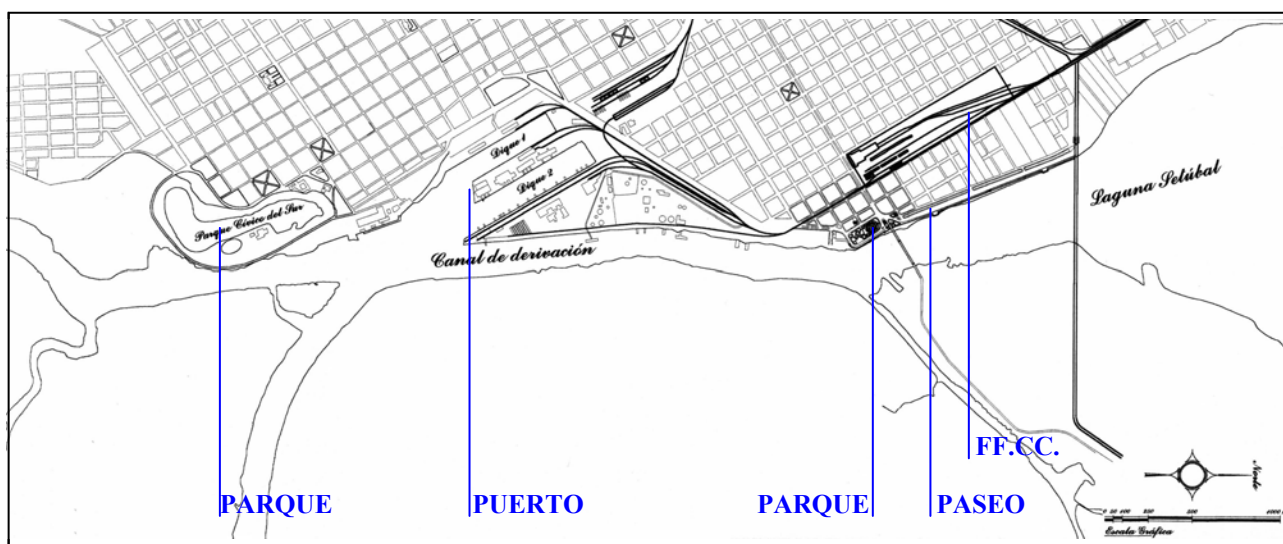
Una de esas ciudades, Santa Fe (Argentina), desde su propio objetivo fundacional en el siglo XVI se fue nutriendo y legitimándose a partir de la presencia dominante y eterna del agua que, concretizada en un sistema hídrico complejo, dibuja un entorno territorial unitario y diverso a la vez. Rodeado el emplazamiento de cursos de aguas, característica resaltada en la decisión inicial de su implantación ya que constituía un recurso de defensa natural al asedio indígena, fue creciendo al costado de uno de los mencionados ríos mas significativos del continente: el río Paraná.¹

¹ El río Paraná es el tercer río en su importancia de América y del mundo occidental, luego del Amazonas y el Missisipi.

El emplazamiento de la ciudad se define justamente por la confluencia de dos ríos, el Paraná y el Salado, afluente del primero. Esta característica, de sitio rodeado en tres de sus límites por agua, fue resaltada en su origen fundacional, ya que constituía un recurso natural de defensa al asedio indígena que había hecho fracasar otras experiencias fundacionales anteriores, razón por la cual se cambió de sitio.

Este ambiente natural, puesto bajo estudio por técnicos hidrólogos, también ha sido utilizado en el forjamiento *identitario* de la ciudad a través de narradores que darían marco literario -Saer, Gori, Gudiño Kramer, Madrejón, Mateo Booz-, poetas exaltarían en su lirismo -Migno-, pintores de distintas calidades captarían plásticamente -Suspische, López Claro, Arancio- e historiadores usaran para la construcción de relatos -Zapata Gollán-. Todo este material compone una acumulación de representaciones que permiten descifrar un imaginario construido alrededor del objeto, imprimiéndole una singular significación. La historia de la configuración de ese paisaje, de los puntos de contacto entre el hecho artificial urbano y el río, no solo está determinada por las condicionantes naturales y las intervenciones técnicas y materiales, sino que también esta atravesada por las miradas que sobre el mismo se hicieron.

