

ADVERTIMENT. La consulta d'aquesta tesi queda condicionada a l'acceptació de les següents condicions d'ús: La difusió d'aquesta tesi per mitjà del servei TDX (www.tesisenxarxa.net) ha estat autoritzada pels titulars dels drets de propietat intel·lectual únicament per a usos privats emmarcats en activitats d'investigació i docència. No s'autoritza la seva reproducció amb finalitats de lucre ni la seva difusió i posada a disposició des d'un lloc aliè al servei TDX. No s'autoritza la presentació del seu contingut en una finestra o marc aliè a TDX (framing). Aquesta reserva de drets afecta tant al resum de presentació de la tesi com als seus continguts. En la utilització o cita de parts de la tesi és obligat indicar el nom de la persona autora.

ADVERTENCIA. La consulta de esta tesis queda condicionada a la aceptación de las siguientes condiciones de uso: La difusión de esta tesis por medio del servicio TDR (www.tesisenred.net) ha sido autorizada por los titulares de los derechos de propiedad intelectual únicamente para usos privados enmarcados en actividades de investigación y docencia. No se autoriza su reproducción con finalidades de lucro ni su difusión y puesta a disposición desde un sitio ajeno al servicio TDR. No se autoriza la presentación de su contenido en una ventana o marco ajeno a TDR (framing). Esta reserva de derechos afecta tanto al resumen de presentación de la tesis como a sus contenidos. En la utilización o cita de partes de la tesis es obligado indicar el nombre de la persona autora.

WARNING. On having consulted this thesis you're accepting the following use conditions: Spreading this thesis by the TDX (www.tesisenxarxa.net) service has been authorized by the titular of the intellectual property rights only for private uses placed in investigation and teaching activities. Reproduction with lucrative aims is not authorized neither its spreading and availability from a site foreign to the TDX service. Introducing its content in a window or frame foreign to the TDX service is not authorized (framing). This rights affect to the presentation summary of the thesis as well as to its contents. In the using or citation of parts of the thesis it's obliged to indicate the name of the author

CIUDAD Y RÍO:
LA CONSTRUCCIÓN
HISTÓRICA DE UN PAISAJE
(SANTA FE 1886-1952)

CIUDAD Y RÍO: LA CONSTRUCCIÓN HISTÓRICA DE UN PAISAJE (SANTA FE 1886-1952)

Javier Fedele A.

Universitat Politècnica de Catalunya
Barcelona, otoño boreal 2009

Dirección: Francisco Javier Monclús Fraga
Co-Dirección: Manuel Guardia Bassols

Programa de Doctorado: Teoría e Histórica de la Arquitectura
Escola Tècnica Superior d'Arquitectura de Barcelona
Departament de Composició. Universitat Politècnica de Catalunya
Tesis, Barcelona 2009

AGRADECIMIENTOS

Hay dos grupos a los que no me referiré específicamente aquí. Uno de ellos son mis afectos más cercanos sin los cuales no hubiera tenido energías para hacer esto; familia y amigos a quienes apasionadamente me ocuparé ahora que acabo esta redacción, para recuperar los tiempos sustraídos de los momentos compartidos. El otro grupo está compuesto por quienes no me ayudaron en la consecución de este trabajo o incidieron en la postergación de su finalización, como por ejemplo los responsables de la crisis argentina del 2001 y sus continuaciones, entre otros. En ambos casos no haré mención por motivos distintos, unos de intimidad que no es necesario socializar y otros porque no merece el caso.

Agradezco a la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo, de la Universidad Nacional del Litoral, con quienes comparto los espacios de lucha en la construcción del conocimiento; esta tesis es una instancia más en ese camino.

A Marcelo Molina, imposible de describir por la vastedad e intensidad. A mi equipo de trabajo inmediato en los ámbitos de docencia e investigación, y con quienes vencemos la cotidianidad con subjetividad colectiva: Anabela, Laura, Gisela, Alejandra, Javier, Carolina, María Elena, Cecilia, Ariel.

A Pancho Torrent, con quien comencé a trabajar sistemáticamente en investigación adquiriendo formas fundamentales para ello que aún tengo presentes. A Isabel Martínez San Vicente, primera directora de mis trabajos en el Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas. A Ana María Rigotti, mi actual directora en el mismo Consejo, quien me permite poner en debate mis dilemas de trabajo actual –entre ellos esta tesis– con

su profunda y aguda mirada. Y por supuesto, en sí mismo, al mencionado Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET) al que pertenezco.

A Julio Arroyo, Adriana Collado y Luis Müller, por haber puesto en marcha un programa de trabajo que significó poder comenzar un proceso en Barcelona, inicio de lo que luego con el tiempo se transformaría en el doctorado. A Ramón Gutiérrez, por su predisposición a alentarme en estas actividades y por su generosidad en compartir su cuantioso acervo documental para este trabajo.

A Adriana Collado, por sus trabajos sobre Santa Fe sin los cuales sería muy difícil realizar los avances en los míos.

A todos los profesores del Departament de Composició de la Escola Tècnica Superior d'Arquitectura de Barcelona y del Vallès, por sus seminarios muy productivos, por su siempre predisposición a mis consultas, y porque tempranamente antes de acabar este trabajo ya me contaron para actividades junto a ellos.

A Patxi Monclús y Manuel Guardia, porque lo bueno que tenga la tesis se debe a la dedicación y orientación permanente de ambos sobre mi producción.

A Adrián Gorelik y Graciela Silvestri, por sus siempre interesantes reflexiones brindadas con rigurosidad, compromiso y afición.

A Barcelona y Catalunya, ámbitos que me posibilitaron la apertura a infinitas experiencias que parecen no acabar nunca, experiencias que se continúan en amistades y proyectos permanentes.

A la bellísima presencia de Roxana, y al último que se nos agregó, Juan, con esa extraordinaria capacidad de construir nuevos sentidos.

*Al inundado, habitante urbano que carece de urbanidad
en una de sus formas mas elementales, y que en ocasiones
de subida de las aguas, corporiza a una ciudad que aun carece
de espacios para su relación con el río.*

A la memoria de los muertos del 29 de abril de 2003

INTRODUCCIÓN

MEMORIA RETROSPECTIVA

“Creemos que nuestro presente se apoya en intenciones profundas, necesidades estables; pedimos a los historiadores que nos convenzan de ello. Pero el verdadero sentido histórico reconoce que vivimos, sin jalones ni coordenadas originarias, en miríadas de acontecimientos perdidos”¹

“Durante la segunda mitad del siglo XIX, el paisaje americano fue transformado de una manera que anticipaba muchos de los problemas ambientales que hoy enfrentamos...”²

1 ~ COORDENADAS INICIALES: TEMAY OBJETIVOS PLANTEADOS

El proceso de producción de una tesis consiste en el desarrollo progresivo de instancias analíticas que terminarán dando un nuevo significado al tema estudiado. “Ciudad y río. La construcción histórica de un paisaje (Santa Fe, Argentina, 1886-1952)” es el título de una tesis cuyo tema es la relación entre la entidad urbana y el hecho hidrográfico de un curso de agua como un río o la presencia de un mar; la manera en que son procesados en forma urbana los espacios de vinculación entre estos dos componentes: la ciudad y el agua.

La hipótesis inicial fue plantear a la costa de la ciudad como una “unidad de análisis histórica”, una unidad que reconfigurada de una forma determinada –vía la metodología postulada– posea la suficiente productividad para un trabajo de historia urbana.

1. FOUCAULT, Michel. *Nietzsche, la genealogía, la historia*. Valencia: Pretextos, 2004. p.51

2. CRONON, Willians: *Nature's Metropolis*. New York: W.W. Norton, 1992, p. 5

Santa Fe se constituye en un referente importante para estudiar el tema debido a sus características histórico-territoriales. Situada sobre uno de los ríos más grandes del continente americano –luego del Amazonas y el Misisipi–, con sus casi 30 km de ancho y profundo calado, su frente costero natural a la altura de Santa Fe se asemeja en su escala geográfica a una situación marítima.

Si bien el tema de los frentes urbanos de agua ha sido una cuestión que ha estado fuertemente presente en los últimos tiempos, 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 claro interés de conocimiento histórico. En ese contexto, las ciudades medias 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 se sitúa en este último espacio fértil y brinda la posibilidad de estudiar documentalmente la articulación de los procesos globales y la situación local particular y, desde allí, ampliar el repertorio de casos en la temática abriendo nuevas instancias interpretativas en la circulación de ideas, modelos y resultados.

El objetivo central fue el estudio de la construcción del paisaje costero de la ciudad de Santa Fe –Argentina–; para ello se indagó desde una perspectiva histórica-crítica en las transformaciones materiales de los espacios más relevantes de relación entre la ciudad y el río, como también en el conjunto de relaciones técnicas y culturales que dichas transformaciones contienen y que inciden en la definición del acontecimiento urbano.

Para llevar adelante dicho objetivo general, se plantearon los siguientes objetivos particulares que guiaron el trabajo de tesis:

- describir a través de indicadores físicos los procesos de ocupación urbana de sectores costeros significativos en el período de tiempo establecido;
- comprender la relación entre esos espacios de costa y la estructura urbana, su presencia e inserción en la estructura física de ciudad en momentos cuando se producen procesos de crecimiento y complejización de la misma;
- indagar el carácter contenido en las ideas y acciones desplegadas sobre estos sectores litorales desde las prácticas urbanísticas y arquitectónicas;
- interpretar esos procesos materiales desde su puesta en relación con procesos sociales y culturales.

A través de estos objetivos, el tema y objeto empírico fueron construidos problemáticamente como un campo de análisis, dentro del cuál se encuentra implicada una multiplicidad de episodios que son fuente de riqueza y productividad para el entendimiento histórico de las ciudades.

1.1. Cuestiones de método

El caso empírico abordado fue analizado considerando que los procesos espaciales de una sociedad no tienen en su totalidad ni un origen en esa misma sociedad ni tampoco fuera de ella, sino que son prácticas sobre necesidades particulares que procesan influencias y demandas tanto propias como ajenas. Y ello se presenta de manera más evidente en los espacios costeros, caracterizados por su rol de mediación entre el adentro y el afuera de la ciudad, determinados por su papel en la comunicación con el exterior. Entonces, el análisis necesariamente pasa por el entrelazado entre necesidades internas, demandas externas e influencias de modelos en un fluido intercambio; pasa por el abordaje de un núcleo de relaciones constitutivo de una problemática que tiene carácter universal aun en una visibilidad circunstanciada.

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".³ Por ello, la tesis contiene, además de lo propio del caso y su abordaje riguroso con fuentes primarias, una evaluación de cómo fue tratado este tema en distintos casos y enfoques de diversos campos de estudio y, principalmente, cómo se ha utilizado este aparato de conocimiento para analizar el caso específico y construir un núcleo de relaciones en la tesis.

En función de los objetivos establecidos inicialmente, se ha trabajado con materiales de diversas fuentes, se han combinado documentales de registro de la condición física del espacio, otras provenientes de la legislación, administración y especializadas propias de trabajos técnicos, hasta registros de percepciones sociales. A los fines de una inteligibilidad metodológica, se clasifican los documentos utilizados en cuatro fuentes principales:

1. Documentación cartográfica y otras con referencias de la condición física

La planimetría histórica general de la ciudad, principalmente la desarrollada a partir de las técnicas rigurosas de representación cartográfica, pero también la realizada para censos o guías comerciales. Resultó importante el uso de las fotografías históricas, tanto las generales como las que se encuentran en colecciones y álbumes especiales conmemorativos. Con ellas se ha podido reconstruir el proceso de crecimiento de la estructura urbana y la ocupación de las costas, y avanzar en la reconstrucción física del entorno urbano vinculado a lo fluvial y sus cambios a través del tiempo.

Como fuentes suplementarias se incorporaron registros cuantitativos, como índices de fenómenos que permiten inferir situaciones espaciales tanto de configuración como de intensidad y modo de uso de ellas. Censos poblacionales y de actividad, anuarios estadísticos, movimientos de cargas del puerto y ferrocarril, entre otros.

3. TILLY, Charles: "What good is urban history?". *Journal of Urban History*, vol. 22, 6, 1996, p. 702.

2. Documentación legal y administrativa

Las ordenanzas municipales como leyes y disposiciones provinciales y nacionales, entre otros documentos de índole normativa, permitieron reconstruir la agenda urbana que los poderes públicos instalaron y ejecutaron, así también el lugar que las cuestiones relativas a la relación con el río tenían en ella. Muchas situaciones, iniciativas y demandas fueron descifradas en documentos como memorias anuales de intendentes, boletines periódicos de ministerios o, directamente, en los expedientes administrativos internos de las distintas dependencias públicas.

3. Documentos de proyectos, literatura técnica y planes urbanos

La proyectación tanto del puerto como del paseo costero implicó un registro de ideas y acciones, proyectación que contenía una fuente inestimable de recursos para acceder a las posibilidades y limitaciones con las que se imaginaban y llevaron adelante las transformaciones de los espacios de costa en sus implicancias urbanas.

La literatura técnica de urbanismo explicitaba modelos y fijaba conceptos que constituían referencias. Publicaciones nacionales difundían experiencias y contenidos que enmarcaban y pulsaban la toma de iniciativas.

Sin duda, una fuente primaria fundamental fueron los planes urbanos, tanto los propios de Santa Fe como los vinculados a ella por área de influencia o conexión específica. Los planes urbanos son documentos donde se condensan problemas y conflictos, y la visualización de sus resoluciones. Más allá de sus aciertos o no, en sus diagnósticos y proposiciones se define un esquema de relaciones y valorizaciones.

4. Documentos periodísticos y representaciones

La crónica de la prensa es un registro sobre las formas como eran percibidos los espacios y construcciones costeras. La significación social de los mismos puede ser leída a partir de preocupaciones y expectativas asentadas en los diarios de época de actores sociales. Su revisión permitirá poner estas preocupaciones y expectativas en relación con las transformaciones materiales registradas, y establecer los vínculos del proceso de construcción del espacio con el debate social de la esfera pública. Asimismo, fueron importantes como agencia de representación los documentos conmemorativos, tales como los del centenario, inauguración y aniversario del puerto, producidos tanto desde los poderes públicos como de asociaciones civiles.

Un conjunto de procedimientos orientó la recolección, el ordenamiento y el procesamiento de los datos originados en esas fuentes, para poder ser condensados en una estructura argumentativa.

La reconstrucción planimétrica fue uno de ellos. La aproximación desde la planimetría a la dimensión espacial de la ciudad funda su intención de lectura en sus diferentes lenguajes, pero, principalmente, en sus variadas escalas. La planimetría general de la ciudad en Santa Fe se encuentra dis-

ponible en un arco de escalas entre 1:10000 y 1:20000. Dicha escala permite una aproximación ideal a la morfología estructural de la ciudad, pero descuida aspectos relativos a la configuración espacial de sectores. Por ello, se convocó a otras fuentes –fotografías, relatos, descripciones– con la intención de articular información tendiente a acceder a una configuración más precisa de los sectores de estudio. Alcanzada esa información, se realizaron reconstrucciones a una escala inferior –aproximadamente en un arco entre 1:2500 y 1:5000– en momentos claves para las transformaciones físicas detectadas. Tres planos del sector de estudio de la costa permitieron reconstruir su proceso de transformación e implicaron una importante apoyatura de esta tarea gráfica para la reflexión –durante el desarrollo del trabajo– que fue procesada en la estructura narrativa. También fue reconstruido particularmente el sector del Parque Oroño, debido a la inexistencia de planimetría original que, en realidad, respondía a la forma en que se había gestionado el emprendimiento. Aquí también se realizaron dos reconstrucciones que permitieron agudizar el análisis de la forma y sus implicancias en la traducción espacial de un dispositivo urbano en la relación de la ciudad y el río.

¿Cómo se ha ido ocupando el frente costero? ¿Con qué estrategias e instrumentos? ¿A partir de qué usos, de qué programas funcionales? ¿Cómo se distribuían en el espacio esos usos y cómo se conectaban con la ciudad? ¿Qué tipos de segregaciones y/o aproximaciones entre la ciudad y la costa establecían las intervenciones físicas? ¿Cuáles eran los paradigmas y los referentes técnicos en las intervenciones? ¿Cuándo y cómo se incorporó la costa como una pieza importante del plan urbano? ¿Qué desafíos implicaba la costa para la emergente disciplina del urbanismo?

Dilucidados los procesos de ocupación de la ribera, con las transformaciones materiales verificadas en el tiempo, el análisis incorporó simultáneamente interrogantes vinculados a los contenidos de significación social y cultural de estas operaciones en el espacio.

¿Qué hace al río un elemento que configura e identifica a la ciudad? ¿A través de qué intervenciones físicas, tópicos, ideas-creencias, agentes, se convierte el río y su ribera en la tarjeta postal de la ciudad, en su imagen “típica”? ¿Cuáles fueron los discursos legitimadores y encantadores que acompañaron las prácticas de ocupación de los espacios fluviales en el período estudiado? ¿Qué continuidades y qué rupturas en el tiempo existen en esos discursos? ¿Cómo el puerto que en toda su historia ha tenido un escaso volumen de movimiento fue visto como la fuente de salvación para la economía de la ciudad? ¿Qué incidencia tuvieron en ello los paradigmas e imaginarios modernos fundados en las experiencias de otros casos? O por el contrario, ¿en vez de operaciones programáticas sólo fueron un entramado de prácticas sin racionalidades, las cuales discurrían disociadas de las condiciones de intervención física en el espacio?

4. SIMMEL, George: *El individuo y la libertad. Ensayos de crítica de la cultura*. Barcelona: Península, 1998. Cap. "Filosofía del Paisaje", pp. 175-186.

5. ALIATTA, Fernando; SILVESTRI, Graciela: *El paisaje en el arte y las ciencias humanas*. Ceal, Buenos Aires, 1994.

6. SOJA, Eduard: *Postmodern geographies: the reassertion of space in critical social theory*. Londres: Verso, 1994, p. 1.

7. DELEUZE, Gilles; GUATTARI, Félix: *Mil Mesetas. Capitalismo y esquizofrenia*. Valencia: Pretextos, 1994, p. 321.

Dichas preguntas dan cuenta de la riqueza problemática del objeto que, centrado en la cuestión de la relación de la ciudad con el río en un momento determinado, tiene alta incidencia en la definición de fenómenos relevantes para el devenir histórico de la ciudad y la formación de su consciencia urbana. Justamente se pretende, a través de su condición litoral, construir a Santa Fe como problema, y más precisamente en un sistema de problemas que atravesaron los procesos de transformación de las ciudades a escala global.

Espacios de funcionalidad económica, espacios de sociabilidad, espacios de circulación, espacios de residencia y equipamientos, cada uno con sus formalizaciones, se articulan en el entorno fluvial conformando un mosaico de situaciones espaciales de fuerte caracterización.

La convocatoria a la noción de paisaje se debe a que es un concepto que interviene en la articulación de las esferas contenidas en los diferentes tipos de fuentes que se abordan en la tesis. Más allá de las abusivas utilidades del término, en la tesis se rescata el entendimiento del mismo como "un fragmento del mundo que remite a significados";⁴ es decir, un espacio –mundo– donde confluyen lo natural y artificial ensamblados de una manera particular que refiere a valoraciones culturales –significados–. Mundo y significado son las dimensiones siempre articuladas para que exista el paisaje,⁵ palabra que indica por definición al mismo tiempo al objeto empírico y su representación. Es ahí donde amplía al concepto de ambiente, cuando a veces se reduce al mismo como un objeto excluyendo toda posible representación: el dato –natural, artificial– que se define autónomamente sin incidencia de observadores, subjetividades, intencionalidades. Por ello, en complementación, paisaje es una "forma contingente de la cultura" que presupone posibilidades tanto técnicas como estéticas que permiten considerar una determinada articulación de elementos en términos homogéneos y valorativos.

Pero por ello no sería razonable pensar en la definición de esa construcción del entorno como una mera representación, dejándose caer en una intrincada trama de interpretaciones que transcurren en un espacio tan abstracto como el de las ciencias positivas del ambiente. El dato físico hace valer lo irreductible del accidente, lo imprevisto, la contingencia, arrancando a la historia de su posible despegue de la geografía del medio en que se desarrolla. Justamente, lo que se pretende es espacializar la narrativa histórica,⁶ incorporar la noción deleuziana de territorio⁷ como soporte vivo en su multiplicidad, soporte que en su condición física también lo es mental, expresivo. Con el río Santa Fe singulariza su situación en el mundo, el río genera momentos singulares de su construcción urbana que una sociedad en un tiempo dado ha procesado. El río le plantea necesidades y potencialidades a la ciudad, forma parte del acontecimiento urbano y lo constituye singularizando la condición abstracta de ciudad de fundación colonial española de cuadrícula.

2 ~ LA CONSTRUCCIÓN PROBLEMÁTICA DEL TEMA: LATESIS

La configuración de la costa urbana como una “unidad de análisis histórica” –hipótesis de inicio– ha demostrado su capacidad en cuanto, a partir del desarrollo analítico con la articulación de conceptos y fuentes que dan cuenta de la existencia de este espacio que es el litoral de la ciudad, se condensa un núcleo de relaciones inscritas en importantes procesos urbanos en el tiempo.

Ese núcleo de relaciones es el trabajo de construcción problemática del tema a lo largo de la tesis, y ha permitido delinear una nueva significación del fenómeno y su contribución en el campo de estudios de las ciudades y su historia.

Esta nueva significación se puede condensar en tres definiciones que se verifican como un proceso de larga duración que puede ser reconstruido, y cuya contemporaneidad no es más que una fase articulada temporalmente en esa extensión mayor. Dichas definiciones son:

- a. La costa como “espacio público singular y de disputas”;
- b. La costa como “tema del plan urbano”;
- c. La costa como “controversia de modernidades”.

Las prácticas analizadas, tanto del caso Santa Fe como de otros globales que se encuentran relacionados temáticamente, o inmediatos que se vinculan empíricamente –como los de las ciudades de la cuenca del Río de la Plata-Paraná–, todas ellas provocan la convergencia de episodios significativos para entender la forma que las ciudades con frente de agua han ocupado sus riberas, simultáneamente modelaban sus estructuras urbanas generales, paralelamente ensayaban prácticas urbanísticas, y sincrónicamente debatían las maneras en que simbolizaban su crecimiento en el plano social y cultural. La costa, entonces, se adjetiva y se define a partir de su puesta en relación con estos procesos superpuestos, y se caracteriza a partir de las propiedades y sentido que estas definiciones le otorgan.

Primera definición. Hay un momento en que la costa se vuelve un lugar importante para la estructura de la ciudad. Dejando de ser un espacio indiferente –fuera ello por la abundancia de su extensión frente al escaso desarrollo del artefacto urbano, o por la naturalidad con que se lo percibía–, la costa comenzará a ser un espacio demandado, insuficiente, deseado, disputado, y se reconocerá su originalidad, su carácter único. Esto lo sintetiza la primera definición de la costa como un espacio que se identifica con una condición pública, inherente a ser acondicionada para su incorporación en la red de lugares de la ciudad. Ahora bien, esta atención no será inmediatamente satisfecha en la consecución de la acción, ya que ese acondicionamiento e incorporación encontrarán dificultades. Se plantearán limitaciones debido a la necesidad de movilizar recursos para transformar un entorno particular por sus condiciones físicas. Pero también, por la demanda de un uso vinculado a la base económica del territorio –el puerto– que, a su vez, desarrolla artefactos que solicitan más

extensión y exclusividad para sus actividades, tendiendo a autonomizarse y en dirección contraria a los deseos urbanos de abrir y componer espacios públicos. El conflicto quedará planteado y será un registro de las ciudades modernas.

Segunda definición. Si el urbanismo es un campo de estudios que surge frente a los conflictos urbanos, la costa como espacio de disputa, como espacio público a conquistar, será un elemento que promoverá la reflexión del urbanismo y un escenario donde medirá capacidades interpretativas y propositivas. También habrá un momento en que la costa se volverá tema protagónico del plan urbano, se tentará una forma de incorporarla en los mecanismos del plan, de afinar instrumentos para otorgarle un rol en un proceso controlado de operación en la definición de la ciudad. Las dificultades de las propuestas sobre las costas serán las dificultades del plan, los conflictos no resueltos en este espacio serán los conflictos no resueltos del plan. Y el establecimiento de una imagen para la costa será la estrategia para la modelación de la imagen de la ciudad fundiéndola con la imagen misma del plan.

Tercera definición. Las ciudades reconocen un período donde incorporan nuevas infraestructuras, moldean nuevas formas de producción y sociabilidad, alteran su composición demográfica y cambian sus estructuras físicas como el ritmo de crecimiento de ellas; todo simultáneamente en un proceso genéricamente denominado de modernización y que en Argentina reconoce su aceleración a partir del último tercio del siglo XIX en adelante. Ahora bien, las transformaciones de la costa durante ese proceso de modernización de las ciudades son un registro elocuente de las tensiones que dichos procesos contienen, ya que la ribera es el lugar donde se dirimirán representaciones, prácticas y estrategias que pulsarán los cambios como también los límites a los mismos; además, su formalización será un producto de estos pulsos, sus formas de entenderlos y de operar con ellos.

La costa en un momento se constituye entonces en un escenario donde se dirimen las controversias entre las distintas modalidades de entender estos procesos y darle forma material y simbólica en el espacio. En esas controversias estarán los debates contenidos sobre lo estético, entre los roles disciplinares, en los posicionamientos de los agentes de la vida urbana, entre otras de aquellas heterogéneas discusiones que se despertaron a partir de la experiencia moderna.

Habrà entonces tres momentos en los que se definen propiedades para la costa, y en ellos la tesis ha puesto atención, los ha precisado para hacer de la costa un elemento inteligible de un campo histórico y problemático donde se define la ciudad.

Se ha perseguido ensanchar la base de análisis de las transformaciones urbanas, escapando de las fijaciones espaciales –los recortes establecidos de los programas urbanos de la ciudad funcional, como puertos, parques

o playas, vistos como entidades autónomas– y también de las determinaciones disciplinares –la atención a análisis parciales y preestablecidos de la historia física, técnica, social–. Liberado de ellas, se intentó superar las limitaciones de muchas de las investigaciones realizadas que focalizan el abordaje en puertos o espacios verdes, y en aspectos urbanísticos o de imagen exclusivamente.

Por el contrario, considerando los tiempos largos, las áreas indeterminadas y superpuestas de la ciudad, y explorando núcleos fronterizos de las disciplinas de estudios, la tesis pretendió una revisión contextualizada de experiencias sedimentadas para reabrir una vez más el debate sobre la ciudad, tanto pasada como presente.

El tiempo presente, no por tener una muy acotada extensión, está ausente en la tesis. Porque, justamente, ante los nuevos procesos de desarrollo sobre viejos sectores portuarios y áreas litorales que vienen cobrando impulso en los años recientes, plantear una reflexión desde la dimensión del tiempo histórico es también un ejercicio de pensamiento para el proyecto actual de ciudad. Si en el pasado han quedado problemas irresueltos y propuestas inconclusas, o desajustadas al contexto, deben actualizarse reflexivamente no sólo por un ejercicio histórico, sino para entender las condiciones sobre las que se operan en la actualidad y engrosar las aspiraciones, acortar las mezquindades, generar un marco de entendimiento que tienda en sus postulados pulsando los límites de posibilidad, a la maximización del uso público de las costas y su consecuente articulación en la estructura urbana, y evitar así la configuración de enclaves cerrados como de segregaciones funcionales y sociales tan peligrosamente en expansión en la ciudad de inicios del siglo XXI.

3 ~ CONTENIDO DE LOS CAPÍTULOS

En la complejidad del conocimiento propio de una instancia doctoral, más importante que la definición son las argumentaciones que la sostienen. Y ellas se encuentran compendiadas en el desarrollo del texto, cuyos contenidos están organizados de la manera que se resume a continuación.

La exposición argumentativa se estructura en seis capítulos, como bloques conceptuales que –a partir del análisis particularizado desde una dimensión como eje– convergen en el núcleo problemático de la tesis. Se comienza por analizar los debates de campos de estudios con alcances en la temática –Capítulo 1–, para luego esclarecer el proceso de construcción del problema como del objeto empírico con clarificaciones de las perspectivas analíticas –Capítulo 2–. Consecuente con esta elucidación, se abordan aspectos empíricos –Capítulos 3 y 4– constitutivos de los espacios de la ciudad objeto de la indagación. Se prosigue con el análisis de cómo las transformaciones materiales son procesadas en prácticas urbanísticas –Capítulo 5– que pretenderán interpretarlas a la vez que operar en ellas. Se

finaliza –Capítulo 6– en un nivel de análisis en donde quedan articuladas las perspectivas disciplinares y los significados culturales en el proceso histórico de conformación material de los espacios litorales de la ciudad cuyo propósito era producir conocimiento.

En el Capítulo 1 se lleva a cabo un reporte de distintos abordajes desde diferentes campos de estudios; se repasan las perspectivas historiográficas sobre los puertos, como asimismo las tendencias actuales que definen un estado de debate en el cual la tesis interactúa, tomando referencias del mismo y por lo cual se hace necesario evaluar su contexto de origen.

La riqueza de fenómenos implicados en la actividad portuaria ha despertado el interés de su estudio desde distintas disciplinas –históricas, geográficas, económicas y urbanas más recientemente, entre otras–. Más que para un ejercicio historiográfico en sí mismo, esta reflexión sirve principalmente para dos propósitos. Por una parte, como se mencionaba arriba, para esclarecer las concepciones de origen de un conjunto de avances y resultados dentro de la temática específica, que serán utilizados en el abordaje de los capítulos de la tesis para la construcción del tema y del objeto. Su análisis es necesario para evitar su uso descuidado y desatento, y regular tanto las determinaciones como las potencialidades que contienen estos enfoques. Y, por otra parte, para referenciar la temática de la costa urbana en su vinculación al debate ampliado de las ciudades y su historia, estableciendo interacciones que permiten dar significados a los fenómenos analizados dentro del universo de discusión general.

La temática portuaria y su derivación en la interfase puerto-ciudad-costa permiten delimitar los elementos que posibilitarán definir la riqueza de fenómenos que están implicados en el tema de las costas urbanas. Y lo que se hace en el Capítulo 2, donde se rescatan y articulan algunos de los enfoques del capítulo anterior en el tema de las costas de la ciudad, es estructurar un núcleo de relaciones, un núcleo problemático que define a las costas urbanas como espacios significativos en la estructura urbana.

Para abordar este núcleo de relaciones se delinean tres entradas analíticas: las transformaciones materiales con un ensamble significativo de elementos naturales y artificiales –agrupadas en tres paisajes diferentes–, las mutaciones funcionales producto de nuevas prácticas productivas –ciclo de las infraestructuras ferro-portuarias–, y la división del espacio en actividades que han sistematizado las demandas y procesado las condiciones de proyecto en dirección a la estructuración del espacio en la ciudad moderna –programas urbanos–. Estas tres abordan y organizan el material histórico de circunstancias que tendrán un impacto en las formas urbanas, con procesos espaciales específicos sobre los frentes de agua urbanos.

Dentro de estas definiciones de este Capítulo 2 se establece la instancia monográfica del tema; porque, en definitiva, los procesos espaciales no se agotan sólo en la traducción de modelos interpretativos universales, sino que las situaciones de cada sociedad determinarán circunstancias

que enriquecerán empíricamente estos modelos. Las necesidades físicas –urbanas y arquitectónicas– de una sociedad no tienen en su totalidad ni un origen en esa misma sociedad ni tampoco fuera de ella, sino que son una práctica sobre necesidades propias que procesan influencias y demandas tanto propias como ajenas. El análisis necesariamente pasa por el entrelazado entre necesidades internas, demandas externas y mutuas influencias de modelos; dicho una vez más, pasa por el abordaje de un núcleo de relaciones constitutivo de una problemática que tiene carácter universal pero una visibilidad y singularización circunstanciadas. En ese sentido se especifica la importancia y características del caso de la costa urbana de Santa Fe, como el objeto empírico a trabajar.

En Santa Fe la acumulación de intervenciones en el tiempo ha ocupado la costa y la ha tornado, actualmente, en un bien escaso, valorizado en su densidad simbólica y de uso acumulada históricamente. La tesis indaga en la trama histórica constitutiva de estos sitios como núcleo de relaciones que lo atraviesan, focalizando el análisis en el caso particular de Santa Fe remitido a las propias vinculaciones de la problemática con diferentes escalas y situaciones.

Los Capítulos 3 y 4 serán entonces el lugar donde quedan contenidas las consideraciones producto del procesamiento de las fuentes primarias sobre el objeto empírico. Se analiza como se construye históricamente el espacio de una ciudad en la costa. Como la ribera, se hace y se deshace espacio público. A partir de la construcción del puerto moderno de ultramar en Santa Fe, la autonomización de la función portuaria implicó una separación que limitó la relación entre esta ciudad y el río, mediada desde entonces por una construcción autorreferente y cerrada en sí misma de las dichas instalaciones de principios de siglo XX. Así los espacios de paseo y recreación junto al río buscaron otras localizaciones en la ciudad, fuera de su vinculación con el núcleo central urbano, y siguiendo el crecimiento y extensión de su estructura física. La ciudad, de esta manera, se transforma mutando toda su estructura en consonancia con los procesos de modernización, con las nuevas funcionalidades y espacializaciones propias de los nuevos componentes de infraestructura productiva y organización funcional del espacio.

Se describe cómo estos episodios –el puerto y los espacios verdes– formarán parte del proceso de paulatina ocupación urbana de la costa en el que se desagregan los programas de uso, con las diferenciales formalizaciones arquitectónicas a los que sirven, en un efecto propio del despliegue de las lógicas funcionalistas, esto como proceso de transformación verificado más allá del tratamiento del mismo en los posteriores planes urbanos. La estructura urbana creció en extensión y complejidad alcanzando nuevos espacios del litoral, en donde traduce esa complejidad en distintos sectores con diferentes funciones y configuraciones espaciales. Si como se ha descrito en los modelos interpretativos en los primeros capítulos,

y como se verifica en Santa Fe en los capítulos siguientes, estas funciones convivían en el primitivo puerto aldeaño al centro de la ciudad, luego con la estación portuaria monopolizando el uso del litoral a principios del siglo XX, los espacios de uso paisajístico y recreativo del ambiente fluvial se trasladan a nuevas zonas sin urbanizar, siendo los nuevos emprendimientos los motores de ese impulso urbanizador. Esto verifica la genealogía moderna de los espacios litorales, con el impacto en la estructura urbana donde se establecen separaciones entre redes de espacios que obedecen a configuraciones, actividades, competencias disciplinares e injerencias administrativas disímiles. El espacio de la infraestructura para la actividad portuaria y el espacio público social para el uso urbano con los parques y paseos serán las unidades espaciales que se van definiendo en el proceso histórico de la ciudad, unidades abordadas conjuntamente en los Capítulos 3 y 4.

Desde las prácticas urbanísticas existirán importantes intentos por saldar estas disociaciones entre el puerto y los espacios urbanos de la ciudad. Al momento en que estas transformaciones y conflictos sobre las costas se producen, en Argentina el urbanismo intentará consolidarse como disciplina y desplegará su instrumento clave –el plan urbano– para operar en estos temas. El río, el frente de agua, se incorpora al plan urbano, se representa, se interpreta y se intenta intervenir. Esto es lo que se analiza en el Capítulo 5, donde a partir de la puesta en relación de distintos planes se obtienen importantes dilucidaciones sobre los intercambios, influencias y originalidades de la historia del urbanismo en Argentina y en Santa Fe en particular.⁸

8. Las reflexiones sobre la autoría del Plan Urbano de Santa Fe de 1927, aún desconocida en la historiografía local, infieren importantes elementos sobre los acontecimientos vinculados a la emergencia del urbanismo en Argentina. Ver en capítulo 5, apartado 2.4 de la tesis.

La articulación problemática de estos procesos con el espacio urbano, tal como fue planteada desde los enfoques analizados y sistematizados en los primeros dos capítulos, reabre claves de distintas dimensiones. El espacio litoral no es el mero espacio físico, sino el lugar de atravesamiento de las prácticas sociales, al mismo tiempo que les da forma e influye en su organización, siendo el producto de un encuentro entre forma y cultura.

Finalmente, el Capítulo 6 está dirigido a alcanzar el máximo nivel de análisis pensando las relaciones entre las transformaciones materiales, las prácticas sociales y las construcciones culturales que acompañan y determinan este proceso histórico de configuración urbana sobre el litoral de la ciudad de Santa Fe. La condición litoral de la ciudad queda registrada a través de sus transformaciones materiales y significada en un proceso social de simbolización, ambas tramadas en aquellos momentos con tanta fuerza que aún perviven en la actualidad, pulsando las controversias de las ideas y decisiones urbanas sobre esta ciudad que vio en su río y en su puerto una de las apuestas urbanas más fuertes de su historia.

Tan importante se percibirá a la costa para una ciudad, que será teorizada por una línea de pensamiento en una clasificación de las ciudades argentinas según su presencia o ausencia, con un urbanismo para cada

una de estas situaciones. “Ciudades portuarias” y “ciudades mediterráneas” serán las categorías históricas forjadas que describen tipos urbanos, a la vez que mostrarán las indefiniciones de Santa Fe, los interrogantes irresueltos que aun resuenan en sus problemas urbanos y culturales.

Los espacios litorales de las ciudades vuelven a ser actualmente un lugar de interés y proyecto, y activan sus características en las condiciones presentes de la ciudad. A través de esta exposición argumentativa quedan los registros de las definiciones en el tiempo de la costa urbana como un espacio público, un tema del plan urbano, y un lugar donde se discutirán las formas en que se construye la ciudad moderna. Porque el tema de las costas urbanas no sólo es un problema de relación entre el espacio portuario y la ciudad, entre el tejido urbano y su borde con el entorno natural, sino que es un lugar donde se plasma un definido proceso histórico estructural de la ciudad.

APÉNDICE: NOTAS SOBRE SANTA FE (ARGENTINA) Y ACLARACIONES DE TÉRMINOS EMPLEADOS

El nombre Paraná, para el río que pasa frente a la ciudad de Santa Fe, tiene su origen en las poblaciones originarias guaraní y se le han atribuido significados sutilmente diferentes: “pariente del mar”, “padre del mar”, “padre de ríos”, “río que se mezcla con el mar” (apócope de la expresión “para rehe onáva”). Más allá de las diferencias, todos expresan la amplitud y magnificencia de la escala del mismo, y lo asimilan a una situación oceánica no abarcable desde las percepciones propias de los cursos de agua fluviales, sino más bien desde las experiencias marinas.

Esta ruptura con los marcos de percepción representó uno de los impactos más fuertes para el europeo que se adentraba en el mismo, incapaz de denominarlo y asimilarlo a sus propios mecanismos de interpretar el territorio. Siempre hubo y todavía persiste una intercambiabilidad entre la denominación de río o mar, entre Paraná y Plata para la indefinida zona del estuario que hace de vínculo de esas aguas con el océano Atlántico.

En un vasto territorio de casi tres millones de kilómetros cuadrados, en el que se sucede una diversidad de paisajes, el río Paraná discurre desde el encuentro del Paranaíba y el Grande en el lluvioso territorio de montaña del Estado de Minas Geraes en Brasil, hasta el Río de la Plata frente a Buenos Aires. Todo el sistema también recibe el nombre de la Cuenca Plata-Paraná, y contiene desde la impenetrable selva del norte donde se hacen presentes colosales saltos de agua como Iguazú, hasta la plácida llanura de la Pampa en el sur. La longitud desde su confluencia con el nacimiento del río Paraguay hasta la desembocadura en el Río de la Plata es de 3.645 km.

Siguiendo a la interpretación de su nombre como “padre de ríos”, su masa es una corriente poderosa que engendra numerosos accidentes

sobre la llanura a medida que baja al estuario del Plata: riachos, arroyos, islas, meandros, bancos de arena. Este es el paisaje frente a la ciudad de Santa Fe en su curso medio.

Pero además de estas características geográficas extraordinarias, el río Paraná es un espacio histórico significativo. Constituye la vía de navegación más importante y antigua de la Argentina, y es vital para su historia y desarrollo a tal punto que el nombre de Litoral identificará regionalmente a ese territorio de la Argentina.

Porque si bien litoral se identifica con un frente de agua de mar, debido a esa intercambiabilidad en la denominación y percepción de la escala que lo confunde con el mar, en esta particular circunstancia aquí se llamará litoral a este frente de agua de este particular río, que además arrastrará en su denominación a los territorios que surca y a muchas de las instituciones sociales de este territorio.

Y, por el contrario, las ciudades que no están sobre su curso adquirirán el calificativo de mediterráneas, aludiendo a su condición interior. Aquí cabe llamar la atención, ya que es una denominación que por cierto podrá llevar a confusión si se la adscribe desde su utilización para las ciudades –europeas, africanas y orientales– sobre el mar Mediterráneo. La advertencia es importante, porque tanto este último caso como en lo respecta a las ciudades de esa parte del cono suramericano, son categorías utilizadas frecuentemente que contienen una gran carga semántica diferente.

Hay que tener en cuenta que el territorio del sur pampeano como de la Patagonia, aquellas extensiones que poseían un frente marítimo sobre el Atlántico, no estuvieron bajo dominio del Estado nacional hasta la sistemática “Campaña del Desierto” de 1879; permanecieron hasta entonces bajo el control de las poblaciones originarias que dicha campaña militar intencionalmente llamada del “desierto” tenían por objetivo exterminar.

Por ello, el territorio controlado administrativamente, con capacidad de producción y políticas de colonización, eran estas extensiones del norte herederas de la estructura colonial que tenían en el río Paraná la vía de navegación hacia el mar. En definitiva, su litoral.

El Paraná, entonces, habiendo sido la vía de penetración en el territorio en la empresa de la conquista, luego una pieza en el funcionamiento de la estructura colonial, durante el período posterior a la independencia y la modernización en el proceso de consolidación nacional, será contenedor de casos portuarios de distinta escala y problemática.

Sobre fines del siglo XIX la Argentina presentaba una estructura económica de relativa consolidación territorial. Con el protagonismo del puerto de Buenos Aires, donde confluían las cabeceras de los ferrocarriles, simultáneamente se fortalece una clara primacía del litoral fluvial del río Paraná, donde se localizarán distintos puertos entre los que se destacaron el de Rosario, por su movimiento, y el de Santa Fe, por su tradición

Durante la primera década del siglo XX, las mencionadas ciudades construirán sus puertos modernos sobre ese litoral, y actualizarán sus infraestructuras de acuerdo con las técnicas propias del desarrollo portuario que, a caballo del crecimiento de la producción y del tráfico propio de una economía basada en el comercio, se dio en los países europeos y norteamericanos durante de la segunda mitad del siglo XIX.

Una larga historia de más de 400 años marca la relación de la ciudad de Santa Fe con el río Paraná, relación que ha ido matizándose por una sucesión de acontecimientos que configuran un relato de aproximaciones y alejamientos. La ciudad se ha nutrido y legitimado desde su fundación a partir de la presencia dominante y eterna del agua que, concretizada en un sistema hídrico complejo, dibuja un paisaje unitario y diverso a la vez. Desde su propio objetivo fundacional la ciudad vio en el río y en su puerto la causal justificadora de su existencia, su referencia y orientación en la geografía, un instrumento potencial de su desarrollo o la razón de su desventura y estancamiento.