Durante el proceso de modernización -situado a fines del siglo XIX hasta avanzado el siglo XX en la denominada "era infraestructural"-, y en el tiempo



Reconstrucción planimétrica del sector del año 1945.
Sobre fuentes de Dirección Municipal de Catastro, Arq. Cristian Ceballos.

sucesivo hasta el presente, ese ambiente fluvial fue sometido a una dinámica de ocupación y uso -en forma y grado- inédita. La ciudad fue cambiando su relación con el medio natural fluvial a través de sucesivas metamorfosis de los espacios de contacto, como así también con la instalación de nuevos usos e intensificación de actividades en áreas sin presencia urbana hasta entonces. **Este llevó a una reconfiguración de la inserción territorial de la ciudad, a la generación de nuevos ámbitos urbanos resignificando su sistema de espacios públicos, en definitiva, a una nueva urbanidad que hoy no puede definirse prescindiendo del ambiente fluvial como fuente de su identificación, y en un alto porcentaje de su extensión, como su soporte físico mismo. La forma particular en que este proceso se ha desarrollado en un ámbito singular es lo que intenta comenzar a indagar.**

Buffon en su *Historia Natural*¹ escrita en el siglo XVIII

¹ Referencia al artículo sobre ríos de la "Historia Natural" de Buffon, citado por GLACKEN, C.J. *Huellas en la playa de Rodas*. Ed. del Serbal, Barcelona 1996. p.623. Extraído de MONCLÚS FRAGA, Francisco Javier. *Ríos, ciudades, fachadas fluviales, corredores verdes. Hacia una visión integradora de las estrategias urbanísticas y territoriales*. Jornadas "Ríos y ciudades", Zaragoza, noviembre 1996.

da cuenta de la lucha entre el hombre y el medio, entre la cultura con sus posibilidades y limitaciones técnicas y el dato natural. En ella, establece una relación entre el tamaño de la ciudad y la escala del 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 se complejiza en el tiempo. Pero esta operación de control, que a su vez da 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 sobre todo civiles.

El clásico ejemplo del río Sena atravesando 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 discurrir regularmente sin amenazas por un canal claramente definido con paseos públicos en sus orillas.² Este ejemplo registra como el dato natural es lentamente humanizado, fundiendo naturaleza y cultura a través de varias capas superpuestas.

En sentido opuesto a ese ejemplo europeo, la construcción de la ciudad americana se conforma en un proceso mas repentino, transformando una naturaleza extensa y salvaje en enclaves de espacio artificializado a través de un solo salto súbito, ello debido a la irrupción de la técnica en un territorio sin preexistencias preindustriales; estableciendo un orden del tiempo en forma de simultaneidad en vez de procesos de secuencias de larga duración como en Europa.

Ahora bien, en las ciudades medias las intervenciones de infraestructuras no alcanzan para sobreponerse a la inmensidad natural. Aplicando el esquema de Buffon, se podría decir que el hecho urbano y las infraestructuras construidas son inferiores al hecho natural, tanto en escala y capacidad de dominio del ambiente natural.

En esos casos, los puertos son de dimensiones mas acotadas que los de las metrópolis centrales - incluidas las del mismo continente americano-, y las formas de ocupación de las costas adquieren características y significaciones singulares: la costa no se encuentra monopolizada por el artefacto portuario y se presenta mas flexible a usos mixtos, por lo cual, la ciudad presenta a los tres espacios costeros mencionados -puerto, paseo, playa- en relaciones de vecindad y permeabilidad, una situación poco habitual en las grandes metrópolis que solo adquieren una condición específica excluyente de portuaria o balnearia, con segregación funcional de los diversos usos de la costa. En estas últimas, los procesos de recuperación de costas y diversificación de sus usos y formas son procesos recientes del urbanismo de posguerra, momento en que -justamente- se pone en cuestión la segregación funcional. Mientras, en las ciudades medias como en el caso específico de estudio, son procesos relativos a su génesis misma, y

por lo tanto, de mas larga datación y riqueza histórica.