Año	Población	Aumento		Incremento medio anual
		Absoluto	Relativo	
1858	6.615		(%)	(%)
1869	10.670	4.055	61,3	5,6
1887	17.559	6.889	64,6	3,6
1895	28.462	10.903	62,1	7,8
1901	35.635	7.173	25,2	4,2
1907	44.257	8.622	24,2	4,0
1914	65.769	21.512	48,6	6,9
1923	103.536	37.767	57,4	6,4
1938	146.736	43.200	41,7	2,8
1947	168.011	21.275	14,5	4,8

Fuentes: ROCA, Miguel C. Plan regulador de la ciudad de Santa Fe. Buenos Aires: Instituto Argentino de Urbanismo, 1947; REPÚBLICA ARGENTINA. Primer Censo Nacional, año 1869. Buenos Aires: Imprenta del Porvenir, 1872; CARRASCO, Gabriel (dir.). Primer Censo General de la Provincia de Santa Fe, año 1887. Buenos Aires, Peuser, 1888; REPÚBLICA ARGENTINA. Segundo Censo Nacional, año 1895. Buenos Aires: Talleres Tipográficos de la Penitenciaría Nacional, 1898; MUNICIPALIDAD DE LA CIUDAD DE SANTA FE. Censo Municipal de la población de Santa Fe, año 1901. Santa Fe: Edición Oficial, 1902; MUNICIPALIDAD DE LA CIUDAD DE SANTA FE. Censo Municipal de la población de Santa Fe, año 1907. Santa Fe: Edición Oficial, 1908; REPÚBLICA ARGENTINA. Tercer Censo Nacional, año 1914. Buenos Aires: Edición Oficial, 1915; MUNICIPALIDAD DE LA CIUDAD DE SANTA FE. Censo Municipal de la población de Santa Fe, año 1923. Santa Fe: Edición Oficial, 1924; REPÚBLICA ARGENTINA. Cuarto Censo General de la Nación, año 1947. Buenos Aires: Dirección General del Servicio Estadístico Nacional, 1951.

Siendo parte de los accidentes de la empresa de la conquista, durante el período posterior a la sanción constitucional de mediados del siglo XIX emprenderá una fuerte política de colonización con incentivos para la inmigración y la explotación agraria del territorio. A partir de ahí se aceleraron las transformaciones. En 1885 se traza un nuevo ramal ferroviario hacia los territorios interiores, con una extensión hasta un precario muelle en la ciudad. Un año después se instala un nuevo ramal de 12,5 km sobre el agua y atravesando las islas, para establecer una conexión entre la primigenia estación del ferrocarril a las colonias agrícolas y un puerto precariamente instalado sobre el cauce profundo del río Paraná. Estas son las primeras marcas importantes que se entrometen y surcan el territorio ribereño vinculándolo con la ciudad, vínculo posible gracias a los potentes dispositivos técnicos de las nuevas construcciones infraestructurales llevadas adelante con la incorporación del capital internacional. Y a partir de aquí habla la tesis.

1. Foto aérea de la ciudad de Santa Fe y su entorno fluvial del Río Paraná. A la izquierda de la imagen –el Este– se observa la planta urbana de Santa Fe. A la derecha –el oeste– y mas debajo de la imagen, el cauce profundo del Río Paraná y la planta urbana de Paraná. Entre ambas ciudades de Santa Fe y Paraná, se desarrollo el sistema de aguas del Río Paraná, con sus islas y riachos que conforman el valle de inundación de este río. Este valle de inundación, tiene unos aproximados 30 km de ancho entre las riberas de ambas ciudades. Año 1993.
Fuente: Fuerza Aérea Argentina. IIº Brigada Aérea de Paraná.



2. Foto aérea de la ciudad de Santa Fe y su entorno fluvial inmediato. A la derecha de la planta urbana –el Este–, se observan el canal de acceso al puerto, los diques del mismo, y mas arriba siguiendo la ribera, la costanera sobre las aguas de la Laguna Setúbal. Todo este sector fluvial al este de la planta urbana es parte del sistema de aguas del Paraná, con sus islas y riachos al que confluyen conformando el valle de inundación de este río. A la izquierda de la planta urbana –el Oeste–, el otro curso de agua del Río Salado. Año 1993.
Fuente: Fuerza Aérea Argentina. IIº Brigada Aérea de Paraná.



3. Vista aérea de Santa Fe hacia el río Paraná en época de subida de las aguas. Se observa como por la subida de las aguas desaparecen las islas y riachos afluentes del cauce central del Paraná, unificando todas las aguas en un solo caudal que ocupa todo el valle de inundación. Año 1992.
Fuente: Cedida por Martina Acosta.



CAPÍTULO 1

CIUDADES, PUERTOS, COSTAS: ENFOQUES Y PERSPECTIVAS HISTÓRICAS

“El concepto de ciudad-puerto en los estudios históricos (...) apenas ha avanzado más allá del nivel de su definición. Esto es en efecto un curioso estado de los asuntos para un tipo urbano que ha dominado la civilización urbana desde la antigüedad hasta el siglo XX. Las ciudades puertos son cosmopolitas, pero la erudición acerca de ellas es frecuentemente parroquial.”¹

1 ~ ANTECEDENTES HISTORIOGRÁFICOS

En el encuentro de las ciudades con sus cursos de agua, las infraestructuras portuarias desempeñaron un importante rol conformador de los espacios de confluencia del hecho urbano con el entorno natural de un río o el mar. Los puertos han caracterizado esos espacios en su estructura, uso e imagen, en distinto grado de acuerdo con los diferentes tiempos y funciones, llegando incluso a agenciarse como el elemento dador de la imagen misma de la ciudad. Durante los siglos XIX y XX, cuando estas infraestructuras adquieren una escala inusitada hasta entonces, la relación entre la ciudad y el frente de agua mediada por el puerto se alterará radicalmente, tenderá a ser cambiante, fluctuará entre armonías y conflictos, y se proyectará hasta la actualidad como un importante tema en el marco de las transformaciones contemporáneas en las ciudades.

La riqueza de fenómenos implicados en la actividad portuaria ha despertado el interés de su estudio desde distintas disciplinas –históricas, geo-

1. KONVITZ, Joseph W. Review Essay: “Port Cities and Urban History,” *Journal of Urban History* 19/3, 1992/93, p. 115.

gráficas, económicas, y urbanas más recientemente, entre otras—. Dados los cambios y evoluciones actuales, se hace imprescindible una revisión bibliográfica. A continuación se lleva a cabo un reporte de distintos abordajes desde diferentes campos de estudios; se repasan las perspectivas historiográficas sobre los puertos, como asimismo las tendencias actuales que definen un estado de debate en el que la tesis interactúa, tomando referencias del mismo y por lo cual se hace necesario evaluar su contexto de origen.

Estas diversas aportaciones han tenido dos evoluciones, fruto de su propio desarrollo sistemático en el tiempo. Por un lado, una profundización específica, pero por otro, una confluente orientación hacia los estudios de carácter interdisciplinar, que fomenta el cruce de miradas e incorpora saberes de diferente procedencia en sus análisis.

Las contribuciones sobre esto último, de diferente modo, perfilan modelos relacionales de la infraestructura portuaria y la estructura urbana. La perspectiva relacional se apoya, al mismo tiempo que las enriquece, en una multiplicidad de estudios anteriores sectoriales. Las aportaciones analizadas a continuación se ubican en dirección a la delineación de un esquema relacional, el propio de estado de debate, para ponerlo en juego en el abordaje del caso de estudio en confrontación con su devenir singular.

2. Para indagar sobre un panorama de la literatura internacional de la historia económica de puertos y sus orígenes desde la historia marítima ver: WILLIAMS, David: "The progress of maritime history (1953-1993)", *Journal of transport history*, 1993. Vol. XIV-2, pp. 126-141; BROEZE (ed.): *Maritime history at the cross-roads: a critical review of recent historiography*. St. John's (Research in maritime history IX), 1995; HATTENDORF JB (ed.): *Ubi sumus. The state of naval and maritime history*. Newport, 1994.

1.1. La economía portuaria y los orígenes de la historia de los puertos

Más tempranamente desde el área económica, los puertos fueron estudiados —desde sus dimensiones históricas— tanto en sus aspectos comerciales como técnicos. Pero sólo más recientemente se ha puesto la atención en el estudio de la relación de estas infraestructuras con la ciudad, debido justamente a los procesos de transformación de puesta en valor urbano de las antiguas piezas, que incluyen un sinnúmero de factores que van desde nuevas demandas de espacios en las ciudades hasta los cambios en las tecnologías y modalidades del transporte, y que han focalizado el interés de estos estudios a partir de las demandas presentes.

La historia de los puertos en sí misma es una disciplina relativamente nueva. Tiene que ver con los subcampos de la historia que se van generando en el último medio siglo, asociado a la expansión de las ciencias sociales que promueven nuevos temas, como la historia rural, urbana, financiera, entre otras. Dentro de ellas, se constituye la historia marítima como campo especializado que surge en los '60 y que evolucionará hacia la historia de los puertos. Esta historia marítima, al principio, estaba muy focalizada en las cuestiones mercantiles, de crecimiento de volúmenes de carga y negocios.²

En los '80, durante los encuentros de la Internacional Economic History Association, se forma la comisión de estudios de Maritime Economic History Group que, en desarrollos posteriores, se constituirá en la Interna-

3. Ver WILLIAMS, D.M.: "Recent trends in maritime and port history", LOYEN, Reginald; BUYST, Erik; DEVOS, Greta: *Struggling for Leadership: Antwerp-Rotterdam Port Competition 1870-2000*. Springer, 2003, pp. 11-27.
4. PRICE, Jacob: "Economic Function and the Growth of American Port Towns in the Eighteenth Century", *Perspectives in American History*, Vol. VIII. 1974, pp. 123-186.
5. PRICE, Jacob. *Ibid.*, p. 140.
6. KNIGHT W. y LISS, P.K. (dirs.), *Atlantic Port Cities: Economy, Culture and Society in the Atlantic World, 1650-1850*. Knoxville: University of Tennessee Press, 1990.
Hay un buen análisis de este trabajo en: PAYNE IGLESIAS, Elizet: "El puerto y la región: revisión historiográfica para el estudio del puerto de Truxillo (Honduras)", *Memorias*, año 3, nro. 5, I Semestre. Universidad del Norte. Barranquilla. Colombia. 2006.
7. KUETHE, Allan: "Havana in the Eighteenth Century", *Atlantic Port...* op. cit., pp. 13-39.
8. GEGGUS, David: "The Major Ports Towns of Saint Domingue in the Later Eighteenth Century", *Atlantic Port...* op. cit., pp. 87-116.
9. GRAHN, Lance: "Cartagena and his Hinterland in the Eighteenth Century", *Atlantic Port...* op. cit., pp. 168-195.
10. SOCOLOW, Susan: "Buenos Aires and its Hinterland in the Eighteenth Century", *Atlantic Port...* op. cit., pp. 240-261.

cional Maritime Economic History Association con el International Journal of Maritime History, fundado en 1989, referencia de los estudios de este tema, y enfocados en su integración dentro de los estudios económicos.

Estos estudios ponían la actuación en los agentes vinculados a las actividades portuarias y al comercio, a la circulación de capital en la actividad, la conformación de las compañías y las empresas, al impacto de la tecnología en la estructura económica de la actividad; era escasa la atención a los aspectos espaciales, sólo la referencia a un hinterland pero en términos abstractos de "espacio económico".³ Un trabajo que se constituyó como un hito en esta línea es el de Jacob Price, elocuentemente titulado "Economic Function and the Growth of American Port Towns in the Eighteenth Century".⁴ Este trabajo tiene por objetivo explicar la función de los puertos del este de los Estados Unidos en su contribución al desarrollo de la región geográfica aludida; define clara y empíricamente los parámetros en la relación del puerto y su hinterland estableciendo esos vínculos en base a la población, grado de industrialización y la capacidad de producción. De esta manera, enfocándose en casos específicos como el de Boston, Nueva York, Filadelfia y Charleston durante el siglo XVIII, concretará los aspectos vinculados al desarrollo de un espacio económico en relación con la entidad portuaria; expresa que "los grados de desarrollo funcional o subdesarrollo en un puerto no deben de ser entendidos como meramente dados, pues fueron derivados o resultantes del carácter del comercio del puerto y del funcionamiento institucional producido por los requerimientos del mercadeo de los productos comerciados".⁵

Dicho trabajo sentó una referencia que sería retomada en otras producciones tanto norteamericanas como latinoamericanas. Más tarde, *Atlantic Port Cities: Economy, Culture and Society in the Atlantic World, 1650-1850*⁶ se convertiría en un volumen emblemático; en él se encuentran presentes –entre otros– casos como Filadelfia, pero también La Habana⁷ y Santo Domingo⁸ en el Caribe o sudamericanos como Cartagena⁹ o Buenos Aires.¹⁰

Para este último caso, la autora analiza la población, las ocupaciones y el sector comercial y de servicios que conformarán el desarrollo de una región económica basada en las actividades agrícolas y ganaderas, que permitieron transformar a una ciudad periférica como lo era Buenos Aires durante el siglo XVI y avanzado el XVII, en una ciudad importante dentro del comercio del Atlántico sur en el siglo XVIII. Cabe mencionar cierta desatención a aspectos políticos institucionales de no menor incidencia en este proceso, como los cambios políticos propios del ascenso borbónico que redefinirán la actuación en las colonias. En todo caso, esta desatención no deja de ser un indicio de la limitación de estos enfoques basados en lo económico.

El estudio de la historia de los puertos como campo específico es más reciente, aunque se encuentra dentro del mismo contexto de expansión

11. WILLIAMS, David: *Recent trends...* op. cit., p. 12.
12. JACKSON, Gordon: *The History and Archaeology of Ports*. Tadworth, 1983.
13. BROEZE, Frank (ed.): *Brides of the sea: Port Cities of Asia from the 16th to 20th centuries*. Honolulu: University of Hawaii Press. 1989.
14. LOYEN, Reginald; BUYST, Erik: "Opportunities in comparative Antwerp-Rotterdam port history", LOYEN, Reginald; BUYST, Erik; DEVOS, Greta: *Struggling for Leadership: Antwerp-Rotterdam Port Competition 1870-2000*. 2003, pp. 329-332.
15. BRAUDEL, Fernand: *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*. Paris: Armand Colin, 1949 [Traducción española: México: Fondo de Cultura Económica, 1999].

de las ciencias sociales que dieron origen a la historia marítima, y su comienzo se encuentra más vinculado a la esfera de los geógrafos que los historiadores. "Mas específicamente la historia de los puertos emerge del desarrollo de dos nuevas especializaciones, historia marítima e historia urbana".¹¹ Dos trabajos pioneros y abarcativos historiográficamente fueron los estudios de Gordon Jackson¹² y Frank Broeze.¹³

Los intereses de estudio dentro de este ámbito han ido variando. Antes se ponía el énfasis en las tipologías de los puertos, en el tamaño, en las condiciones de construcción de dock; pero actualmente el foco se ha desplazado a las condiciones y circunstancias para el desarrollo portuario, la racionalidad de los distintos factores implicados en los procesos de desarrollo, particularmente en un creciente interés en las políticas de gobierno y administrativas sobre los puertos.

En la actualidad, procesando avances propios del intercambio interdisciplinario, se delinearán nuevas oportunidades y direcciones de la historia económica de los puertos. Más precisamente, se definen tres ítems de nuevas tendencias en la historia de los puertos: estudios comparados, estudios integrales y abordaje del factor humano.¹⁴

Dentro del segundo ítem, se incluyen las múltiples relaciones de la actividad portuaria, dentro de la cual se encuentra –de forma importante y creciente– la condición urbana, así como la función municipal –en tanto son ciudades-puerto–, y las dinámicas espaciales que superan la visión del puerto como una actividad aislada del marco físico en donde se implantan sus instalaciones. En el tercer ítem, el factor humano irá incorporándose más lentamente a partir de la consideración de la historia de los puertos por campos disciplinarios pertenecientes a las demás ciencias sociales.

1.2. La historia: los puertos y la dinámica social

Paralelamente a los trabajos sobre puertos basados en indicadores económicos, más incipientemente fueron definiéndose otros trabajos que amplían el análisis e incorporan enfoques y métodos propios de las ciencias sociales y que tienen en cuenta las relaciones sociales y las particularidades demográficas, lo que los vincula aún más a los estudios de la historia.

Un antecedente, que contendrá la doble característica de hacer síntesis y generar las aperturas de nuevos horizontes de estudio, será la conocida obra *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*.¹⁵ En ella, Fernand Braudel desde la perspectiva de la "historia total", desplegará una construcción histórica otorgando una presencia estelar a la geografía del mar y especialmente al papel de los puertos en la economía y política de ese espacio. Los puertos, a partir de su específica actividad, serán develados como sitios singulares que se constituyen en unidades significativas.

Ya fue suficientemente estudiado el impacto de Braudel constituyendo una "segunda generación" en la historiografía de los Annales; por lo tanto

no es necesario profundizar, pero sí cabe resaltar, la reverberación conceptual entre sus definiciones de la “duraciones” temporales en la explicación de los hechos históricos, y las características intrínsecas de los puertos, esos espacios en donde confluyen diferentes sistemas espaciales y temporales propios de la riqueza y complejidad de situaciones implicadas en la actividad portuaria. Son el escenario por excelencia del intercambio –no sólo comercial–, y se agencian como una convergencia material de diferentes duraciones temporales –condicionadas por actividades variables, cambios técnicos, fluctuantes poblaciones, tráfico irregulares, entre otras características oscilantes del espacio portuario a lo largo de su extensa existencia.

Pero la institución del puerto como un objeto de estudio significativo para la historia, con los propios métodos e instrumentos de la historia en toda su radicalidad, ocurrirá cuando Konvitz –del Departamento de Historia de la Michigan State University– lleve adelante sus trabajos asignando a los puertos el lugar central en el desarrollo histórico que encuentra llamativamente escamoteado en las preocupaciones de su disciplina.

Konvitz considerará débiles a los trabajos que abordan la cuestión portuaria, en cuanto no tienen un modelo de articulación de los distintos factores implicados, ni la profundidad y espesor para trabajar la especificidad de la condición portuaria de una ciudad. En una reseña¹⁶ que se constituye en todo un manifiesto de su postura teórica a la vez que se posiciona frente a los trabajos existentes, opinará críticamente tanto sobre los trabajos de Broeze como de Knight y Liss antes mencionados. A estos últimos los juzgará escasos para describir los problemas imbricados en la temática portuaria, principalmente por la desatención al proceso urbano que la considera una ausencia inexcusable. Concretamente reclamará el análisis de la influencia de la actividad marítima sobre las estructuras urbanas, como asimismo la incidencia de la conformación física y social de las ciudades en el tráfico portuario.

En contraposición a estos trabajos, Konvitz planteará la articulación problemática del tema portuario con el cambio social en donde lo urbano es una unidad de análisis protagónica.¹⁷ Su postura es que el espacio urbano, lo sociocultural y las circunstancias políticas no pueden dissociarse de las actividades portuarias. Estas últimas no pueden ser consideradas una variable de la estructura comercial o industrial de la ciudad, o como una rama de la economía, sino que por el contrario, adquieren una importancia en sí mismas que condiciona la dinámica social. “Si las ciudades portuarias han otorgado mayores oportunidades para las iniciativas de cambio, entonces la historia de esas ciudades es de vital importancia para un entendimiento de los procesos de cambio en el mundo moderno.”¹⁸

En correspondencia a dicho enfoque, Konvitz planteará la diversificación de fuentes –llegando hasta la literatura misma– articuladas en base a un postulado medular del trabajo en historia urbana como es la relación

16. KONVITZ, Joseph W. Review Essay: *Port Cities...* op. cit., pp.115-120.

17. En este sentido, la obra que en parte rescatará Konvitz identificando incipientemente este enfoque es la de SACK, Davis: *The widening gate: Bristol and the Atlantic economy, 1450-1950*. Berkeley: University Press, 1991.

18. KONVITZ, Joseph W. Review Essay: *Port Cities...* op. cit., p.120.

19. KONVITZ, Josef W.: *The Urban Millennium: The City-Building Process from the Early Middle Ages to the Present*. Carbondale: Southern Illinois University Press, 1985, p. XI.

20. KONVITZ, Josef: *Cities and the Sea. Port City Planning in Early Modern Europe*. Baltimore, MD: Johns Hopkins University Press, 1978.

21. Otro trabajo a destacar en esta línea de análisis es el de Roncayolo; en él examina cómo algunos grupos sociales imaginan la nueva ciudad portuaria incluso antes de que se establezcan los mercados marítimos; en definitiva, cómo se prefiguran las redes de negocios y, dentro de ellas, a la ciudad en un ejercicio programático a desplegar. RONCAYOLO, Marcel: *L'imaginaire de Marseille. Port, ville, pôle*, Marseille, Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille, Tome V: *Histoire du commerce et de l'industrie de Marseille, XIXe-XXe siècles*, 1990.

espacio-sociedad, y con los instrumentos propios del urbanismo en su intento de abordaje analítico. En definitiva, no es un interés sólo en el objeto urbano, sino que asume sus postulados metodológicos de análisis. Toda esta inclinación del autor quedó corroborada en otra obra donde su objetivo directamente fue un intento de entender "...la manera en que Europeos y Americanos construyen, perciben, explotan, y modifican el espacio de la ciudad".¹⁹

En su primera sistematización del tema portuaria²⁰ eludirá el recurrente desdoblamiento de las ciudades portuarias en dos entidades –ciudad y puerto–, diferenciadas espacialmente y conceptualmente. Situándose en otro nivel de análisis, describirá a Europa occidental como un área efectivamente integrada, con ciudades-puertos funcionando como una llave que conecta puntos tanto de comercio nacional e internacional como de movilidad de capital y fuerza de trabajo que se agencian espacialmente en los inicios de los procesos de modernización.

Identifica en Francia, a mediados del siglo XVII, el surgimiento de una asociación sistemática entre el planeamiento de la ciudad y el poder sobre los mares, hecho que no ocurría en Inglaterra y del que sólo tenía antecedentes en Amsterdam, ciudad pensada en relación con el puerto integrando canales como espacios urbanos. Esta asociación entre planeamiento y puerto como política de Estado se da con Colbert de ministro bajo Louis XIV. Konvitz relacionará la morfología de los cuatro grandes puertos –Marseille, Rochefort, Brest y Lorient– y sus sociedades que devendrán "metrópolis" constituyéndose como centros de difusión del poder real y sedes aristocráticas. A partir de ahí profundizará sobre las mutaciones de los roles que durante el siglo XVIII tendrán las ciudades portuarias, procesos que involucrarán y afectarán a las ideas y las instituciones que rigen las definiciones espaciales de las ciudades, evaluando el pulso entre la morfología de glorificación del rey, los imperativos utilitarios en ascenso y la administración de conflictos de la población.

Las vinculaciones entre clases comerciales, estructuras sociales y la imagen de la ciudad de los distintos grupos serán líneas recorridas, a partir de las cuales sobresaldrá el registro del paso de ver la ciudad como un microcosmos protegido dentro del cosmos, a ver la ciudad ocupando un lugar en un sistema de ciudades y colonias en donde la asunción del riesgo y la contingencia estarán cada vez más presentes.²¹

Luego, reflexionará Konvitz sobre la diferencial condición de la ciudad portuaria y las ciudades interiores, y contrastará la impermeabilidad a los cambios de las tierras profundas con la permeabilidad y alteraciones continuas de las zonas costeras que representaron los motores de cambio social, económico y político, asumiendo junto a la condición portuaria roles de capital, defensa y difusión cultural, como asimismo la pulsión de prácticas por fuera de lo establecido como elocuentemente lo indica la existencia del contrabando.

22. KONVITZ, Josef W.: "The Crises of Atlantic Port Cities, 1880 to 1920", *Comparative Studies in Society and History*, Vol. 36, No. 2. Cambridge. 1994, pp. 293-318.

23. KONVITZ, Josef W.: "Les villes portuaires de 1780 a nos jours: Leur evolution spatiale," *Urbi*, nro. VI. Ecole d'architecture de Paris-Conflans, Paris. 1982, pp. 105-117.

24. *Ibid.*, pp. 111-115.

En un trabajo más reciente sobre las ciudades del Atlántico norte,²² sitúa el análisis en los tiempos más cercanos cuando los procesos de modernización alcanzan pleno desarrollo en su evolución durante los años del intersiglo XIX-XX. Por distintas condiciones que describe, habrá un crecimiento inusitado del tráfico e intercambio entre las ciudades atlánticas, tanto europeas como norteamericanas, que concentrará protagónicamente el comercio mundial. Este crecimiento tendrá altos impactos en las ciudades portuarias y generará problemas en las estrategias de desarrollo debido al rol que cumplen en el mismo. Konvitz enfoca el tema articulando los problemas generados por el crecimiento de las ciudades portuarias a través de la relaciones entre espacio, trabajo y políticas públicas. Estas interacciones iluminan las distinciones de las ciudades portuarias como un tipo urbano, al que Konvitz aporta importantes elementos para su esclarecimiento y definición.

La asimilación del tema portuario en la situación urbana, estableciendo otro nivel de análisis más englobante, tiene por efecto la extensión espacial del objeto abordado, en el sentido que ya no será la parte de costa acotada a la localización de la actividad del puerto –en la que también en algunos casos se incluía al tejido inmediato o las vinculaciones de comunicaciones con su hinterland–, sino que en la definición y caracterización de la ciudad-puerto la unidad de análisis se extenderá a la relación de la ciudad misma con la totalidad de su frente de agua.

El puerto tendrá una preeminente importancia en esta relación y protagonizará los episodios más significativos; pero Konvitz rescatará situaciones en donde cobran importancia otras estructuras, usos y significaciones de la costa.²³ En tiempos más lejanos serán superpuestos a lo portuario, pero sobre fines del siglo XIX se comienzan a vislumbrar nuevas apropiaciones de la costa como las que analiza para Chicago y Amberes, rescatando los planes de Burmhan y Prost, respectivamente, por la integración del frente de costa en el planeamiento formal y funcional de la ciudad. Incluso para el caso de Chicago rescatará experiencias tendientes a ensamblar la urbanización del litoral con la estructuración territorial regional en los lagos de Michigan.²⁴

1.3. La geografía portuaria:

vocación científica en la historia de los puertos

Lo importante a tener en cuenta en los estudios geográficos sobre los puertos es que en algunos casos se han incorporado una preocupación por establecer una interrelación de factores que afectan no sólo al desarrollo o retroceso del volumen de cargas y tráfico –que era más propio de los estudios económicos–, sino que también atienden a la incidencia en la morfología de las instalaciones portuarias y sus espacios de implantación.

En los inicios de los años 70 se comienza a perfilar una línea de trabajo que posteriormente se identificará como una de las ramas actuales de la

25. Ver: TOBAL Conesa, Cristòfol: "Nuevas perspectivas en la geografía portuaria: las relaciones puerto-ciudad", *Biblio 3w*. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales, nro. 24. Universidad de Barcelona, 1997.

26. BIRD, J.H.: *Seaports and Seaports Terminals*. London: Hutchinson University Library. 1971.

27. HOYLE, B.S., HILLING, D.: *Seaports Systems and Spatial Change. Technology, Industry, and Development Strategies*. Cap.1. Chichester-New York-Brisbane-Toronto-Singapore: John Wiley & Sons, 1985.

"geografía portuaria".²⁵ La de Bird²⁶ es una obra que se puede considerar pionera en este sentido, obra que tuvo su continuación en lo que actualmente se reconoce como la escuela de Southampton, uno de los equipos de estudiosos más activos en la temática portuaria, coordinados por B.S.Hoyle. A través de numerosas publicaciones han perfilado las indagaciones hacia la incidencia que han tenido los cambios de orientación en el comercio internacional sobre las morfologías de los frentes costeros.

La producción de este grupo de trabajos tiene por característica común una preocupación metodológica, en cuanto se aplica a definir y contrastar modelos con los casos de estudio, determinar los objetivos de análisis que le son propios y también definir las técnicas a utilizar. Se pretende que los casos sometidos a estudio sean contrastados con un modelo teórico –que incluye la aplicación del método hipotético-deductivo–, desarrollando este modelo teórico en toda su capacidad. Esta tarea representa un esfuerzo desde la geografía por acercar la problemática portuaria a las teorías generales de la ciencia.

En esta dirección descrita, a inicios de los '70 Bird propone en base a casos estudiados los primeros modelos esquemáticos de las fases de ocupación del espacio por las instalaciones portuarias. Avanza en el ajuste de la definición de *hinterland* y *foreland* –conceptualizaciones que tendrán difusión asentándose como referencias en aquel tiempo–, y establece un conjunto de índices sintéticos para la definición del espacio portuario. Como ejemplo se destaca el índice de evaluación de importancia comercial, resultante de relacionar los valores totales del tráfico y del área continental en la cual ejerce su influencia un puerto. Asimismo, esa área continental, que es justamente lo se denomina *hinterland*, se mide a partir de la aplicación de isolíneas de costes, dentro de otras técnicas propias del análisis locacional en el estudio espacial de las relaciones del puerto con su implantación.

Una continuidad metodológica, con un recurrente uso de esquemas y determinada terminología enfocada a los sistemas, se encuentra en las obras de Hoyle –alumno de Bird en Southampton– y sus colaboradores. La generalización de los casos está basada en la "teoría de los sistemas" expresada por Bertalanffy, quien es citado en las introducciones –redactadas por Hoyle– de las publicaciones compilatorias de artículos de distintos investigadores, que comenzaron a principios de los años 80 pero con continuidad y vigencia hasta hoy. Los artículos abordan diferentes casos bajo el mismo enfoque metodológico, adscrito al enfoque sistémico como declaración de principio teórico, lo que asegura trascenderlos de abordajes descriptivos que traten cada puerto y cada ciudad como un caso único.

Dicho grupo de Southampton –también reconocido como "escuela inglesa"– planteará cuáles son, a su juicio, los temas que debe atender esta especialidad reconocida como "geografía portuaria". Hoyle, junto a Hilling, definirá cuatro grandes grupos de aspectos: teóricos, interdisciplinarios, espaciales y temporales.²⁷

Sobre los aspectos teóricos ya se ha hecho mención anteriormente. Con respecto a los interdisciplinarios, esta inclusión es una verificación más sobre la que han avanzado distintas disciplinas específicas al enfrentarse al fenómeno portuario –se mencionaba la economía en el apartado anterior– y constatar en ese avance la imposibilidad de un abordaje que no contemple la variedad de factores implicados en la actividad portuaria.

No deja de contener un desafío esta doble tensión entre un enfoque teórico que tiende a una homogeneidad metodológica y la apertura a lo de interdisciplinario; resulta dificultoso y discutible someter a la misma matriz metodológica perspectivas tan disímiles como las que están incluidas en la temática portuaria, que van desde lo técnico y económico hasta lo antropológico y cultural. Sin embargo, y ante esta situación, el equipo de Southampton sale airoso y establece modelos con la suficiente solvencia y flexibilidad conjugadas simultáneamente para incorporar esas perspectivas diversas dentro del análisis, en un juego productivo de contrastación.

Además, el establecimiento de una metodología común permite extraer inferencias sobre casos de estudios diversos, lo que supone facilitar el trabajo comparativo. Por ello, las reflexiones y avances en el plano teórico e interdisciplinario tienen que ver con los trabajos que el mismo equipo llevó adelante dentro del marco de la problemática de integración europea, elevando el nivel de análisis de la temática portuaria en la más amplia problemática de la participación de las infraestructuras en el mercado común. Estos trabajos fueron resumidos en una publicación de 1992;²⁸ en ellos se condensó la participación de expertos mundiales en el análisis del sistema portuario europeo, y significó “un múltiple enfoque de los problemas creados por los cambios en la interface puerto-economía”²⁹ centrados en los cambios de los frentes portuarios urbanos.

Los aspectos espaciales, propios de la geografía, son asimilados en sus variadas escalas al tema portuario, y entre estas escalas se encuentra la urbana, conceptualizada en su alcance para la actividad portuaria y no como mero entorno de las instalaciones portuarias. Aquí es donde estos trabajos se tornan insoslayables para el abordaje que se pretende construir en la tesis, entendido el puerto como un elemento mediador entre la ciudad y el río; dichos trabajos han puesto la mirada sobre la relación de la infraestructura con la ciudad, tanto desde los análisis de campo hasta llegar a trabajar la definición misma de “ciudad portuaria”.

Hayuth, en un artículo introductorio de un volumen monográfico de *Geoforum* dedicado a las transformaciones de los frentes portuarios, reflexiona sobre la escasez de estudios que integren la evolución urbana con el puerto, tras haberse roto la relación espacial del puerto moderno con el centro histórico de la ciudad.³⁰

La interfaz puerto-ciudad será profundamente estudiada a partir de los años 90, motivada por los procesos de transformación de las viejas instalaciones portuarias, pero también desde la preocupación esbozada previa-

28. HOYLE, B.S. & PINDER, D.A. (eds.): *European port cities in transition*. London: Belhaven. 1992. Dicha publicación tuvo lugar en ocasión de los encuentros de la British Association for the Advancement of Science al puerto de Southampton dentro los trabajos de estudios sobre el mercado común europeo.

29. *Ibíd.*, Cap.1, p. 14.

30. HAYUTH, Y.: “The Dynamics and dimensions of Port-City Interrelationships”, *Geoforum*, vol. 20, nro. 20. 1989, p. 427.

31. HOYLE, B.S.: "The Port-City Interface: Trends, problems and examples", *Geoforum*, vol. 20, nro. 20. 1989, pp. 429-436.

32. HOYLE, B.S.; PINDER, D.A.; HUSAIN, M.S.: *Revitalising the waterfront. International dimensions of dockland redevelopment*, London: Belhaven Press. 1988, p. 7 y p.14, respectivamente.

33. Ver mas adelante el Capítulo 2, específicamente los apartados 1, 2 y 3, como así también los abordajes del caso empírico analizado en el Capítulo 3.

34. HOYLE, B.S.: *Redeveloping waterfronts in canadian port cities*. Rapports, 1995. También reseñados en: HOYLE, B.: "A rediscovered resource: comparative canadian perceptions of waterfront redevelopment", *Journal of Transport Geography*, 2 (1). 1994, pp. 19-29. Y HOYLE, B.: "A shared place: contrasted perspectives on urban waterfront redevelopment in Canada", *Town Planning Review*, 66 (4). 1995, pp. 345-369.

35. Ver: COLET Duran; TREBALLS, Joan M.: "Recents sobre la regeneració urbana dels fronts marítims", *Biblio 3W*. Revista Bibliogràfica de Geografia y Ciencias Sociales, nro. 47, septiembre de 1997. Barcelona: Universidad de Barcelona.

mente por este grupo, donde los aspectos históricos no fueron descuidados, sino por el contrario, formaron parte de la construcción de los modelos interpretativos propuestos, al plantear –de acuerdo con el cuarto punto de los aspectos a tener en cuenta reseñados anteriormente por Hoyle y Hilling– las cuestiones temporales como constitutivas de los estudios.

En un artículo del mismo número de *Geoforum*,³¹ Hoyle sintetiza un modelo de evolución en el tiempo de la relación espacial entre el puerto y la ciudad, y establece etapas caracterizadas por formas diferentes que esta relación ha ido materializando. Este modelo, que había sido publicado previamente junto a otro esquema que resume los factores intervinientes en la relación puerto-ciudad,³² tendrá amplia difusión y será reiterativamente citado en las numerosas publicaciones y artículos de la década del 90 referidas al tema.

Este planteo de relación entre la esfera portuaria y la esfera urbana, dada su vinculación directa con la tesis, será profundizado en otro apartado más específico junto a otras interpretaciones y derivaciones de esta problemática.³³ Por ahora, sólo se presenta dentro de su contexto de formulación de la producción de lo que se ha denominado la escuela de Southampton. Para completar este conjunto de trabajos, se menciona un estudio más de este equipo que termina por delimitar el abanico de factores que incluyen en sus estudios y que concierne al análisis de los agentes implicados en la actividad portuaria.

En un estudio respecto de la reconversión de puertos canadienses,³⁴ se recoge y procesa el conjunto de repercusiones económicas, urbanas y sociales de las operaciones de recuperación de *watefronts* en ese territorio, y se analizan los distintos roles que juegan las autoridades portuarias y urbanas, como también los promotores. La metodología utilizada es la de entrevistas –tratadas en detalle– a quienes se desempeñan en los sectores implicados en distintas ciudades canadienses. Este importante panorama de la visión y comportamiento de los agentes implicados en operaciones de rehabilitación de áreas portuarias es una base importantísima pero en algún punto incompleta, ya que deja sin consulta a la población urbana implicada que sólo está representada por las autoridades municipales; falta la voz de los habitantes de las áreas implicadas como la de los usuarios de las instalaciones rehabilitadas para usos urbanos.³⁵

Tal vez este último punto sea el que haya quedado más abierto, hasta el momento, por este grupo de investigadores que con sus trabajos se han vuelto insoslayables para el abordaje de la temática portuaria; su prolífera y abarcativa producción representa una referencia para cualquier trabajo, más allá del enfoque y el caso que se pretenda estudiar particularmente.

1.4. Investigación aplicada: los puertos como intervención y proyecto

El problema común a las ciudades portuarias –que es la obsolescencia de sus viejas instalaciones decimonónicas– conjugado con la necesidad de los puertos de más espacio para sus expansivas actividades de tráfico comercial, ha propiciado la creación de asociaciones formadas por autoridades e investigadores de variada procedencia, y promovidas con la cooperación de agencias estatales preocupadas por los impactos que los cambios urbanos y comerciales tienen sobre los frentes marítimos y los sistemas portuarios.

Estas asociaciones son la proyección que han tenido los estudios de geografía portuaria para aplicar los resultados de sus trabajos, encontrar nuevas inspiraciones problemáticas para el tema, cerrar un circuito de investigación de base e investigación aplicada, y forjar una red de estudios asociados a los agentes intervinientes en los procesos analizados.

Entre estas sociedades, se destaca la Asociación Internationale Villes et Ports (AIVP) con sede en Le Havre, fundada en 1990, e integrada por las autoridades portuarias y representantes municipales de ciudades portuarias, junto a investigadores de diverso origen profesional y geográfico. AIVP celebra reuniones periódicas y edita publicaciones periódicas donde son debatidos los temas y problemas tanto de la actividad portuaria como de la integración puerto-ciudad, principalmente en sus aspectos contemporáneos y en las preocupaciones de gobernabilidad de los agentes responsables de la administración portuaria.

El Centro Internazionale Città d'Acqua es otra de las asociaciones importantes. Su sede se encuentra en Venecia, y funciona desde inicio de los '90 como lugar de archivo e intercambio de información promoviendo eventos, investigaciones y publicaciones³⁶ sobre la problemática del espacio urbano en relación con los cursos de aguas. Su producción está enfocada a la cooperación científica y por ello sus socios mayoritarios son investigadores; ello confirma su talante fundacional emprendido por la Comuna y las universidades de Venecia.

The Waterfront Center es una asociación independiente basada en Washington que funciona desde 1981. También realiza encuentros periódicos y publicaciones,³⁷ pero su sesgo singular es su vocación de interacción con la sociedad civil; articula confluencias de los especialistas –que van desde los urbanistas y planificadores, hasta ecologistas y economistas–, sociedades comunitarias y vecinales, periodistas y políticos municipales en un espacio de debate. A través de la Waterfront Community Consultants, asesora a grupos civiles implicados en las transformaciones de los *waterfront*, y declara su vocación en la búsqueda de un cambio equilibrado en las transformaciones.

Dentro del conjunto de técnicos de diversa procedencia abocados a las intervenciones directas, lógicamente están los urbanistas. más allá del

36. Entre sus publicaciones periódicas, destacaron en los debates de los '90 las compilaciones: BRUTTOMESEO, Rinio (ed.): *Waterfronts. A New Frontier for Cities on Water*. Venecia: International Centre Cities on Water, 1993. BRUTTOMESEO, Rinio (ed.): *Water and Industrial Heritage*. Venecia: Marsilio, 1993. Y, BRUTTOMESEO, Rinio: "The Maturity of the Waterfront"; *Aquapolis*, nro. 3-4, Venice, 1999.

37. BREEN, Ann and RIGBY, Dick (eds.): *Waterfronts: Cities Reclaim Their Edge*. New York: McGraw-Hill Inc., 1994; BREEN, Ann and RIGBY, Dick (eds.): *The New Waterfront: A Worldwide Urban Success Story*. London: Thames and Hudson Ltd. and New York: McGraw-Hill, 1996.

38. SOLÀ MORALES, Manuel de: "La segunda historia del proyecto urbano. Otra tradición moderna," *UR*, 5. Laboratorio de Urbanismo, Barcelona. 1987; SOLÀ MORALES, Manuel de: "Five questions on urban projects," BRUTTOMESSO, Rinio: "The Maturity of the Waterfront," *Aquapolis*, nro. 3-4, Venice, 1999. pp. 17-22.
39. BUSQUETS, Joan. Anvers, "Barcelone et Buenos-Aires: quand les villes s'occupent de leurs ports," *Les annales de la recherche urbaine*, nro. 55-56, París, sept. 1992, pp. 34-44.
40. SOLÀ-MORALES, Manuel de: "El moll de la fusta," *UR*, 8. Laboratorio de Urbanismo, Barcelona. 1992.
41. MONGE, Fernando: "Los estudios sobre historia portuaria: una perspectiva crítica y metodológica," *Hispania*, 198, Madrid. 1998, p. 308.
42. BOISSEVAIN, Jeremy: "Towards a Social Anthropology of the Mediterranean," *Current Anthropology*, Vol. 20/1, 1979, pp. 81-93; HERZFELD, Michael: "The Horns of the Mediterraneanist Dilemma," *American Ethnologist*, Vol. 11, nro. 3, 1984, pp. 439-455; PINA-CABRAL, JOAO DE: "The Mediterranean as a category of regional comparison: a critical view," *Current Anthropology*, 30. June 3, 1989, pp. 399-407; DRIESSEN, Henk: "People. Boundaries and the Anthropologist's Mediterranean," *Anthropological Journal on European Cultures*, 10, 2001, pp. 11-25.

peso de los mismos, que variará de acuerdo con la experiencia de cada caso, destacan la sistematización realizada por Manuel Solà-Morales³⁸ y Joan Busquets,³⁹ en cuanto sus propuestas y realizaciones en espacios portuarios son articuladas con la idea de "proyecto urbano". La intervención del Moll de la Fusta⁴⁰ fue emblemática como una intervención modélica, en la que se desplegaban las capacidades de los instrumentos urbanísticos formales para la resolución del sitio.

Desde esta experiencia se concibe al puerto y su entorno urbano como un sistema complejo de espacios y flujos que el proyecto urbano articula compositivamente para el desarrollo de un nuevo programa de uso actual, confiando en los instrumentos de manipulación de la forma. Sin embargo el caso reseñado, y otros con buenos resultados como éste, no alcanza para definir un mecanismo sistemático de aplicación, tal vez justamente por su carácter proyectual afianzado en instrumentos más de habilidad que de repetición. A pesar de estas limitaciones, las propias de toda operación sobre la forma en el marco urbano, pulsa la importancia de esa operación dentro de la definición de los acciones de intervención presentes.

Más allá de la diversa rigurosidad contenida en los distintos casos de intervención, como en los trabajos de reflexión de las mismas en estas redes de estudios, su instrumentalización hacia fines pragmáticos deja carencias en cuanto a la profundización en aspectos relativos al campo de estudios histórico-urbanos. Así y todo, son una fuente valiosa de aproximaciones que en diferente grado y calidad aportarán materiales que se incluirán en los siguientes apartados específicos.

1.5. La antropología: los puertos y las sociedades

Hasta aquí se han reportado los estudios que enfocan el tema basados principalmente en lo económico, lo tecnológico y lo espacial –en diferentes escalas–; pero existen otros intereses que incluyen en la temática portuaria a las representaciones espaciales en función del espacio vivido y percibido por los habitantes.

Conforme existe una profundización en la observación del fenómeno, la investigación acerca de los puertos se complejiza, ensanchando la variedad de factores económicos, políticos y sociales. Entran en escena otras miradas disciplinares, como es el caso de la antropología, desde donde se expresa que "...la visión tradicional fundamentada en el desarrollo de la actividad marítima, tal como se define por los patrones dominantes de distribución, competitividad y concentración es, sin lugar a dudas, claramente insuficiente."⁴¹

Un ámbito contundentemente ilustrativo del cambio de percepción en este sentido es el de los estudios mediterráneos. El Mediterráneo, como espacio, hasta mediados del siglo XX fue definido como una "unidad cultural". Desde la antropología, esta definición fue fuertemente discutida,⁴² por lo que comenzarán a incorporarse caracterizaciones –convergentes y

43. Ver BURKE, Peter: *Qué es la historia cultural*. Barcelona: Paidós, 2006, más precisamente el Cap. 3: *El momento de la Antropología histórica*. pp. 47-68.

44. DRIESSEN, Henk: "Mediterranean port cities: Cosmopolitanism reconsidered", *History and Anthropology Journal*. Routledge, part of the Taylor & Francis Group, Vol. 16, Num. 1, March, 2005, pp. 129-141.

45. MCDONOGH, Gary: "The Geography of Evil: Barcelona's Barrio Chino", *Anthropology Quarterly*. 1987, pp. 174-184.

46. HORDEN, Peregrine y PURCELL, Nicholas: *The Corrupting Sea. A Study of Mediterranean History*, London. 2000, especialmente los capítulos: *Lines of Sound and Lines of Sight*, pp. 124-132; *Places of Redistribution*, pp. 391-400.

47. MCPHERSON, Kenneth: "Port Cities as Nodal Points of Change: Indian Ocean", FAWAZ, L.; BAYLY, C.A. (eds.): *Modernity and Culture - From the Mediterranean to the Indian Ocean*. New York: Columbia University Press. 2002, pp. 75-96.

48. MCDONOGH, Gary: op. cit., pp. 174-184.

diferenciales— desde la topografía, ecología, ethos, religiones, economía, entre otras puestas en juego sin preponderancias predeterminadas como la jerarquización cultural que soslaya conflictos y diferencias escondidas en la idea de "área cultural".⁴³ Asimismo, coincidiendo con los estudios poscoloniales, durante los '80 el Mediterráneo como unidad será reconstruido como una visión elitista y colonizadora anglosajona que proyectó sobre el ámbito geográfico.

Recientemente las contribuciones de la antropología han puesto al Mediterráneo como una unidad de estudio desde una perspectiva no abordada en grado significativo. Y justamente uno de los ejes para renovar esa perspectiva ha sido el de las ciudades-puerto, y el cosmopolitismo que ellas generaron como una forma característica de la cultura mediterránea.⁴⁴ Si bien presente previamente, las ciudades-puerto junto a la revisión y espacialización del concepto de cosmopolitismo adquieren un protagonismo reforzado.

Anteriormente el mar en sí mismo, con su relevancia económica, demográfica y representación cultural heredada, constituía una unidad automática, refería como un constituyente primario que ponía en contacto gente y culturas. Sin embargo, con los nuevos ejes planteados se revierte este automatismo, ya que, profundizando la observación, se fija en cómo el intercambio de personas, mercancías e ideas —el contrabando—⁴⁵ a través del tiempo, moldeará conexiones sociales y culturales.⁴⁶

Las ciudades portuarias serán retratadas como lugares de cambio, de tolerancia y apertura. Serán sitios receptivos y estimulantes, tanto para los habitantes locales como para los extranjeros.⁴⁷ Se argumenta que el cosmopolitismo prevalece en las ciudades portuarias diluyéndose en las ciudades interiores de su hinterland o continentales, y se sustenta en las relaciones entre, por un lado, la ciudad y su puerto —conformando la unidad ciudad portuaria—, y por otro, la ciudad portuaria y los otros lugares allende los mares con los que se emparenta a través de vínculos comerciales y demográficos.

El foco de atención ha girado a las relaciones entre las actividades portuarias y la vida urbana, e indaga en cuáles las características son atribuidas a la "cultura portuaria"⁴⁸ y que procesos se han desarrollado a través del tiempo entre las evoluciones urbanas y portuarias. En esto se reconoce la confluencia con los estudios de la geografía portuaria anteriormente descritos, pero se ponen los acentos en interrogar cómo y por qué se separan las actividades portuarias de la ciudad y como eso afecta a la formas culturales de la ciudad portuaria en general y a la barrios inmediatos más específicamente.

Desde su perspectiva, el valor agregado a la visión tradicional consiste en la necesidad de profundizar los estudios de los puertos desde el plano social. En este sentido, un gran aporte a la renovación del debate —hecho desde sede española— es la preocupación por inducir al análisis de los

49. MONGE, Fernando: "Los estudios sobre historia portuaria: una perspectiva crítica y metodológica"; *Hispania*, 198. 1998, p. 315. Ver del mismo autor, quien ha hecho un gran aporte a la renovación del debate desde sede española: MONGE, Fernando: "Ciudades portuarias y dinámica socio-cultural"; GUIMERÀ, A. (coord.): *Los Puertos Españoles. Historia y Futuro (siglos XVI-XX)*. 2000, pp. 89-103; MONGE, Fernando; OLMO, Margarita del: "Un Contexto de Análisis para el Concepto de Ciudad Portuaria: Las Ciudades Americanas en el Atlántico"; DELGADO, J.M. y GUIMERÀ, A. (coord.): *El Sistema Portuario Español (siglos XVI-XX)*. 2000, pp. 215-33.

50. Commission on Urban Anthropology of IUAES (International Union of Anthropological and Ethnological Sciences). Seminario Internacional Ciudades del Mediterráneo: *Las modernidades de un Viejo Mundo en un nuevo milenio*. Cádiz, Junio de 2006. Sesión 5: *Puertos de Vida, puertos de imaginación y el nuevo frente litoral urbano del Mediterráneo*.

51. NEAVERSON, Peter; PALMER, Marilyn: *Industrial Archaeology: Principles and Practice*. New York: Routledge. 1998, p. 1.

52. RIX, Michael: "Industrial archaeology"; *The Amateur Historian*. Birmingham. 1955.

53. Se trata de la región también denominada English West Midlands conurbation, ubicada al norte y oeste de Birmingham.

sujetos involucrados, y superar el olvido que los espacios portuarios y sus áreas de influencia están pobladas por personas y que, por lo tanto, "... todo puerto es en sí mismo una comunidad humana";⁴⁹ que genera imágenes y representaciones específicas que circulan y alimentan las prácticas de los agentes y ciudadanos involucrados.⁵⁰

1.6. El patrimonio urbano-arquitectónico: el valor de los puertos

Un fenómeno de conocimiento, también propio de la expansión de las ciencias sociales de la segunda mitad del siglo XX, es la aparición de la arqueología industrial. Su origen es bastante diverso y va desde impulsos de instituciones públicas o civiles, intereses museísticos y asociaciones preservacionistas, hasta distintas disciplinas académicas como arqueólogos y arquitectos inclinados a los estudios históricos de rastros materiales y construcciones.

Este impulso constituirá otra mirada que a lo largo del tiempo irá adquiriendo diferentes formalizaciones y se proyectará sobre los puertos, en tanto se los considera condensadores de valores dentro del conjunto de construcciones y objetos identificados como patrimonio por su rol en el despliegue de las transformaciones concomitantes al desarrollo industrial.

Es sumamente importante este enfoque, ya que es el que permitirá agregar valor a las instalaciones portuarias en su proceso de reconversión para usos urbanos. El interés de estas áreas de conocimiento puesto en estas piezas será fundamental para significar a las mismas, para considerarlas un problema específico con singularidades que van más allá de su mera utilización para nuevos usos, que trascienden de ser un nuevo solar donde se expande la estructura urbana. Por el contrario, a través de estos mecanismos se promoverán y enmarcarán intervenciones atendiendo específicas condiciones en los procesos de recuperación de riberas para usos urbanos.

Tal es la diversidad de intereses que la definición del objeto de la arqueología industrial ha sido ampliamente debatida; buscando sus propósitos concernientes, aunque en un gran nivel de generalidad, "hay un consenso de que la arqueología industrial es un estudio sistemático de las estructuras y artefactos como un modo de ensanchar nuestro entendimiento del pasado industrial".⁵¹

El término arqueología industrial comienza a adquirir difusión a partir de 1955 cuando es usado por Michael Rix,⁵² en la Universidad de Birmingham, en ocasión de establecer clasificaciones y definiciones sobre la situación de los distritos del hierro y el acero de la región conocida como Black Country,⁵³ así denominada debido a la contaminación producto de su alta densidad de actividad industrial. Pero lo que significó una diferencia hasta ese momento, sobre todo con respecto a los trabajos de historiadores, es que Rix detectó la importancia contenida en los restos materiales de la industrialización para entender a la sociedad de ese tiempo, e intuía

54. Diseñado por Philip Hardwick, fue construido en 1837.

55. No deja de ser llamativamente paradójico que una campaña sobre una pieza que remite a un programa y formas arquitectónicas preindustriales –un arco triunfal con repertorio formal griego– haya sido tan importante para el posicionamiento de la arqueología industrial.

56. First International Congress on the Conservation of Industrial Monuments, Ironbridge, 1973. Ironbridge Gorge Museum.

articulaciones entre su estudio y conservación con acciones museísticas. Esta perspectiva hacía apropiado el uso del término arqueología.

Esta iniciativa dio lugar a que en 1959 el Council British Archaeology creara un comité especial –Research Committee on Industrial Monuments– para investigar y preservar piezas materiales del proceso de industrialización. Dicho Comité convocó a encuentros de discusión y reclamó una política pública sobre la materia.

Un hecho que catalizó la instalación de la arqueología industrial como tema específico de alcance social fue la campaña de 1963 en protesta por la demolición del Euston Arch,⁵⁴ la original entrada a la Estación de Euston en el centro de Londres en los tempranos tiempos del ferrocarril a principios del siglo XIX. La pieza arquitectónica de talante historicista consistía en un propileo dórico que hacía de fachada a la estación terminal de la línea a Birmingham,⁵⁵ y fue demolida para la renovación de la estación y adecuarla a las nuevas necesidades funcionales. Dicha campaña derivó en un acuerdo del Council British Archaeology con el Ministerio de Trabajos y Construcciones Públicas para la creación de un registro de Monumentos Industriales. Las comisiones respectivas avanzaron en el registro, definición y clasificación, y constituyeron el National Record of Industrial Monuments, pero las piezas no eran catalogadas en el Registro de Sitios y Monumentos de los organismos pertinentes para efectivizar su condición patrimonial en un estatus legal, cuestión que recién ocurrirá a partir de 1990.

Este National Record of Industrial Monuments posteriormente pasó a ser administrado desde el Center for the Study of the History of Technology de la Universidad de Bath, desde donde se coordinaron profusas actividades entre las que se destacó una serie de conferencias que dieron lugar a la creación en 1973⁵⁶ de la AIA, Association of Industrial Archaeology. Dicha asociación ha venido impulsando hasta la actualidad los parámetros de registro, investigación, conservación y promoción de publicaciones sobre el patrimonio industrial. Asimismo, brinda asistencia técnica en la conservación de rastros materiales, y desde 1976 publica desde su sede de la School of Archaeological Studies, en la University of Leicester *Industrial Archaeology Review*, una de las pocas publicaciones especializadas en la actualidad,

Por otra parte, casi simultáneamente bajo circunstancias y motivaciones similares, se creará la SIA, Society of Industrial Archaeology, en sede norteamericana; celebra su reunión inaugural en la Cooper Union de Nueva York, en 1972, y edita hasta la actualidad *IA: Journal of the Society for Industrial Archeology*, con base en el Department of Social Sciences, de la Michigan Technological University.

La dicotomía entre investigación y preservación es palpable en las posiciones volcadas en estas publicaciones, una contradicción que ha demorado la consolidación de la arqueología industrial como disciplina académica plenamente instituida.

57. NEVELL, Michael: "Industrial Archaeology or the Archaeology of the Industrial Period? Models, Methodology and the Future of Industrial Archaeology. The 2005 Rolt Memorial Lecture", *Industrial Archaeology Review*. Volume XXVIII. Issue No 1, Spring 2006.

58. Se entiende por ella a la metodología llevada a cabo en los trabajos de la Unidad Arqueológica de la Universidad de Manchester sobre la región del Tameside, tentando una posible comprensión narrativa de la industrialización regional e identificando cuestiones culturales en el cambio técnico, económico y social.

59. Ver AA. VV.: "Understanding the Workplace: A Research Framework for Industrial Archaeology in Britain", *Industrial Archaeology Review*, Volume 27, Number 1, May 2005.

60. Ver BARKER, David; CRANSTONE, David (ed.): *The Archaeology of Industrialization*. Leeds, England: Manley Publishing, 2004. En este volumen se compilan los trabajos de la conferencia organizada por la AIA bajo el mismo título del libro, y es recurrente el uso a la categoría de paisaje en muchos de los trabajos. Ver también la recensión del libro por REYNOLDS, Terry S., en IA., Vol.31, nro. 1. 2005, p. 48; y BUCHANAN, Angus: "Industrial Archaeology: Past Present and Prospective", *Industrial Archaeology Review*. Volume XXVII. Issue No 1, Spring 2005, pp. 19-21.

61. NEAVERSON, Peter; PALMER, Marilyn: *Industrial...* op. cit., p. 16.

La arqueología industrial quedó vinculada durante bastante tiempo a esta perspectiva defensiva y conceptual de "monumento," propia de sus campañas originarias. Pero con el transcurso del tiempo se fueron profundizando reflexiones y experiencias que ensancharon ese entendimiento. Actualmente un diverso rango de trabajos enfatiza los cambios en el paisaje y las transformaciones sociales producto de la industria como formas de análisis en conexión con el desarrollo tecnológico y sus improntas materiales.⁵⁷

La noción de paisaje, trascendiendo a lo objetual, comprende tanto al ambiente físico inmediato como a la dimensión cultural, antes relegada por la determinación específicamente técnica del objeto. Los estudios del paisaje en la arqueología industrial son ahora aceptados como parte de este campo de estudios y complementan la "metodología de Manchester".⁵⁸ Paisaje en cuanto manifestación física de los cambios producidos por el hombre en el proceso de industrialización.⁵⁹ El resultado de estos registros a través de este abordaje ha sido un gran entendimiento de las interrelaciones de los factores que toman forma en el paisaje industrial.⁶⁰

Hay tres estadios en el proceso de análisis del paisaje industrial: la determinación de las razones para la localización de particulares emprendimientos industriales; la interpretación de los cambios que ocurren en el tiempo, y el examen de las relaciones espaciales, tanto entre los distintos componentes industriales como con el desarrollo de patrones de asentamiento y los sistemas de transportes. Según Neaverson y Palmer, esta es la tarea del arqueólogo industrial para interpretar los rasgos físicos en el paisaje con los instrumentos corrientes de la arqueología.⁶¹

Esta extensión desde el objeto al contexto físico que lo contiene será perceptible también en el ámbito de los estudios y actuaciones sobre monumentos más tradicionales, donde el valor se derrama desde el mismo monumento hacia su contexto urbano o natural, cuestión de la que hay constancia en los documentos del ICOMOS.

Sin embargo, el carácter intrínseco del patrimonio industrial hizo que inicialmente no ocupara un lugar relevante en los ámbitos tradicionales de la temática patrimonial, influidas por las disciplinas de historia del arte y la arquitectura. De ahí que, tal vez, haya tomado la iniciativa la arqueología, o que haya sido definido tal como se ha descrito, y recién, posteriormente, se haya tematizado lo industrial dentro de la conceptualización de patrimonio.

A partir del mismo encuentro donde fuera creada la británica AIA, el First International Congress on the Conservation of Industrial Monuments desarrollado en Ironbridge durante 1973, surge el The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage, usualmente conocido como TICCIH. Dicho Comité es una sociedad internacional abocada al estudio, protección y promoción del patrimonio industrial; con representantes de diferentes sociedades nacionales, organiza eventos de discusión cada tres años como publicaciones de referencia, y desde el año

62. PALMER, Marilyn; NEAVERSON, Peter (eds.): *The Millennium Conference: Transactions, From industrial revolution to consumer revolution: international perspectives on the archaeology of industrialization*. Proceedings of the XII TICCIH Congress, London, 2000.

63. COLLINS, Peter: *Los ideales de la arquitectura moderna. Su evolución (1750-1950)*. Barcelona: Gustavo Gili, 1998; principalmente Cap. 20, pp. 223-245.

2000 es asesor especializado de ICOMOS para la confección de la Lista de Patrimonio Mundial. Confirmando el carácter interdisciplinario del tema, agrupa a distintos académicos de diversas disciplinas e incluye en la definición de lo industrial tanto a los inmuebles y maquinaria de producción como las vías de transporte y comunicación a través de las que llegaban las materias primas y se comercializaban los productos, las residencias, centros asociativos y asistenciales de los trabajadores, los servicios públicos y, en última instancia, los propios paisajes modificados por la actividad extractiva e industrial.

El encuentro de Londres⁶² fue un momento de sistematización y fue confirmado posteriormente con el documento liminar The Nizhny Tagil Charter for the Industrial Heritage cristalizado en el encuentro del 2003, donde se definen los lineamientos básicos del patrimonio industrial, aunque remitiéndose a un nivel de generalidad demasiado amplio aún como para establecer posiciones claras sobre todo en términos propositivos.

La diferencia con respecto al abordaje arqueológico es que en el ámbito patrimonial prima el modo tipológico en el análisis, más propio de la Historia del Arte y la Arquitectura, que el modo estratigráfico correspondiente a la arqueología, que ve a las construcciones como estratos que se superponen, se adosan y, de esa manera, infieren sesiones cronológicas y argumentativas. En cambio, la valoración patrimonial remite las formas de los objetos al campo del análisis compositivo de la tradición artística con sus significaciones, correspondencias y alteridades.

Un concepto que aportaría a la superación, o más bien a la complementariedad en un nivel de análisis superior, es el de programa. El desplazamiento de la idea de tipología a la de programa proviene de la historiografía de la arquitectura moderna,⁶³ y su incorporación al análisis de las construcciones implica una visión que articula las funciones –mas flexibles y cambiantes como se caracterizan las actividades industriales– con las formas físicas en la conformación resultante de los objetos, y evita la traslación automática de contenidos de la tradición arquitectónica –condensadas en las tipologías– provenientes de dilucidaciones enmarcadas en lo estético en tiempos anteriores al período de desarrollo industrial. Justamente, en este período esas dilucidaciones perderán el protagonismo central que tenían en la concepción y definición de las construcciones, y deberán medirse con las nuevas pulsiones producto de las demandas y condiciones de la sociedad industrial, canalizadas en nuevos saberes e instituciones, siendo el más palmario el ejemplo de la ingeniería en sus disputas con la arquitectura y el urbanismo.

La noción de programa como categoría de análisis concuerda mejor con los objetos industriales, y remite el abordaje a un universo más amplio de referencia, en cuanto incluye las actividades como indicativos de orden social que se procesan en la forma analizada. Si bien se intuye esta perspectiva en algunos trabajos, no está explícitamente sistematizada en el

64. 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.

65. COLLIN, Michèle: "Culture y patrimoine des villes portuaires d'Europe", COLLIN, Michèle; BAUDOIN, Thierry; PRELORENZO, Claude: *Urbanité des cités portuaires*. Paris: L'Harmattan. 1997, pp. 261-271.

66. PERON, Françoise (sous la direction de): *Le Patrimoine Maritime. Construire, transmettre, utiliser, symboliser les héritages maritimes européens*. Collection Art & Société. Press Universitaire de Rennes, 2002. Dicho volumen reúne las contribuciones de los expertos en el encuentro: *Patrimoine maritime 2000* organizado por la Université de Bretagne Occidentale.

67. BRUTTOMESSO, R. (edited by): *Water and Industrial Heritage*. Venezia: Marsilio Editori, 1999; BRUTTOMESSO, R. (a cura di): *I Waterfront delle Isole*, Venezia: Edizioni Città d'Acqua, 2004.

68. TUNBRIDGE, John; ASHWORTH, Gregory: "Leisure resource development in cityport revitalization: the tourist-historic dimension", HOYLE, B.S. & PINDER, D.A. (eds.): *European port cities in transition*. London: Belhaven. 1992; Cap.10, pp. 176-200; TUNBRIDGE, John; ASHWORTH, Gregory: *The tourist-historic cities*. London: Belhaven, 1990.

69. Para la IBA-Escher Park, ver: AA.VV.: *Quaderns*, 225. Barcelona 2000; GROHE, T.: "L'exposition internationale d'architecture de l'Emscher Park. Un projet écologique pour la reconversion de la Ruhr", *Les Annales de la Recherche Urbaine*, 52, 1991; KIPAR, A.: *L'Emscher Park nel bacino della Ruhr. Un progetto di ristrutturazione ambientale per*

plano reflexivo, como tal vez lo merecería. En la presente tesis se intentará avanzar en esa dirección.

Específicamente los puertos, tanto en el seno de las Sociedades Arqueológicas como en el TICCIH, no es una temática que tenga un lugar importante, escaso se podría decir si se tiene en cuenta el protagónico papel de los mismos en los procesos de industrialización.

Hubo dos trabajos emblemáticos que articularon los debates existentes con situaciones concretas de estudio y proyecto, y que se han convertido en referencias insoslayables. Con la desafección de unas 2.000 ha en la vieja zona portuaria de Londres y otras 300 ha en Liverpool, surgieron en ambos sitios los estudios que abordaron los restos materiales portuarios.⁶⁴

A estos dos trabajos les han seguido otros, dentro de los que cabría destacar el de Michèle Collin⁶⁵ o el más reciente de Françoise Péron,⁶⁶ ambos a nivel europeo, como asimismo los coordinados por el centro Città d'Acqua,⁶⁷ donde se establecen los parámetros de definición del patrimonio portuario, sus alcances e instrumentos de trabajo.

En los mencionados al principio, provenientes de sede francesa y consecuente a ello, ponen el énfasis en los marcos de significación cultural donde la interrelación con lo urbano está presente de forma protagónica. Frente a ello, los de Città d'Acqua, sin perder esta perspectiva, poseen un desplazamiento del eje protagónico del análisis hacia las formas de intervención y resultados de gestión.

Ahora bien, la temática del patrimonio plantea otra cuestión importante, que es la del proyecto, ya que la definición del valor patrimonial contiene una ideación de preservación –explícita o implícita–, y en esto la visión patrimonial deberá implicarse en los contenidos y técnicas del proyecto urbano y arquitectónico si pretende controlar resultados en el destino de las construcciones industriales, y en esto es donde se centran, y muchas veces se emparentan, los debates en los encuentros.

El tema del turismo será otro tópico que se articulará problemáticamente con el patrimonio, ya que se identificará como la forma de socializar y viabilizar económicamente los proyectos, aunque se evalúan sus consecuencias ya que sus aportes no son inocuos en su intervención. Los estudios de John Tunbridge y Gregory Ashworth⁶⁸ son un importante avance en la temática; definen una matriz de problemas a los que los waterfronts se enfrentan en su condición y potencialidad patrimonial, y donde la relación puerto-ciudad queda influenciada por el factor turismo.

Volviendo más específicamente al plano del proyecto, un caso de intervención a destacar por su escala y resultados es la IBA-Escher Park,⁶⁹ programa iniciado en 1989 y sostenido por más de una década por el gobierno regional para la zona norte del río Ruhr en Alemania. Dicha región está caracterizada por antiguas industrias pesadas y químicas, incluye la ciudad de Duisburg pero se extiende mucho más allá de ella para abarcar un amplio territorio y tomar como eje el Ruhr, que fue saneado de su deplora-

l'esposizione internazionale di costruzioni (IBA). Il Pomerio, Milán 1993; LINNE, Martin: "El parc paisatgístic Duisburg-Nord", AA. VV.: *La reconquesta d'espai públic urbà. Europa 1980-1999*. CCCB, Barcelona 1999. MULLER, Iñigo: "Viaje a la cuenca del Ruhr", *Pasajes*, 22. Madrid 1999. SELTMANN, Gerd; KOLKAU, Anette: "*La Iba de Emscher Park*", *Ciudad y Territorio* 100-101. Madrid, 1994.

70. CHRISTALLER, Walter: *Central places in Southern Germany*. Nueva Jersey: Prentice Hall. 1966. Ver también CARTER, Harold: *El estudio de la geografía urbana*, Madrid: IEAL. 1983, pp. 93 y ss.

71. HOHENBERG, Paul y LEES, Lynn Hollen: *The Making of Urban Europe, 1000-1950*. Cambridge, Massachusetts: Harvard U.P. 1985, pp. 63 y ss.

72. *Ibíd.*

ble contaminación en la que estaba sumido. El programa sentó las bases para la metamorfosis de este gran terreno industrial en un parque cultural y natural, preservando la memoria e insertando los restos materiales en un proyecto de preservación y uso en un marco paisajístico que lo contenía, ello en sintonía con la extensión paisajística de los objetos propia de la arqueología industrial reciente comentado previamente.

Las piezas portuarias, articuladas por los cursos o frentes de agua, son perfectamente adaptables a la visión paisajística. Sin descuidar el tratamiento de los objetos en sí mismos, el principal desafío para una intervención es recomponer un marco de apropiación del espacio con suficiente escala que articule en un uso significativo las preexistencias dispersas, y favorecer el ensamble entre memoria, nuevos edificios, vínculos urbanos y cualidades ambientales.

Ahora bien, si esto es lo deseable para la intervención, los estudios históricos también deberán incorporar esta perspectiva ampliada para alcanzar la complejidad contenida en estos rastros materiales, para que aporten en su producción de conocimiento tanto para la intervención precisa como para su instalación en un entendimiento sociohistórico y cultural.

1.7. El planeamiento urbano: la infraestructura portuaria en la historia del urbanismo

La presencia del puerto en las reflexiones y prácticas de planificación de las ciudades estuvo primordialmente remitida, durante gran parte del siglo XX, a ser una infraestructura básica para el desarrollo económico. Desde los ámbitos de la teoría del planeamiento, influenciada por las corrientes de racionalización y sectorización de actividades con gran peso de los indicadores socioeconómicos, se entendía que el rol primero de los puertos era ser una pieza del engranaje económico y, en cuanto tal, se insertaba espacialmente en la organización urbana desde su condición y necesidad funcional, sin consideraciones sobre otros elementos y efectos.

Sin embargo, existirá una reflexión que ponderará la incidencia de un frente de agua y un puerto en la organización física del territorio, diferenciándola de otras formas organizativas que no la contemplan. Así es que a la organización física a partir de los lugares centrales, según la había planteado Christaller⁷⁰ en su clásico esquema, Hohenberg y Lees⁷¹ contrastarán otra organización del territorio y las jerarquías urbanas con características diferenciales propias de incluir las actividades portuarias.

Hohenberg y Lees⁷² establecerán una estructura basada en las unidades de redes de comercio que definirán las líneas de desarrollo y estructuración de partes y roles que replantearán la teoría de lugares centrales. Si en estas últimas las funciones políticas y administrativas orientan los pulsos organizativos y culturales, la economía basada en el comercio, y más precisamente en la demanda de mercaderías, será la guía que tensionará la localización y relación entre diferentes componentes en el territorio. La

73. KNOX, Paul. y AGNEW, John.: *The geography of the world economy*. London-New York-Melbourne: Arnold. 1989, p. 27. Dichos autores citan a: VANCE, James E. Jr.: *The merchant's world: The Geography of wholesaling*. Englewood Cliffs, New Jersey: Prentice Hall. 1970, p. 151.

74. HALL, Peter: "A new Urban Frontier", BRUTTOMESSO, Rinio (ed.): *Waterfronts. A new...* op. cit.

75. MEYER, Han: *City and Port. Transformation of Port Cities London, Barcelona, New York, Rotterdam*. Rotterdam: International Book, 1999.

estructura física resultante será más abierta e irregular, en términos morfológicos, frente a una geometrización y regularización de la basada en los lugares centrales. Las ciudades serán nodos de una cambiante red de ciudades relacionadas, frente a ciudades establecidas como lugar central dentro de una jerarquía de centralidades organizadas en grados definidos y estables. Y la caracterización cultural será heterogénea frente a la homogeneidad de las anteriores.

Knox y Agnew⁷³ retomarán esta distinción entre lo que denominarán el "modelo mercantil", organización territorial y urbana basada en fuerzas y actividades exógenas, y el "modelo de lugar central", basado en fuerzas y actividades endógenas.

En realidad, éstos son modelos abstractos que no se concretan empíricamente de forma pura, sino que, por el contrario, se encuentran con diferentes grados de hibridez. Pero lo que es destacable es como la organización espacial del territorio –donde se procesan las fuerzas económicas– varían de un modelo a otro en base a la presencia y/o relevancia del frente de agua y su función comercial, llegando a caracterizar no sólo morfológicamente sino también culturalmente a la forma espacial, rol y estructura del territorio y las ciudades.

Sin embargo, las condiciones de cambios sobre los puertos en las últimas décadas del siglo XX han provocado la redefinición del rol del puerto y su lugar en las reflexiones y prácticas de planificación que, asimismo, fueron transformadas con el advenimiento de nuevos paradigmas que replantearon temas, problemas e instrumentos. El proyecto urbano tomó una preponderancia por sobre las definiciones espaciales propias del procesamiento de actividades económicas, y nuevos temas han emergido en el debate, dentro de los cuales los puertos tuvieron un protagonismo con un rol reconsiderado en el abordaje del planeamiento urbano: "... 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." ⁷⁴

En este sentido, en los últimos tiempos ha proliferado un sinnúmero de estudios sobre las reconversiones de las antiguas áreas portuarias, con las consiguientes investigaciones históricas sobre las mismas desde los más diversos enfoques y disciplinas. Dentro de este vasto conjunto sobresale el trabajo de Han Meyer,⁷⁵ el que se analiza a continuación tanto por los méritos que contiene en su aporte a la discusión en este campo de estudios, como por el papel inspirador que el mismo ha dado a la presente tesis. Y sobresale en tanto tiene la capacidad de establecer conceptualizaciones importantes y generar síntesis con hipótesis tanto interpretativas como propositivas sobre un tema que ha adquirido centralidad en el debate de los últimos tiempos respecto de las ciudades.

El libro condensador de una vasta investigación centra el análisis de cuatro casos en capítulos internos específicos –Londres, Barcelona, Nueva York, Rotterdam–, y describe la relación entre el puerto y la ciudad de cada uno de ellos en el marco del más amplio proceso de evolución urbana de esas ciudades. Pero ello no es más que el núcleo central y original de dos corolarios más ambiciosos y abarcativos. El primero es la apertura de una amplia reflexión sobre la condición urbana, desde su genealogía moderna hasta los desafíos a los que se enfrenta actualmente, tal como lo enuncia el título del primer capítulo: “La ciudad puerto del siglo XIX y sus modos hacia el siglo XXI”. Y el segundo es la definición de un campo de intervención para operar en el proceso de construcción de la ciudad actual, tal como elocuentemente lo expresa el título del sexto y último capítulo: “Urbanizando la infraestructura. Un proyecto de diseño urbano”. El curso de la investigación como también su escritura tuvieron fuentes diversas que fueron abrevando el resultado final a lo largo de un recorrido, que se inicia con la participación en el desarrollo de planes para las antiguas áreas portuarias de Rotterdam, pasando por ensayos con enfoques más amplios a través de trabajos para el Ministerio de Asuntos Culturales, hasta su sistematización académica en un programa de investigación en el Departamento de Urbanismo de la Universidad de Tecnología de Delft. Este recorrido queda impreso en el producto final, y dicha diversidad de fuentes es sabiamente amalgamada en un discurso potente que ha sabido hacer converger la rigurosidad documental del texto académico con la vitalidad del ensayo.

Desde este lugar la investigación adquiere una diferenciación complementaria con estudios referenciados anteriormente de este campo temático. Por un lado, se complementa con las investigaciones de uno de los equipos coordinadas por B. S. Hoyle de la Escuela de Southampton, donde se formulaba un modelo teórico de la evolución de las relaciones ciudad y puerto a partir las integraciones y segregaciones que estos dos componentes han concretado en el tiempo. Sin proponérselo explícitamente, Meyer sitúa estas relaciones del modelo teórico en espacios físicos concretos dándole entidad urbano-arquitectónica, coherencia empírica y contrastación dinámica al modelo desde un trabajo inductivo.⁷⁶ Por otro lado, Meyer da pautas interpretativas consistentes ensayando un salto hacia una síntesis perspicaz de prolíferas y rigurosas producciones y debates promovidos por Rinio Bruttomesso a través del Centro Città d’Acqua de Venecia. En ambos casos, esto es articulado en el análisis con la historia del urbanismo.

Profuso en el uso de imágenes y referencias planimétricas, combinadas con percepciones y otras fuentes procesadas en el texto escrito, el trabajo combina elementos metodológicos plurales que han estado en el concierto historiográfico del estudio de las ciudades, como el análisis comparado, la integración de intereses propios de los estudios culturales,

76. Roncayolo también tendrá un trabajo sobre Marsella en donde profundizará específicamente en la cuestión de la división de su puerto de la estructura urbana en el intersiglo XIX-XX. No es tan urbanístico, ni extendido y profundo como el de Meyer, y por eso la atención a este último, pero también posee interés sobre todo por la vinculación entre la segregación física y social. RONCAYOLO, Marcel: *Lectures de villes. Formes et temps*. Marseille: Editions Parenthèses, 2002. Cap. 14: “Ville et port. Marseille, division fonctionnelle, division sociale”, pp. 198-207.

la problematización histórica de temas actuales, y una premisa cardinal como es la articulación de procesos globales y locales en las historias urbanas.

El objeto de análisis, la relación entre la ciudad y el puerto, es indagado a través de dos indicadores definidos: 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. 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 infraestructural y la red local”; como también un interrogante 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”.

A partir de estos dos indicadores surgen indagaciones específicas, donde se destacan las reflexiones sobre el espacio público, y se realiza una interpretación del mismo donde articula procesos socioeconómicos, ideas técnicas del planeamiento y políticas de la ciudad en el tema. En este punto es donde realiza una conceptualización muy sugerente con la distinción entre “espacio público social” y “espacio público tecnocrático,” uno propio de la organización urbana –la ciudad– y otro propio de la infraestructura que paulatinamente irá adquiriendo autonomía con abordajes disciplinares específicos que escapan a los dominios del planeamiento urbano, quedando el mismo reducido en su incidencia en los procesos de construcción de la ciudad.

Esta separación se localiza históricamente en el siglo XX, momento cuando justamente detecta la sugerente simultaneidad con la aparición de la ideología funcionalista, y donde cuestiones estructurales complejas propias del desarrollo metropolitano se fragmentan en una variedad de subdisciplinas. Porque la situación no siempre estuvo definida de esa manera, y así se deja constancia en cada una de las cuatro ciudades tratadas reseñando la propia tradición de planeamiento urbano respecto del diseño de infraestructura como una parte integral del paisaje urbano. Y cada ciudad ha experimentado la pérdida de esta tradición, seguida por recientes intentos de retomar el hilo de su legado en planeamiento urbano, intentos de búsqueda de nuevas funciones para los elementos infraestructurales obsoletos de las viejas áreas portuarias.

El énfasis puesto por Meyer en estos temas resulta ser importante no sólo para la discusión sobre la recuperación urbana de las antiguas áreas portuarias, sino también para la revitalización de la disciplina del planeamiento urbano en cuanto asume nuevos desafíos que buscan otorgarle un renovado protagonismo. ¿Cuán importante es el rol que tienen estos temas, tanto ahora y en el pasado, en diseñar la relación entre ciudad y puerto? ¿Cuán importante es el rol que tiene la disciplina del urbanismo

en formular estos temas y en trasladarlos en conceptos concretos del planeamiento urbano?

Al describir el desarrollo de estas cuatro ciudades portuarias, Meyer estaba guiado por el intento de encontrar indicios de respuestas a estos interrogantes, con la convicción de que “la historia del planeamiento urbano para las áreas portuarias es principalmente una historia de ideas alternativas sobre la relación que involucra a la ciudad, el paisaje y la infraestructura de gran escala”.

El talante relacional del discurso, los ejemplos que aporta, las cuestiones que aborda, la pluralidad de enfoques metodológicos puestos en juego, los análisis de las cuatro ciudades que condensan problemáticas claves en el campo de la historia urbana, los sugerentes interrogantes que abre hacia la labor –histórica y futura– de la disciplina del planeamiento urbano, todo ello hace del libro un material imprescindible que sabe guardar actualidad en las dinámicas tensiones propias de los debates sobre la ciudad. Porque el tema del waterfront no solo es un problema de relación entre el espacio portuario y la ciudad, sino que es un lugar donde se plasma un definido proceso histórico estructural de la ciudad.

2 ~ CIUDADES, PUERTOS, COSTAS: UNA HISTORIA URBANA

En los apartados anteriores se ha descrito el lugar que la temática portuaria, y dentro de ella la derivación en la interfase puerto, ciudad y curso natural de agua, ha ocupado en el conjunto de puntos de vista del campo de las ciencias sociales, circunscribiendo los enfoques a los que fue sometida en su estudio. más que para un ejercicio historiográfico en sí mismo, esto sirve principalmente para dos propósitos. Por una parte, para esclarecer las concepciones de origen de un conjunto de avances y resultados dentro de la temática específica, que serán utilizados en el abordaje de los capítulos de la tesis. Y por otra parte, para referenciar la temática en su condición vinculada al debate ampliado de las ciudades y su historia.

2.1. Núcleo de relaciones

De la amplitud de los estudios y enfoques descritos, como fondo es recurrente el ensanche de la base de análisis, y extender el mismo hacia la incorporación de variables y problemáticas que insertarán el objeto de estudio originario en una trama de relaciones propias del nivel urbano.

La historia con los intentos de descripción de la ciudad-puerto, la antropología con la interpretación de comunidades portuarias, la arqueología y el patrimonio con la atención al paisaje industrial, el planeamiento con la integración espacial de la infraestructura en la ciudad recuperando tradiciones urbanísticas que intentaron operar en ese sentido, todas ellas son las experiencias de conocimiento que delimitan este campo relacional donde los objetos de estudio quedan implicados en una trama urbana, con consecuencias para su definición y su abordaje, rediseñando sus dimensiones.

77. Ver MORACHIELLO, Paolo; TEYSSOT, Georges (ed.): *Le Macchine imperfette architettura, programma, istituzioni nel XIX secolo*. Dipartimento di analisi crítica e storica. Atti del convegno, Venezia ottobre 1977. Roma: Officina, 1980; GRAVAGNUOLO, Benedetto: *Historia del urbanismo en Europa: 1750-1960*. Madrid: Akal, 1998; OLMO, Carlo; LEPETIT, Bernard (eds.): *La Città e le sue storie*. Torino: Einaudi, 1995. LEPETIT, Bernard (dir.): *Les formes de l'expérience. Une autre histoire sociale*. Paris: Albin Michel, 1995; LEPETIT, Bernard (coord. Heliana Angotti Salgueiro): *Por una Nova História Urbana*. Sao Paulo: Edusp, 2001.

78. Dentro de la gran cantidad de trabajos, más vinculadas a las problemáticas de la ciudad portuaria pueden el ya mencionado de COLLIN, Michèle; BAUDOUIN, Thierry; PRELORENZO, Claude: *Urbanité des cités portuaires*. Paris: L'Harmattan, 1997; como BONILLO, Jean-Lucien; BORRUEY René; ESPINAS, Jean-Denis; PICON, Antoine: *Marseille, Ville & Port*. Marseille: Parenthèses, 1991.

79. Ver SOJA, Edward W.: *Postmoderns Geographies. The reassertion of Space in critical social theory*. London: Verso, 1989; SOJA, Edward W.: *Postmetropolis. Critical Studies of cities and regions*. Oxford, Blackwell, 2001.

80. KRUGMAN, Paul: *Desarrollo, geografía y teoría económica*. Barcelona: Anthoni Bosch, 1995.

81. SASSEN, Saskia: *La ciudad global*. Buenos Aires: Eudeba, 1999.

La progresión de una historia con fundamentos materiales –tales como la geografía, la demografía o la economía– hacia un desarrollo más tardío en la historia de las ideas, de las construcciones ideológicas y de las formaciones sociales, es un recorrido que recuerda distintos esfuerzos –con concepciones, objetivos y resultados disímiles– en el campo de las ciencias sociales.

Esta podría ser, por ejemplo, la descripción de la tarea de Marc Bloch, Lucien Febvre o Fernand Braudel a través de su producción en los *Annals*. Pero también, más tardíamente y más cercanos en el tiempo, la nueva historiografía da predominio a los lentos y acumulativos cambios de las ideas, al despliegue de discursos –desde el XVII en adelante y que se aceleran en sus consecuencias sobre el XIX y XX–,⁷⁷ más que a la concepción materialista deudora de las historias sobre la revolución industrial y su expansión –como a la visión dependentista para el caso latinoamericano–. Dicha historiografía se enmarca desde una reflexión cultural específica sobre mecanización, tecnología, industria y territorio. Esta perspectiva puede verse particularmente en trabajos franceses, caracterizados por una profundidad interrogativa y una calidad de argumentación singular.⁷⁸

Y si este proceso se denominó en ciertos ámbitos el “giro cultural”, también se registra lo que llegó a denominarse el “giro espacial”. Toda una línea de la teoría social propone la recolocación del espacio junto al tiempo en la constitución de lo social e interpretar que la cultura moderna en los siglos XIX y XX estuvo dominada por una obsesión con el tiempo, por un “historicismo desespacializante”. Esta línea exagera –tal vez para autoafirmar su hipótesis– este olvido del espacio en otras épocas, y no recuerda, por ejemplo, el pensamiento espacial en la tradición de la geografía del siglo XIX como en el simbolismo del espacio en el XX; pero lo que sí es concreto es que la cuestión del espacio adquiere una presencia más central en los debates sociales de los últimos tiempos.