Santa Fe es una ciudad que nace producto de su función portuaria durante la colonización española, pero dicha función ha demostrado sus límites presentándose mas como un señuelo que lo que en concreto implicó a la economía de la ciudad, fue (y es) una realidad mas tópica que empírica. 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 mas, son la fuente mas importante de su representación y sociabilidad: el paseo costero y sus parques adyacentes a la actividad portuaria relegan en su dinamismo a los otros espacios mas canónicos del urbanismo como son los boulevares.

En esta geografía, la dinámica detenida, el porvenir de grandeza incumplido, curvan los destinos sellados en los desarrollos históricos canónicos -destinos por otra parte deseados por la sociedad como pueden registrarse en sus discursos políticos sobre la ciudad- generando situaciones singulares produciendo nuevas formas de percibir y habitar el espacio.

Víctor Hugo definía su preferencia de ciertos tipos de costa a través del rechazo de los grandes puertos: “decididamente los grandes puertos de mar me interesan muy poco. Detesto toda esa albañilería con que se encaparazona el mar. En el laberinto de espigones, malecones, diques, rompeolas, el océano desaparece como un caballo bajo el arnés... Cuánto mas pequeño es el puerto, mayor es el mar.”³ Esta preferencia, mas allá de la sensibilidad estética que la motivaba, pretende definir una articulación certera entre una intensidad de ocupación del espacio y su apropiación del paisaje natural.

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

² Para éste y otros ejemplos ver MONCLÚS FRAGA, Francisco Javier. *Ríos, ciudades...* op.cit.

³ Víctor Hugo. *Oeuvres complètes*, t.V, p.1108. Citado por CORBIN, Alain. *El territorio...* op.cit. p.261.

espacios no produjeron resultados concretos de peso mas allá de algunos prototipos.⁴

"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."⁵

La división de espacio público social y tecnocratizado queda muy clara con la construcción de las grandes infraestructuras portuarias, en los grandes puertos de las metrópolis. Y es justamente esta distinción la que queda relajada en las ciudades intermedias con puertos menores. En ellas, persiste una continuidad de características propias de la relación que establecían con la ciudad los puertos anteriores a las grandes infraestructuras ingenieriles de fines del XIX, una relación de mayor articulación entre las funciones portuarias y el uso recreativo, representativo y cotidiano de la costa.

Haciendo un paralelo con Buffon, cuando decía que donde la ciudad es de reducidas dimensiones el curso de agua adquiere mayor amplitud, mientras en donde el hecho urbano adquiere mayor importancia ese curso discurre con menos envergadura, la observación de Víctor Hugo -con toda su carga romántica- se proyecta sobre los puertos. Sin embargo la dirección de la apreciación es justamente inversa a lo acontecido en el caso de estudio, en donde la intervención portuaria se encuentra atemperada en sus efectos por la escala desbordante de un río que no solo le alcanza para sobreponerse a la construcción portuaria, sino que en definitiva da marco a la ciudad, un marco físico pero también cultural, que otorga la significabilidad a las prácticas y transformaciones materiales desplegadas.

La superposición espacial de estos programas urbanos que las ciudades van conformando en sus frentes de agua, forma parte del conjunto de singularidades descriptas propias del caso estudiado. **Estos desplazamientos y cualidades locales otorgan rasgos**

⁴ Como las de Le Corbusier para Buenos Aires y Argel, Bakema para Rotterdam o Kahn para Philadelphia.

⁵ "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. *City and Port...* op.cit.p.37.

propios a los procesos globales, una singularización que abre un espacio de análisis sobre las transformaciones urbanas de los procesos de modernización, y que posibilitan nuevas categorías como "modernidad periférica"⁶ con sus expresiones urbanas y paisajísticas.

3. Matices de la modernidad

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 mas 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 las resultantes de sus materializaciones, son productos de un proceso de modernización en cuya heterogeneidad y apertura se haya su riqueza.