Edward Soja,⁷⁹ proponiendo la “visión dialéctica del espacio”, reposicionará la cuestión espacial como elemento fundante de lo social. Paul Krugman⁸⁰ emprende el camino del análisis y explicación económica vinculándolo decididamente al espacio. Y desde otro ensayo condensador de tendencias en curso, Saskia Sassen⁸¹ sostiene la necesidad de “urbanizar las ciencias sociales”. La comprensión de los procesos sociales, afirmaba, “pasa cada vez más por investigar que ocurre en la ciudad”, un espacio donde conviven y deben interactuar los más heterogéneos agentes en medio de procesos de mutación no clarificados en sus derroteros.

De esta manera, se instala en el campo de las ciencias sociales la hipótesis de que lo urbano es una categoría lo suficientemente específica como para generar objetos de investigación y reflexión, y se conforman áreas tales como una geografía urbana, una economía urbana o una antropología urbana que confirman esa hipótesis y donde confluyen distintos saberes disciplinares. A decir de Ignasi Solà Morales, “aunque los geógra-

82. SOLÀ-MORALES, Ignasi: *Territorios*. Barcelona: GG, 2002.

83. DYOS, Harold James: *Victorian Suburbs. A study of the growth of Camberwell*. 1961; DYOS, Harold James & WOLFF, Michael (eds.): *The Victorian city: images and realities*. London: Routledge & Paul Kegan, 1976; CANNADINE, D. y REEVER D. (eds.): *Exploring the urban past: Essays in Urban History by H.J.Dyos*. Cambridge: Cambridge University Press, 1982.

84. TILLY, Charles. "What good is urban history"; *Journal of Urban History*, vol. 22. 1996, p. 702.

fos se ocupen del espacio de la ciudad contemporánea, los economistas de la cuantificación de los fenómenos urbanos, y los antropólogos de las conductas de los individuos, hoy por hoy es perfectamente legítimo cruzar los conocimientos que nos ofrecen Edward H. Soja o Andrew C. Harvey con los de Saskia Sassen o Marc Augé.⁸²

En este ambiente, la historia urbana, que venía pugnando por su lugar desde los pioneros trabajos de Dyos en las décadas del 60 y 70 del siglo XX⁸³ y desde el centro en Leicester, encontrará renovada fuerza y reconocimiento; las ciudades y sus espacios participarán activamente en el debate social y cultural. A aquel núcleo originario distintivo de la historia urbana, sintetizado en la relación espacio-sociedad, se le van adjuntando nuevas interrogaciones que enriquecen la productividad del acontecimiento histórico urbano.

La transferencia de modelos y estrategias urbanas entre distintas ciudades a través de la historia será un tema que encontrará recurrencia creciente, y en esto no es casual la coincidencia con la globalización de los procesos urbanos en la producción contemporánea de la ciudad, lo que perfiló la atención histórica sobre este fenómeno que estaba presente en el pasado de las ciudades, aunque no ponderado de manera suficiente y adecuada.

Profundizando la indagación en este último sentido, de la pregunta respecto de la manera en que estas influencias y transferencias se materializaron en la ciudad, en cómo se espacializaron en la misma, surge una de las líneas de trabajo que representa una sugerente inspiración, y es la exploración sobre la forma en que los procesos globales se insertan en la pequeña escala local. A decir de alguno de sus mentores, "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".⁸⁴

No se trata entonces de una historia general y de historias regionales, y menos aún de una misma historia que se difunde desde un centro hacia periferias; se trata de las historias que se construyen por una determinada concentración en un núcleo de relaciones problemáticas en donde se entrecruzan condiciones de las sociedades en las que se alojan esas historias con influencias e intercambios de diversas procedencias.

Ahora bien, si se puede definir a la articulación problemática de los procesos globales y locales, a las relaciones entre la dimensión espacial y social, a la aproximación histórica a los actuales debates urbanos, como aquellas líneas distintivas del programa de trabajo de la historia urbana, encontraremos que la temática de los espacios urbanos litorales constituye un objeto de estudio productivo para la profundización de estos aspectos, en una confluencia problemática que remite a las mismas instancias que conforman las preocupaciones de la historia urbana.

Las formas espaciales en que se materializa una relación entre el acontecimiento urbano y su frente de agua abren una serie de reflexiones sobre

las transformaciones producidas tanto en la configuración como en el uso y significación de partes relevantes para una ciudad, espacios y dinámicas que se agencian históricamente tanto como la fuente de recursos económicos, como el soporte y escenario de prácticas, o como la imagen identitaria de la ciudad misma, cuando no todo simultánea e interaccionadamente.

Las transformaciones materiales de estos espacios, como también el conjunto de relaciones técnicas y culturales que dichas transformaciones contienen y que inciden en la definición del hecho urbano, constituyen una rica fuente de indagación en concordancia con la producción de conocimientos en el campo de la historia urbana. El espacio costero condensa un núcleo de relaciones inscriptas en importantes procesos urbanos en el tiempo, por lo que amerita sobradamente la convocatoria de la atención histórica. Y a ello se avoca la tesis. Este capítulo ha sido un reporte de distintos abordajes y un repaso de las perspectivas historiográficas sobre los puertos, como también de las tendencias actuales que definen un estado de debate en el cual las riberas urbanas se encuentran implicadas.

CAPÍTULO 2

LA PROBLEMATIZACIÓN URBANA DE LA RIBERA

“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”.¹

1 ~ LA RIBERA: TRAZA SENSIBLE EN LA HISTORIA DE LA CIUDAD

Si en el capítulo anterior se trabajaron algunos enfoques que separadamente establecían interpretaciones, en lo que sigue a continuación se intenta articular estos enfoques en el tema de las costas de la ciudad, ponderando incidencias de fenómenos en las formas e intensidades de transformación del espacio.

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 con sus impactos en la ciudad, ello a través del origen de nuevos programas urbanos y sus formalizaciones materiales, aporta un conocimiento para la profundización de los estudios de los procesos urbanos.

Y permite entender a la línea de ribera y las acciones materiales que sobre ella se realizan en el tiempo como emergencias materiales que configuran ese llamado núcleo de relaciones, es decir, una unidad de análisis

1. TILLY, Charles: “What good is urban history”. *Journal of Urban History*, vol. 22, 6, 1996, p. 702.

2. Para una definición de la categoría "ciudad-puerto" ver KONVITZ, Joseph W. Review Essay: "Port Cities and Urban History," *Journal of Urban History* 19/3, 1992/93, pp.115-120. KONVITZ, Josef: *Cities and the Sea. Port City Planning in Early Modern Europe*. Baltimore, MD: Johns Hopkins University Press, 1978. MONGE, Fernando; OLMO, Margarita del: "Un contexto de análisis para el concepto de ciudad portuaria: las ciudades americanas en el atlántico", GUIMERA, Agustín; ROMERO, Dolores (eds.): *Puertos y Sistemas Portuarios (Siglos XVI-XX)*. Madrid: Ministerio de Fomento, 1996. KONVITZ, Joseph W.: *Port Cities...* op. cit., pp.115-120. KONVITZ, Josef: *Cities and the Sea. Port City Planning in Early Modern Europe*. Baltimore, MD: Johns Hopkins University Press, 1978.

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)*. Barcelona: Mondadori, 1993.

histórica constituida en la constelación de relaciones e intercambios de fenómenos diversos que tienen lugar en la ciudad.

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

La aproximación al fenómeno urbano a través del análisis de sectores de la ciudad que la vinculan con un hecho natural, como 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.

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 o parques 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, como se ha visto en el capítulo anterior, los puertos fueron el tema que más se ha desarrollado, ya que representan una cuestión de larga duración que significó en muchos casos la génesis misma del hecho urbano, como es el caso del surgimiento y desarrollo 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 representarán una temática difícil de soslayar si se pretende evaluar la relación del fenómeno urbano con la costa a través de construcciones urbano-arquitectónicas.

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 que viabilizan programas de actividades productivas y sociales.

Estos espacios son producto de la materialización de actividades que tendrán una formalización espacial y un diseño específico, producto de una evolución de la ciudad y sus funciones, es decir, de un proceso histórico que es lo que se intenta desentrañar en su entramado como un tema constitutivo de la urbanidad.

2 ~ GENEALOGÍA MODERNA DE LOS ESPACIOS URBANOS LITORALES

El proceso de ocupación y uso de las costas urbanas, junto con la construcción y complejidad creciente de los dispositivos materiales que viabilizan esa intervención en el espacio, se vincula a la larga disputa entre la

4. Ver: MORACHIELLO, Paolo; TEYSSOT, Georges (ed.): *Le Macchine imperfette architettura, programma, istituzioni nel XIX secolo*. Dipartimento di analisi critica e storica. Atti del convegno, Venezia ottobre 1977. Roma: Officina, 1980; GRAVAGNUOLO, Benedetto: *Historia del urbanismo en Europa: 1750-1960*. Madrid: Akal, 1998; OLMO, Carlo; LEPETIT, Bernard (ed.): *La Città e le sue storie*. Torino: Einaudi, 1995.

5. KONVITZ, Josef: *Cities and the Sea...* op. cit.

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, que se expande de forma inusitada.

Tal como se ha comentado, la nueva historiografía⁴ no considera que esas capacidades técnicas estén dadas solamente por el marco y disponibilidad tecnológica, sino por un entramado de acontecimientos y movilizaciones de fuerzas sociales. Los cambios no se producen por una mera disponibilidad técnica, sino por las capacidades sociales de idear, asimilar y desplegar las capacidades técnicas. Ello traerá consecuencias en la transformación material de los espacios que se traducirán en la forma urbana de la metrópolis moderna.

Si se preveía en esta nueva historiografía que de los cambios productivos no derivaba una ciudad industrial, sino que además habría un tercer elemento interactuando –las condiciones sociales y culturales–, para el caso de la infraestructura portuaria ocurre lo mismo, y no sólo es la existencia de un puerto lo que determine la constitución de la ciudad-portuaria como lo describe Konvitz.⁵

La interacción entre cambios técnicos, cultura, naturaleza y fenómeno urbano tendrá una traducción en el espacio y un núcleo de condensación importante de esa traducción estará en la ribera, lugar donde se puede ponderar este proceso de conformación histórica de la ciudad.

En la historia de las ciudades que nacen y se desarrollan a la vera de cursos fluviales y marítimos se verifican estos procesos sobre los que se pueden establecer distintas articulaciones y periodizaciones según el origen del modelo interpretativo que pondrá en juego distintos indicadores relacionados problemáticamente. Existen correlaciones entre lo natural y lo artificial, entre la infraestructura y la economía, entre la infraestructura y la dinámica urbana y, por supuesto, el intento de la historia tentando la explicación más amplia a partir de la dimensión temporal de estos vínculos.

Para abordar la genealogía que ha llevado a la configuración de las costas urbanas, el núcleo de relaciones implicadas que determinaron su configuración, se delinean tres entradas analíticas. Las transformaciones materiales con un ensamble significativo de elementos naturales y artificiales –agrupadas en tres paisajes diferentes–, las mutaciones funcionales producto de nuevas prácticas productivas –ciclo de las infraestructuras ferroportuarias–, y la división del espacio en actividades que han sistematizado las demandas y procesado las condiciones de proyecto en dirección a la estructuración del espacio en la ciudad moderna –programas urbanos–; las tres abordan y organizan el material histórico de circunstancias que tendrán un impacto en las formas urbanas, con procesos espaciales específicos sobre los frentes de agua urbanos.

6. Referencia al artículo sobre ríos de la "Historia Natural" de Buffon, citado por GLACKEN, C.J.: *Huellas en la playa de Rodas*. Barcelona: Ed. del Serbal. 1996, p. 623.

7. Para este y otros ejemplos ver: 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, Coaa, 1996.

2.1. La naturaleza en tres paisajes

Dada su condición de límite entre dos sistemas, como son los procesos de urbanización y las circunstancias naturales referidas al régimen del cauce de agua, las costas urbanas son el espacio depositario de transformaciones materiales vinculadas a la larga disputa entre el hombre y el medio, entre la sociedad y su cultura con sus potencialidades técnicas y el dato natural. Buffon en su *Historia Natural*⁶ escrita en el siglo XVIII da cuenta de estas interacciones 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.

Los pequeños ríos de las grandes ciudades, o por el contrario, los grandes ríos de las pequeñas ciudades podrían ser los enunciados en clave axiomática de esa interrelación planteada. Los clásicos ejemplos de París y Londres, con los moderados cauces ordenados discurriendo por el interior de sus tramas urbanas, serían el reverso de las pequeñas poblaciones expuestas a las inmensidades de su frente de agua, vulnerables incluso a sus desbordes.

La imagen del río Sena atravesando ordenadamente París, que en la actualidad muestra espacios urbanos 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 para ver el actual cauce de dicho río –una versión reducida de su origen espacioso y torrencioso– discurrir regularmente sin amenazas por un canal claramente definido,⁷ ya que hasta principios del siglo XX las crecidas continuaban siendo de consideración.

La operación de control y de dar forma a espacios concretos sobre los bordes de agua no estuvo librada de traumas y de la necesidad de numerosos esfuerzos y acomodamientos de las estructuras sociales, consolidados en largos períodos de tiempo, para alcanzar resultados como los que se pueden observar actualmente, tanto en las mencionadas como en muchas otras ciudades, con sus frentes de agua adecuados urbanísticamente a usos tanto civiles como portuarios.

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 –en Europa y Norteamérica– a grandes obras de infraestructura que producen un espacio altamente artificial con

8. HANAPPE, P.; SAVY, M.: “*Industrial Ports and the Kondratieff Cycle*,” HOYLE, B.S.; PINDER, D.A. (eds.): *Cityport Industrialisation and Regional Development*. Oxford, 1981. Ver mas adelante en este capitulo el apartado 2.2 “Los ciclos de la infraestructura”

9. VICTOR HUGO: *Oeuvres complètes*, t.V, p. 1108. Citado por CORBIN, Alain: *El territorio del vacío. Occidente y la invención de la playa (1750-1840)*. Barcelona: Mondadori. 1993, p. 261.

10. Ver CLAVAL, Paul: *La geografía cultural*. Buenos Aires: Eudeba, 1999. *La géographie culturelle*. Paris: Editions Nathan, 1995. Como también CRANG, Mike: *Cultural Geography*. London: Routledge, 1998.

11. SIMMEL, George: *El individuo y la libertad. Ensayos de crítica de la cultura*. Barcelona: Península, 1998. Capítulo: *Filosofía del Paisaje*, p.175-186

12. ALIATA, Fernando; SILVESTRI, Graciela: *El paisaje en el arte y las ciencias humanas*. Buenos Aires: Ceal, 1994.

intervenciones de elevado grado transformativo; las mismas 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.

Si bien previamente las ciudades establecían un vínculo con su medio natural, y desde la antigüedad existían puertos, con los procesos de la modernización y más precisamente con la “era de las infraestructuras”,⁸ 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, despertando las voluntades y realizaciones de conquista de ambiente natural.

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 más pequeño es el puerto, mayor es el mar.”⁹ Esta preferencia, más allá de la sensibilidad estética que la motivaba, establece una interrelación perspicaz entre una intensidad de ocupación del espacio y su apropiación del paisaje natural, entre el despliegue de lo artificial y el soporte natural sobre el que se despliega.

Las formas en que las sociedades vincularon sus acciones sobre el entorno con su idea de naturaleza quedan materialmente plasmadas en el proceso de ocupación de las costas. La modernización y su crisis son los momentos de quiebre de actitud: de una actitud contemplativa-pasiva a otra de dominio, donde predominan los componentes artificiales sobre los naturales, es una de ellas que se describía más arriba.

Pero, posteriormente, la crisis de esa idea de dominio radical a otra de colonización ambigua entre la revalorización ecológica y el consumo del medio, será el otro momento de quiebre, más cercano temporalmente a los procesos actuales, donde la naturaleza ocupa otro lugar y es revalorizada en su rol abriendo un nuevo paradigma de actuación sobre los entornos.

Desde muchas disciplinas, tal vez más sistemáticamente empleado en la geografía cultural,¹⁰ paisaje es un concepto pertinente para interpretar la articulación de las esferas natural y artificial con sus representaciones. Sin pretender un análisis exhaustivo del concepto, ya que existen numerosos estudios al respecto, se rescata su entendimiento como “un fragmento del mundo que remite a significados”,¹¹ es decir, un espacio –mundo– donde confluyen lo natural y artificial ensamblados de una manera particular que refiere a valoraciones culturales –significados–.¹² Mundo y significado son las dimensiones no homologables pero siempre articuladas para que exista el paisaje, palabra que indica por definición al mismo tiempo al objeto empírico y su representación.

Es ahí donde se amplía al concepto de ambiente, cuando a veces al mismo se lo reduce al objeto excluyendo toda posible representación: el dato –natural, artificial, etc.– que se define autónomamente sin incidencia de observadores, subjetividades, intencionalidades. Por ello, en complementación, paisaje es una “forma contingente de la cultura” que presupone posibilidades tanto técnicas como estéticas que permiten considerar una determinada articulación de elementos en términos homogéneos y valorativos.

A partir de esta conceptualización del paisaje, se pueden identificar tres etapas, tres paisajes verificables en los registros y rastros materiales que articulan lo natural y artificial de modo diferente, que se constituye en tres unidades significativas durante el proceso de ocupación de las frentes de ribera. Del originario paisaje natural inexplorado, de costas austeras y precarias, pasando por el paisaje moderno artificializado, de uso intensivo y con grandes cambios del entorno, a la contemporánea situación con intervenciones de revalorización natural y cultural de las preexistencias, en lo que se puede denominar como un tercer paisaje híbrido.

La ocupación de las costas de las ciudades puede ser leída de esta manera, admitiendo este ordenamiento de su proceso histórico de configuración, que puede verificarse en sus transformaciones materiales como en el conjunto de relaciones técnicas y culturales que dichas transformaciones contienen y que inciden en la definición de hechos urbanos.

2.2. Los ciclos de la infraestructura

De acuerdo con las llamadas “grandes ondas teóricas” que desarrolló Kondratieff¹³ para describir ciclos de la economía situados en los siglos XIX y XX, la segunda mitad del XIX fue denominada la “era infraestructural”. Luego de la revolución energética, en la que funciones económicas fueron liberadas y surgió el fenómeno urbano, la “era infraestructural” –situada entre 1846 y 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 dentro de las nuevas formas de producción. Las ciudades a través de ferrocarriles y puertos modernos, no sólo crecieron, sino que simultáneamente definieron una nueva inserción en el territorio, una implantación en el medio territorial natural en que se encontraban asentadas estableciendo relaciones productivas y de dominio sobre el mismo.

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.

13. KONDRATIEV, N.D.: *The Long Wave Cycle*. New York: Richardson & Snyder, 1984. Ver también: KNOX, P.; AGNEW, J.: *The geography of the world economy*. London-New York-Melbourne: Arnold, 1989; HANAPPE, P.; SAVY, M.: “Industrial Ports and the Kondratieff Cycle”; 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*. Róterdam: International Book. 1999, p. 21.

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

15. ANDERSSON AE.: "The four logistical revolutions"; *Papers of the regional science association*. Cap. LIX. 1986, pp. 1-12.

16. RODIGUE, J.P.; COMTOIS, C.; SLACK, B.: "Transportation and spacial cycles: evidence from maritime systems"; *Journal of transport geography* V-2. 1997, pp. 87-98.

17. CHARLIER, J.: "The regeneration of old port areas for new port uses"; HOYLE, B. S.; PINDER, D. A. (ed.): *European port cities in transition*. London: Belhaven, 1992.

18. HOYLE, B.S.; PINDER, D.A.; HUSAIN, M.S.: *Revitalising the waterfront. International dimensions of dockland redevelopment*. London: Belhaven Press. 1988, p. 7.

"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"¹⁴

La construcción de redes ferroviarias y puertos –de infinita mayor capacidad y eficiencia operativa durante la segunda mitad del XIX– no sólo 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– generó accidentes artificiales que incidieron en la forma, uso y significación de gran parte del espacio urbano de esas ciudades en expansión. Los puertos modernos fueron piezas que mediaron en la relación entre la ciudad y su frente de agua, y que pertenecen al universo técnico en expansión que reemplazará las formas naturales y limitadas de los viejos puertos.

Ahora bien, en el campo de los estudios actuales sobre el transporte se plantea una nueva "logistical revolution"¹⁵ o el quinto ciclo Kondratieff,¹⁶ que establece unas nuevas funcionalidades en el desarrollo de las actividades económicas y, por extensión, la readecuación de las infraestructuras que soportan dichas actividades. En ello, localizado temporalmente en el último cuarto del siglo XX, se encuentran las infraestructuras de transporte en general y las portuarias en particular, que atraviesan procesos de reconversión o incluso abandono por reemplazo de nuevas instalaciones. Consecuente con este desarrollo, a las evoluciones sufridas por estas infraestructuras se las asemeja a un "ciclo vital"¹⁷ el cual estaría integrado por las etapas de crecimiento, madurez, obsolescencia, abandono y redesarrollo.

Los abordajes desde la geografía y la ingeniería, los más frecuentes que surgen desde la problemática específicamente funcional tanto portuaria como de transporte, intentan dar cuenta de estas evoluciones en el tiempo, donde la infraestructura en su ciclo vital adquiere diferentes formas y efectos.

Hasta mediados del siglo XIX los puertos mantenían una cercana relación funcional con la ciudad, los productos eran almacenados y comercializados tanto en la misma ribera como en las calles contiguas; así también, el muelle compartía actividades tanto de carga y descarga como de servicios diversos con libre acceso sin restricciones, y registraba un sinnúmero de vínculos de uso. Sin embargo, y por los cambios reseñados, el registro varía a partir de entonces. Los nuevos puertos se insertan como nuevos y autónomos artefactos que ocuparán grandes extensiones cuyas funciones desarrollarán dentro de su perímetro interno,¹⁸ con no más vinculación con la ciudad que su conectividad a la red de circulación primaria territorial.

La actividad portuaria estará ligada a un crecimiento continuo, el propio del carácter expansivo del sistema productivo que implicará aumentos de volúmenes como la optimización de los dispositivos, entre los que cuen-

tan como el más sobresaliente, el continuo crecimiento del tamaño de las embarcaciones. Esto último provocará la obsolescencia de antiguos muelles con la consiguiente necesidad de mayores extensiones para el crecimiento de la infraestructura.

Pero este crecimiento encontrará restricciones, las propias de sus enclaves de implantación que con el tiempo fueron urbanizados, que restarán libertades de ocupación de áreas contiguas y pondrán límites infranqueables a las necesarias ampliaciones de esa expansión de actividades y funciones.

Paulatinamente, a medida que dichas infraestructuras se presentan inadecuadas funcionalmente y son más condicionadas por restricciones ambientales y contigüidades urbanas, las gestiones de las infraestructuras forzosamente pondrán la mirada sobre cuestiones urbanas y sobre los instrumentos de planificación; llegarán a cambiar radicalmente sus funciones abandonando la actividad portuaria por otras de carácter urbano de mayor rentabilidad, funcionalidad y adecuación al sitio, y trasladarán su función primaria a un nuevo emplazamiento más pertinente para el despliegue de sus actividades.

En esa dirección, y dando un nivel más de profundización sobre el ciclo vital comentado más arriba, hay estudios que plantean distintas fases de este proceso, entre las que distinguen cinco etapas en la evolución funcional de las infraestructuras y sus vicisitudes en el sitio de implantación. Dichas etapas consisten en: etapa previa y demanda, etapa de implantación y desarrollo, etapa de acercamiento urbano y crecimiento, etapa de separación y aislamiento de la infraestructura, etapa de reintegración y absorción urbana de las instalaciones.¹⁹

La correlación entre ciclo de infraestructuras y proceso urbano abre un campo de trabajo donde pueden explorarse interrogantes sobre como el fenómeno urbano se construye en el tiempo. La costa de una ciudad, a través de su puerto, no permanece ajena a estas situaciones y, justamente, a partir de problematizar con nuevas miradas la implantación y transformación de piezas de infraestructura, se profundiza en el proceso de ocupación de las costas urbanas redefiniendo procesos de configuración de espacios significativos de la ciudad.

2.3. El espesor de la ribera: programas urbanos en la línea de agua

La consideración en torno a la técnica y la naturaleza, a las modalidades productivas y sus infraestructuras, junto con los cambios de estructuras sociales y de pensamiento, son elementos decisivos en la configuración de la modernidad, coordinadas dentro de las que se plantean las transformaciones de los frentes litorales y los constituyen como lugares donde se procesan estos fenómenos.

Las transformaciones materiales con un ensamble significativo de elementos naturales y artificiales –agrupadas en los tres paisajes–, como las

19. GRINDLAY MORENO, Alejandro:
Los Puertos Mediterráneos
Andaluces: Centralidad Urbana y
Dimensión Territorial. Tesis Doctoral,
2001. Granada: Editorial Universidad
de Granada, 2003.

mutaciones funcionales producto de nuevas prácticas productivas –ciclo de las infraestructuras–, definen un conjunto de circunstancias que tendrán un impacto en las formas urbanas en general, con procesos espaciales específicos sobre los frentes de agua urbanos.

La traducción de estos fenómenos sobre las costas de las ciudades tendrán implicancias que van desde las modalidades de uso de las costas, las formas materiales que darán soporte a ese uso, hasta los significados implicados en esas funciones y esas formas. Ahora bien, todas estas traducciones e implicancias, verificadas en los registros que permiten trazar una genealogía del cambio en las costas, están contenidas en elementos programáticos que han sistematizado las demandas y procesado las circunstancias en dirección a la estructuración del espacio.

La idea de programa se encuentra generalmente vinculada a la noción de función, o más precisamente a una expresión neutra de necesidades originadas espontáneamente, y en cuanto tal no es problematizada en relación con su procedencia y principios generadores. Sin embargo, rescatando algunas tradiciones,²⁰ puede tener otro rol analítico.

Al operar como un campo de transición entre fenómenos heterogéneos, el programa sirve como herramienta para explorar el sentido de las transformaciones del espacio a través del tiempo. Es un elemento que indaga en esas transformaciones desde un punto intermedio entre la autonomía del espacio y la determinación del mismo como producto de la “totalidad social”. Es una formación²¹ que, en un momento histórico dado, ha tenido como rol responder a la emergencia de necesidades y adecuaciones de la ciudad en relación con sus circunstancias particulares, traduciendo los intercambios entre los elementos espaciales y los que no son pero informan al mismo. Los programas sólo existen acorde a sus conexiones recíprocas, es decir, adquieren entidad a partir de propiedades relacionales en vez de tipológicas.

La recreación, el transporte, el trabajo, la residencia, entre otras actividades urbanas, se organizan en programas que implican definición de usos pero también contienen –a partir de sus mismas definiciones sociales– una serie de datos que, sistematizados de modo tal, direccionan una serie de operaciones determinadas sobre el espacio. En la planificación de la ciudad se asumían y asignaban programas que se distribuyen en sectores diferenciales y generan estructuras urbanas definidas por las relaciones entre los distintos programas.

Los programas de la ciudad moderna han cambiado la costa a partir de nuevas distribuciones espaciales de usos, generando nuevas estructuras funcionales como también la emergencia de diferentes sistemas espaciales en tensión. A cada programa le corresponderá una configuración espacial y una significación social diferente, y asimismo, pertenecerán a redes de espacios de la ciudad diferenciadas que serán administradas por

20. COLLINS, Peter: *Los ideales de la arquitectura moderna. Su evolución (1750-1950)*. Barcelona: Gustavo Gili, 1998. Principalmente Cap. 20, pp. 223-245. La mención a Collins es fundamentalmente por el análisis histórico de cómo el programa operaba en las formas analíticas de la enseñanza y la producción de la arquitectura entre mediados de los siglos XVIII y XX, y no por la definición de programa.

21. Con matices, en términos foucaultianos sería “dispositivo”, planteado en su historia de la sexualidad. Ver FOUCAULT, Michel: *El discurso del poder*. México: Folios. 1983, p. 184. Tafuri usaba “estrategias” aunque también con algunos matices diferentes.

entidades –tanto institucionales como disciplinares– diferenciadas cuando no enfrentadas en intereses.

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. Cambian radicalmente la línea de ribera, y en ese cambio simultáneamente la esconden de su contacto con la ciudad. 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.

La primigenia cohabitación de usos representativos y de ocio con las actividades económico-productivas de comercio de mercancías en un espacio común –los antiguos puertos como los del siglo XIX en las primeras etapas de la era infraestructural–, 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 a la vez que la segmentarán en usos y redes de conexión.

La emergencia de un campo de tensión entre varios sistemas espaciales –característica propia de las áreas portuarias, donde los paseos sobre el frente de agua entrarán en conflicto con las actividades portuarias restringiendo accesos, levantando barreras divisorias de sectores y circulaciones, entre otros efectos–, en realidad, no será una característica solamente portuaria, sino que puede remitirse a un rasgo general de la ciudad moderna vinculada a las formas del espacio público y su administración gubernamental y técnica.²²

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 el urbanismo para articular estos distintos tipos de espacios no produjeron resultados concretos de peso más allá de algunos prototipos, propios de planes considerados inviables o formulaciones experimentales.²³

“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.”²⁴

En esta paulatina separación de funciones –la división de espacio público social y funcional–, 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 determi-

22. Ver MEYER, Han: *City and Port. Transformation of Port Cities London, Barcelona, New York, Rotterdam*. Rotterdam: International Book. 1999, pp. 28 y ss.

23. Como las de Le Corbusier para Buenos Aires y Argel, o el *city beautiful* o planes *beauxarteanos* en donde la infraestructura de transporte como la ferropuertaria pretendía ser incluida en el diseño urbano.

24. “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.

25. Ver CORBIN, Alain: *El territorio...* op. cit. 1993.

26. CALZOLARI, Vittoria: *Natura, sito, opera: il caso del parco fluviale*. Casabella, 575/6. Milano. 1991.

nado de la costa que se había perdido en el puerto, reponiendo el disfrute paisajístico del agua. 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.²⁵

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 vinculadas 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.”²⁶ Y como se visualiza en estos ejemplos, estos artefactos no sólo 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, llegando a ser el recambio –o incluso invirtiendo– la imagen de ciudad portuaria que tenían antes.

El programa infraestructural portuario, más el programa recreativo con los paseos y parques, serán las partes a partir de las cuales las costas se transformarán segregando sus usos y diferenciando configuraciones que responderán a redes de relaciones diferentes, territoriales de transporte unas y urbanas las otras, siendo abordadas por diferentes agentes. Las infraestructuras portuarias dependerán de agencias autónomas dominadas por la ingeniería y la economía de gestión, mientras que los otros programas recreativos pertenecerán a las áreas municipales de planeamiento o las oficinas específicas de espacios verdes y paseos.

Desde el urbanismo se intentará incorporar estas piezas infraestructurales a la planificación, y así lo expresarán distintos planes; pero la realidad ha sido que las dificultades para situar redes de infraestructura de gran escala como puertos, ferrocarriles, autopistas, intercambiadores viales y aeropuertos, en relación con las estructuras urbanas preexistentes, fueron una constante en la historia de las ciudades en el siglo XX. En la mayoría de los casos, los grandes elementos infraestructurales se consideran en forma paralela como problema y necesidad, ya que son vistos como fuentes de inconvenientes, por un lado, y componentes indispensables de la estructura urbana para su vida económica, por el otro; las propuestas urbanas no alcanzan una articulación satisfactoria para la división radical que tuvo lugar en el siglo XX entre diversos programas y sus redes de

espacios dentro de la complejidad de la ciudad moderna. La costa iba a ser un lugar palmario donde se registrarán estos límites y disputas.

La puja entre paseos y parques con los puertos es una polémica repetida en los distintos casos locales, no sólo en la línea de la costa sino en los mismos sectores aledaños a los puertos, donde la pugna por la expansión de la infraestructura dispara disputas entre las administraciones portuarias y urbanas, a la vez que moviliza demandas ciudadanas y reflexiones urbanísticas.

En el siglo XX, el rol del frente de agua para la composición del plan urbano se convierte en un tema de opiniones opuestas. Por un lado, se demandó su uso para el propósito de infraestructura, con actividades económicas monopolizando los sectores ribereños en incompatibilidad con los programas sociales y urbanísticos. Por otro, se promovió la promoción de los sectores costeros como una característica territorial del paisaje, haciendo de la costa un recurso para la estructuración de espacios cívicos de sociabilidad que promueven la expansión de una cultura urbana.

3 ~ PROGRAMAS URBANOS SOBRE LA COSTA

En el trasfondo de este reordenamiento de programas que transformarán la costa, y entre otros elementos inscriptos en la genealogía de esa transformación, se encuentran los cambios en el estatus del espacio público de la ciudad, tanto en su entidad material como espacio físico como en sus significados constitutivos de la esfera pública.

En la disputa, que en apariencia puede parecer circunscrita a la mera necesidad de espacios de los distintos programas, producto directo de la complejización de las actividades en la ciudad moderna, en realidad está comprendida la ruptura de un estatus del espacio público predominante en el siglo XIX, por obra del ascenso del funcionalismo y la segregación espacial del siglo XX con consecuencias para las formas espaciales y estructurales de la ciudad.

3.1. Esfera pública, dilemas modernos y administración de la ciudad

El estatus del espacio público predominante en el siglo XIX era el propio de la acumulación en el tiempo de actividades y formas espaciales que, en sucesivas estratos centenarios, irán componiendo complejas capas de sentido que le dieron densidad a esa acumulación. Las áreas portuarias se constituyeron en núcleos donde esta conformación se verificaba a la vez que adquiriría mayor intensidad por el rápido incremento de las cargas, pasajeros e intercambios propios de la segunda mitad del XIX. Las ciudades con puerto, dada la imbricación histórica entre los sectores portuarios y urbanos, se constituían ellas mismas en centros de intercambio, en donde participa la vida urbana de las operaciones del puerto como cotidiana.

27. CORBIN, Alain: *El territorio del vacío...* op. cit., pp. 251-263.

28. *Ibid.*, p. 255.

29. GENET, Jean: *Diario de un ladrón*. Barcelona: Planeta, 1987.

30. BOWLES, Paul: *Déjala que caiga*. Madrid : Alfaguara, 1983. BOWLES, Paul: *Días y viajes*. Barcelona: Seix Barral, 1993.

nidad, ya fuera a través de la implicación directa en las labores del puerto o por vía del espectáculo y el paseo.

Como elocuentemente lo describe Corbin,²⁷ las escenas del puerto formaban parte de un “museo etnológico”, un lugar didáctico donde saciar la curiosidad con las “láminas de una enciclopedia animada” que representaban el espacio portuario, donde la riqueza del planeta confluye por medio del espectáculo del embarque: “La carga o el transbordo de las mercancías, el transporte de fardos, el rodar de los toneles que mantienen en permanente actividad los puertos, la exposición, en fin, que prelude los repartos, incitan al espectador a la taxonomía de las riquezas del globo.”²⁸ Por otro lado, la mezcla de pasajeros y marineros asegura una riqueza étnica que remite a un viaje en sí mismo, sin moverse de la ciudad, una especie de “exotismo a domicilio”.

La mirada artística tampoco fue indiferente, se acercaba e intentaba capturar la atmósfera portuaria en clave estética. La pintura de marinas de los Países Bajos, los encargos a Joseph Vernet de la serie “Puertos de Francia” de fines del XVIII para satisfacer la curiosidad del rey, la corte, y por extensión de la ciudadanía, hasta obras maestras de Turner, son algunos de los ejemplos entre muchos otros de vocación de representación artísticas en el campo visual. Pero tal vez donde más intensamente fue capturado, más cercano temporalmente y correspondiendo al tipo de puerto comentado, es en el campo de la literatura. Ahí cabe recordar, entre una larga y rica lista, a un Genet²⁹ con sus relatos circunstanciados en Amberes, Barcelona y Gibraltar; o a un Bowles³⁰ reflexionar sobre el encuentro de la cultura occidental con culturas tradicionales o emergentes a través de la misma Tánger, exponente máxime de la ciudad portuaria del primer cuarto del siglo XX donde eligió asentar su vida por su ambiente inspirador.

Todo ello participaba de la estructura de espacios de la ciudad, ya que como planteaba Hoyle el muelle era la prolongación de la calle pública y, en ese sentido, se podría decir que el muelle prolonga e intensifica a la calle popular con toda la mezcla de ella, confundiendo como nunca antes lo vernáculo con lo extranjero. Los sectores portuarios combinaron actividades, grupos, trabajos y funciones de manera inaudita para las costumbres sociales, fundieron en un entorno la seducción de los grandes y pequeños barcos con los servicios propios de las cargas y las gentes en la estructura de la ciudad, a partir de la instalación de las viviendas de inmigrantes y residencias de marineros, cantinas, casas de bailes y burdeles hasta comedores de comida exótica, configuraba un fascinante abanico de nuevas experiencias.

Tan así es, que hasta se implementaron distintos medios y soportes, a medida que crecían las jurisdicciones portuarias, para vehicular esas experiencias. Los trenes y metros hacia los puertos de Londres y Liverpool, si bien pensados para los estibadores y pasajeros en su origen, fueron acondicionados para el uso de visitantes del puerto como atracción. La

misma idea inspiró a la ampliación de las terrazas pedestres a lo largo de los muelles en Amberes y Génova en su momento, como al funicular en 1929 sobre el puerto de Barcelona. Era el acondicionamiento para la visita, para los personajes que pululan en el área, además de los naturales negociantes, agentes, viajeros y peones.

Todo este repertorio de situaciones en la actualidad es utilizado, en sus reverberaciones más edulcoradas, para imprimir significado y valor en las operaciones de reciclado urbano de los terrenos portuarios –luego de la pérdida de su función portuaria– que se habían escindido de la ciudad durante el siglo XX.

Pero el núcleo originario de estas reverberaciones pertenece a estos puertos del siglo XIX, situados entre su configuración histórica premoderna y el incremento creciente de sus actividades durante el siglo XIX, y direccionados hacia su constitución como grandes elementos infraestructurales. Antes de esto último, o en ese mismo momento, serán ejemplos palmarios de un espacio público contenedor de heterogeneidades de amplio carácter universal, donde convivían las diferentes actividades con los tráficos de destinos disímiles y las oportunidades más abiertas de experiencias.

Arendt ve la esencia del dominio público como una oportunidad que ofrece un máximo de diferentes experiencias y como una posibilidad de ver al mundo de tantas perspectivas como sea posible; en principio, no excluye a nadie de entrar y usar el espacio público.³¹ Y en ese sentido, dichos puertos eran focos de esa modalidad de espacio público caracterizado por la heterogeneidad y apertura, y se constituían en núcleos donde la esfera pública se enraizaba en el espacio público.

Ahora bien, la experiencia moderna implicaba la convivencia de la apertura de posibilidades paralela a la pérdida de certezas firmes establecidas. El cambio permanente contenía esta situación, por lo que los significados sobre los que la experiencia se construía contenían una dosis de ambigüedad trágica. Y no en vano, el exiliado, el extranjero y el inmigrante son los sujetos reconocidos por Arendt, pero también por Berman³² y Senté,³³ como representativos por excelencia de la nueva cultura moderna.

Precisamente es en el reconocimiento de esta liviandad en el que todo puede ser posible pero ya nada parece cierto, donde reside la condición más dificultosa que estallará en el temor al reino público. Y si hasta ahora el espacio portuario del XIX se reconocía como un núcleo de la experiencia moderna, en este aspecto tampoco lo será menos, sino que por el contrario, nuevamente se registra ostensiblemente su verificación.

Paralelo al cultivo de la vida intensa y abierta evocada en los sectores urbanos portuarios, también se planteó su condenación y denigración, en una ambigüedad similar a los contradictorios significados de la ciudad moderna, es decir, fuente de civilización y corrupción. El puerto era un espacio abierto a las riquezas y miserias del mundo, a las oportunidades

31. ARENDT, Hannah: *La condición Humana*. Barcelona: Seix Barral, 1974.

32. BERMAN, Marshall: *Todo lo sólido se desvanece en el aire. La experiencia de la modernidad*. Buenos Aires: Siglo XXI, 1989.

33. SENNETT, Richard: *La consciencia del ojo: diseño y vida social en las ciudades*. Barcelona: Versal, 1991.

y las amenazas; evoca a la vez protección y fragilidad, combina imágenes de evasión con otras de invasión, de aprendizaje de la condición humana en todas sus facetas con las indeterminaciones que esto contiene.

Condicionadas por las temporalidades del tráfico, la irregularidad y la incertidumbre eran la característica de la atmósfera portuaria ocupada ampliamente por grupos sociales flotantes desconocedores –y sin vocación de asumir– las regulaciones y costumbres locales. Entre los clásicos literarios, Dickens será quien describa los vecindarios portuarios de Londres como un lugar donde el crimen y la degradación –en términos materiales y morales– predominaban. Dejando de lado las imágenes exóticas y las maravillas técnicas, el puerto desde este ángulo se percibe como un mundo desolado, inmoral y empobrecido y, por sobre todo, un factor de peligro para la vida urbana civilizada.

Esta percepción del puerto como una fuente nociva capaz de socavar seriamente las costumbres comunitarias se volvió cada vez más dominante en el curso de los siglos XIX y XX. Estos opuestos significados que convivían ligados a los espacios portuarios del siglo XIX, variando desde la escena fascinante al aterrador semillero de marginalidad, dieron el contenido para la segregación de usos y actividades, generando los campos de tensión entre sistemas espaciales diferenciados en programas urbanos separados, tanto en su concepción como en su abordaje proyectual y administración.

Con la división de programas urbanos sobre la costa se salda la ambigua significación de las áreas portuarias que se eleva a conflicto urbano y social. Con el ascenso del funcionalismo, por el cual las prácticas del planeamiento urbano establecían una relación directa y derivada entre el desarrollo funcional y el desarrollo espacial de la ciudad, estas áreas portuarias del siglo XIX quedaron una incongruencia, una reliquia de un período en el cual la división funcional de espacios era mucho menos aparente, ya que la forma espacial de la ciudad se distinguía por un carácter universal que tuvo en cuenta el desarrollo de varias funciones y patrones de uso en cohabitación espacial.

En el proceso de una división radical de las redes espaciales diferentes en la ciudad del siglo XX, correspondientes a distintas funciones y niveles de escala –territorial, urbano, sectorial–, la costa quedó dividida entre el programa productivo del puerto y el programa paisajístico recreativo, rompiendo la unidad y universalidad del espacio como su tratamiento unitario. Del primero se ocuparían las burocracias gubernamentales especializadas en la infraestructura, cada vez más complejas y crecientes, que se autonomizaban de los emplazamientos donde se implantaban. De lo segundo se encargarían las oficinas municipales abocadas principalmente al diseño de espacios verdes.

Los muelles y áreas portuarias, que conformaban sistemas de espacios integrados, y que eran espacios públicos significativos de la ciudad justa-

mente por su versatilidad y contención de la heterogeneidad, ya no serán injerencia del planeamiento, más allá de las intenciones de los planificadores, más allá de alusiones retóricas en los planes pero de poca efectividad en la realización. Los niveles de escala diferente territorial y urbana quedarán escindidos y el urbanismo del siglo XX colaboró en ello; el resultado será en la ciudad la separación de ellos en dos programas en pugna por el rol del frente de agua dentro de la estructura urbana.

4 ~ EL NÚCLEO DE RELACIONES Y LA INSTANCIA MONOGRÁFICA

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 con frentes de agua importantes y de diferentes contextos, dichos procesos no denotan un inequívoco continuo histórico; si bien en algunos casos se cumplen organizadamente y de acuerdo con el 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 los 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, y resulta incompleta su explicación de los fenómenos al ser limitada su capacidad para dar cuenta de las implicancias culturales que en un tiempo y espacio determinados 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 conclusión– acontecen los acontecimientos.

Porque, en definitiva, los procesos espaciales no se agotan sólo en la traducción de modelos universales, sino que las situaciones de cada sociedad determinarán circunstancias que enriquecerán empíricamente estos modelos. Las necesidades físicas –urbanas y arquitectónicas– de una sociedad no tienen en su totalidad ni un origen en esa misma sociedad ni tampoco fuera de ella, sino que son una práctica pragmática sobre necesidades propias que procesan influencias y demandas tanto propias como ajenas. El análisis necesariamente pasa por el entrelazado entre necesidades internas, demandas externas y mutuas influencias de modelos; dicho una vez más, pasa por el abordaje de un núcleo de relaciones constitutivo de una problemática que tiene carácter universal en su visibilidad circunstanciada.

Durante los primeros años del XXI, la euforia sobre los planes de reconversión portuaria y rehabilitación urbana de las costas se ha apagado en

34. Es el caso de muchas ciudades norteamericanas medianas que quisieron aplicar el modelo de Baltimore, siendo Flint el más conocido. Ver: MEYER, Han: *City and Port. Transformation...* op. cit.

35. En consonancia con Charles Tilly, así también se expresan GUARDIA, Manuel; MONCLÚS, Francisco; OYÓN, José. *Los atlas de ciudades, entre la descripción y la comparación...* En AA.VV. *La Historia Urbana. Ayer 23*. Madrid: Marcial Pons, 1996. p.111

algún punto, y no toda fórmula verificada en los grandes casos resultó ser tan exitosa como parecía ser.³⁴ Este fenómeno es correlativo e inherente a los vacíos en el campo histórico de los procesos urbanos de ciudades que no alcanzaron el rol de metrópolis centrales. Esta desatención se agudiza sobre la cuestión de las costas y puertos, al no ser éstos artefactos de dimensión pasibles de atención por la historiografía y pertenecer a casos minusvalidados por desconocimiento, aun conteniendo elementos que han tenido gran incidencia en la definición del hábitat.

Este vacío historiográfico es lo que habilita el estudio de casos monográficos. En definitiva, en esta geografía que se estudia, la dinámica económica y urbana ralentizada, las fases superpuestas, los desplazamientos temporales, el porvenir de grandeza incumplido, todas estas características curvan los destinos sellados en los desarrollos históricos de los casos canonicados –destinos sólo incorporados en los deseos universalizados por las demás sociedades–, curvas que generan situaciones singulares y amplían las interpretaciones sobre las diversas formas de construir el espacio.

4.1. 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-puerto extendidas en distintas geografías no puede 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 serán insuficientemente indagados si se los aborda como productos exclusivamente del mundo “esarrollado” sin influencias ni contaminaciones de otros orígenes. Si se pretende agotar el entendimiento de los procesos de modernización desde el centro, semejante enfoque podrá 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 las resultantes de sus materializaciones en distintas geografías y tiempos, son productos de un proceso de modernización en cuya heterogeneidad y apertura se halla 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.”³⁵ Esta articulación per-

mite la emergencia de nuevos matices en las categorías de análisis y la ampliación de los horizontes de entendimiento e indaga las curvaturas del pretendido destino lineal moderno en latitudes y casos donde –tal vez– mayores contradicciones y extravíos han aflorado.

4.2. Variaciones americanas:

escala de la naturaleza y acontecimiento moderno

Si hubo algo que puso a prueba al aparato cultural europeo en América fue la inmensidad del territorio. Así fue que "...la civilización occidental debe enfrentarse permanentemente en este nuevo territorio con aquellos elementos ambientales que le son absolutamente extraños en su contexto original. Vastedad, soledad, cambio de escala, gran dimensión o exuberancia, son cuestiones a incorporar por primera vez al imaginario de los colonizadores y constituyen, durante largo tiempo, una de las particularidades más destacadas y determinantes en las caracterizaciones que la cultura europea construye sobre la realidad americana."³⁶

América siempre ha subyugado desde la escala de su soporte natural. Una naturaleza desbordante que despertaba la sublimidad de una inmensidad inabordable –con los contenidos de la tragedia– o las motivaciones de gestos heroicos colonizadores –con los correspondientes contenidos de la épica.

Durante el proceso de modernización en Argentina, esta última ha sido la preponderante en la construcción nacional. La circunstancia de la magnificencia del paisaje territorial alentaba el modelo del pionero, del inmigrante o del colono explotador, todos ellos –desde su rol y estatus– con vocación de control productivo del territorio que redujera la desgarradora y temible sensación de vacío del espacio sin límites y también carente –desde esta subjetividad pionera– de historia y de memoria.³⁷

Esa inmensidad construida como vacío, sin historia ni memoria, será significada por las elites de la independencia como el enemigo a vencer en una especie de guerra santa para alcanzar la civilización. Entre las voces de mediados del siglo XIX que definen esta idea del territorio sobresalen, por su elocuencia, la de Alberdi, jurista impulsor y redactor de la norma constitucional, quien planteó: "Gobernar es poblar";³⁸ ocupar el territorio vacío como estrategia gubernamental para el desarrollo de las potencialidades escondidas en la inmensidad. Sarmiento, escritor que posteriormente ocupó la presidencia nacional, en su obra cumbre³⁹ planteará como una lucha la relación entre la ciudad y el campo sobre las líneas de la dicotomía civilización o barbarie; identifica como la fuente de todos los males a la extensión, causal del impedimento del acceso del país a la modernidad de los grandes puertos y los triunfantes ferrocarriles.

El proceso de organización nacional, que terminará de concretarse en todos sus alcances durante la segunda mitad del siglo XIX sobre este territorio de escala exuberante y construido culturalmente como vacío, quedará

36. ALIATA, Fernando: *Entre el desierto y la ciudad. Naturaleza y arquitectura en América Latina*. Block 2, Buenos Aires, UTD, p. 24 (24-40).

37. Ver FERNÁNDEZ, Roberto: *El laboratorio americano. Historia y geocultura de la arquitectura y la ciudad de América Latina*. Madrid: Editorial Biblioteca Nueva, 1997.

38. ALBERDI, Juan Bautista: *Bases y puntos de partida para la organización política de la República Argentina*. Buenos Aires: Editorial Plus Ultra, 1991.

39. SARMIENTO, Domingo Faustino: *Facundo Civilización y barbarie*. Madrid: Cátedra, 1990 [1845].

40. HALPERIN DONGHI, Tulio: *Una Nación para el desierto argentino*. Buenos Aires: Prometeo, 2006.

condensado en el título de una obra historiográfica ampliamente reconocida que aborda tal proceso histórico: “Una Nación para el desierto argentino.”⁴⁰

La infraestructura ferroporitaria será el dispositivo físico de ese proceso de organización nacional, esa Nación en cuanto proyecto político plasmado en el esfuerzo de construcción de un Estado moderno, que se medía con ese vasto territorio para su apropiación administrativa efectiva y su articulación con las formas de producción capitalistas. Esa infraestructura será la que irrumpirá en la naturaleza, de forma súbita, dando una nueva estructura y significado al territorio que, por otra parte, se narrará como su génesis misma en el relato de la historia nacional, ya que como se mencionó anteriormente, esa naturaleza será vaciada de contenido negándole existencia previa o representándola como fuerzas negativas a vencer, incluidos los pueblos que primigeniamente la habitaban.

Si en Europa es la industria –el edificio fabril, más precisamente– lo que rompe las relaciones tradicionales establecidas en el entorno, siendo el elemento discordante de la unidad medieval asentada históricamente, en América los elementos del nuevo escenario moderno variarán. Serán más bien las formas técnicas condensadas en las infraestructuras de transporte las que penetren la naturaleza reconfigurándola y significándola para la ocupación productiva en la explotación agropecuaria y ganadera –en el caso específico de Argentina–, estando ausente las industrias y las fábricas.

Este proceso sobre el territorio americano configurará un paisaje que, articulando las formas técnicas con la inmensidad natural, alcanza las peculiaridades más distintivas que lo informan. En pocas partes como en Latinoamérica esta articulación alcanza una intensidad culminante, propia del estallido de la colisión entre la apabullante naturaleza y la sistematización técnica incorporada súbitamente sin las mediaciones propias de los desarrollos europeos más extendidos en el tiempo, donde las transformaciones materiales se interpenetran con las transformaciones de las mentalidades. En contraste con ello, en Latinoamérica la incorporación del universo de lo técnico será desde el exterior y de forma repentina, con una acogida rápida y acrítica; su recepción se ve facilitada por la condensación de esperanzas de progreso que domestiquen la escala inmensurable de lo natural.

Dicha recepción se forjará apuntalando los discursos políticos que, tomando de referente a las obras portuarias y ferroviarias, definirán las coordenadas por donde discurrieron los procesos históricos de la organización jurídica, social y económica del país. La promesa del progreso brillará con fuerte luz disparando centellos que, más que iluminar, por momentos derivaron en encandilamientos. Los resplandores de la modernidad colorearon el acompasar de las transformaciones materiales y construyeron una particular representación de las mismas que tendrán un protagónico rol en los procesos sociales y culturales.

Este mecanismo en la construcción de las significaciones, con una fuerte influencia de las representaciones en los procesos materiales, será

41. GORELIK, Adrián: *Miradas de sobre Buenos Aires. Historia cultural y crítica urbana*. Buenos Aires: Siglo XXI. 2004, pp. 261-2.

una característica latinoamericana, incluso en la escala urbana, ya que es donde “seguramente por su fulminante proceso de modernización entre mediados del siglo XIX y mediados del XX, nunca se ha visto más realizada la premisa que sostiene que la ciudad y sus representaciones se producen mutuamente. El largo proceso que en las ciudades europeas fue realizando la lenta maceración e interpenetración entre los diversos planos de esa producción mutua –las figuraciones artísticas y literarias, la producción de simbolizaciones culturales, las prefiguraciones intelectuales y la construcción y reconstrucción material de la ciudad–, componiendo complejas capas de sentido que le dieron densidad a esa relación circular, en Latinoamérica suele ser un estallido que la realiza como un contacto fulgurante.”⁴¹

Los resplandores de la modernidad serán las señales para marcar un camino contra los oscuros designios de la incomensurabilidad natural del territorio, el mal que la Nación en su construcción épica enfrentaba con espíritu pionero. Ahora bien, en la reducción del territorio a un vacío, y en el ensimismamiento de la lucha contra su desbordante escala, se ignoran otros fenómenos conflictivos que circulan por los procesos de modernización.

Entre los más relevantes de esos conflictos se encuentran las incidencias internas en el fenómeno urbano, porque la presencia de los procesos modernos –desplegados a partir de las nuevas formas particularmente en la organización política y económica como en las incorporaciones técnicas– redefinirán las estructuras sociales de las ciudades existentes, con nuevos grupos sociales y una nueva dinámica de actividades que harán presentes conflictos desconocidos por las sociedades coloniales. Todo ello tendrá una visibilidad en un nuevo espacio público, con reconfiguraciones físicas y funcionales de los ámbitos urbanos. La costa será un lugar donde tendrán presencia visible esas conflictividades y reconfiguraciones, aunque en Latinoamérica será con las particularidades de un entorno natural magnánimo.

Y por esa característica natural, esto último primará sobre las otras conflictividades. Mayormente en ciudades de fundación colonial, en las que la presencia de estructuras tradicionales pervivirán en cierto grado en simultaneidad con las nuevas dinámicas sociales y conflictos, el miedo a la nueva complejidad del espacio público con grupos atomizados sin intereses unificados –lo opuesto de la sociedad colonial– no formará parte de las preocupaciones centrales de la elite, o participarán de la creencia de poder ser administrados. En cambio, esa otra componente natural, construida en su representación cultural a partir de las ideas de la nueva elite independentista, será la dificultad a combatir con la técnica y el universo moderno, relegando las nuevas conflictividades de las metrópolis centrales que, aun en un grado muy inferior, se expresarán también en las ciudades regionales. En definitiva, el miedo a la pluralidad de la nueva esfera pública será reemplazado por el temor a la incivilización de un desierto amenazador en su escala descomunal donde anidan oscuros desconocimientos. Este

42. ALIATA, Fernando: *Entre el desierto y la ciudad. Naturaleza y arquitectura en América Latina*. Block 2, Buenos Aires: UTDT, p. 27 (24-40).

43. Sobre este aspecto como sobre la influencia de Latinoamérica en Le Corbusier, ver: BARDI, Pietro Maria: *Lembrança de Le Corbusier. Atenas, Itália, Brasil*. Sau Paulo: Nobel, 1984; CAMPOS DA SILVA PEREIRA, Margareth; RODRÍGUES DOS SANTOS, Cecília; CALDEIRA DA SILVA, Vasco: *Le Corbusier e o Brasil*. Sau Paulo: Tessela/Prometo, 1987; PÉREZ OYARZÚN, Fernando: *Le Corbusier y Sudamérica. Viajes y Proyectos*. Santiago de Chile: Ediciones Arquitectura de la Escuela de Arquitectura, Pontificia Universidad Católica de Chile, 1991; TSIOMIS, Yannis (ed.): *Le Corbusier. Rio de Janeiro 1929-1936*. Rio de Janeiro: Centro de Arquitetura e Urbanismo do Rio de Janeiro. Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 1998; VARGAS CAICEDO, Hernando (ed.): *Le Corbusier en Colombia*. Bogotá: Cementos Boyacá, 1987. De referencia más general, ver: COHEN, Jean-Louis: *Le Corbusier 1887-1965. El lirismo de la arquitectura en la era mecánica*. Colonia: Taschen, 2004; CURTIS, William J.R.: *Le Corbusier. Ideas y Formas*. Madrid: Hermann Blume, 1987; FRAMPTON, Kenneth: *Le Corbusier*. Londres: Thames & Hudson, 2001; TZONIS, Alexander: *Le Corbusier. La poética della macchina e della metáfora*. Nueva Cork: Rizzoli, 2001.

44. Le Corbusier: *Precisiones*. Barcelona: Poseidón. 1978, p. 164.

reemplazo se hará presente en los discursos que acompañarán las intervenciones materiales de transformación del espacio, en las nuevas obras propuestas y en las políticas públicas sobre el ordenamiento físico.

Por si no fuera poca la densidad de este entramado de circunstancias y problemáticas, existirá un enriquecedor intercambio entre el urbanismo del modernismo arquitectónico y el medio americano que dará lugar al forjamiento de una novedosa estrategia proyectual organizadora del espacio: la reconocida historiográficamente como el urbanismo de la gran dimensión, o si no, del gran gesto. "El deslumbramiento que el paisaje y la gran dimensión de un horizonte extraeuropeo provoca en Le Corbusier durante el viaje sudamericano del '29, es clave fundamental para entender el desenvolvimiento de su experiencia arquitectónica durante los años posteriores"⁴²

Le Corbusier tendrá la experiencia directa del territorio desde los vuelos que realiza sobre Buenos Aires y alrededores con la recientemente inaugurada Compañía Sud-Americana de Navegación Área. Será esa extensión natural inexplorada lo que lo cautivará y donde depositará su atención realizando largas reflexiones sobre el paisaje y sus componentes.⁴³

Dentro de ellas, los ríos del litoral serán elementos protagónicos sobre los que disparará pensamientos en profundidad. Los sobrevuelos sobre el Río de la Plata y las pequeñas incursiones en algunos tramos sobre el río Paraná durante la primavera austral de 1929 le provocarán inspiradoras consideraciones sobre el agua, sobre su discurrir en el extenso plano de la llanura pampeana provocando una cambiante geografía. "Dibujo un río. La finalidad es precisa: ir de un punto a otro: río o idea"⁴⁴

Aunque sin menciones explícitas, pero no menor en las influencias que dejarán en sus impresiones que traducirá propositivamente, el otro elemento sobre el que Le Corbusier posará la atención serán las infraestructuras. Las huellas en ese territorio correspondiente a caminos o líneas de ferrocarriles que surcan la inmensidad, entrando y saliendo del puerto, son marcas profundas que plantean estrategias de ocupación de la extensión territorial sobre las que se inspirará para desarrollar su propuesta arquitectónica. Su propuesta proyectual emulará estas trazas, tentando una arquitectura de escala geográfica.

Desde estas visiones Le Corbusier implementará sus nuevas ideas sobre la arquitectura y el urbanismo en un ambicioso esquema armonizador de la ciudad con su territorio a partir del gran gesto. Mediante sus recursos formales, construidos sobre bases simples de gran escala, ensayará organizar el espacio entre la irrecuperable ciudad existente –la ciudad del pasado– y la esperanza del nuevo territorio sin límites a ocupar. El Plan de Buenos Aires, con la ciudad de los negocios sobre el Río de la Plata, será el gesto propositivo con el que sintetizará su diagnóstico y proyecto para la ciudad en su particular circunstancia territorial latinoamericana.

Este será entonces el escenario donde se pone a punto su estrategia proyectual, una etapa importante en su escalada de propuestas para abor-

dar la problemática urbanística en el contexto de los debates del urbanismo moderno. Porque no sólo Buenos Aires, y las demás propuestas de ese viaje como Montevideo, Río de Janeiro, Sao Paulo, sino también casos como Argel o Barcelona, serán deudores de estas experiencias inspiradoras de los vuelos sobre la pampa argentina con sus ríos que la recorren.

Le Corbusier, a partir de ahí y por un tiempo, introducirá en sus propuestas una nueva dimensión del proyecto, en donde la escala del paisaje urbano quedará remitida a la escala del paisaje natural condensada en la costa. Así, la infraestructura, el paisaje y la estructura urbana encuentran una organización a través del gesto formal propio del arquitecto moderno.

El espíritu pionero junto a la neutralización de la inmensidad encuentra de esta manera su traducción en una forma de intervención urbana. La concordancia entre el urbanismo del gran gesto corbuseriano y la visión pionera se mezclan en una fórmula en la que también está presente una candidez sobre sus capacidades de incidencia tanto en la construcción de la ciudad como en la resolución de los conflictos que anidan en la ciudad de las sociedades de la era moderna, todo ello en un frente de ribera como era el de aquella Buenos Aires.⁴⁵

45. Ver mas adelante en el Cap.5 el apartado 3.6.

Para ampliar sobre esto ver: Le Corbusier: "Plan Director para Buenos Aires"; *La Arquitectura de Hoy*, nro. 4, Año 1, Buenos Aires, 1947; LIERNUR, Jorge y PSCEPIURCA, Pablo: "Precisiones sobre los proyectos de Le Corbusier en la Argentina, 1929-1949"; *Summa*, Buenos Aires, noviembre, 1987; LIERNUR, Jorge: "LE CORBUSIER"; *Diccionario de Arquitectura en la Argentina. Estilos, Obras, Biografías, Instituciones, Ciudades*. Buenos Aires: Clarín Arquitectura, 2004. Tomo i/n, pp. 73-77; COIRE, Carlos (ed.): *Le Corbusier en Buenos Aires*. Buenos Aires: Sociedad Central de Arquitectos, 1979.

4.3. Una ciudad del sur latinoamericano

Tal como se ha mencionado anteriormente, los ríos no son una excepción a esta dimensión geográfica inconmensurable, desde la óptica europea principalmente, y se constituyen en verdaderos mundos asimilables a situaciones oceánicas. El río Paraná es el tercero en dimensiones luego del Amazonas y el Missisipi, y pertenece a unos últimos deltas agrestes que quedan en el mundo, que son los de los ríos Amazonas, Missisipi, Nilo, Ganges y el mismo Paraná. Este río, históricamente, implicó un eje de estructuración territorial de una vasta región argentina, con un mayor protagonismo que el mar. La presencia del mar en Argentina es relativa, ya que la concreta ocupación territorial abarcaba el centro y norte del actual territorio nacional, siendo el sur con el frente marítimo una extensión efectivamente incorporada más tardíamente.

El río Paraná constituye entonces la vía de navegación más importante y antigua de la Argentina, siendo vital para su historia y desarrollo en un grado tal que el mismo nombre de Litoral identificará regionalmente a ese territorio de la Argentina. Comparados con el mar, los ríos en Argentina tendrán una fuerte presencia; se ha llegado a plantear en los inicios de la Nación lo innecesario de una armada marítima para poner las energías en la administración y cuidado defensivo de los ríos. De hecho, sobre la navegación y uso de los ríos de ese Litoral argentino se desplegarán conflictos políticos que desataron las guerras interiores posteriores a la independencia.

Sobre fines del siglo XIX, la Argentina presentaba una estructura económica de relativa consolidación territorial. Con el protagonismo del puerto de Buenos Aires, donde confluían las cabeceras de los ferrocarriles, simultáneamente se fortalece una clara primacía del litoral fluvial del río Paraná,

donde se localizarán distintos puertos entre los que destacaron el de Rosario –principalmente– seguido por el Santa Fe, entre otros de menor rango.

Durante la primera década del siglo XX, las mencionadas ciudades construirán sus puertos modernos sobre ese litoral y actualizarán sus infraestructuras de acuerdo con las técnicas propias del desarrollo portuario que, a caballo del crecimiento de la producción y del tráfico propio de una economía basada en el comercio, se dio en los países europeos y norteamericanos durante la segunda mitad del siglo XIX.

La construcción de estos puertos formó parte de los dispositivos del proceso modernizador nacional y sirvió instrumentalmente a la integración del país a partir de abrir el desarrollo a otras regiones y grupos fuera de Buenos Aires –posibilitado esto por los acuerdos políticos que terminaron de organizar la Nación argentina– y la asimilación de la vida económica de esas regiones a los mercados internacionales. El río Paraná como espacio histórico significativo será contenedor de casos portuarios de distinta escala y problemática, como también de acontecimientos urbanos, ya que sobre este mismo río se conformaron distintas ciudades que verán en este elemento natural la causal justificadora de su existencia.

Una de esas ciudades es Santa Fe, que desde su propio objetivo fundacional en el siglo XVI se fue nutriendo y legitimando 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 de los pobladores originarios que resistían la conquista, fue creciendo al costado de uno de los mencionados ríos más significativos del continente: el Paraná.⁴⁶

Este ambiente natural, además de someterse a las transformaciones y observaciones técnicas, también ha sido utilizado en el forjamiento identitario y producción cultural de la ciudad a través de narradores que darían marco literario –Saer, Gori, Gudiño Kramer, Madrejón, Mateo Booz, poetas exaltarían en su lirismo –Juan L. Ortíz, Migno–, pintores de distintas calidades captarían plásticamente –Suspisiche, 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 sólo está determinada por las condicionantes naturales y las intervenciones técnicas y materiales, sino que también está 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 sucesivo hasta el presente, ese ambiente fluvial fue sometido a una dinámica de ocupación y uso –en forma y grado– inédita. La ciudad fue

46. 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.

cambiando su relación con el medio natural fluvial a través de sucesivas metamorfosis de los espacios de contacto, como también con la instalación de nuevos usos e intensificación de actividades en áreas sin presencia urbana hasta entonces. Esto 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 ha indagado en la tesis.

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 como lo que en concreto implicó a la economía de la ciudad; fue y es una realidad más 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 más, son la fuente más 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 más canónicos del urbanismo como son los boulevares.

5 ~ LA CENTRALIDAD DEL BORDE: VALORES Y CONFLICTOS

La vinculación entre ciudad y agua puede ser tan fuerte como para transformar la entidad de un borde en un lugar urbano central. En Santa Fe la acumulación de intervenciones en el tiempo ha ocupado la costa y la ha tornado un bien escaso actualmente, valorizado en su densidad simbólica y de uso acumulada históricamente. A continuación la tesis indaga en la trama histórica constitutiva de estos sitios como un núcleo de relaciones que lo atraviesan, y focaliza el análisis en el caso particular de Santa Fe simultáneamente que se lo remite a las propias vinculaciones de la problemática con diferentes escalas y situaciones.

A partir de esa trama histórica se pretende acceder a la descripción y complejidad de los componentes que se han estratificado en la costa y la han configurado como un sitio donde se articulan sistemas espaciales con lógicas distintas, en definitiva como lo ha terminado siendo la ciudad moderna en su misma definición. Ciudad y naturaleza, infraestructuras y espacio público, estructura urbana y territorio, son cohabitaciones que a través del tiempo han variado sus formas. Los programas urbanos con sus lógicas impusieron situaciones que redistribuyeron los espacios generando un pulso, aun no resuelto, entre el uso recreativo de la costa y el uso productivo, entre la preservación y el consumo, siendo un debate actual que en realidad resuena desde tiempo atrás, desde los tiempos iniciales propios de los comienzos de urbanización moderna de la costa.

CAPÍTULO 3

EL PUERTO EN UNA CIUDAD

“(…) los progresos que ya se palpan en la terminación de las obras del puerto, exigen la iniciación de grandes reformas edilicias que han de impulsar su estética y viabilidad futura.”¹

1 ~ EL PUERTO DE SANTA FE: CRUCE ENTRE FORMA Y POLÍTICA

Santa Fe no permanece al margen de los procesos globales de construcción de puertos. A la tradición colonial se suman los procesos de modernización de fines del siglo XIX y que tendrán su condensación en la temática portuaria con la construcción de un puerto de ultramar a principios de siglo XX.

La caracterización de los espacios urbanos que ocupan las instalaciones portuarias está determinada por un haz de circunstancias. Están los factores intrínsecos al funcionamiento del artefacto portuario, como las técnicas de navegación y las formas de transporte, remitidos al universo técnico y su evolución; pero también inciden otros de orden general relativos a los cambios económicos y modalidades comerciales, como políticos y sociales –que procesan y generan instancias culturales–, tanto de dimensión local como global; y por supuesto, las acciones urbanísticas propuestas, practicadas o fracasadas.

Todos ellos conforman un conjunto de determinaciones que influyen en los modos de determinación y apropiación del espacio, y en las formas de relación entre la ciudad y el solar portuario, y suscitan formas urbanas

1. Expresiones del intendente de Santa Fe, Edmundo Rosas. *Nueva Época*. Santa Fe, 07/05/1908, p. 4.

diferenciales a través del tiempo. Espacios urbanos que procesan físicamente los transcurso sociales, articulando la historia global y local de una determinada manera.

Coherente con ello, se considera que la indagación de la genealogía de estos espacios no puede agotarse en los aspectos físicos más específicos, y menos en un contexto como el de esta ciudad en donde su escala de desarrollo muchas veces impidió que las necesidades, ideas e influencias urbanas se materializaran en términos físicos. En este contexto, la investigación debe hacer su abordaje también a los dominios relacionados con la cultura urbana, donde las ideas y modelos urbanísticos son una contingencia dentro del transcurso político y económico, conjugado en el espacio de la ciudad.

La articulación problemática de estos procesos con el espacio urbano reabre claves de debate, ya que se entiende que el concepto de espacio urbano remite tanto a lugares materiales como a esferas de acción humana. No es sólo el mero espacio abierto, sino el lugar de atravesamiento de las prácticas sociales al mismo tiempo que les da forma influyendo en su organización; es el “producto de una colisión, fugaz e inestable, entre forma y política”.²

Intentar pensar las relaciones entre las transformaciones materiales y las prácticas sociales y construcciones discursivas que acompañan y determinan esta construcción del puerto de ultramar, permitirá adentrarnos en la dimensión cultural que el entorno físico contiene y recomponen una unidad histórico-geográfica para el puerto que en muchos planos otorga sentido a la ciudad misma.

Un puerto para un país en vías de modernización, un puerto para la capitalidad regional de la ciudad, son significados que circularon en torno a la obra portuaria y a sus espacios. Y lo hicieron con tanta fuerza en aquellos momentos que aún perviven en la actualidad y pulsan tanto en el pasado como en el presente las ideas y decisiones urbanas sobre esta ciudad que vio en su puerto una de las apuestas más fuertes de su historia.

1.1. Un puerto para un país que se moderniza

Entre 1880 y 1911 en Argentina se construyeron y pusieron en funcionamiento los puertos ultramarinos Buenos Aires, La Plata, Rosario, Santa Fe, Bahía Blanca y San Nicolás.³ Dicha infraestructura portuaria fue uno de los protagónicos dispositivos del proceso modernizador que sirvió 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 –unidad política que agrupaba a las provincias separadas de Buenos Aires, fruto de las luchas posteriores a la independencia– demoraba la definitiva organización institucional de la Nación, que recién será alcanzada con la llegada de Roca a la presidencia en 1880. Roca era un general y político perteneciente al grupo

2. GORELIK, Adrián: *La grilla y el parque. Espacio público y cultura urbana. Buenos Aires, 1887-1936*. Buenos Aires: Universidad Nacional de Quilmes. 1998, p. 20.

3. ROVERANO, Andrés: “El puerto preciso”, AA. VV.: *Trayectoria de Santa Fe colonial*. Nuevo Diario. Santa Fe, 1975.

historiográficamente denominado “Generación del 80”, entendiéndose por ella al grupo dirigente nacional compuesto por políticos e intelectuales que representaban a la alianza social de estancieros, grandes terratenientes, ganaderos, comerciantes importantes, profesionales vinculados a las grandes sociedades extranjeras, militares significativos, y cuyos valores y actuaciones en el tiempo son más difusas que su referencia al año 1880.

Para alcanzar la organización nacional del país, se adoptó un conjunto de políticas llevadas adelante por el grupo de dirigentes de la generación del 80; entre ellas se encontraba la promoción de una estructura económica del territorio nacional más descentralizada que involucraba a los sectores más fuertes, tanto de la Confederación como de Buenos Aires, y equiparaba 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, permitía la idealización de una organización territorial que reformulaba el centralismo e integraba en el terreno económico a distintas partes y sectores del país, y garantizaba la estabilidad de un acuerdo en una organización institucional que sería la definitiva del Estado argentino, refrendada en la aceptación y vigencia en todo el territorio de la Constitución redactada en 1853, pero acordada en su implementación por los pactos políticos sobre 1880, superando los conflictos posteriores a la independencia.

Los planteos modernizadores implicaban dos cuestiones medulares: la conformación de un Estado nacional, moderno en tanto indefectiblemente 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; a estas dos cuestiones contribuyeron los puertos mencionados. Es por ello que el tema portuario presenta relevancia por cuanto se encuentra instrumentalmente ligado al proceso de modernización del país y desempeña un importante rol en el mismo.

En ese proceso la ciudad de Santa Fe pretenderá insertarse, siendo justamente la aspiración y lucha por la construcción de su puerto de ultramar la manera en que creará coronar su participación en dicho proceso. Pero también en este propósito se encontraba englobado otro, incluso con un peso mayor, que era el de recuperar en el ámbito provincial el predominio político amenazado por el vertiginoso desarrollo económico del sur de la Provincia.

Dos procesos superpuestos de modernización capitalista se desarrollaron en la provincia de Santa Fe como lo ha demostrado el historiador Ezequiel Gallo⁴ en su obra clave para entender los orígenes de la Argentina moderna. El primero de ellos va desde 1852 –la separación entre Buenos Aires y la Confederación– hasta 1880 y se centró en la expansión de las colonias agrícolas de la región central de la provincia. El segundo arranca con la última de esas fechas y es de carácter capitalista más clásico y

4. GALLO, Ezequiel: *La pampa gringa*. Buenos Aires: Edhasa, 2004.

5. BURMEISTER, Hermann: *Viaje por los estados del Plata*. Buenos Aires: Visión Germánica, 1943. Este reconocido catedrático alemán fue médico doctorado en filosofía y dedicado a las ciencias naturales. En esta obra de dos volúmenes recopila sus viajes por Argentina por recomendación del Rey de Prusia –conseguida a instancias de Alexander Von Humbolt– y apoyados por el gobierno de la Confederación. Describe las distintas regiones y dedica una extensa parte a “Santa Fe y sus alrededores”. Posteriormente, se vinculará con el gobierno de Buenos Aires, convocado para la formación de recursos e instituciones académicas, y se afincará definitivamente en Argentina.

6. *Inauguración del puerto de ultramar*. Op. cit.

acentuado; se dio particularmente en el sur provincial y afectó sobre todo a la campaña alrededor de la nueva ciudad de Rosario, carente de origen colonial y, por ende, de peso político, pero que a partir de entonces cobrará inusitada fuerza económica por el despliegue de su potencial productivo agrario y ganadero. De esa manera, Rosario ponía en cuestión la tradicional preeminencia de la ciudad de Santa Fe como centro de decisión política.

En torno a las décadas de 1860 y 1870 se tenía la perspectiva de que las tierras fértiles eran las localizadas al centro y norte de la provincia. Según los estudios que se disponían, entre los que se encontraban los del científico alemán Burmeister,⁵ se había consolidado la creencia de que esas tierras eran las mejores para el cultivo cerealero. Funcionarios provinciales, citados por Ezequiel Gallo, mencionan en diferentes informes esa fundamentación para decisiones sobre la colonización agrícola impulsada hacia el centro y oeste de la provincia, apostando por el clima subtropical de la misma. Pero sobre 1880 esta idea se desvaneció, y en 1883 el consulado norteamericano informa a su gobierno sobre las bondades de la pradera pampeana, situada más al sur de las anteriores localizaciones, la que marcará una dirección de desarrollo que luego quedaría confirmada en el tiempo de manera irreversible.

En 1902 llega de visita a Santa Fe el presidente Roca, en ejercicio de su segundo mandato, y es en esa oportunidad cuando queda sellado el apoyo nacional a la aspiración santafesina de la construcción de un nuevo puerto. Roca había inaugurado las obras del puerto de Rosario en la escala previa de su viaje. El puerto en Santa Fe representaba entonces el intento de la ciudad para seguir conservando su importancia en el contexto provincial, y ensaya un reacomodamiento ante la nueva situación productiva imperante que no le era tan favorable como en la época colonial, añorada por muchos sectores tradicionales de la sociedad santafesina, cuando gozaba del privilegio de ser el único centro urbano con capacidad de conducir todos los destinos de la Provincia.

“En esa obra háyanse depositadas muchas esperanzas; implica la solución que Santa Fe da al problema de su porvenir económico y hasta político. Es el principio del que emergerán bienes fecundos, y es, finalmente, el resurgir de la que hasta no hace muchos años era la región más estacionaria de la provincia, a una vida de progreso similar a la alcanzada por otras regiones de nuestro territorio más favorecidas hasta por la propia naturaleza.”⁶

La inauguración del puerto se reseñaba de esta manera, quedando explícitos los anhelos depositados en la obra con la confianza en el universo referencial de los discursos de progreso como fondo.

2. LA NATURALEZA: PROTAGONISTA EN EL PAISAJE PORTUARIO ORIGINAL

Antes de la construcción del puerto de ultramar, en 1905, y en base a los paradigmas de la “era infraestructural” y los procesos de modernización socioeconómica, la ciudad registra una actividad portuaria que pretenderá convertirse en tradición. Dicho registro contiene unas modalidades que es importante describir en cuanto será el contrapunto de lo que sucederá a partir de 1910.

Desde su propio objetivo fundacional, la ciudad vio en el río la causal justificadora de su existencia. Santa Fe debe su origen a la necesidad de “abrir puertas a la tierra”, según una frase profunda y precisa que el colonizador y fundador Juan de Garay señalara oportunamente a Felipe II. La gran extensión territorial de América planteó al plan colonizador la exigencia de establecer puntos de posición en el territorio que pudieran ir referenciándolo en el proceso de conquista. Proceso que entraba a través del río, lugar por donde el colonizador se metía desde los inmensos mares que separaban ambos mundos. La fundación de una ciudad significaba abrir una puerta a ese inmenso territorio tan vasto, una entrada al mismo para comunicarlo política y comercialmente al viejo mundo. Por ello, la apuesta de Garay persigue un objeto integral, amplio, complejo, mediante el cual el hombre pueda encontrar satisfacción a sus aspiraciones y en donde gravita protagónicamente el hecho natural del río.

La excesiva distancia entre las ciudades de Buenos Aires y Asunción del Paraguay planteaba la necesidad de establecer un punto intermedio en una ruta que se aparecía larga para el conquistador y sus planes, sobre todo porque escapaba de su control. Buenos Aires y Asunción –puertas del territorio– con sus más de 1.600 km de distancia estaban demasiado lejos para las travesías por el Río de la Plata y Paraná que las unía, y esto complicaba el funcionamiento de los mecanismos de vigilancia y explotación de la colonia. Santa Fe surge como idea de emplazamiento de un nuevo punto de penetración con el cometido de enlazar Buenos Aires, Asunción y el interior territorial apuntando a Perú. Es entonces que se decide la apertura de una nueva puerta que permita adentrarse en una nueva porción aún inexplorada de ese vasto territorio y, a su vez, se convierta en un punto de escala que permita regular, controlar y rentabilizar la ruta del río. Era 1573.

“Santa Fe se relaciona enseguida con Córdoba y, por su intermedio, con todas las ciudades de la gobernación del Tucumán y los reinos de Chile y el Perú. Y será, hasta la segunda fundación de Buenos Aires, el único puerto en que se tienen que apoyar las embarcaciones que viajen a España (...) Y será también durante lustro y medio la única población del litoral argentino, avanzada de civilización y premonitoria de grandes destinos.”⁷

Al tiempo Santa Fe es declarada “Puerto Preciso”,⁸ es decir, puerto de escala obligatoria para todos los barcos que surquen el río Paraná. La insti-

7. ROVERANO, Andrés: “El puerto preciso”, AA. VV.: *Trayectoria de Santa Fe colonial*. Nuevo Diario. Santa Fe, 1975.

8. Sobre este punto hay polémicas respecto de las fechas y alcances de esta medida. Algunos sitúan esta categoría para el puerto de Santa Fe a partir de una Real Cédula de diciembre de 1662 de la Audiencia de Charcas. CERVERA, Manuel de: *Historia de la ciudad y provincia de Santa Fe, 1573-1853*. Santa Fe: Universidad Nacional del Litoral, 1980. T I, pp. 392-393.

Sin embargo, otros ponen en duda esta declaración, alcance y efectividad, situándola más adelante a partir de la Real Provisión de la Audiencia de Charcas de 1739 y confirmada por Real Cédula de 1743. DAMIANOVICH, Alejandro A.: “En torno a la antigüedad del privilegio santafesino de puerto preciso”, Junta Provincial de Estudios Históricos, Revista N° 56. Santa Fe. 1986, pp. 9-44.

tución de puerto preciso consistió en que todas las embarcaciones que bajaban del Paraná, desde Asunción, debían descargar en Santa Fe sin pasar por otro puerto y retornar a destino. Este trámite forzoso, irrevocable, implicaba el pago de gabelas a la mercancía transportada lo que derivaba en una fuente de recursos para la hacienda pública. A su vez, esta condición portuaria significaba movimiento generador y dinamizador de actividades en la ciudad.

El uso y la práctica convirtieron al emplazamiento de la ciudad en puerto natural, de forma irregular, por un prolongado período hasta la organización nacional, siendo a su vez lugar de llegada y redistribución de la primera población inmigrante. La infraestructura para la satisfacción de su demanda no era más que la que ofrecía la naturaleza, adecuada con modos rudimentarios como se relata más adelante y confiada desde una aprehensión dictada por simbolismos arcaicos. La precariedad y la provisoriedad eran las características dominantes de los elementos que conformaban los dispositivos para la atención de las embarcaciones.

La lejanía del cauce profundo del río Paraná, al que se accedía por el riacho Santa Fe que era un pequeño afluente de escaso calado, provocaba inconvenientes para la llegada de las embarcaciones, las que no podían ser de gran tamaño a riesgo de encallar. Por otra parte, una vez en puerto, la condición llana de la ribera con la ausencia de barrancas hacía dificultosas las operaciones de embarque y desembarque de carga. A ello se debe sumar las condiciones de anegabilidad periódica de las tierras e instalaciones de la ribera, también debido a su baja altura. Estas eran las irregulares condiciones en que funcionaba el puerto primitivo, y conformaban en la ciudad una zona insegura no sólo en cuanto se exponía al avance de las aguas, sino porque también contenía el peligro de agrietamientos y/o derrumbes de porciones de suelo y su edificado.

Estos inconvenientes se infieren a partir de las distintas crónicas y acciones de mejoras emprendidas, acciones que dada su escasa eficacia y capacidad técnica no cumplían su cometido por lo que eran necesarias nuevas intervenciones. En ellas son un indicativo no sólo las circunstancias y características de los espacios y hechos acaecidos, sino las actitudes frente a los mismos que indican el modo en que la sociedad se relaciona con su entorno, una relación basada en arcaísmos y signada por la carencia de recursos potentes.

Viaje agradable, llegada ingrata. Burmeister, aquel científico contratado por el gobierno de la Confederación, escribe sobre Santa Fe en sus crónicas de *Viaje por los estados del Plata*⁹ en 1859 que “la loma sobre la que cual está edificada la ciudad, constituye la única elevación en esta región completamente plana; en todo el rededor no se ven sino grandes lagunas, cauces de ríos y bañados que encierran entre sí un limitado bajo pantanoso, en el que sólo es posible comunicarse por medio de canoas y embarcaciones. Esta es aún hoy la manera más fácil y cómoda de llegar

9. BURMEISTER, Hermann: *Viaje por los estados del Plata*. T.2. Capítulo XXI: “Santa Fe y sus alrededores”. Buenos Aires: Visión Germánica, 1943.

a Santa Fe; el camino terrestre de Rosario no es agradable y el pasaje del extenso vado por el lago, poco antes de Santa Fe (Paso de Santo Tomé), sumamente penoso; es mucho mejor viajar por el vapor hasta Paraná y de allí seguir a Santa Fe en la misma forma”

En contraposición a esta sensación sobre el viaje terrestre describe con fruición y detalle la belleza y satisfacción que encuentra en el recorrido atravesando el río Paraná por este lugar, un lugar en donde todo lo que se había visto en su recorrido longitudinal “se repite aquí, pero con mayor escala de desarrollo”. Un recorrido que en su laberíntica traza lleno de diversidades entretiene y asombra a quien lo realice durante las dos o cuatro horas que duraba de acuerdo con el viento existente. Comenta que se daban casos en los cuales se permanecía en viaje unas 12 horas, “teniendo el placer” de pernoctar en alguna de las islas del camino.

“El viaje de Paraná [ciudad de Paraná] a Santa Fe es extraordinariamente entretenido; en ninguna parte se aprende a conocer mejor que en esta ruta, el carácter del río y, especialmente, se pueden estudiar tan de cerca, en forma excelente, los bañados de poca hondura que acompañan a sus orillas por muchas millas. (...) de continuo hay que esperar nuevas y asombrosas vistas sobre los numerosos pantanos cubiertos de bosque, entre los brazos del estuario lleno de islas y la magnificencia de su vegetación...”