Si bien se pueden sistematizar las transformaciones producidas en las ciudades durante los tiempos reconocidos como "modernizadores", como "era infraestructural", mencionados en los apartados anteriores y que de algún modo en sentido interrogativo refieren estas preguntas que se pueden hacer a muchas ciudades -de diferentes contextos- con

⁶ SARLO, Beatriz. *La Modernidad periférica*. Nueva Visión, Buenos Aires 1993.

frentes de agua importantes, dichos procesos no denotan un inequívoco continuo histórico y si bien en algunos casos se cumplen organizadamente y de acuerdo al esquema modélico desarrollado, en otros casos aun sin llegar a poner en cuestión el modelo general, parecen sufrir desfases o adquirir características distintivas que incluso lo enriquecen analíticamente.

Los análisis sistemáticos globales, de fases, son generalizables, pero su validez resulta insuficiente al momento en que los fenómenos que describen alcanzan una significación singular en cada caso, resultando incompleta su explicación de los fenómenos al ser limitada su capacidad para dar cuenta de las implicancias culturales que en un tiempo y espacio determinado adquieren esos procesos generales. Los modelos de análisis globales poseen gran importancia para circunscribir los límites y motivaciones, las condicionantes y posibilitantes, en que se mueven los acontecimientos, pero necesitan complementarse para dar cuenta de cómo se mueven, de cómo -en definitiva- acontecen los acontecimientos. En ese sentido, “la historia urbana ofrece una 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”.⁷ Esta articulación permite la emergencia de nuevos matices en las categorías de análisis y la ampliación de los horizontes de entendimiento, escudriñando las curvaturas del pretendido destino lineal moderno en los lugares donde -tal vez- mayores contradicciones y extravíos han aflorado.

⁷ GUARDIA, M.; MONCLÚS, F.; OYÓN, J. “Los atlas de ciudades, entre la descripción y la comparación...” En AA.VV. *La Historia Urbana*. Ayer 23. Marcial Pons, Madrid 1996. Mas precisamente, los autores citan a TILLY, Ch. “What good is urban history”. *Journal of Urban History*, vol. 22, 1996: “los historiadores urbanos tienen la oportunidad de ser los mas importantes intérpretes de las formas por las que los procesos sociales globales se articulan con la pequeña escala de la vida social”.

BIBLIOGRAFÍA:

- BRUTTONESSO, Rinio (ed). *Waterfronts. A New Frontier for Cities on Water*. International Centre Cities on Water, Venecie 1993.
- CALZOLARI, Vittoria. “Natura, sito, opera: il caso del parco fluviale.” Casabella, 575/6. Milano 1991.
- COLLADO, Adriana. Santa Fe. *Proyectos urbanísticos para la ciudad 1887-1927*. Universidad Nacional del Litoral, Santa Fe 1994.
- COLLADO, Adriana; BERTUZZI, María Laura. Santa Fe 1880-1940. *Cartografía histórica y expansión del trazado*. Universidad Nacional del Litoral, Santa Fe 1995.
- COLLADO, Adriana. Santa Fe 1886-1910. *La vida urbana: descripciones de cronistas y viajeros*. Trabajo inédito.
- KONVITZ, Josef. “Les villes portuaires de 1780 a nos jours: Leur evolution spatiale”. En *Revista Vrbi N°VI*. Ecole d’architecture de Paris-Conflans, Paris 1982.
- MEYER, Han. *City and Port. Transformation of Port Cities London, Barcelona, New York, Rotterdam*. International Book, Rotterdam 1999.
- MONCLÚS FRAGA, Francisco Javier. *Ríos, ciudades, fachadas fluviales, corredores verdes. Hacia una visión integradora de las estrategias urbanísticas y territoriales*. Jornadas “Ríos y ciudades”, Zaragoza, noviembre 1996.

* *Profesor Historia de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Nacional del Litoral. Argentina. Ha participado de Seminarios y Trabajos de Investigación en la Universidad Politécnica de Catalunya, Programa de Doctorado Teoría e Historia de la Arquitectura. Departamento de Composición.*