Una vez en puerto es de destacar la denominación de desembarcadero que en un primer momento le otorga al mismo. Reseña el número de embarcaciones presentes –entre unas 20 a 25 embarcaciones mayores y menores–, y consigna que “en Paraná nunca he visto ni la mitad de barcos que siempre he observado en Santa Fe; entre éstos había hasta veleros de tres palos, que llegan directamente de Norte América o Europa”

Sin embargo, contrasta el emotivo viaje a través del río con el lugar de llegada, que no se corresponde con la importancia del número y calidad de las embarcaciones que según su referencia alberga. En su descripción señala los primarios y escasos dispositivos para facilitar la tarea de las embarcaciones. “Detrás de los buques sobresale un elegante edificio por encima de las demás casas bajas del barrio del puerto, llevando la inscripción Capitanía del Puerto. Por lo demás, no se han tomado mayores disposiciones para desembarcar; la orilla baja en suave pendiente al río y un tablón tendido del vapor a tierra, permite el descenso de pasajeros.”

No menos decepcionante le resulta el sector de la costa portuaria, por su escaso desarrollo y arreglo que indica la nula atención al acondicionamiento urbano que sólo se remite a una mera organización transitoria, frágil e irregular. “Cuando se está en tierra, no se recibe una sorpresa precisamente agradable; las casas próximas tienen en su mayoría aspecto muy pobre; solamente se ve una nueva, más grande, al lado de la Capitanía. Un poco más lejos, hacia la izquierda se llega en seguida al ruinoso paseo de la ciudad; antes tal vez fuera una plaza bien cuidada, pero en la actualidad está bastante destruida; el alto parapeto de la costa, construido

de ladrillos, está derrumbado en algunos sitios, la escalera para descender hasta el agua no ofrece seguridad, la balaustrada de hierro se halla averiada y la plaza misma, arbolada con paraísos, en parte secos, habría sido oportuno reemplazar hace tiempo por otros; la impresión general es la de una grandeza caída; no podría haberse expresado mejor el carácter de esta ciudad, si se le hubiese querido poner cuidadosamente en evidencia, que por medio de semejante paseo a la entrada de la ciudad. (...) particularmente en los parajes próximos al río y al puerto, alternan malos ranchos con algunas casas buenas, entre las cuales hay pocas.”

Burmeister contrasta esta situación con la zona sur de la ciudad, donde se encuentra la plaza en cuyos frentes se localizan el cabildo, la iglesia principal y otra de larga data que conforman un entorno cualificado. Pero para llegar hasta ahí hay que caminar por lo menos una media hora, tiempo que predispone negativamente a quien llega a la ciudad “porque nada de lo que se ve en ese largo camino puede provocar su entusiasmo o admiración; todo es igualmente mediocre desde el principio hasta el fin”.

El puerto quedaba lejos de la ciudad, lejanía física pero principalmente cualitativa. La ciudad en cuanto tal, en cuanto entorno cualificado, con decoro, se remitía a un pequeño reducto lejos de la costa y su arrabal.

En la ciudad latinoamericana siempre se ha debatido el peso concreto de una estructura estamental, inclinándose muchas veces ese debate, en contraposición, por la existencia de una sociedad mestiza, donde los estratos definidos por una función social o estilo de vida se intercambiaban más libremente en una vida cotidiana menos organizada. Sin embargo, a pesar de algunas referencias en ese sentido, existían códigos de distancia; la localización del puerto y la costa en Santa Fe son una alusión de dichos códigos, que separan funciones, dan cualidades e instituyen valores a través de la estructura espacial. Tan así es, que aun en las posteriores etapas de modernización, pervivirán rasgos de esta espacialización de la ciudad. Por ello, la necesidad de esclarecer esta etapa reseñada previa a la modernidad, ya que refractará su experiencia.

2.1. La ribera como materia para el simbolismo arcaico

Una extensa crónica de acciones ímprobos da cuenta de los infructuosos esfuerzos por mejorar las condiciones hídricas del emplazamiento. En 1665 se documenta la necesidad de “meter por el río [Santa Fe] que llegaba extramuros hasta la ciudad, un brazo del río Paraná” con el objetivo de incorporar este nuevo brazo al que salía de la Laguna Grande [Setúbal], “pues éste traía agua salobre”, y por ende, inadecuada para su consumo. Es entonces esta necesidad de agua dulce que hace pensar la posibilidad de acercar a la ciudad agua proveniente del brazo principal del Paraná o de algún brazo menor como el Colastiné.

A su vez, esto permitiría un mejor acceso de las embarcaciones que surcan justamente el brazo principal del Paraná en su tránsito norte-sur. Los

10. PISTONE, Catalina: "El río en la historia de la ciudad de Santa Fe", Junta Provincial de Estudios Históricos de Santa Fe. Revista N° LIV. p. 68.

11. CERVERA, Manuel de: *Historia de la ciudad y la provincia de Santa Fe*. Santa Fe, 1907.

12. Nota del 27 de setiembre de 1831. Archivo General de S.F., Sección de Gobierno. Tomo 2, f.20.

13. Santa Fe. Registro Oficial de la Provincia de Santa Fe. Tomo III. 1859-1862. Santa Fe. 1889.

14. Archivo General S.F. Sección Escribanía de Gobierno. Expedientes 1859, f.214.

15. PISTONE, C.: Op. cit., p. 83 .

trabajos finalmente decididos fueron llevados a cabo con grandes inconvenientes debido a "la falta de herramientas y hombres para la obra".¹⁰ A ello se debe agregar los derrumbamientos en la costa este de la ciudad por el aumento de la intensidad y volumen de las corrientes provocadas –y no suficientemente calculadas– por la comunicación de las aguas establecida.

Actas del cabildo dan cuenta de que en 1688 hubo otro intento de comunicar aguas, y destacan que "todos los pobladores colaboraron con palas, azadas, hachas y otros elementos indispensables para la obra", aunque, sin embargo, no se alcanza el cometido de trazar otro canal desde el brazo del Colastiné hasta la ciudad.

La apertura se concretará con una cierta entidad recién en 1795. Si bien no hay datos sobre su extensión, la que no puede ser menor a unos aproximados 3 / 4 km, se documenta que el nuevo canal tiene un ancho de 20 metros y 3,50 metros de profundidad, y que para esta operación "colaboró todo el vecindario con 25 palas, 15 azadas, 6 hachas", datos que infieren las primitivas condiciones de ejecución como la calidad de los resultados. En 1800 se da cuenta de la necesidad de destinar fondos a los fines de abrir la boca del nuevo brazo por haberse cerrado enteramente debido a la presencia de bancos de arena que no permitían a las embarcaciones hacer puerto ni tener agua aceptable para consumo de la población.

Las mejoras y defensas del sector costero donde se localiza el puerto también fueron reiteradas. En 1784 el Cabildo santafesino ordena "limpiar los puertos, llamados de Zarva, donde se han formado dos zanjones con agua de lluvia, impidiendo el paso de los carruajes". En 1788 se dispone "defender las calles de las corrientes de agua, por medio de sólida estacadas".¹¹ Sin embargo, pervivirán los conflictos. En 1831 se reseña que "estando instruido el Cabildo de la nueva resolución del Gobernador Estanislao López relativa a la muralla que se ha de levantar a la margen del río en el Puerto Principal, frente a la rampa, para contener la inundación de ella en la creciente de aquel (el río), solicitan se los autorice para arbitrar los medios para hacerlo".¹² Esta fue la primera medida emprendida con decidida firmeza, aunque también con resultados infructuosos en el tiempo. En 1859 existe un decreto que crea una comisión con el fin de estudiar el estado de muralla del puerto, consistente en un muro defensivo carente de ornamento y escala, porque "amenazaba desplomarse a causa de la extraordinaria creciente del río" y en consecuencia "proponga a la brevedad posible al Gobierno los medios que juzgue conducentes para impedir el desmoronamiento que amenaza la muralla del río".¹³

La nueva intervención ideada por el Ingeniero Cayetano Livi, compuesta por estacadas de una longitud de aproximadamente 150 metros,¹⁴ no tuvo mucha resistencia, porque las sucesivas crecientes del río corroían la capa inferior de arena, por lo que minaba los cimientos de la muralla que pronto se fue derrumbando poco a poco.¹⁵ Se sucedieron otros dos proyectos más realizados parcialmente y otras intervenciones de mejoras;

pero sobre la última década del siglo XIX se fue generando un estado de conciencia sobre la necesidad de abordar la problemática de un modo más eficaz. Fue entonces que distintos agentes sociales se movilaron demandando recursos económicos que permitan afrontar con los medios adecuados las necesidades del puerto de Santa Fe; por aquel entonces su uso se intensificaba con la entrada de inmigrantes y con la llegada del FF. CC. en 1886 se instaló un muelle sobre la ribera.

16. La mayor crecida, con la consiguiente inundación, se registró el 14 de junio de 1905 con una marca de 7,83 metros. El agua avanzó de forma importante sobre las calles que llegaban al puerto. En ese fecha ya estaba decidida la construcción de un moderno puerto de ultramar.

17. Citado en PISTONE, C.: Op. cit., p. 73.

18. IRIONDO, Urbano de: *Apuntes para la Historia de Provincia de Santa Fe*. 2da Edición. Santa Fe. 1876.

19. ROSTAND, Edmundo: *En el país del indio, del irupé y las garzas*. Santa Fe: Castellví. 1957.

Respecto de la cuestión del avance de las aguas sobre la costa urbana,¹⁶ a modo de referencia se reseñan algunos de estos sucesos; no sólo los hechos en sí mismos son indicativos del nivel de provisoriedad, sino las actitudes y mecanismos institucionales mismos que dan cuenta del modo en que la sociedad se organiza ante la problemática del entorno. Esto constituye una forma social y cultural determinada frente a las cuestiones urbanas y territoriales.

En 1771, cuando una inundación llegó hasta las primeras casas de la zona este de la ciudad, el Cabildo ordena “para tranquilizar los espíritus” una rogativa a San Benito. Otro caso es el de 1804, cuando los capitulares anotan en el libro de Acuerdos, “en vista de que el río por el este y por el oeste va creciendo tan desmedidamente que las aguas casi se tocan, que no ha experimentado la ciudad creciente igual, se dispone una misa solemne y procesión en honor a San Benito”¹⁷

En 1825, durante otra importante inundación, “en las islas sólo se alcanzaban a ver las puntas de los árboles altos. En la ciudad entró el agua por las calles, rebalsando en algunas partes la barranca, que inundó todo el puerto, volteó varias casas inmediatas y la casilla de resguardo”. Luego de describir otros daños más y mencionar distintos edificios damnificados entre los que estaban el convento y el hospital, el mismo autor narra la consternación y las reacciones tanto populares como de los agentes públicos frente al fenómeno. “El pueblo se hallaba en la mayor consternación. El cabildo mandó hacer un novenario a nuestro Patrón San Jerónimo y sacó su imagen en procesión por la costa del río, esto mismo hicieron los Padres de San Domingo y de San Francisco, sacando aquellos a Ntra. Sra. del Rosario y a Santo Domingo, y éstos a su santo Patriarca; la Cofradía de San Benito también sacó en procesión a su santo Patrono, y el Gobernador Estanislao López con mucho acompañamiento se fue a la Capilla de Guadalupe y trajo en procesión a la Virgen.”¹⁸

La creciente de las aguas se va perfilando como anuncio dramático para los habitantes de la costa o de las islas, con el peligro que ello entraña debido a la aparición en el mismo río de distintos signos previos; todo ello crea la consiguiente dramatización del espacio. “Como conoce el marino cuando se aproxima un temporal o el andinista cuando lo es una ventisca, nosotros conocíamos la proximidad de la creciente.”¹⁹ Se pierde esa visión idílica de un viajero, como la citada más arriba, para dar paso a una visión más trágica, destructiva, de precariedad entregada a un destino natural,

20. GORI, Gastón: *Nicanor y las aguas furiosas*. Santa Fe: Tupambaé. 1976.

21. CHIZZINI MELO, Leopoldo: *Los oscuros remansos*. Santa Fe: Castellví. 1957.

22. VÍTTORI, José Luis: *Las campanas del Sur*. Santa Fe: Fondo Editorial de la Municipalidad de Santa Fe. 1961.

irreversible. "El hermoso Paraná se aburrió de bellos ceibos, de timbóes adornándole las riberas, de camalotes florecidos: se aburrió de paz, de escamas y branquias, de espineles y canoas, de golondrinas en vuelo rozando las olas (...) Y se largó a la aventura formidable del desastre, del prestigio cruel en reencuentro de su historia de fuerza desatada (...) Litoral bajo agua, te admiro y te deploro."²⁰

La riqueza del paisaje fluvial se verifica en como su presencia va mostrando aristas diferentes, ambiguas, donde lo bucólico deviene en una dura realidad. "...Y el hombre, al entrar en el Paranacito, habrá empezado a comprender que las islas no son poéticos medallones de tierra rodeados de agua, tapizados de pastos verdes con mucho de parque inglés y decoraciones de sauces, al encontrar yacarés bostezando en el sol de la playa, tortugas que se meten asustadas en el agua al oír el ruido del motor; culebras enroscadas en los troncos, yararáes y cascabeles con la muerte guardada en el cofre blanco de los colmillos, y toda una vida invisible, oculta en la maraña de la que parten chistidos y gritos de pájaros que el eco del arroyo repite y transforma en sonidos humanos..."²¹ En este relato asoman personajes que "recorren sus cauces inexorablemente, con fatalidad de río, amoldándose a la topografía de su lecho de limo maloliente o de arena dorada. Una fuerza interior indomable los impulsa y cuando llegan al remanso giran y giran en él como los troncos a la deriva, como los ramos verdes con flores azuladas de los camalotes o como los cuerpos hinchados y lívidos de los ahogados." Es esta una mirada trágica de ese mundo, como lo demuestra esta última imagen y el título mismo de la obra citada.

Las precarias condiciones descritas en las que se desenvolvían las actividades en este puerto de la ciudad, como la frágil conformación de ese sector costero, son factores que determinaron la fugacidad de la configuración física de este paisaje que se puede denominar como puerto primitivo, un paisaje que en sus inestables condiciones de existencia pervivía en reconstrucciones efímeras sin consolidarse, aunque con una caracterización muy precisa, deudora de una organización social y un significado dictado por el simbolismo arcaico.

"Era un tiempo más lento aquel, como arrastrado por los arenales que bordeaban la ciudad (...) Claro, en esta época aun había bueyes y negros, todo iba más despacio por las vueltas del río y los arroyos. (...) la ciudad, la verdadera ciudad no llegaba a estas orillas. Desde aquí apenas se veían los campanarios contra el cielo del sur, y el camino los buscaba siguiendo la barranca para no perderse en los cardales asesinos, altos como un hombre a caballo. (...) no había vigilancia y era la misma desolación cuando faltaba trabajo en el puerto. Los viajeros que iban o venían a la bajada del Paraná se quedaban muy poco y cruzaban en coche acompañados de sus sirvientes o vecinos. Sin embargo este era un lugar tranquilo y a su patrón lo respetaban."²²

Esta etapa mítica, casi virgiliana, se va a ir extinguiendo para dar paso a una nueva forma de vida, a estructuras sociales provocadas por el avance de lo ciudadano y de procesos de modernización sobre la zona costera. El tiempo iba a esfumar este paisaje, sobreponiéndole otra conformación radicalmente diferente de la que se prolonga –ésta sí– en su impronta hasta nuestros días.

Aun a principios del siglo XX se reseña que, además de las obras a los fines de traer aguas corrientes hacia la ciudad, “es necesario defender a la ciudad de la fuerza invasora del río, y dar entrada fácil y permanente a las barcas y buques que hoy por hoy, sufren en su tránsito, los mismos percances que hace dos siglos”. Aquí quedaba resumido el anhelo de un puerto moderno capaz de resolver con su construcción todos los problemas relativos a la relación de la ciudad con el río: la navegabilidad, el uso del agua, la estabilidad y durabilidad de las instalaciones portuarias y de su sector urbano. Pero esto ya será pensado desde otros paradigmas, desde otra percepción del mundo generada desde la capacidad técnica que el proceso de modernización llevaba incorporado. Ahora sí el paisaje mudará radicalmente resultando una conformación distintiva en su devenir histórico.

3. EL PUERTO MODERNO: PROYECTO SOCIAL Y PROYECTOS MATERIALES

Las instalaciones del puerto de Santa Fe son producto de motivaciones políticas e intereses económicos imperantes sobre el último tercio del XIX, y cuya escala y significación del emprendimiento dan cuenta de su dimensión. Estas motivaciones, de las que se ocupa generalmente la historia social, inciden en el espacio y se concretizan en las posiciones y acciones de distintos agentes. Los mismos son productores de discursos y significados sociales que, en relación con la infraestructura portuaria de esta ciudad, aún hoy perduran en el imaginario colectivo, semantizando a los artefactos materiales del puerto de Santa Fe.

Su construcción debe enmarcarse en el proceso de transformación productiva y social que atravesó el país en, aproximadamente, último tercio del siglo XIX, y que en el terreno económico es historiográficamente reconocido como la actuación del “modelo agroexportador”. Este proceso prescribía los lineamientos por donde discurrirían los sucesos en la región conformada a partir de la ciudad de Santa Fe; ese mismo proceso le otorgaba un rol protagónico a la región del litoral y Santa Fe poseía condiciones para insertarse en el mismo.

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

La “generación del 80,” en cuanto dirigencia gobernante en el poder nacional organizado, consideraba que el país debía desplegar una política que maximizase la utilización de su recurso abundante, la tierra, y minimizase la de los factores productivos escasos, como el capital y la mano de obra, para insertar al país en el contexto internacional del desarrollo capitalista de las naciones europeas.

Esto implicaba que el crecimiento económico del país debía basarse en el predominio de las actividades rurales sobre las industriales y, al mismo tiempo, en la incorporación de aquellos factores escasos a través de beneficios para el capital extranjero y el fomento de la inmigración.

Los cambios producidos por la segunda revolución industrial en el panorama europeo permitían, y de hecho así fue a partir de aproximadamente el 1860, la participación de Argentina en el intercambio mundial en estos términos. La industrialización en Inglaterra hizo que su economía se transformara de tal manera que, siendo hasta fines del siglo XVIII principalmente agrícola y exportadora de alimentos, pase a ser durante el siglo XIX productora de manufacturas e importadora de alimentos.

Tanto el Gobierno de la Confederación como las presidencias de Mitre, Sarmiento y Avellaneda habían dado pasos concretos aunque dispersos en la dirección apuntada; a partir del arribo a la primera magistratura de Julio A. Roca en 1880, esto se termina de consolidar en un modelo integral que gravitará protagónicamente en la historia del país. El afianzamiento del sistema político a nivel nacional conseguido por el roquismo, a partir de una organización institucional estable de la Nación con un gobierno central sólido cuya soberanía era respetada en toda la República, dotaba de fuerza y sistematicidad al desarrollo político y económico que definieron el proceso de modernización del país.

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.²³ Esto 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.

Estas colonias transformarán a la región en productora principalmente de trigo, 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 en los últimos años del siglo XIX, y se extiende hasta la Primera Guerra Mundial.

A partir del crecimiento demográfico y productivo originado por la colonización agraria,²⁴ que hacia 1880 había adquirido considerable importancia, el proceso imponía a la región la necesidad de exportar su producción como forma de consolidar ese incipiente modelo de desarrollo. Esto dejaba

23. A partir de 1856 se establecen las colonias agrícolas de Esperanza –la primera colonia agrícola del país–, San Carlos (1858) y San Gerónimo, que conforman un polo de ocupación territorial en el oeste y noroeste de la provincia y prefiguran la región productiva de la que sería centro la ciudad de Santa Fe. ENSICK, Oscar: *Historia económica de la Provincia de Santa Fe*. Rosario: UNR. 1988, pp. 66-70.

24. En 1869 los extranjeros representaban ya el 15.6% de la población de la provincia. En 1887 ese porcentaje se elevó al 38.3% y en 1895 ya llegaba al 41.9 %. Para profundizar consultar ENSICK, O.: op. cit.

en evidencia la carencia regional de una red de comunicaciones que permitiera conectarla a los mercados compradores de sus productos.

Además, el éxito del proceso de modernización era confirmado en tanto estaba dando sus beneficios en el sur de la provincia, donde el crecimiento productivo había sido más profundo y acelerado. Pero fundamentalmente esta zona contaba con el tendido de vías férreas –Ferrocarril Central Argentino concluido en 1870– que canalizaba la producción al puerto de excelentes condiciones naturales que era Rosario, con una alta barranca que facilitaba la llegada y tareas de carga de los barcos.

Pero más allá de lo que significaba para profundizar el proceso la confianza generada por su verificación cercana concreta y directa, la cuestión más perturbadora que motivaba la iniciativa de la ciudad de Santa Fe era que Rosario se estaba constituyendo en un gran centro urbano que rivalizaba con éxito con la otrora importante capitalidad santafesina, y hacía que ésta perdiera su condición de preeminencia dentro del territorio provincial como lo era en la época colonial. Rosario había sido declarada ciudad en 1852; la escisión con el cierre de fronteras de Buenos Aires del resto de provincias hacía de Rosario un sitio apropiado como cabecera para el interior del país, punto de partida de los servicios regulares de comunicaciones.

Así interpretado el momento histórico por la dirigencia santafesina de aquellos años 1880, 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 la 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.²⁵ Pero como complemento de esto, pronto se vio la necesidad de tener instalaciones portuarias adecuadas para el embarque de lo producido.

25. El 1° 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. MÜLLER, Luis; MACOR, Darío; COLLADO, Adriana; PIAZZESI, Susana: *El ferrocarril francés. Arquitectura y organización del territorio*. 1990. Trabajo inédito.

26. *Inauguración del Puerto de Ultramar*: Op. cit.

3.1. Gestiones políticas y mecanismos financieros pulsando la concreción

“Hemos tardado desde 1883 a 1910 para lograr este anhelo”²⁶ es la expresión utilizada por la publicación oficial con motivo de la inauguración del puerto para sintetizar el largo recorrido para la concreción de esa aspiración local, socialmente construida a partir de la elaboración de un consenso social edificado en fases y tensiones del escenario político y económico.

En la primera fecha que utiliza aquella expresión para definir temporalmente este recorrido que pasaría a exponer es cuando comienzan a canalizarse fuerzas económicas promoviendo la cuestión portuaria al debate. La precariedad del puerto natural con que la ciudad contaba en ese momento, con una insegura defensa hidráulica y la inexistencia de instalación adecuada alguna, imponía al menos una discusión sobre cómo resolver el problema.

27. Citado por ANDINO, Mario: "La larga marcha hacia el puerto de ultramar", *Bolsafe* N°7/8. Santa Fe: Ediciones del Litoral. 1984, p. 29.

28. MÜLLER, L.; MACOR, D.; y otras: op. cit.

29. TORRES LÓPEZ, Ciro: *El Puerto de Santa Fe*. Rosario: Talleres Gráficos Fenner. 1951, p. 352.

30. BRUNO, P.; CRISPIANI, A.; GANDOLFI, F.; GENTILE, E.; MAZZA, C.; OTTAVIANELLI, A.: "El puerto como hábitat", LIERNUR, Jorge; ALIATA, Fernando: *Diccionario histórico de arquitectura, hábitat y urbanismo en la Argentina*. Buenos Aires: Edición preliminar. FADU/UBA-CONICET, 1992.

31. *Inauguración del puerto de ultramar*: op. cit.

En un discurso de 1884 a las Cámaras Legislativas, el entonces gobernador Zavalla²⁷ da cuenta de la importancia de los transportes para la vida económica dada la necesidad de los colonos para llevar sus productos hasta puertos que le posibiliten colocarlos en los mercados. A su vez habla de la importante necesidad del dragado del río Santa Fe a los fines de asegurar el tráfico fluvial para la eficiente salida de los productos, con lo que quedaba planteada a nivel oficial la cuestión portuaria.

El primer paso dado en el abordaje de la cuestión fueron las obras –a cargo de la inglesa Compañía J. C. Meiggs y Son– del ramal a Colastiné, inauguradas en 1886.²⁸ Este ramal era parte del Ferrocarril Provincial que conectaba a las colonias del centro provincial con la capital santafesina, constaba de 12,5 km y unía la estación terminal de Santa Fe con muelles de embarque ubicados sobre el río Colastiné. De esta manera se buscaba una complementación al precario puerto de Santa Fe que para entonces contaba además con un muelle de la Compañía de Ferrocarril, pero que se tornaba inoperativo en épocas de bajante del río debido a su escaso calado. Este problema no lo tenía Colastiné, ya que su calado natural era mayor, pero en época de creciente era cuando se tornaba inoperativo al quedar cubiertas por el agua las vías del ferrocarril que los conectaba.

Esta última situación, sumada a las características fangosas y anegadizas de los terrenos, es la que hará recurrentemente dificultosas las operaciones en Colastiné; se presenta entonces insuficiente la alternativa para la cuestión portuaria y se terminará por descartar la posibilidad de construir las instalaciones adecuadas de un puerto definitivo allí. Los solares de este lugar eran terrenos de islas verdaderas con escasas resistencias estructurales, por lo que se hacía técnica y económicamente inviable la instalación de un gran puerto ultramarino.

A partir de la constatación de esta nueva circunstancia, el Dr. José Gálvez, quien habiendo sido desde el Ministerio de Obras Públicas de la administración Zavalla-Pujato mentor e impulsor del sistema ferroviario provincial y del puerto de Colastiné, al encontrarse en 1888 en la primera magistratura de la provincia comisiona por primera vez la realización de estudios para la construcción por parte de la provincia de un puerto en la misma ciudad de Santa Fe.²⁹ De esta manera se pretendía dar una solución definitiva a la cuestión portuaria.

Los estudios fueron encargados al Ing. Waldorp, un europeo de célebre experiencia que estaba en el país a partir de la contratación del Gobierno de la Provincia de Buenos Aires para el proyecto y la construcción del puerto de La Plata.³⁰ El proyecto para Santa Fe incluía trabajos en la parte del río Paraná antes de la llegada al río Santa Fe, lo que encarecía enormemente la obra y lleva al gobierno provincial a descartarla. Posteriormente estos trabajos en el Paraná son asumidos por la Nación; una ley nacional ordena que se mantenga desde Rosario hasta Santa Fe en 19 pies de profundidad.³¹

32. Registro Oficial de la Provincia de Santa Fe, t XVII-XVIII, 1889-1890, pp. 140 y ss. Extractos del Diario *La Revolución*, 30 de octubre de 1888.

33. AGP Topografía. Puerto de Santa Fe. t.1, fs.1-16.

34. Emilio Schnoor había sido ingeniero apoderado de la "J.C.Meiggs and Sons", compañía que para 1890 ya había concluido en la región sus actividades relativas al Ferrocarril Provincial y sin haber podido desarrollar su proyecto de puerto. COLLADO, Adriana: *Santa Fe, Proyectos urbanísticos para la ciudad 1887-1927*. Santa Fe: Universidad Nacional del Litoral. 1994, p. 5.

35. AGP Topografía. Puerto de Santa Fe. t.1, fs.127-132.

36. *Ibí.* fs. 226-231.

Quedaba reabierto la posibilidad nuevamente de evaluar la ejecución de la obra. El gobierno encarga nuevos estudios. A fines de 1889 se sanciona una ley que autoriza al Poder Ejecutivo para contratar por cuenta de la Provincia, con J.G.Meiggs Son y Cía., la construcción de lo que sería el futuro puerto en Santa Fe.³² El gobierno de Gálvez, consecuentemente, realiza un contrato con los citados para las obras.³³

Pero la crisis financiera y política de 1890 puso serios obstáculos que, luego de sucesivas prórrogas, terminaron por imposibilitar el proyecto a la vez que se ponía en evidencia la incapacidad de la provincia para llevar a cabo por su exclusiva cuenta un emprendimiento de esa magnitud.

El incipiente deterioro de las relaciones de intercambio, con el aumento de las manufacturas en demanda creciente en el mercado local, venía desequilibrando la balanza comercial del país. En 1889, los precios de las exportaciones cayeron abruptamente y el Estado nacional careció de recursos para afrontar los cumplimientos financieros de deuda pendiente y los nuevos generados por la diferencia en la balanza comercial. Paralelamente, en el terreno político, las condiciones sociales empujaban a una situación de inestabilidad y descrédito hacia las instituciones gobernantes, lo que provocó hechos como la revolución del 90 que dan cuenta del clima reinante.

Estas circunstancias dejaban sin posibilidad de créditos externos tanto a la Nación como a las provincias, lo que significaba palmariamente que las obras públicas quedarán sin financiamiento, ya que a través del mismo y con la emisión de títulos públicos era como se llevaban a cabo los emprendimientos y como, de hecho, se pensaba concretar el proyecto de la J.C.Meiggs Son y Cía. del puerto de ultramar en la ciudad de Santa Fe.

Una nueva posibilidad surge en 1893 con la propuesta presentada por los Ing. Schnoor y Erhart,³⁴ la cual era de menor costo que las anteriores.³⁵ Con ella tratan de interesar al gobierno de la Nación aprovechando la oportunidad de la intervención que el mismo llevaba adelante en la Provincia debido a la revolución radical de ese mismo año en el ámbito provincial. Esta situación de intervención favorecía un contacto más directo con las autoridades nacionales por parte de los intereses locales en la obra del puerto.

Intereses que comienzan a organizar un movimiento cívico nucleado por industriales y comerciantes interesados en la concreción del puerto quien, haciendo foco en la cuestión portuaria y los perjuicios por la dilación de la obra, intentan instalarlo en la sociedad –para que opere en ella como conjunto pasible de asumirlo– y transformarlo en objeto de deseo social para forzar la resolución política del mismo.

En 1894 este grupo dirige una carta al presidente de la Nación, Luis Sáenz Peña, apoyando el anteproyecto Schnoor y Erhart.³⁶ "Los comerciantes, industriales y propietarios que suscriben /.../ se presentan a V.E. pidiendo quiera a su vez preocuparse de la necesidad imperiosa de puerto que tenemos los habitantes de esta rica Provincia"; esta es una parte de

37. Se sancionó una ley nacional, la n° 3220 del año 1895, que autorizaba al Poder Ejecutivo Nacional a realizar aportes por un monto fijo para la construcción del Puerto de Santa Fe. En complementación también hubo una ley provincial autorizando al P.E. para realizar estudios y posterior construcción de obras de canalización, defensa, dragado y muelles en el río Santa Fe, estableciéndose la colaboración con el Gobierno Nacional. ANDINO, Mario: op. cit., p. 31.

38. AGP Topografía. Puerto de Santa Fe. t.1, fs. 265-310.

39. TORRES López, Ciro: op. cit., p. 352.

40. MÜLLER, L.; MACOR, D.; y otras: pp. cit.

41. En 1901 Colastiné era el primer puerto exportador de rollizos de quebracho (110.052 ton.), durmientes (50.892) y borato de cal (1.100 ton), el segundo en exportación de tanino (580.000 ton) y lino (63.678 ton), el tercero en cebada, el cuarto en afrecho, además de maíz, trigo, harina y lino. Anuario de la Dirección General de Estadística de la República Argentina. Buenos Aires: Cía. Sudamericana de Billetes de Banco. 1903, t.II, p. 21.

42. ANDINO, Mario: op. cit., p. 31.

un documento liminar en donde, a partir del intercambio del sujeto solicitante que suscribe y del sujeto portador de la necesidad, se constituye una representación social de este grupo sobre la promoción portuaria.

Fundamentan su solicitud en que en el actual puerto de Colastiné, casi único puerto de uso concreto para Santa Fe aun en su discontinuidad, sólo se embarca el 20% de la producción agrícola de los departamentos del centro y oeste, por lo que el productor debe pagar el productor mayores fletes a ferrocarriles para llevar a su embarque en Rosario el 80% restante. Por otra parte, plantean los inconvenientes para el desarrollo de un comercio mayorista, debido a que "mercancías, comestibles, máquinas e instrumentos, es necesario traerlas por ferrocarril desde Buenos Aires y Rosario, con un recargo que grava la producción, ya que no pueden entrar aquí buques para su descarga". Finalmente, hace mención a la destrucción de partes de la ciudad por efecto de las aguas "siendo inútiles las sumas que se gastan en obras de defensa".

Si bien el gobierno nacional no apoyó directamente el proyecto particular de Schnoor y Erhart, dio pasos necesarios en conjunción con el gobierno provincial para la concreción del puerto.³⁷ Pero a medida que se profundizaron los estudios quedó en evidencia la insuficiencia de fondos, persistencias de la crisis de 1890 mediante, por lo que esta nueva oportunidad también fracasaba como las anteriores y en 1895 es desestimada.³⁸

Paralelamente a este nuevo fracaso, el movimiento cívico buscaba alternativas movilizadoras creando en 1899 dos comisiones, una provincial y otra nacional. La primera realiza una asamblea durante ese mismo año en donde se resuelve marchar en manifestación hacia la casa del entonces gobernador Iturraspe en señal de las fuerzas que despertaba esta cuestión y la dimensión social y política que comenzaba a movilizar.³⁹

Mientras tanto y ante la falta de concreción de la estación portuaria en Santa Fe, el puerto de Colastiné seguía siendo el único recurso, y adquiere entre 1890 y 1910 considerables niveles de actividad sobre todo a partir del notable impulso de la explotación forestal en el norte de la provincia. Cabe aclarar que los muelles en Colastiné se encontraban bajo la concesión de la Compañía Francesa de Ferrocarriles, empresa que a su vez tenía en concesión desde 1889 los antiguos Ferrocarriles Provinciales que, por sucesivos arreglos con el gobierno provincial, quedarán en su propiedad en 1900.⁴⁰ La concesión también incluía el muelle de Santa Fe. A pesar de los inconvenientes reseñados anteriormente sobre Colastiné y la recurrencia de los mismos, la actividad era evidentemente rentable ya que en 1900 la Compañía Francesa constituye un nuevo punto de embarque llamado Colastiné Norte, y llega a comienzos del siglo XX con un considerable volumen de carga.⁴¹

Dentro de este estado de la cuestión portuaria, en 1901 surgen dos nuevos proyectos para la alternativa de Colastiné.⁴² Uno pertenece a los ingenieros Corthell y Lange y fue presentado al Ministerio de Obras Públi-

43. SILVESTRI, Graciela: "La ciudad y el río"; LIERNUR, Jorge; SILVESTRI, Graciela: *El umbral de la metrópoli*. Buenos Aires: Editorial Sudamericana. 1993, p. 105.

44. *Inauguración del puerto de ultramar*: op. cit.

45. Unión Provincial, Santa Fe, 24 de octubre de 1901, p. 1, 3-6.

46. *Nueva Época*, Santa Fe, 17 de octubre de 1902, pp. 3-4.

cas de la Nación. Corthell era responsable del proyecto de ampliación del puerto de Buenos Aires y estaba considerado como uno de los más destacados especialistas ingleses en la temática.⁴³ En su propuesta se oponía a la construcción de un puerto en Santa Fe y privilegiaban la instalación de muelles en Colastiné, complementados con la ampliación de las actuales redes ferroviarias.

El otro era presentado por la Compañía Francesa de Ferrocarriles,⁴⁴ y proponía obras tanto en Santa Fe como en Colastiné financiadas conjuntamente con la Provincia; obtenía por ello una concesión para su explotación por 55 años y la exclusividad sobre toda la zona aledaña a la ciudad de Santa Fe. La compañía, de concretarse este proyecto, monopolizaría el sistema ferropuerto; pero la iniciativa, luego de tener un despacho favorable en el Senado de la Nación, es rechazada en la Cámara de Diputados.

La situación de funcionamiento en aquel momento del puerto de Colastiné, que implicaba que ferrocarril y muelle fueran administrados por un mismo particular, limitaba mucho la capacidad exportadora de la estación, ya que esta concentración en el mecanismo de fletes llevaba a prácticas de elevación de la tarifa y con ello limitaba la potencialidad de tráfico.

Si esto ya era constatado en el funcionamiento de aquel entonces, este último proyecto de la Compañía Francesa de Ferrocarriles agregó gran ríspidez al debate. Salieron potentes voces a combatirlo; la principal era la nucleada en torno a la Comisión Propaganda Pro-Puerto de Santa Fe –creada en 1899 por comerciantes, industriales y hacendados lugareños con el aval del gobierno provincial–, que se oponía firmemente a esta modalidad de concesión que implicaba depositarlo en una sola compañía privada.⁴⁵ En esta instancia se condensó el choque de intereses más importante que se dio alrededor de la cuestión portuaria.

Esta disputa terminará siendo dirimida en ocasión de la visita presidencial a Santa Fe en 1902, en la que el presidente Julio Roca quedará expuesto a las presiones tanto de la Compañía Francesa de Ferrocarriles como de los intereses locales referenciados en la Comisión Propaganda Pro-Puerto de Santa Fe. Ambos tenían instrumentos de llegada; la Compañía en cuanto inversor extranjero con aportes de capital acordados a nivel nacional y las fuerzas locales en cuanto autoridad política territorial pujaban por la decisión entre las distintas alternativas y fuentes de financiación.

El presidente fue llevado en comitiva por la Comisión a una inspección en Colastiné para constatar los terrenos "anegadizos (...) contemplar la altura de las aguas que con frecuencia inundan (...) aquel conato de puerto (...) recorriendo aquellos malos embarcaderos (...) inadecuados parajes para la construcción de un verdadero puerto."⁴⁶

Constatadas, de esta manera, las incapacidades de la zona para la erección de un puerto permanente, la presidencia de la Nación manifiesta en consecuencia su apoyo a una solución definitiva con la construcción de un puerto en la ciudad de Santa Fe, quedando informalmente comprometido

47. *Ibid.*

48. AGP Topografía. Puerto de Santa Fe. t.2, f.51.

el respaldo del gobierno nacional a la obra y particularmente a esta alternativa.⁴⁷ Si bien esto no implicaba el retiro de la concesión a la Compañía Francesa de su ramal y puerto en Colastiné, sí determinó un resultado desfavorable ya que con el tiempo iba a desaparecer debido a la absorción de sus cargas por parte del nuevo puerto y la desinversión en infraestructura por parte de la Compañía.

Esta decisión presidencial era el inicio de lo que sería la concreción sin retorno de lo que es el actual puerto de Santa Fe, y el triunfo de la alternativa de un puerto bajo administración provincial. Esto último, si bien estaba en el pensamiento de la dirigencia local, no era una aspiración que podía concretarse a exclusivo cargo de la Provincia, y sólo comenzaba a ser realidad cuando la Nación comprometió efectivamente su apoyo político y económico.

El capital extranjero estaba plenamente involucrado en el proceso de modernización y estructuralmente ligado dentro de ese proceso a las obras de infraestructuras de transportes, por lo que participó en la cuestión portuaria. Los puertos eran una necesidad no sólo para los intereses locales sino para el tráfico internacional en general, por lo que los países centrales dependían tanto de sus puertos como de los puertos de los países periféricos. Con la situación de un Estado provincial con escasa capacidad operativa para resolver por su exclusiva cuenta este tema, el capital extranjero se hizo presente con sus recursos técnicos y financieros, y mostró sus intereses particulares en más de una ocasión a través de la promoción o descalificación de las distintas alternativas.

La Compañía Francesa presionó por el mantenimiento de puertos menores a través de los muelles y ramales que poseía tanto en Santa Fe como Colastiné, pretendiendo su uso en monopolio. Los capitales ingleses, a través de J. C. Meiggs Son and Company vinculada a las obras del Ferrocarril Provincial, buscaban la concreción de un esquema que no le deje el monopolio de la región a su competidora. Y en ello los agentes locales con los intereses comerciales articulados en la vida política.

Lo decisivo para el camino dado finalmente a la cuestión portuaria en 1902 fue ese apoyo nacional confirmado en la visita presidencial a la ciudad. Apoyo nacional favorecido y sostenido a través de la intensificación dada a las gestiones en ese ámbito por José Gálvez en su condición de senador nacional, uno de los más activos propulsores de la iniciativa desde sus inicios en la función pública provincial y, consecuentemente, uno de los protagonistas fundamentales y decisorios de la cuestión portuaria santafesina.

Luego de arduas peripecias legislativas, donde no faltaron los aún latentes intereses privados por otro tipo de alternativas, en el año 1903 es sancionada la ley nacional N°4269 que autoriza al Poder Ejecutivo Nacional para contratar con el gobierno de Santa Fe la construcción y explotación posterior del puerto de dicha ciudad, estableciendo formalmente el aporte financiero nacional.⁴⁸ El mismo consistía en \$ 500.000 oro al comenzar la

49. AGP. Ministerio de Gobierno, Justicia y Culto. *Leyes y Decretos*. t.27, 1904, s/f.

50. GAZZANEO, J.; SCARONE, M.: pp. cit.

51. AGP. Ministerio de Gobierno, Justicia y Culto. *Leyes y Decretos*. t.27, 1904, s/f.

52. A.G.P. Topografía. Puerto de Santa Fe. t.2, fs.29-32.

53. *Ibid*, fs.16-24.

54. Decreto presidencial del 12 de julio de 1904, en *Inauguración puerto de ultramar*. Op. cit.

obra, complementándose con cinco anualidades de igual monto cada una, totalizando unos \$ 3.000.000 oro. El gobierno provincial concurriría con similar suma.

El gobernador Freyre, por decreto provincial del 28 de diciembre del mismo 1903, encarga a los Sres. Dirks y Dates la elaboración de los estudios definitivos del puerto,⁴⁹ luego de una espontánea presentación de los mencionados. Sin embargo, en 1888 Dirks y Dates se encontraban trabajando bajo la dirección del Ing. Waldorp, a quien Gálvez había encargado en ese año los primeros estudios para la realización de una estación portuaria en la misma ciudad de Santa Fe.

Ambos ingenieros holandeses graduados en la escuela de Delf revisaban en el servicio de Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, colaborando con Waldorp en la construcción del Puerto de La Plata. Cabe destacar que dicha obra poseía una calidad análoga a los internacionalmente reconocidos ejemplos en el área portuaria, lo que habla de su idoneidad y experiencia profesional en el tema. Luego de inauguradas las obras del Puerto de La Plata, en 1891 se constituye la Sociedad Dirks and Dates integrada por ambos, empresa cuyo nombre quedará vinculado a la realización de obras de ingeniería de gran envergadura en el país.⁵⁰

Con asombrosa celeridad, el 13 de enero de 1904, con otro decreto complementario, el gobierno acepta formalmente los estudios de esta empresa, rubricados por la legislatura mediante ley 1183.⁵¹ Era evidente la decisión política y técnica con respecto a la obra, ya que las actuaciones institucionales oficiales fueron llevadas adelante en el mismo ministerio político –Ministerio de Gobierno, Justicia y Culto– sin participación protagónica del Departamento de Ingenieros como lo había sido en los proyectos anteriores.

Por decreto nacional del mismo 1904, el presidente de la república aprueba también dicho proyecto.⁵² Paso seguido, el Ministro de Obras Públicas de la Nación junto con el gobernador Freyre firman un convenio para la construcción del puerto,⁵³ según las bases propuestas por la empresa encargada de hacer los estudios.

En dicho convenio se fijaban las pautas del acuerdo: la Nación tomaba a su cargo la mitad del costo de la obra, con la obligación por parte de la Provincia de atender algunos aspectos en el usufructo del puerto a cuya explotación se le otorgaba por el lapso de 40 años, debiendo pasar a propiedad de la Nación en dicho tiempo sin pago alguno mediante. El convenio es rubricado ese mismo día por el presidente Roca a través de un decreto⁵⁴ en donde el monto de la construcción queda fijado en \$ 5.000.000 oro incluido el valor de los terrenos a expropiar, siendo el excedente de cuenta exclusiva de la provincia.

Inmediatamente durante el mismo año el gobierno provincial llama a licitación, concurso en donde sólo se presenta la misma firma empresaria que realizó los estudios sobre los cuales se basó el llamado a licitación.

55. *Ibíd.*

56. AGP Topografía. Puerto de Santa Fe. t.2, fs. 45-82.

57. *Ibíd.* fs. 45-82.

58. *Ibíd.* fs. 45-82.

Si bien la licitación fue declarada desierta debido a desfases de precios, en función de la manera en que se venía gestionando el emprendimiento con gran ingerencia de los mencionados, se explica coherente que Dirks y Dates fueran contratados.⁵⁵ Las obras quedan a cargo de la Empresa Dirks y Dates con intervención de la Dirección de Obras Hidráulicas, si bien la Provincia es la responsable “de la buena ejecución de los trabajos”. Esta empresa, para llevar adelante las obras, constituye la Sociedad en Comandita y “Dirks, Dates y Cía”, integrada con los aportes financieros del Banco Alemán de Berlín y Ernesto Tornquist & Cía.⁵⁶ Ernesto Tornquist era un activo industrial y financista nacional con destacada vinculación a la clase política dominante, considerado como parte de la inteligencia económica de Roca.

Por otro lado, la Provincia a través de leyes pertinentes⁵⁷ instrumenta los medios financieros para cubrir la parte del contrato que le corresponde. A través de la ley 1227 de 1904 autorizaba, con destino al empréstito portuario, la emisión de títulos provinciales denominados “Construcción Puerto Capital” por la suma de \$ 2.400.0000 oro, “quedando especialmente afectados al servicio de estos títulos el importe de los terrenos que se formen con motivo de la construcción del puerto” y “el producido neto de la exportación del puerto”, cubriéndose con rentas generales el déficit que pudiera resultar. Complementaria era la ley 1231, que establece un impuesto a la exportación del quebracho.

En el mismo 1904 la Provincia y la empresa firman otro contrato⁵⁸ para fijar los términos definitivos de la operación de acuerdos a los mecanismos legales previamente mencionados. Con todos estos antecedentes quedaba jurídicamente establecida la existencia de la estación ultramarina en la ciudad, estando dadas las condiciones para el comienzo de las obras.

El gobierno provincial junto a los demás propulsores de la cuestión portuaria, activistas conscientes de la articulación sociopolítica que había logrado armarse alrededor de la misma, decide llevar adelante el inicio de las obras con actos políticos y populares que instalen el hecho en la historia de la ciudad. El día 10 de octubre de 1904, se llevaron adelante funciones protocolares y celebrativas, con los consiguientes mecanismos de solemnes y masivos actos oficiales que las hicieron perdurables en la memoria como acontecimientos relevantes en el devenir de la ciudad.

El gobernador, el representante del Presidente de la Nación y otras personas vinculadas a la gestión de la obra arrojaron las primeras paladas de tierra en un rito que cristalizaba la constelación de intereses y eventualidades políticas y económicas que la cuestión portuaria había logrado articular en una cohesión social, concretada en la participación de todas las clases sociales en el acto, hecho tal vez nunca dado en toda la historia de la ciudad.

Las crónicas exaltaron el júbilo popular de las fiestas preparadas, “palpitando en todas ellas el espíritu de un patriótico orgullo unánimemente sen-

59. *Inauguración del puerto de ultramar: op. cit.*

tido" Era recurrente la unión de la cuestión portuaria con el espíritu patriótico, idea que guardaba un importante rol en los discursos políticos de la época, eliminando la conflictividad social en un intento de ligar intereses contrapuestos de grupos sociales diferentes en el proyecto común definido.

El acto conmemoraba la "solución que Santa Fe da a su porvenir económico", en medio del sonido de las bocinas de buques anclados en el puerto y el atronador estallido de las salvas de las piezas del Regimiento de artillería.⁵⁹ Un sugestivo espectáculo, nada habitual en la ciudad, con el marco de unas 20.000 personas y con la carga de las significaciones construidas en el tiempo alrededor de lo conmemorado, signó la constitución del acontecimiento acercándolo al mito, y haciéndolo perdurar en las crónicas urbanas de ahí en más.

3.2. Los proyectos: ajustes entre deseo y realización

En el camino hacia la concreción del puerto de ultramar en Santa Fe se contabilizan, entre los más significativos, cinco proyectos que de alguna manera concitaron la atención por su tenor, expresión de intereses y visiones e influencia en el debate del momento. Ellos fueron, en orden cronológico, los ya reseñados del Ing. Waldorp, J. C. Meiggs and Son, Ing. Schnoor y Erhart, Compañía Francesa de Ferrocarriles y el ejecutado por los Ing. Dirks y Dates.

El proyecto Waldorp de \$ 20.000.000 oro aproximadamente fue el más caro pero el más integral, con la inclusión de trabajos sobre el río Paraná; representaba el estudio más acabado sobre la conexión fluvio-marítima de la región. El siguiente fue el proyecto J.C.Meiggs and Son de \$ 10.000.000 oro, de inferior costo debido a la eliminación de los trabajos sobre el Paraná y por ser de una empresa de menor prestigio en el rubro portuario que la de Waldorp, pero con fuertes intereses en la región por su participación en la construcción del Ferrocarril Provincial. Estas propuestas se enmarcaban dentro de la forma de financiación empleada en la construcción del Ferrocarril, y con el propósito de un gran proyecto unitario concebido y ejecutado en un tiempo.

Schnoor y Erhart, vinculados a la anterior J. C. Meiggs and Son, presentan el primer proyecto que consta de etapas, donde la primera de ellas representaba una inversión de \$ 2.000.000 oro, aunque seguramente se encontraba subpreciado para motivar las gestiones. Sin embargo, implicaba una baja considerable de costos y una actitud proyectual de acercamiento y compatibilidad a las posibilidades financieras de la Provincia, agravadas en ese momento por la crisis del '90.

El proyecto de la Compañía Francesa de Ferrocarriles involucraba un monto de \$ 4.000.000 oro, pero con la empresa implicada en la financiación del 50% a cambio de la concesión de las instalaciones resultantes. Esto bajaba aún más la necesidad de fondos estatales provinciales y nacionales, pero tenía un sesgo monopolista del sistema de transporte y

una reducción de la escala de la estación fluvial que no alcanzaba a llenar las expectativas comerciales de la producción regional.

Finalmente el proyecto de Dirks y Dates, discípulos de Waldorp en las obras portuarias de La Plata, estaba valuado en su primera etapa en \$ 5.000.000 oro. La estrategia fue concebir al proyecto en dos etapas, en donde la primera cubriera las necesidades comerciales del momento y pudiera ser financieramente viable, mientras la segunda se ejecutase de acuerdo con la demanda de mayores servicios cuya renta amortizaría el nuevo costo. De todas maneras representaba un proyecto menor a los primeros que poseían un carácter más ambicioso.

La concepción proyectual estaba inevitablemente enlazada a la cuestión decisiva del financiamiento en una obra como la que se planteaba, y recién cuando ambas se articularon en una estrategia técnica sistematizadora el desafío proyectual pudo ser alcanzado.

Así y todo, habiéndose iniciado los trabajos y estando la Nación concurrendo con los recursos comprometidos oportunamente, la provincia se encontraba en serias dificultades para volcar los fondos necesarios y acordados para el sostenimiento de la obra. El empréstito instrumentado a tal fin no había sido colocado en tiempo oportuno y los ordinarios de rentas no podían ser distraídos del objeto que le otorgaba la ley de gastos generales.

La situación ponía en peligro la continuidad de los trabajos, con lo que se planteaba una coyuntura política problemática: habiendo puesto tanto énfasis en los beneficios que el puerto iba a traer a la comunidad santafesina y su región de influencia, su paralización implicaba un retroceso en las posibilidades de prosperidad. Trampas del discurso que hizo al puerto objeto de deseo social, su no concreción derivaba en frustración con sus consecuencias en el ámbito político provincial.

La administración provincial de Echagüe, en la encrucijada de la cuestión, mientras insistía con gestiones sobre diversas plazas para la colocación del empréstito, iba saldando los inconvenientes con recursos ordinarios de rentas generales pero fundamentalmente con operaciones de caución de títulos del empréstito portuario efectuadas con distintos bancos. Estas combinaciones de crédito sostenían las obras.

Pero la paralización mundial de los mercados bursátiles durante la primera década del siglo XX hacía infructuosas las gestiones de colocación del empréstito, por lo que a la continua necesidad de recursos de la obra se sumaban hacia 1907 los próximos vencimientos para el levantamiento de la caución de títulos.⁶⁰

60. *Inauguración del puerto de ultramar*: op. cit.

61. *Ibid.*

La situación fue empeorando hasta que en 1908 se alcanzó un acuerdo con el Banco Alemán, integrante de la Sociedad en Comandita Dirk, Dates y Cía; la entidad bancaria se quedó con el empréstito, aumentado por la ley 1483 del mismo año.⁶¹ Al monto de emisión original se sumaban \$ 1.100.000 oro debido a modificaciones al proyecto, quebranto de intere-

62. TORRES LÓPEZ, Ciro: op. cit., p. 353.

63. Conversión de acuerdo con la establecida en JANSON, Héctor Carlos: *La moneda circulante en el territorio Argentino 1767-1998*. Buenos Aires: Janson. 1998.

64. ENSICK, Oscar: op. cit., p. 138.

ses por la colocación del empréstito, aumento de precios de materiales, entre otras necesidades. De esta manera se aseguraban los recursos, y quedaban “depositados” en el Banco Alemán de Buenos Aires los fondos necesarios para que la empresa constructora finalice las obras.

Las obras se finalizaron el 2 de octubre de 1910; el presidente de la República, Sáenz Peña, firma el decreto habilitando al servicio público el “Puerto Ultramarino de Santa Fe”. El 1º de enero de 1911 fue el día en que el primer barco, *Ministre Bernaert*, hizo uso de las instalaciones.⁶² Según las certificaciones de obra, el monto de los trabajos pagados ascendió a \$ 12.851.609 m/n, suma equivalente a los \$ 5.665.907 oro⁶³ que permite comparar con los otros proyectos que fueron debatidos, ponderando los tipos de puerto con su costo y la decisión final adoptada y ejecutada. El costo total, incluidas las expropiaciones, terminó siendo de \$ 15.998.533 oro,⁶⁴ lo que denota la gran incidencia de este ítem, condicionante de otro debate que se planteó acerca de la localización.

4 ~ PUERTO Y CAPITALIDAD: EL DEBATE DE LA LOCALIZACIÓN

Durante la gestión promotora de la obra, el punto de debate más álgido fue la duda sobre el lugar de ubicación del nuevo puerto moderno dentro de la compleja hidrografía del río Paraná en el territorio que enmarca la ciudad. Se presentaban dos alternativas, una en Colastiné –sobre las costas del afluente del Paraná del mismo nombre– alejada del núcleo urbano donde el río presentaba mejores condiciones de navegabilidad pero carecía de solares firmes para asentar construcciones y ramales de comunicación; la otra, sobre las costas de la misma ciudad de Santa Fe –más alejada del cauce mayor del Paraná– donde, en contraposición, la inexistencia de condiciones favorables de navegabilidad natural –falta de profundidad del cauce– habían llevado a la búsqueda de la posibilidad de Colastiné.

En Colastiné se concentraba la carga de ultramar, la exportación de productos forestales y cerealeros; en Santa Fe se nucleaba la actividad del tráfico de cabotaje. Pero ambas estaciones no renunciaban a tener ambas actividades y cargas, disputándose las en algunos casos, o intercambiándose las en otros debido a las condiciones hídricas del río; cuando subía el río inundaba Colastiné pero aumentaba el calado en el puerto de Santa Fe. En este contexto, y como se ha comentado en apartados anteriores, en ambas localizaciones funcionaban instalaciones en condiciones de precariedad, y cuya actividad se pretendía eficientizar a partir de la incorporación de las nuevas modalidades portuarias propias de la “era infraestructural”.

Sobre estas alternativas entre Santa Fe y Colastiné se articulaban intereses políticos y económicos, con el trasfondo de las cuestiones técnicas más específicas que potenciaban o debilitaban ambas opciones. Estos intereses quedaron retratados en las gestiones promotoras descriptas en apartados anteriores, donde distintos agentes formularon propuestas y tomaron posi-

ciones, aunque no siempre poniendo en primer plano fundamentaciones técnicas y muchas veces entremezclando referencialidades simbólicas.

Profundizando en las cuestiones específicas del emprendimiento, como la cuestión de la localización, se vislumbran elementos presentes en la concepción cultural de la elite gobernante, que incluyen sus estrategias políticas y una particular forma de consideración de la técnica en el desenvolvimiento social, lo que incidirá en las definiciones materiales sobre el nuevo puerto y la dinámica de transformación física de la ciudad.

En la definición por parte de los poderes públicos de una ubicación en la misma ciudad, sobre la costa del núcleo urbano, tuvo peso la idea que correlacionaba la cercanía de la función portuaria al centro político con la posibilidad de afirmar el rol administrativo y simbólico de la ciudad para ratificar su condición de capital provincial. El debate técnico sobre esta alternativa estaba cruzado por una estrategia política, y el vínculo entre el hecho cultural urbano –la ciudad– con el hecho natural –el río– fue procesado desde estas ópticas, donde las facultades de la técnica para transformar radicalmente el entorno revirtiendo las condiciones naturales se consideraban manipulables –basadas en una confianza ilimitada de las capacidades de las mismas– para acomodarlas a los fines de las estrategias políticas.

4.1. Condiciones naturales, ponderaciones técnicas

Las condiciones topográficas de la ciudad de Santa Fe no resultaban favorables para el funcionamiento “natural” de la costa como un puerto, como sí lo era en el sur de la provincia. La lejanía del cauce profundo del río, al que se accedía por el riacho Santa Fe que era un pequeño afluente de escaso calado, provocaba inconvenientes para la llegada de las embarcaciones. Por otra parte, una vez en puerto, la condición llana de la ribera, con la ausencia de barrancas, hacía dificultosas las operaciones de embarque y desembarque de carga. Todo ello sumado a las condiciones de anegabilidad periódica de las tierras e instalaciones de la ribera, también debido a su baja altura. Estas eran las precarias condiciones en que funcionaba el puerto primitivo y que la obra del puerto pretendía revertir a través de la acción técnica.

La forma en que la ciudad desarrolló las actuaciones sobre la actividad portuaria hasta esta etapa se remitía a una naturaleza que contiene, da sentido y determina las acciones del hombre quien que se encuentra ante sus designios. Esto será reemplazado por la incorporación del nuevo universo técnico de la modernidad al que es posible remitir las prácticas materiales y la legitimación de sus acciones transformadoras de la naturaleza. Mientras en la cultura mítica el hombre pertenece a la naturaleza, desde la cultura técnica, definida por 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.

Esta era la nueva actitud, por lo cual, si la naturaleza no se presentaba favorable, como se diagnosticaba y había experimentado hasta el momento con el funcionamiento del viejo puerto tal como se caracterizó en el paisaje portuario primigenio, ahora esa naturaleza podía transformarse a los fines de construir ex novo un puerto, más allá de las condiciones ambientales preexistentes.

La ventaja que presentaba Colastiné era que su costa tenía un mayor calado debido a su mayor cercanía al cauce central del Paraná, hecho que posibilitó la llegada de grandes barcos durante todo el año sin necesidad del trabajo de dragado; barcos de las mismas dimensiones no podían llegar al puerto primitivo de Santa Fe. El “canal de acceso” fue la operación técnica más importante que permitió conectar el cauce profundo del río a la ciudad. Con esta acción, un canal artificialmente construido de calado similar al del mismo río Colastiné, se encontraba la opción para no construir el puerto directamente sobre el río Colastiné lejos de la ciudad.

Una vez resuelta esa conexión, que representaba acercar el río a la ciudad, una importante reconfiguración del afluente 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 demandando. Aumentado el nivel del terreno, se fundará la construcción artificial de la costa que hará las veces de puerto.

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.⁶⁵

Si bien la construcción de este canal y el canal de derivación tenía un alto costo, este costo significaba un monto similar al monto necesario para la construcción de una vía férrea que conecte el hipotético puerto en Colastiné con el sistema ferroviario regional. Esto último implicaba \$ 2.000.000 oro,⁶⁶ es decir un monto similar al empleado en los ítems del canal de derivación y acceso en las obras ejecutadas en el puerto de Santa Fe.⁶⁷ Pero al costo del ramal, la construcción de un puerto en Colastiné necesitaba adicionarle el costo del imprescindible y elevado volumen de tierra de relleno indispensable para el aumento de nivel y resistencia de los terrenos isleños sobre los que se ubicaría.

Asimismo, construir una vía férrea sobre el río implicaba de alguna manera crear una línea de cruce transversal sobre la dirección en que corren las aguas, atravesando la llanura de inundación del Paraná. Esto ya había sido experimentado con el primer ramal a Colastiné que se había construido en 1886,⁶⁸ el cual quedaba cubierto y deteriorado por las aguas

65. Datos extraídos de *Proyecto de puerto para la ciudad de Santa Fe*. Memoria descriptiva. Escribanía de Gobierno, Tomo 1, Año 1904.

66. Discurso de Gálvez, en la sesión del Senado de la Nación del 27 de octubre de 1903, en *Inauguración del puerto de Ultramar*: op. cit.

67. *Proyecto de puerto para la ciudad de Santa Fe*. Memoria descriptiva, presupuesto. Escribanía de Gobierno, Tomo 1, Año 1904. Escritura respectiva del contrato entre el Superior Gobierno y la empresa “Dirk & Dates”, p. 25.

68. Ver apartado 3.1 de este capítulo donde se describen intentos e inconvenientes del puerto de Colastiné y su acceso ferroviario.

en épocas de creciente. La posterior experiencia de la ruta nacional 168 –que conecta Santa Fe con Paraná– con sus permanentes deterioros a causa de las crecientes, hacía pertinente esta cautela en cuanto a crear barreras transversales a la gran masa de agua que corre sobre la zona del río Paraná. Por ello, resultaba problemático que todo el sistema ferroviario de la región, que sumaba unos casi 1.500 kilómetros, quedara atado al puerto por una sola vía suspendida sobre aguas a las que debería resistir en su capacidad destructora.

Incluso los costos de las obras hidráulicas de los canales de acceso y derivación, a pesar de ser similares a los de la obra de un ramal de conexión adecuado, tenían una instancia adicional de amortización que consistía en resolver el problema de desgaste e inundación de la costa de la ciudad y la dotación de desagües pluviales, carencia que también aquejaba a la ciudad.⁶⁹

Estas cuestiones sumaban a favor de la alternativa de Santa Fe por sobre la de Colastiné. Como cuestión desfavorable Santa Fe tenía el valor de los terrenos que por su cercanía a la ciudad tenían un mayor costo por sobre los terrenos de Colastiné. Sin embargo, según informes de la Dirección de Obras Públicas, a través del “nivel de las islas expropiadas, se constata su imposible urbanización á la vez que su absoluta separación de la ciudad”.⁷⁰ En los considerandos de las actuaciones judiciales del proceso expropiatorio “consta que las islas del frente de la ciudad, antes de que se proyectaran las obras del puerto, no tenían sino un valor correspondientes a islas destinadas a la ganadería y muy inferior al de campo en tierra firme”. De todas maneras, el costo de expropiación podía ser compensado por el valor de las nueve manzanas que serán ganadas al río, con una superficie total de unos 80.000 metros cuadrados en la misma ciudad.

En estas condiciones, el valor de las expropiaciones no debía abultar en porcentaje importante a las obras, y de hecho así se consideraron en las primeras estimaciones de los costos, por lo que no compensaban los costos adicionales que se debían asumir en Colastiné por las condiciones de solares de islas. El costo de las expropiaciones finalmente sobrepasó esas primeras estimaciones, pero esto tiene más posibilidad de deberse a las malas y/o interesadas estrategias de negociaciones y actuaciones judiciales con los propietarios,⁷¹ que a una subestimación del valor de las propiedades antes de la obra.

Por otra parte, y en estricta relación con la cuestión de la localización, el costo de la expropiación era un costo que justamente se articulaba con una negociación que podía desarrollarse aun después de concluida la obra, con lo que no se necesitaban los recursos en el momento de la construcción sino que podían asumirse después de la puesta en funcionamiento del Puerto. En cambio, si bien en Colastiné podría haber sido menor el costo de este ítem, aumentaban enormemente otros ítems relativos a operaciones técnicas para el nivel y afirmado de los terrenos sobre los

69. AGP Topografía. Puerto de Santa Fe. t.2, f.1193-4, 207-10, 270-77.

70. Citado en MARTÍNEZ, Zenón: *Expropiación terrenos de Isla para el Puerto de Santa Fe*. Santa Fe. 1913, p. 9.

71. Existen problemas documentales para hacer una correcta evaluación, ya que sólo se encuentran disponibles las actuaciones del pago de las expropiaciones, pero se han extraviado los expedientes relativos a dichos trámites donde se fundamentaba el valor estipulado de las mismas.

que asentar el puerto, costos que debían asumirse en el mismo momento de la construcción sin postergación, y que eran desproporcionados respecto de los recursos disponibles y capacidades de captación de créditos por parte del gobierno provincial.

4.2. Decisiones políticas: el puerto como pieza para la capital

El debate técnico no tuvo una gran presencia y peso decisivo dentro del debate general sobre el puerto. La estructura social y dirigencial de la ciudad, con aquilatada tradición colonial y formas caudillesca en los primeros tiempos de la independencia, adolecía de prácticas gubernamentales basadas en una dinámica de participación y discusión de temas públicos. La pervivencia de una estructura piramidal instituida en la tradición y en la potestad de cuotas de influencia a través de la propiedad adquirida en períodos coloniales fundaba la autoridad todavía lejos de los ideales de sociedad burguesa que expresaba formalmente la Constitución. En este contexto, el puerto no tendrá un abordaje diferente de otros temas públicos, y el lugar que las cuestiones técnicas tendrán en este debate no será protagónico.

El universo técnico será una incorporación oportunista de la elite política más que una concepción o método internalizado para el despliegue de sus prácticas. El “saber técnico”, que no era un recurso propio, se concebía como un producto intercambiable dentro de la división del trabajo del orden mundial de las naciones capitalistas, y representaba un mero paso dentro del proceso de inserción en el mercado internacional. Dentro de las importaciones que la elite local encargará a Europa y Norteamérica, que van desde las manufacturas hasta ideas políticas y modos culturales, el universo técnico es un ítems más de ese catálogo.⁷² La pugna entre técnicos locales –en proceso de consolidación– y extranjeros pervivirá hasta la década de 1930.

Esto habría que matizarlo en cada situación, ya que por ejemplo en Buenos Aires, como se comentará más adelante, hubo un gran debate sobre aspectos técnicos alrededor de la cuestión portuaria como sobre otras obras públicas,⁷³ motivado por las condiciones de una escala de otra magnitud como la presencia de una constelación de intereses más diversificada. más allá de la ausencia real por falta o deficiencia de profesionales e instituciones formativas de los mismos a principios del siglo XX, en Buenos Aires había una presión para el debate dentro del contexto de emergencia de esas nuevas instituciones, las cuales alcanzarían consolidación en décadas siguientes.⁷⁴ Pero esta ausencia sí es evidente y se agudiza en contextos donde la estructura social, la lejanía metropolitana y el letargo de la urbanización definen una situación diferente cuya escala más pequeña limita las realizaciones físicas de complejidad. Asimismo, en estos contextos como en el caso de estudio, la externalidad del técnico estaba acrecentada ya que estaba referida tanto a los extranjeros como a los técnicos nacionales en ascenso localizados en Buenos Aires.

72. Almandoz hace un planteo similar en cuanto al urbanismo técnico en referencia al caso de Caracas. Ver ALMANDOZ, Arturo: *Urbanismo europeo en Caracas (1870-1940)*. Caracas: Fundarte. 1997, pp. 24 y ss.

73. Ver SILVESTRI, G.: *El color del río. Historia cultural del paisaje del Riachuelo*. Buenos Aires: Editorial de la Universidad de Quilmes, 2004; SILVESTRI, G.: “La ciudad y el río”, LIERNUR, Jorge; SILVESTRI, Graciela: *El umbral de la metrópoli*. Buenos Aires: Sudamericana. 1993.

74. Ver SILVESTRI, G.: *El color del río. Historia cultural del paisaje del Riachuelo*, op. cit., pp. 115 y ss. El debate sobre la construcción de Puerto Madero en Buenos Aires a principios del XX será un episodio donde se entrecruza la historia de la consolidación de la ingeniería en la Argentina.

75. AGP Ministerio de Gobierno, Justicia y Culto. Leyes y Decretos. t.27, 1904.

76. Discurso de Gálvez, en la sesión del Senado de la Nación del 27 de octubre de 1903, en *Inauguración del puerto de Ultramar*: op. cit.

77. SILVER, Daniel: *Colastiné: el puerto olvidado*. Trabajo presentado al 1º Congreso de Historia de los Pueblos de la Provincia de Santa Fe. Santa Fe, junio 1982. Archivo de la Provincia de Santa Fe, p. 10.

78. Fueron compilados en un gran trabajo de historia oral en RODIL, Marta: *Puerto perdido*. Santa Fe: UNL. 1994, 207 ps.

Por largo tiempo en la administración pública local de Santa Fe hubo una ausencia de cuerpos técnicos, los que demoraron hasta bien avanzado el siglo XX su consolidación. No existían oficinas públicas con suficientes recursos humanos apropiados y poder administrativo para evaluar las propuestas a una escala como la obra portuaria. El proyecto que finalmente se construyó en el puerto de Santa Fe no fue revisado por el Departamento de Ingenieros, ya que el mismo, al ser consultado, consideró que era “un hecho consumado la aceptación de dicha propuesta técnica por parte del gobierno de la Provincia.”⁷⁵ Las actuaciones de esa aceptación habían sido llevadas adelante por el ministerio político.

Ahora bien, sobre la cuestión específica de la localización del puerto fue donde más elementos técnicos estuvieron presentes en las deliberaciones y gestiones gubernamentales, ya que se enfrentaron dos opciones que debían buscar fundamentos para su legitimización y, muchas veces, recolectaron argumentos de ese carácter para un debate que fue el más intenso sobre esta obra.

Esto, sin embargo, avanzó hasta un punto en donde se encontró con las motivaciones políticas que movilizaron el emprendimiento desde las elites fundadas en la tradición, las cuales ejercen el encuadramiento y dominio del pulso social, incluidas también las prácticas de las empresas ferroviarias con intereses en la cuestión portuaria que intervenían en el debate de la localización.

El puerto era considerado “la solución que Santa Fe da al problema de su porvenir económico y hasta político”, y en cuanto tal incluía la idea que debía hacer su presencia en la misma ciudad y en el mismo espacio del poder político que lo promovía. Según el gobernador Gálvez, “el centro urbano que se forma alrededor de todo puerto”⁷⁶ ya estaba construido en Santa Fe y consideraba inviable construirlo nuevamente en Colastiné. Este fue el eje de su discurso, despojado de referencias a informes técnicos, en el debate del Senado de la Nación en ocasión de la tramitación legislativa del apoyo financiero a la obra.

Cabe consignar que en Colastiné, además del importante movimiento de cargas consignado, trabajaban aproximadamente unas 2.000 personas –llegando a 2.500 en algunas temporadas⁷⁷–, quienes en su gran mayoría tenían sus viviendas en las inmediaciones de las instalaciones portuarias y generaban un núcleo de vida del que dan cuenta sobrados documentos fotográficos y relatos.⁷⁸ Ahora bien, este núcleo distaba de la consideración de urbanidad desde la ciudad institucional; no era incluido ni en censos, estadísticas y acciones del poder público de la ciudad, ni en la representación social y simbólica que en el mismo se daba. Menos aún, se lo consideraba una base para la generación de una urbanidad sobre la que asentar el crecimiento de la ciudad. En definitiva, no se lo consideraba ciudad tal como lo expresa el discurso citado.

En el esquema ideal de ciudad-puerto, tanto de este discurso de Gálvez como de lo que el mismo representaba en términos sociales y políticos, existía ya el centro urbano limitado al núcleo institucional y fundacional. La carencia en este último de una relación apropiada con el río –que naturalmente no se presentaba– podía ser saldada con la acción técnica de reconfiguración hidrográfica y la construcción de un puerto artificial, pero en ningún caso se concebía construir una nueva urbanidad de un nuevo puerto asentado sobre el puerto natural que era Colastiné. Porque como se mencionaba en las gestiones promotoras, el objetivo era reforzar a la ciudad existente como capital de la provincia –a partir de reconquistar su rol de centro territorial dentro de las nuevas condiciones impuestas por el proceso modernizador–, y relanzarla a un desarrollo similar al de la región sur de la provincia con su centro en Rosario que rivalizaba en la hegemonía política. Por ello, no era convincente el desdoblamiento del puerto de aquella ciudad de Santa Fe que lo impulsaba; sino que, por el contrario, la decisión de esta vinculación a la ciudad consolidada ya estaba en la base promotora del emprendimiento.

El objetivo era la construcción de un puerto, pero en la base de la cuestión estaba la construcción de una ciudad capital. Ambos asuntos están intrínsecamente relacionados en su esencia, queda demostrado en el hecho de que muchas ciudades promueven el puerto para su desarrollo y fortalecimiento económico-político; pero la forma en que esta relación se procesará en Santa Fe es lo que, en su particular condición, se analiza, ya que condensa formas de su cultura urbana que tendrán una gran influencia en la historia de la ciudad, nada menos que su condición de capital territorial y el derrotero de esa apuesta en el tiempo.

5 ~ FORMA DEL PUERTO Y FORMALIZACIÓN DE LA CIUDAD/PUERTO

79. AGP Topografía. Puerto de Santa Fe. t.2, fs. 45-82

80. *Ibid.* fs. 45-82.

En 1904 fue firmado el contrato⁷⁹ 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 Cía⁸⁰). 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 puesto en servicio público.

El puerto sacado del ámbito indómito que representaba Colastiné, visto en aquel entonces como lugar de naturaleza salvaje e indomesticable donde no llegaba la civilización que personalizaba la ciudad, y puesto sobre los límites mismos de esa creída civilización encarnada en el núcleo urbano, traslada el problema a cómo definir la forma del nuevo artefacto a insertarse en el medio urbano y, por extensión, cómo relacionarlo a la ciudad que le va a dar alojamiento y existencia.

La actividad portuaria, al quedar 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, operación que se realiza en ese momento incorporando el nuevo universo técnico que transformará ese espacio litoral en forma y grado radical caracterizando un nuevo paisaje de múltiples implicancias para la estructura urbana, para la dinámica espacial de usos y también para la significación simbólica de la ciudad. Esta operación va a transformar el perfil de la costa, la línea de frontera entre lo artificial y lo natural, y domesticará al río en su acción destructora de la costa urbana recreando un nuevo lugar artificial en la ciudad. Un lugar con un cometido primario como era la función económica para el servicio de tráfico e intercambio de mercancías, pero también donde se condensan formas del entramado de los problemas de las relaciones humanas con los diversos elementos de la realidad material.

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, que modifican 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 Columbo 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.”⁸¹

Este 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 artefacto impuesto que cambia de manera drástica el perfil de la costa de la ciudad.

Todos los proyectos que se fueron sucediendo fueron proyectos de un gran puerto radicalmente ex novo, grandes artefactos artificiales que transformaban a la ribera. Los proyectos de puertos de escala más reducida, excepcionales, eran repudiados justamente por esta condición y calificaban estas propuestas con la despreciativa expresión de “puerto de cabotaje”, es decir una estación portuaria no considerada a la altura de las expectativas de la sociedad santafesina que, en su homogeneidad política en la búsqueda del puerto ultramarino para la ciudad, correspondía un paradigma técnico en una obra de gran impacto en el medio.

Ese impacto –la escala de la obra– fue encontrando su medida a lo largo de los distintos proyectos formulados, en un proceso en donde se registra una evolución decreciente en cuanto a su magnitud. Los primeros proyectos eran económicamente mucho más ambiciosos y seguramente ésta fue una causa de su irrealización. El de Dirks y Dates fue tal vez la

81. SILVESTRI, Graciela: op. cit., p. 104.

82. Ver SILVESTRI, Graciela: "Puertos"; LIERNUR, Jorge; ALIATA, Fernando: *Diccionario histórico de arquitectura*, op. cit.

83. *Proyecto de puerto para la ciudad de Santa Fe*. Memoria. Op. cit., p. 20.

mediatización entre la aspiración y la posibilidad, formulado hábilmente en cuanto se ponía en la perspectiva de un gran puerto similar a los anteriormente presentados, pero construyendo sólo una parte, acorde a los recursos y posibilidades.

La forma específica del puerto consiste en dos diques en forma de peine, que dotan 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 el que se alentará en la bibliografía especializada del momento.⁸² 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 por su mejor funcionamiento respecto de 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 respecto al crecimiento de la estación portuaria, el proyecto primigenio de Dirks y Dates consideraba que el mismo se debía realizar sobre el sector actualmente denominado Alto Verde, es decir el lado este del canal de derivación que se había consolidado a partir del depósito de material proveniente del dragado.

Esta consideración se encontraba enunciada en la memoria descriptiva del proyecto,⁸³ sin un desarrollo acorde a lo que mencionaba, lo que lleva a interpretarla como una mera enunciación a los fines de referir el tema pero sin la profundidad de haberlo abordado. Posteriormente, el puerto se fue expandiendo a lo largo de la artificialización de la línea de ribera preexistente, con una línea de muelle –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 terminal N°1.

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 esas mismas 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.

A pesar del carácter *ex novo* que no incluía a las condiciones preexistentes, el puerto es alojado en el mismo lugar en que estaba ubicado el puerto primitivo. Se cambió la forma del puerto pero no su localización dentro de la estructura urbana de la ciudad. Esta es una condición preexistente, la única, que fue aceptada al plantear la obra y que abre un plano de interpretación interesante sobre cómo se elaboran, en la sociedad santafesina, los cambios del proceso de modernización y cómo se traducen en formas de representación.

En la sociedad santafesina de fines del siglo XIX existía una gran contraposición entre una sociedad tradicional, asentada en tradiciones heredadas de la sociedad colonial, y una sociedad emergente, resultado de la masa inmigratoria que se iba asentando en la ciudad con nuevos y diferentes comportamientos.

De 1883, año de surgimiento del tema portuario, se obtiene un cabal retrato de la sociedad santafesina prestado por la elocuente descripción de un prolífero e ilustrado hombre público que no era originario de la ciudad. “Esta ciudad se compone propiamente de dos cuerpos: Santa Fe colonial y Santa Fe moderna. La ciudad primitiva, antigua, que se transforma lentamente, y la ciudad nueva, reciente, extranjera, iba a decir italiana. La ciudad de los descendientes de los tenientes gobernadores, alcaldes y regidores y la ciudad de los tenderos, carboneros, revendedores, mercachifles, marineros y calafates que festonean el puerto.”

“La ciudad de los templos, de los colegios religiosos, de las casas de Gobierno y de Policía, de las autoridades principales, jueces, fiscales, curiales, enredistas y enredados; y la ciudad del comercio, de los depósitos, de los cafés, de los hoteles, de la marina, de los cambistas, de los corredores, de la aduana y de los vapores.”

“La ciudad de la aristocracia de raíz de conquistadores y de colonizadores españoles, del buen tono, de la cultura y de la elegancia, con una lengua que tira al castellano de la conquista, patriota como Don Estanislao López, religiosa como Don Juan de Garay, una como su tradición, altiva como su origen; y la ciudad nueva, heterogénea, factoría de aspecto norte-americano, producto de la fusión discrecional de todas las razas y de todos los elementos, que habla mal todas las lenguas, sin hábitos definidos, indiferente en religión, agena al amaneramiento y la etiqueta, comerciante como medio y progresista como resultado: la colonia del siglo XVIII y la colonia del siglo XIX soldadas en la línea del medio de la calle transversal.”⁸⁴

Zeballos, si bien nacido en Rosario, estaba radicado tempranamente en Buenos Aires, y participaba políticamente del proceso de construcción

84. ZEBALLOS, Estanislao: *La rejión (sic) del trigo*. Madrid: Hispamérica. 1985. [Reedición de la original: *Descripción amena de la República Argentina*. Tomo II. *Viaje a rejión (sic) del trigo*. Buenos Aires: Peuser. 1883.]

85. Entre otras actividades vinculadas al conocimiento y promoción de la explotación productiva del territorio, Zeballos impulsó el Museo de Ciencia Natural y fue presidente de la Sociedad Rural Argentina, institución de fuerte protagonismo en la economía. En lo político, fue canciller del país en tres ocasiones, en 1889/92 y 1901/2.

nacional imbuido en un talante positivista, como lo demostraba su labor como fundador de la Sociedad Científica Argentina –1872– y del Instituto Geográfico Argentino –1879–, entre otras agrupaciones que inició y presidió tanto en Argentina como en Italia y Francia.⁸⁵ En 1878 y 1882 había realizado viajes a las Colonias de la región de Rosario y Santa Fe; siendo Diputado Nacional en 1883 compila los estudios de estos viajes, condensando visiones científicas complementadas con descripciones históricas, con el objetivo de divulgar las bonanzas del progreso que este territorio ha experimentado a partir de la organización y explotación productiva del territorio bajo la colonización.

Y sobre Santa Fe ciudad tendrá estas expresiones que no sólo hablan de la contraposición establecida entre las dos sociedades, muy propio de un espíritu positivista como el de Zeballos, sino que van más allá al plantear que estas dos sociedades tienen sedes diferentes. A cada sociedad le corresponde una ciudad que tendrá su territorio definido, territorio dividido entre la ciudad del sur –tradicional– y la ciudad del norte –aluvional–. Con matices, esta situación se extiende en el tiempo durante el comienzo del siglo XX.

El puerto primitivo tendrá un rol en esta contraposición: caracterizará a la ciudad del norte y será el ámbito concentrador de los agentes de esa nueva sociedad “que festonean en el puerto.” En ese puerto era por donde ingresaba la masa de inmigrantes que venían a establecer una dinámica distinta a la sociedad santafesina que durante largos períodos había mantenido una gran estabilidad en sus ancestrales formas y costumbres culturales.

Para la sociedad tradicional, de donde procedía la clase dirigente, esta ciudad del norte con su puerto, ferrocarril y población extranjera no era un fenómeno rápida y positivamente asimilable. Esta nueva sociedad, con su dinámica de cambio, se le contraponía y de ahí ciertos términos despectivos con los que se la calificaba, cierta desconfianza ante la sospecha de que se estaban socavando las bases en que se fundaba esa sociedad patricia.

Ahora bien, dentro de esta contraposición con sus correspondientes entidades físicas formalizadas en dos áreas diferenciadas de ciudad, se decide sin ningún tipo de discusión al respecto la confirmación del lugar del puerto en la ciudad del norte.

Pareciera que la clase dirigente aspiraba a la ciudad-puerto, pero tenía sus recaudos en asumir ese proyecto en todas las dimensiones que eso implicaba. El poseer un puerto de ultramar era la prueba de una ciudad moderna y por eso se perseguía ese objetivo. Pero, las transformaciones que incluía el despliegue de la actividad portuaria, con las consecuencias socioproductivas y sus extensiones culturales no podían ser todavía asimiladas en toda su radicalidad.

El puerto no se correspondía con la representación que la sociedad tradicional hacía de sí misma. Por ello, su localización fuera del territorio considerado como la sociedad que debía ser, la ciudad sur. Debía cons-

truirse el puerto, debía estar y así se actuó para concretarlo, pero debía conservarse cierta distancia, quedando el puerto en el norte para afirmar la contraposición entre una sociedad y otra. Esta localización del puerto, y no el puerto en sí, habla de la representación que la sociedad hacía de sí misma, de cómo interpretaba los cambios del proceso de modernización y cómo pretendía asimilarlos: manteniendo distancia y no confundiendo los roles representacionales de las instituciones tradicionales con las formas de la sociedad emergente.

Se renuncia a la posibilidad de una mediatización entre las dos sociedades a partir de los nuevos paradigmas impuestos por la modernidad, de la que el puerto era su instrumento y expresión. Renuncia que tiene que ver con esa asunción a medias de esos paradigmas y sus implicancias, asunción recortada porque existía una fuerte tradición cultural que aún permanecía con un considerable peso. El puerto más bien era una necesidad, una necesidad de reacomodamiento ante las nuevas condiciones respecto de las que todavía se vacilaba en la manera de aceptarlas.

De estas cosas nos habla la decisión de localización del puerto, decisión que encierra la ambigüedad de estar y no estar en la ciudad, de localizarlo en la ciudad –no tan fuera de ella como podía ser Colastiné– pero no en el lugar de más alto valor representacional como podía acreditar el área sur. Aun más, cuando se formulan las iniciativas del intendente Rosas, las que se analizarán más adelante, en la vinculación del puerto con el área sur aparece un punto incoherente. Si bien estas iniciativas plantean un Parque Central con avenidas de cualidad urbana, convergentes y focales a la nueva área portuaria, ubicando edificios civiles en los nuevos solares ganados al río, cuando se define la red primaria de la ciudad –en la que estas avenidas del puerto quedan insertas–, no se une a estas últimas con las arterias principales del área sur y la plaza fundacional donde se encuentra la sede de gobierno, y se deja una inconexión en ese punto.

Ahora bien, dadas las particulares características del caso de Santa Fe, en el sentido de que se decidió la construcción de un puerto ex novo con la inevitable necesidad de creación de un canal artificial y sin contemplar infraestructura preexistente, existía la posibilidad de opción en cuanto a su localización dentro de la estructura urbana más cercana al centro consolidado, pudiendo variar su ubicación sin alterar al artefacto portuario en sí.

En la discusión sobre el puerto de Buenos Aires, el puerto se encontraba “íntimamente ligado a lo que la ciudad quería ser”. De hecho triunfó el proyecto del Ing. Madero, cuya localización era justamente sobre el frente del río en dirección a la misma Casa de Gobierno de la federalizada ciudad de Buenos Aires, contra la propuesta de Huergo, quien proponía su localización más al sur, donde ya funcionaban embarcaderos y un incipiente polo productivo y portuario.

En ambos casos, tuvo peso la decisión más política respecto de la técnica. En Buenos Aires triunfó “el puerto de los políticos,” representado por

el proyecto del comerciante Madero, por sobre el puerto del Ing. Huergo, quien se desempeñaba como funcionario técnico a cargo de las canalizaciones sobre el Riachuelo, entre otras tareas portuarias. Aun así, desde la decisión política, la decisión estuvo por vincular físicamente el puerto al espacio representativo de la ciudad.

En cambio, en Santa Fe pareciera que se buscó otra relación entre el espacio representacional social y el espacio portuario. Recurriendo a la metáfora del puerto como puerta de la ciudad, podemos decir que tanto en el caso de Buenos Aires como en el de Santa Fe esta metáfora es pertinente en cuanto en las dos situaciones el puerto era un manifiesto ostensible de la modernización de la ciudad y de alguna u otra manera pretendía mostrarse como tal. Aunque en la ambigüedad de la metáfora, en cuanto la puerta tiene una cara interior para lo que encierra y otra cara exterior hacia el afuera, se descubre que la localización del puerto de Santa Fe se correspondería con la cara exterior de esa puerta, el lado de afuera de la ciudad, su exterior más que su interior.

La producción de valores a partir del estado de cambio acelerado y continuo que imponía el proceso de modernización no podía ser aceptada desde la perspectiva cultural de una sociedad cuyas ideas y visiones habían tenido una pervivencia de larga duración y aún persistían sobre todo en las clases dirigentes, clases que aún tienen presente cómo era la vida en un mundo que no era moderno y en el que habían logrado un lugar de privilegio. Desde esas cosmovisiones no podía ser aceptable convertirse, a la vez de sujetos, en objetos de esos procesos de transformación que generaban nuevos valores aún desconocidos, meterse de lleno en la aventura de la experiencia moderna con la imprevisibilidad que eso significaba para la pervivencia de las tradiciones.

El peso del pasado pudo haber refractado la experiencia de la modernidad en la sociedad santafesina, experiencia que entre estas dudas pudo haber quedado incompleta y el puerto nos puede hablar de ello.

6 ~ EL PUERTO Y LA CIUDAD:

ACERCAMIENTOS, DESENCUENTROS, CONFLICTOS

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. Nuevos solares entre el nuevo límite del agua y la Av. Rivadavia que hacía de margen del puerto primitivo.

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 urbano que, por el rol sociopolítico

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 y no será desatendida por los agentes implicados tanto en la actividad portuaria como en la administración de la ciudad, trascendiendo la cuestión de la mera utilización de un sitio.

A pesar del primer intento de moderación con la localización del puerto alejada del entonces centro urbano que alojaba los referentes institucionales más representativos, a pesar de ese intento de evitar contactos, el impacto que el artefacto portuario provocaría en el medio urbano ya se vislumbraba inevitable para la ciudad en su conjunto. Su escala, sus nuevas extensiones ganadas al río, la intensificación de circulación de personas y mercancías no podrán ni ocultarse ni tutelarse desde los instrumentos y mecanismos con que se gobernaba la ciudad hasta ese entonces.

La complejización de su estructura urbana, con nuevas infraestructuras y nuevos equipamientos en un contexto de crecimiento demográfico y económico, planteará nuevos desafíos a Santa Fe que comenzará a padecer las tensiones –propias a su escala– del debate de constitución del urbanismo. A la antigua administración de la ciudad, le sucederá una segmentación de las tareas, nuevos cuerpos administrativos encargados de diferentes ocupaciones, cada uno de ellos legitimados en estudios específicos. La gestión comercial de la estación, los cuerpos de ingeniería portuarios, la planificación urbana municipal, los organismos de caminos y viabilidad territorial son los principales protagonistas de una constelación de agentes y especialidades, que no siempre encontrarán un acuerdo sobre los temas, planteándose conflictos sobre la conformación del sector urbano del puerto.

Una conformación que, entre las tensiones mencionadas, quedará caracterizada como un segundo paisaje que singularizará a la estructura urbana y sucederá al primigenio puerto. Si este último se debatía entre la precariedad material, el letargo urbano y la primacía de la naturaleza, ahora este paisaje propio de los procesos de modernización tiene los rasgos del uso intenso, el cambio radical del entorno y la presencia protagónica de las construcciones artificializando el ambiente natural.

Se había proclamado, en alusión al puerto, que "...en la vida de las ciudades existen acontecimientos dignos, por su suprema importancia, de ser señalados con la clásica piedra blanca, y el que nos ocupa es de aquellos."⁸⁶ La «clásica piedra blanca» se había celebrado con el acto de colocación de la piedra fundamental, con un montaje escenográfico sobre la ciudad para el enaltecimiento de su puerto. La cuestión que se abría luego de los faustos promotores e inaugurales era resolver la impronta física del nuevo artefacto y su relación con la estructura urbana, tanto en su uso como en la formalización de espacios representativos para la ciudad.

86. GUIDOTTI VILLAFANE, Eduardo:
La provincia de Santa Fe en el primer centenario de la Independencia Argentina. Buenos Aires: Rosso & Cía. 1916, p. 629.

La inercia propia de las construcciones físicas es lo que hace perdurar y entender los acontecimientos en el tiempo de manera más efectiva que los actos celebrativos, los despoja de los efectos de espectacularidad y de la amplificación por los discursos grandilocuentes, para inscribirlos en el desenvolvimiento cotidiano y concreto de la construcción de la ciudad, lugar donde se plantearán conflictos y desencuentros entre agentes, pugna de ideas y pulsiones entre proyectos y realizaciones.

6.1. Trazados del puerto y tensiones urbanas

Dirks y Dates, los encargados del proyecto del puerto, establecieron en su propuesta referencias a la situación urbana, esto a través de determinadas claves explicitadas en su diseño. El trazado de los diques, junto a la previsión de algunos edificios de equipamiento para el funcionamiento portuario, fueron elementos que en su definición permiten inferir la consideración y resultado que tuvo el proyecto en su relación con la estructura urbana de la ciudad, e intentan a su manera armonizar las condiciones hidrográficas, el mejor funcionamiento de la estación –ambos primordialmente– y la conexión con los espacios de la ciudad y el territorio.

Una vez situada la nueva línea de ribera de acuerdo con 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.”⁸⁷

87. *Proyecto de puerto para la ciudad de Santa Fe.* Memoria. Op. cit., p. 9.

Esta explícita correspondencia entre la protagónica función que el dique desempeña dentro de la actividad portuaria y la direccionalidad de la cuadrícula implicaba una mirada hacia la ciudad intentando asimilar determinadas tensiones que la misma establecía. Dicha atención 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 portuaria 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 según la descripción del mapa social y físico de Santa Fe hecho por Zeballos.

Situar el ingreso principal del puerto con sus edificios cívicos en este lugar implicaba una lectura de la ciudad existente, como de su potenciación a partir de una articulación espacial con la nueva infraestructura y la dinámica de las futuras actividades.

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, en clara composición académica. 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 estaban destinados respectivamente a 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 con 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, y se reformuló el proyecto primitivo. Las funciones más flexibles y cambiantes, como son las características de la actividad portuaria, demandaban un espacio que no era conveniente definir desde la composición urbana, sino que, por el contrario, el programa portuario establecía demandas y condiciones en el dique que no podían concederse al diseño urbano.

Por ello, finalmente, la ubicación en este sitio del ingreso y de estos edificios cívicos se desestimó por inconveniente debido a la cercanía del dique; se consideró 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.”⁸⁸

88. *Inauguración del puerto de ultramar. Op. cit.*

Con ello se estaba proponiendo una fórmula habitual, que era alojar en la trama urbana de la ciudad elementos de equipamiento o apoyo del puerto. Así funcionaban los antiguos puertos, cuando la ciudad y la estación no tenían una frontera clara. Pero en el siglo XX esto también había cambiado, y si resultaba anacrónico hacer prevalecer una función urbana sobre el funcionamiento del dique, también esta fórmula va a serlo, ya que cada vez los puertos se independizaban de la trama urbana, sobre todo su edificio administrativo más directo.

Tampoco fue esta última la solución adoptada. El actual edificio de Administración del Puerto fue finalmente alojado en la cabecera del dique uno, donde existía más disponibilidad de espacio, pero interiorizándose su orientación en exclusiva referencia al puerto, para desvincularlo de la trama urbana y desarticular el ingreso.

Esta solución fue en detrimento de las primeras intenciones de puesta en relación del puerto con la ciudad; la concepción del nuevo edificio es diferente del proyecto original, se lo direcciona ahora exclusivamente desde el artefacto portuario prescindiendo del entorno urbano. Este edificio de sobria monumentalidad y mesurada ornamentación ecléctica, a pesar de tener sus cuatros fachadas libres de construcciones contiguas y con una composición de su planta simétrica avanzando en todas las direcciones, fue construido con un adelante hacia el puerto –una fachada– y un atrás hacia la ciudad –un fondo.

Se verifican contradicciones entre la implantación del edificio, la composición de su planta y la ornamentación volumétrica. Estos tres indicadores están incoherentemente amalgamados en el resultado final, fruto de un proceso en donde las diferentes ideas se fueron ajustando sobre la ejecución sin una ponderación coherente. Si el proyecto original establecía una gran implicación con la ciudad, la demanda de un edificio vinculado a las actividades del dique lleva a un ajuste híbrido resultante.

El edificio es implantado perpendicular al eje longitudinal del dique, presidiendo al mismo en su cabecera. Si se siguen las trazas de las calles de la ciudad, se encontrará un defasaje tanto en un sentido como en otro de la cuadrícula urbana; el límite del edificio queda implantado en lo que podría constituirse como un solar en esquina de la proyección de dos calles (Tucumán y Belgrano).

El proyecto original del puerto implantaba este edificio paralelo al eje longitudinal y perpendicular al eje transversal, eje que era coincidente en su prolongación al eje de la calle Mendoza, significativa tanto en lo funcional como en lo simbólico de la estructura urbana. Desde esa implantación Dirk y Dates establecían un edificio que hacía de remate tanto a un eje del dique como a la mencionada calle Mendoza, y desde ese punto planteaban un planta de composición académica, abierta a las cuatro direcciones, con una fachada hacia la ciudad y otra al dique de igual factura ornamental, completándose en sus otros dos costados con la misma caracterización. Recuérdese asimismo, como se mencionaba más arriba, cómo esto era completado con dos edificios simétricos a cada lado que enmarcaban el remate de la calle como un acabado conjunto.

En cambio, la nueva implantación finalmente ejecutada, en su desplazado de los ejes y, más significativo aún, descentrado de puntos de coincidencia entre ejes de las calles urbanas y de los diques, perdía referencia articuladora. más aún, en este defasaje, su posible interpretación como un solar de esquina conformada en proyección de ejes queda desvirtuada en el tratamiento de su planta, ya que se mantendrá la planta original abierta a las cuatro direcciones, con habitaciones en filas organizadas en base a los pasillos centrales distribuidores sobre los dos ejes.

Pero el tratamiento de la fachada sería diferencial en sus cuatro lados, contradiciendo esta organización de la planta. 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; es calificado en los planos con la categoría de contrafachada haciendo en concreto las veces de fondo. Las formas de las ventanas y el almohadillado ornamental no son continuas en sus cuatro costados, y la sucesión de arcos rebajados rematados por guardapolvos que hacen de tímpanos en la fachada principal no se repite en las demás caras.

Por otra parte, el ingreso mismo al puerto es tangencial al edificio –entre el mismo y el dique– y también posee un desplazamiento en relación con su direccionalidad con las calles urbanas, sin un remate edilicio y sin tampoco una evidencia expresiva del ingreso al área portuaria.

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 sólo remitida al trazado bidimensional de la planta de los diques, obviándose la dimensión espacial y perdiendo la composición fuerza integradora.

La decisión de dar a los diques la misma direccionalidad que el damero favorecía el completamiento de este último extendiéndolo sobre los nuevos terrenos ganados al agua hacia los diques, es decir, la nueva línea de ribera. Pero esta direccionalidad tampoco fue un elemento significativo en los resultados, ya que como era lógico según los dictados del programa de funcionamiento portuario de aquella época, un espacio entre los diques y la ciudad iría a ser ocupado por las formas, intensidades y maneras del artefacto portuario, sus actividades y necesidades –tanto funcionales como financieras de la estación– independizadas de la ciudad.

En los planos del Ente Administrador Portuario aparecían dibujadas las nuevas manzanas a partir de la continuación de la cuadrícula urbana hasta la Av. del Puerto (hoy 27 de febrero) cercana a los diques, y la disposición de elementos eran acordes a ambas direcciones. También, al principio, los planos originales establecían el equipamiento del puerto dentro de este criterio de implantación. Este amanzanamiento y disposición eran coincidentes con el Plano Municipal de 1912. Ahora bien, en esos mismos años de construcción y puesta en funcionamiento del puerto comenzarán las pulseadas sobre los usos y disposiciones espaciales de este sitio. El edificio de la Administración del puerto es un primer episodio de otros que se sucederán. La Administración Portuaria y la Intendencia de la ciudad tenían ideas diferentes sobre el cometido urbano en forma y uso de este nuevo ámbito de la ciudad, que en debate y tensión irán definiendo los derroteros del mismo, como asimismo serán la crónica de las discusiones urbanísticas de Santa Fe.

6.2. Las ilusiones rotas de un parque central: hacia la división del espacio

La administración municipal contaba con un proyecto para el área, que era parte de otro más amplio de reestructuración general de la ciudad. Las iniciativas del Intendente Rosas⁸⁹ a partir de 1909, año anterior a la finalización de las obras del puerto, consistían en dotar a la ciudad de una nueva estructura de espacios colectivos articulados en un sistema de avenidas que los conectara. Estas propuestas eran particulares y no llegaban

⁸⁹. Para ampliar la información referida a dichas iniciativas consultar COLLADO, Adriana: *Santa Fe, Proyectos urbanísticos para la ciudad. 1887-1927*. Santa Fe: Universidad Nacional del Litoral. 1994, pp. 23 y ss.

90. *Inauguración del puerto de ultramar. Op. cit.*

a constituirse en un plan urbano; no fueron formuladas ni aprobadas en términos administrativos en cuanto tal, pero cabe destacar la incipiente vocación de integrar una idea abarcativa de la planta urbana.

En una de estas iniciativas, 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.”⁹⁰

De esta manera, a través del instrumento municipal, el puerto quedaba integrado en el proyecto urbanístico de la ciudad, y lo hacía de una manera protagónica ya que el rol que se le otorgaba al nuevo ámbito urbano era significativo, iba a ser el “Parque Central” que “vendría a embellecer notablemente esta capital”. Se operaba entonces la conversión de la impronta generada por el puerto en un elemento cualificador de la estructura urbana, a través de su organización funcional y formal, con un carácter público y representativo de la ciudad.

Las iniciativas del intendente Rosas en su más lejano y general objetivo pretendían conferir unidad a la ciudad que en su proceso de crecimiento se había expandido generando nuevos ámbitos fuera del núcleo central con el que no estaban apropiadamente conectados. Esta nueva unidad asumía la nueva escala urbana y pretendía volver operativo al conjunto de la ciudad y dotarla de una funcionalidad e imagen. Aquí se resumían y procesaban al nivel local los referentes de las transformaciones del siglo XIX en ciudades europeas como los postulados del movimiento norteamericano de los 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, y condensaban ideas del higienismo –en respuesta a la congestión de las ciudades–, la velocidad en la circulación entre partes urbanas, los equipamientos como los ámbitos para las nuevas formas de relación social de los individuos y una imagen que condensa la representación de la nueva forma y escala urbana. Estas problemáticas estaban también incluidas en las preocupaciones locales, aunque lógicamente en un grado, modalidad y potencialidad diferentes; tomaban algunas pautas de estos referentes pero traduciéndolas de una manera singular, a veces con más pertinencia que otras, pero en cualquier caso generando una urbanidad que se debatirá en la articulación de problemas locales con la presencia de algunas referencias externas reformuladas. Si en los contextos de origen las vías de comunicación planteadas en estos modelos tenían un carácter reformador, es decir, modificar los tejidos que se consumían por la congestión de habitantes y enfermedades, en este caso, estas nuevas vías tienen un perfil promotor de construcción de nuevos tejidos y densidades en áreas que tenían una urbanización incipiente.

El eje propositivo generalizado de las iniciativas consistía en el trazado de calles de considerable dimensión, cuya finalidad era la unión de distin-

91. GORELIK, Adrián: op. cit., p. 316.

92. GUIDOTTI VILLAFANE, Eduardo: op. cit., p. 628.

93. Expresiones del intendente Edmundo Rosas. *Nueva Época*. Santa Fe, 07/05/1908, p. 4.

94. *Inauguración del puerto de ultramar*. Op. cit.

tos 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”⁹¹ está presente en esta propuesta cuyo “Parque Central” está justamente frente al nuevo puerto; el mismo parque opera como recurso proyectual para la construcción de un espacio urbano significativo en el mismo lugar de ubicación del puerto, más precisamente en los nuevos terrenos generados por la obra de la estación con el cambio de la línea de ribera.

Es en este punto medular donde queda articulada la relación del puerto con un proyecto para la ciudad, relación que da cuenta de la importancia que el puerto tomaba para la ciudad –interpretada urbanísticamente desde los cuerpos municipales– con un alto grado de consideración representacional en la producción simbólica social. La intencionalidad de superponer en el espacio urbano los cambios producidos por el proceso de modernización –condensados en la estación portuaria–, 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 otorgada al puerto. La configuración del espacio físico de la ciudad era traducida en espacio de representación del “factor eficaz y decisivo de grandes progresos.”⁹²

La ciudad se estaba planteando su transformación de escala, “los progresos que ya se palpan en la terminación de las obras del puerto, exigen la iniciación de grandes reformas edilicias que han de impulsar su estética y viabilidad futura.”⁹³ Este planteo expresado proyectualmente contenía, simultáneamente, dosis de optimismo, en cuanto al futuro de prosperidad particularmente con los beneficios aportados por el puerto, y cuotas de ingenuidad, en cuanto a la asimilación lineal de paradigmas de las grandes metrópolis del mundo desarrollado al que se pretendía acceder. Estas iniciativas, desde la actual distancia temporal, nos infieren formas en que se procesaban en la esfera de la ciudad de aquel momento las esperanzas sociales, los intentos y ensayos urbanísticos, como también los infortunios y tropiezos que le sucederán.

El proyecto de Parque Central 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.”⁹⁴ Ubicado en un ángulo de la Av. Rivadavia y “la futura diagonal al puerto” –en referencia a la actual Av. Alem–, 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, lo cargaba de especial significación representativa.

La decisión de alojar la sede de la autoridad pública de la ciudad en el área ratifica lo anteriormente expresado, pero a su vez reafirma el procedi-

95. *Ibíd.* El resaltado es propio. Cabe consignar que fue extraviado, del expediente del plan, el plano arquitectónico con la fachada del edificio de Pistoia.

96. AGP Topografía. Puerto de Santa Fe. t.2, fs. 45-82.

miento de actuación para la resolución técnica de la obra pública, tanto sea de escala urbana como de infraestructura territorial como era el puerto. La concepción con que se enfrentaba el problema de la carencia de una infraestructura edilicia para el municipio será indicativa de este proceder.

“Procediendo con carácter práctico y artístico y buscando evitar las incidencias de un concurso, se ha hecho venir de Italia el plano de la fachada de la Casa de Abonos de Pistoia (Toscana), soberbio edificio por la imponencia de la masa y armonía de sus líneas, que obtuvo en la tierra clásica del arte el primer premio en un concurso, al que concurren trescientos arquitectos de la península.”⁹⁵

Nuevamente el saber técnico es importado, en este caso con rasgos sorprendentes en cuanto a la creencia de neutralidad de aplicación, desdénando las condiciones de implantación con su adecuación tipológica y lingüística del edificio. Una arquitectura concebida para una entidad bancaria en Toscana podía servir también para edificio municipal en Santa Fe, trasplantada desde la pequeña ciudad-estado rodeada del más bien montañoso paisaje con sutiles tonalidades castañas, a un entorno costero subtropical verde oscuro y bien plano que quería modernizarse con un gran puerto de ultramarinos. La justificación se basaba en que fue diseñado en «la tierra clásica del arte», de la que nos encontrábamos muy lejanos en la interpretación cultural que esta actitud abarcaba. En la división del trabajo del orden económico internacional, que los barcos iban a insertar a Santa Fe, el arte y la técnica se intercambiaban con un proceder de “carácter práctico” forzando la coherencia en la estructura urbana en crecimiento.

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 misma obra portuaria.

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 1227 de 1904 establecía la emisión de títulos públicos para financiar la obra asentando, “quedan especialmente afectados 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.”⁹⁶

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, se expresa que están “afectados al empréstito” y que “su destino no ha sido aún determinado por el Superior

97. AGP Topografía. Puerto de Santa Fe. t.8, f.189.

98. *Ibíd.* f.220.

99. *Ibíd.* f.189.

Gobierno de la Provincia"; se reconoce la existencia de "dos proyectos: uno venderlos en momento oportuno para reembolsar los gastos de las obras y sus ampliaciones, el otro de destinarlos a parque urbano."⁹⁷

Aquí queda nuevamente expresada la tensión entre agentes administrativos con jurisdicciones, tareas y responsabilidades distintas sobre la ciudad y el territorio, con la partición –según Meyer– de un "espacio público social" propio de la organización urbana, y un "espacio público tecnocrático" propio de la infraestructura que de forma gradual se irá autonomizando tanto en lo espacial como en lo disciplinar y en las competencias legales. Y será uno de los momentos e instancia en el proceso de transformación en curso en Santa Fe cuando se comienza a formalizar la ruptura de esta idea y abordaje de la ciudad desde un paradigma unificado donde estética, función y significado se fundían en soluciones rápidas y prácticas ejercidas desde un ministerio político que sintetizaba –en su arrogada tradición institucional– a la sociedad.

Los efectos del crecimiento urbano, el cambio productivo, la adscripción al universo técnico, entre otros elementos del proceso de transformación experimentado, comienzan a establecer complejidades y modalidades de la problemática del espacio urbano y territorial, dando cuenta de conflictos y tensiones inherentes a las ciudades en crecimiento.

La opción de usar los solares para el mecanismo de financiación de la obra del puerto había tenido un principio de ejecución –de acuerdo con la ley de construcción– al permutarse unos nuevos lotes ganados al río por el terreno y construcciones que la Compañía Francesa de los F.C. de Santa Fe poseía al sur de la Estación.⁹⁸ Esta operación tenía su motivación en la apertura de la avenida diagonal del puerto –actualmente es la Av. Alem– para la conexión del centro con el este de la ciudad, más precisamente con el parque Oroño –actualmente viaducto Oroño.

La otra opción, el proyecto municipal 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 Cía 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."⁹⁹

El resultado de esta tensión fue una forma urbana definida en el tiempo y compuesta por rastros tanto de los anhelos ciudadanos como de las necesidades funcionales y económicas del puerto, fueron fragmentos del proyecto urbano como de improntas de renuncia al mismo por las insuficiencias financieras del Estado provincial y municipal, y las actividades de una estación portuaria que demandaba espacio en su crecimiento, aunque este último no era tanto como sus grandilocuentes discursos planteaban con imágenes urbanas de grandes ciudades portuarias. Los inconvenien-

tes de materialización de estos proyectos urbanos, de revertir en forma urbana aquel crecimiento, dan cuenta de este límite. Entre las ilusiones de los espacios de gran ciudad 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 y el carácter de aislamiento de toda la zona aledaña al puerto con respecto a la estructura de espacios urbanos.

El proceso de esta configuración urbana resultante comienza con la solicitud, en 1914, del Consejo de Educación¹⁰⁰ 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 resulte onerosa” 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 de la cuadrícula con subdivisiones para su ocupación por un tejido de construcciones edilicias que no conforman un conjunto de características monumentales, sin escala ni función pública significativa.

El conjunto monumental del Palacio Municipal y los edificios del puerto no fueron concretados, el edificio de la administración del puerto quedó 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 del parque. Así, fragmentados los usos en pequeñas unidades edilicias, sin un trazado de conexión a la red de espacios públicos de la ciudad, el área perdió la fuerza que los proyectos y las simbolizaciones políticas pretendían materializar.

6.3. Entre boulevares y avenidas rápidas: segregación vial y suburbanidad

Simultáneamente, aunque un poco más retardado y más imperceptible, a los primeros debates sobre las extensiones ganadas al río, se abrió el proceso de discusión y construcción de las formas en que el equipamiento portuario se vinculará a su hinterland, la extensión tanto urbana como territorial al que el puerto prestaba servicio y a cuya influencia económica alcanzaba.

Tal como se ha mencionado, las iniciativas del intendente Rosas de 1910 dentro del conjunto de iniciativas inspiradas en los modelos del *park-movement* planteaban juntamente con el parque central dos vías de circulación que perimetraban el área operativa del puerto y dejaban del otro lado –de esta área operativa– una extensión de terreno ganada al río donde localizaba el proyectado Parque Central, punto de convergencia de ambas vías y la significativa calle Mendoza descrita en apartados anteriores.

De esta manera, dividía en dos el área producto de la obra portuaria con la reconfiguración de la línea de ribera avanzando sobre el río y generando una nueva extensión de la ciudad. Pero, principalmente, establecía un mecanismo de vinculación del área con la estructura urbana, y también con el sector portuario y litoral; insertaba estos espacios en la red de espacios públicos de la ciudad dotándolos de accesos y conectividad con otros puntos nodales.

Estas vías estaban pensadas desde los instrumentos urbanísticos municipales y, por ende, con una concepción urbana de construcción del espacio. Los modelos de referencia de las vías entonces serán los boulevares arbolados, aquella mezcla de añejas alamedas con una nueva y ancha calzada y acera tal como el Boulevard Gálvez que desde 1889 se venía consolidando, o las avenidas del park movement con rápida circulación y exuberante vegetación al medio y laterales. En cualquier caso, modelos de vías urbanas propias de referencias del siglo XIX, que pretendían cualificar cívicamente los espacios dotando de imagen a la ciudad a la vez que respondían a la necesidad funcional.

Pero la consolidación del sistema viario que rodearía al puerto, comenzado a partir de 1925 con la Diagonal del Puerto –hoy Av.Alem–, tendría otros protagonistas con perspectivas distintas, que terminarán imprimiéndole otra caracterización. La Dirección del puerto estaba más preocupada por el acceso ferroviario y la conexión con el territorio, fuente productiva a la que prestaba servicio. Y la dimensión y carácter de estas conexiones viales eran diferentes de aquellas planteadas con las iniciativas del intendente Rosas en 1910 asumidas por las siguientes gestiones políticas municipales. Los modelos y referentes, como los estudios sobre los que se asentaban, diferían en ambos casos; se plantea nuevamente la escisión entre un espacio que se piensa como ámbito social y un espacio que se piensa desde el funcionamiento de la infraestructura, lo que genera el conflicto en la ciudad de la inserción urbana del equipamiento territorial, esto propio de muchos conflictos a lo largo del siglo XX en muchas ciudades.

A la administración del Puerto habrá que sumar, como agentes participantes en la cuestión, a las empresas ferroviarias y la Dirección Nacional de Vialidad¹⁰¹ dependiente del Ministerio Nacional de Obras Públicas, que tendrá un rol protagónico en la creación de un sistema troncal de caminos nacionales en todo el territorio del país, cuyo cometido es tanto el estudio general de las necesidades viales como del proyecto de red a construirse.

La Av. Alem es el único de los fragmentos fielmente concretado de las iniciativas del intendente Rosas en el área. El proyecto perseguía conectar con una vía parquizada el existente Parque Oroño –en el extremo noreste del puerto– con el Parque Central ideado –en el punto noroeste–. Esta vía que bordeará el límite norte del puerto –antes de tomar su perímetro la dirección perpendicular hacia el sur– consiguió en su materialización del trazado y arbolado su pretensión de ser cualificada con valores que tras-

101. La Dirección Nacional de Vialidad fue creada por la ley 11658 y reglamentada por decreto 14137 el 5 de octubre de 1932.

cendieran la mera función de circulación, constituyéndose en un ámbito de potencialidad urbana.

Sin embargo, la posterior desaparición del Parque Oroño y la paulatina construcción de un límite entre la vía y el puerto que llevó a una separación funcional y visual del paisaje fluvial devaluaron ese propósito, perdiendo fuerza de uso para la ciudad. La localización de vías férreas de ingreso de mercaderías al puerto, paralelas a la nueva Avenida, como la creciente autonomización del puerto, con sus edificios interiorizados hacia el dique, la ocupación para tareas operativas de los solares, fueron caracterizando esta área de manera suburbana desalentando la edificación con construcciones urbanas –de escala relacionada al trazado– de sus solares sobre el frente que, al contrario, fueron ocupados por algunos galpones o establecimientos industriales.

Desde la municipalidad se insistía en un espacio articulado con programas urbanos localizados sobre el puerto, y en ocasión de discusiones tanto estructurales como puntuales sobre el área, se reclamaba a los organismos administrativos del puerto la ejecución de elementos “acordes al decoro” del “paseo urbano”. Pero la intervención de agentes de una red técnica de resolución de infraestructuras primarias iba impactando de otra manera en el espacio y en el proceso de construcción de la ciudad. Indicativo de reiterados conflictos y discusiones es cuando ya en 1911 se plantea desde la dirección del Puerto la necesidad de un cerco para “separar la ciudad del puerto”¹⁰²

Si bien la Municipalidad acordaba en la necesidad de establecer límites, había disenso sobre la manera de materializarlos. Aun acordada en largas instancias administrativas esa imposición desde el ente portuario, la forma de llevarlos a cabo será fundamentalmente operativa dejando el “decoro” del “paseo urbano”; definitivamente en 1928 se desestima un proyecto de verja y acera, y comienza una lenta pero constante consolidación de un muro ciego de unos 3 metros de altura¹⁰³ sin acera.

La diferencia entre una vía del siglo XIX y una avenida del XX era lo que conformaba la tensión que se dirimía entre los distintos agentes. Mientras la Municipalidad perseguía un boulevard, la administración portuaria, como la Dirección de Vialidad, buscaba una avenida rápida de comunicación, una incipiente autopista con plena funcionalidad territorial y libre de circulación peatonal como del equipamiento correspondiente a ello.

Esta diferencia, junto con el proyecto del parque, dejaba planteadas dos ideas sobre esta área y la forma de vincularla a la estructura urbana con dos componentes viales de distinta caracterización, que se remitían a modelos dispares. La Av. Alem pervivirá entonces con aquella impronta original, con un arbolado y un cantero central discrepante del sistema vial al que se terminará integrando con su continuación posterior en la Av.27 de Febrero hacia el sur, y con una edificación y caracterización del tejido circundante no acorde a aquel proyecto original. Será un rastro fantasmal subsumido en otro modelo que terminará imponiéndose.

102. AGP Topografía. Puerto de Santa Fe. t.4, f. 295. 1911. Informe de la Dirección del Puerto.

103. AGP Topografía. Puerto de Santa Fe. t.17, f. 85. 1928.

La incapacidad de formalizar este modelo de paseo urbano, a pesar del trazado y del arbolado ejecutado, estará confirmado en la configuración del tejido edilicio, su caracterización tanto física, pero también en lo funcional y significativo. Los galpones y otros usos secundarios a la actividad portuaria se alternarán con extensiones vacías y con algunas viviendas precarias y actividades del submundo portuario. Si el boulevard, como se hizo referencia en otro apartado, era un instrumento de promoción urbanizadora y consolidación de un área urbana más que un instrumento de reforma como fue concebido en las ciudades europeas, en este caso tampoco funcionó como se esperaba, o como sí había pasado en otro emprendimiento al norte de la ciudad con el Boulevard Galvez.

En esta área no había calles, prácticamente eran unos senderos de escasa orientación para quien no era del lugar. Se sucedían las peleas, las cuales eran reportadas en las crónicas del periódico durante las décadas del 20 y 40 del siglo XX, como también las fuertes cargas policiales. Es indicativo el nombre que popularmente irán teniendo estas zonas. La parte oeste se reconocía como “El Chircal”, en alusión a la especie de malezas y matorrales –chilcas o chircas– que crecen en los despoblados de la tierra. Y la parte este se reconocía como “El Perno” que según las crónicas obedecía a que un hombre había muerto en una pelea por el golpe con la pieza de hierro que iba enganchada entre los vagones, denominada perno.¹⁰⁴ Estos nombres nunca fueron incorporados oficialmente; por el contrario, tuvo más peso la designación de Barrio Candiotti, cuya referencia es el nombre del urbanizador, un hombre de la prosapia del sur de la ciudad y cuyo hijo fue un prominente político y funcionario nacional.¹⁰⁵

La suburbanidad quedaría confirmada desde su otro frente costero, al otro lado del canal de derivación y los diques que hacían de ribera de la zona operativa del puerto. La aséptica decisión técnica de formar un terraplén natural de defensa sobre la costa alta del canal de acceso para su protección del desgaste hídrico, y asimismo pensado ese lugar en su origen como lugar de reserva para el crecimiento del puerto, devino en uno de los asentamientos marginales de la ciudad. Socialmente reconocido como Alto Verde, inicialmente fue el alojamiento de los trabajadores del puerto, y continuó su existencia a través del tiempo como punto de habitación de sectores sociales excluidos, los cuales subsistían con la pesca y el trabajo informal en el puerto o en el centro de la ciudad. La otra cara propia de la ambigüedad del progreso, el espacio portuario oscuro, también estaba presente.

Alto Verde fue un poblado animado, donde hacían paradas las pequeñas embarcaciones del tráfico de las islas, con lugares para el descanso y el abastecimiento y también para ocio del submundo portuario. Tenía una gran conexión con la ciudad a partir de pequeños botes de los lugareños, con los cuales iban a realizar ventas de verduras que plantaban o para trabajos informales a la ciudad. Pero principalmente era un paraje con

104. Testimonios de historia oral, recogidos en el libro RODIL, Marta: *Puerto perdido*. Santa Fe: UNL. 1994, pp. 57 y ss.

105. Entre las acciones de este último, llamado Marcial Candiotti, cabe mencionar su gestión como Administrador de Obras Sanitarias de la Nación; en ese organismo en 1922 se decide la construcción del Puente Colgante sobre la Laguna Setúbal, analizado más adelante.

exuberante vegetación, de ahí su nombre; el verdor iba creciendo arriba del terraplenado que con el tiempo fue creciendo en número de pobladores, muchos de ellos fueron provenientes de las áreas de la ciudad como El Chircal, El Perno o El Campito –mas al sur, donde se construirán los Elevadores de Granos– en la medida que dichas áreas se consolidaban con formas, legalidad y habitantes diferentes de los inicios de abandono comentados antes.

Mientras tanto, al costado de los ejes de circulación, que estaban en disputa entre modelos de viabilidad enfrentados, entre el paseo urbano y la funcionalidad de la infraestructura, se aglutinarán estos sectores urbanos de la ciudad a los que llevó décadas terminar de consolidar después de la construcción del puerto moderno. Y son los sectores donde la actividad portuaria mostró la inestabilidad de algunos de sus grupos sociales, vinculados a la incertidumbre del tráfico, a la informalidad de su trabajo, a la rotación de población flotante desconocedora de las regulaciones de la ciudad tradicional. En definitiva, conformaciones urbanas alejadas de los modelos pensados desde las iniciativas municipales de Rosas en ocasión de la inauguración del puerto.

La segregación del puerto, incapaz de articularse en la red de espacios públicos de la ciudad como lo preveían esas iniciativas, o como la tradición de los puertos del siglo XIX lo habían alcanzado en sus calles que se alargaban en los muelles, esa segregación que enfatizará la materialización de las avenidas de comunicación –alejadas del modelo del paseo urbano– producirá ciudad segregada. Alejadas de las maravillas técnicas, estas áreas serán el mundo desolado y empobrecido, percibido como inmoral y peligroso para la vida urbana instituida, como la retrata la crónica periodística. A lo sumo quedaba el exotismo extranjero de los marinos, y su ambiente de bares que hacían de puesto de frontera entre la ciudad civilizada y la ciudad marginal. Pero dicha frontera, en términos de representación social, sólo era atravesada por medio de los códigos literarios de los que dan cuenta distintas producciones locales.¹⁰⁶ En el espacio urbano, y también se verifica en esta literatura, pervivía una delimitación de sectores con formalizaciones físicas, significaciones y regulaciones diferentes.

Entre los años 20 y principios de los '40 se completa la infraestructura portuaria con la construcción del muelle de cabotaje sobre la costa sur de la ciudad. Simultáneamente, en el extremo sur de ese muelle, comienza a plantearse la construcción de un Elevador de Granos –silo de almacenamiento– que será terminado en 1952, erigiéndose como el edificio más alto de la ciudad, aun en la actualidad, que lo llevará a constituirse en el referente edilicio del puerto y que será analizado más adelante. Lo que sí es pertinente resaltar aquí es que el flujo de camiones transportando los granos para su almacenamiento y posterior embarque demandó la sistematización vial en esta parte sur del área operativa del puerto. Ello fue realizado durante la década del 60, a cuyos finales ya terminó de definir

106. Entre las más sobresalientes: BOOZ, Mateo: *Santa Fe mi país*. Buenos Aires: Río Platense. 1944; CORTE, José: *Últimos poemas santafesinos*. Santa Fe: Vera Cruz. 1953; PEREZ MARTIN, José: *Latitud Sur 31°*. Santa Fe: Colmegna. 1975; GALVAN, Crisanto: *Narraciones y versos de boliche*. Santa Fe: Castellví. 1949; SAER, Juan José: *El Río sin Orillas. Tratado Imaginario*. Buenos Aires: Alianza. 1991; VÍTTORI, José Luis: *Cuentos de sol y de río*. Santa Fe: Colmegna. 1971.

107. AA.VV.: *Inventario: 200 obras del patrimonio Arquitectónico de Santa Fe*. UNL, Santa Fe. 1993, pp. 300-301.

108. En un artículo de la prensa se criticaba fuertemente esta orientación del edificio hacia el puerto, valorando con elocuencia al espacio portuario en una pregunta retórica: “¿Acaso el puerto dejará de ser lo que es, un amplio espacio con galpones y depósitos inmediatos a la avenida 27 de febrero, mientras que por el otro lado la ciudad seguirá creciendo pujante, adquiriendo la jerarquía de una gran urbe moderna?”. “El nuevo edificio de Correos y Telecomunicaciones y su construcción con una orientación equivocada”, *El Litoral*, 16 de octubre de 1956.

el anillo vial primario de carácter territorial que circunvaló al puerto. La Av. Mar Argentino terminó de cerrar ese anillo constituido junto a la Av. 27 de Febrero y la Av. Alem.

A mediados de los años 50, en ocasión de la construcción del Edificio de Correos¹⁰⁷ –el único edificio de importante escala en el área– sobre la Av. 27 de Febrero, se planteó la discusión sobre la orientación de su frente. En una de las únicas intervenciones donde se logró concordar en la iniciativa la propiedad del suelo –hipotecada en el fondo de garantía de la obra–, la inversión pública –en este caso una empresa del estado– con la concertación municipal en cuanto a la pertinencia urbana de la implantación edilicia, resultando un equipamiento de uso y referencialidad pública, los proyectistas concibieron el edificio con su frente orientado al río y su puerto. Por fortuna fue la forma en que finalmente se ejecutó, 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, es decir, al sistema primario y de escala más que a las calles interiores del tejido.¹⁰⁸ Esto da cuenta de la lectura suburbial del espacio, que no merecía la atención desde el diseño de un edificio de equipamiento público, como lo era el Correo y su explanada. Esta lectura estaba favorecida por la dificultad de constituirse en un espacio significativo dotado de composición y escala urbana como pretendieron las iniciativas que no fructificaron. 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.

Esta era una evidencia de cómo esta sumatoria de actuaciones en el tiempo, el espacio urbano del sector portuario, pensado en sus orígenes como espacio de representación, ya había mutado en espacio exclusivamente de uso, se había independizado su función y se presentaba como una zona oscura de la estructura urbana a la que no se vinculaba; emergía así 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; los disminuidos espacios abiertos de los parques eran áreas de borde “interiores” a la ciudad –del lado interior de la circunvalación– y tenían negadas sus relaciones al paisaje de la costa portuaria y el río.

La ciudad perdió con el tiempo su relación inicial con el puerto, su entusiasmo y participación en el momento en que se construía simbólicamente la esperanza de prosperidad con la nueva estación. El puerto pasó a ser parte de ella pero con extrañamiento; existía en las guías turísticas y documentos oficiales pero se fue diluyendo en las propuestas de intervención urbanísticas; tampoco era ni un espacio de significación ni de uso urbano, sino que era un espacio segregado, alejado, solamente referenciado y transitado en ocasionales circunstancias, o con objetivos furtivos –las visitas a los bares del puerto no formaban parte de la sociabilidad

de la ciudad, sino que permanecían disimuladas con el silencio público, o reservadas a la experiencia literaria como de la crónica policial—. Este apartamiento fue intensificándose desde entonces hasta la actualidad, donde la relación era menos que aparente hasta que comenzó la fase de su traslado operativo y su reconversión urbana.

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, generando un paisaje diferente del primigenio puerto, con escasa presencia del elemento natural y separación de funciones. Y fue consolidando cuerpos administrativos y técnicos diferenciados que separaron las tareas en la ciudad, con proyectos divergentes que extrañaron en su autonomía la escisión de las piezas infraestructurales de los espacios portuarios de los espacios de la ciudad, constituyendo redes diferentes que no armonizarán.

En correspondencia con la descripción de los procesos globales de transformación de la costas hechas en los capítulos iniciales, a partir de la construcción del puerto moderno de ultramar en Santa Fe, y la concreción de esta forma de viabilidad, 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 misma. Así los espacios de paseo y recreación junto al río buscaron otras localizaciones en la ciudad; siguiendo la extensión de su estructura surgen el “Parque Oroño” y el primer trazado de la avenida “Costanera” en los mismos años cuando se está comenzando con las obras del puerto. La costanera, junto a las playas que se irán consolidando con el tiempo, constituirá uno de los espacios recreativos y de sociabilidad más importantes y representativos que perviven hasta la actualidad.

Por ello, el programa parque, el uso social, recreativo y hasta en parte simbólico del ambiente fluvial se consolidó por fuera de este sector de costa que terminó siendo monopolizado por un puerto que se fue autonomizando respecto de su enclave urbano, habiéndose vuelto cada vez más impermeable a la red de espacios públicos de la ciudad. El verde sobre el río, que se analizará en otro capítulo, será un programa y ámbito separado del puerto.

El alejamiento produce sentimientos tan opuestos como la indiferencia o la añoranza, y tal vez la ciudad esté emotivamente vinculada por ellas a su puerto. Será por esto que en la historia de esta ciudad, de los rastos de los proyectos urbanos se habrá construido el mito de una ciudad-puerto, mito en cuanto es una ciudad que no se reconoce y que no se vivió vitalmente en su espacio.

6.4. La arquitectura del puerto: el monumento de la pampa

Tal como se ha descrito hasta aquí, ni el parque central ni las avenidas con canteros peatonales y árboles desde donde balconear la actividad de los barcos sobre la costa –ambos inspirados en el *city beautiful*– lograron constituirse en signos urbanos potentes en el área portuaria. Pero aún restará una oportunidad para que el puerto tenga una arquitectura que lo caracterizará. El signo arquitectónico representativo del puerto fue el Elevador de Granos, pieza que –sin ser su postulado original– tradujo en forma arquitectónica colosal a la actividad portuaria, haciéndola elocuentemente visible y condensando fuerza simbólica en la esfera urbana y el paisaje litoral.

Para llegar a ello, se articulan en esta pieza construida –también llamada silo– una constelación de hechos que conducirán a su configuración y a la potenciación de su presencia. Su función económica, su escala, la proeza técnica de su materialidad, su participación en el debate sobre la nueva arquitectura moderna, su inclusión en el conjunto de símbolos nacionales, todos ellos son elementos que lo cargarán de significado.

Habiendo sido la agricultura una tangible expresión de la generación de riqueza de la economía argentina, era preocupación de sus gobiernos y fuerzas productivas resolver los problemas que la evolución y negociación de las cosechas planteaban a través de las exigencias del mercado internacional. El disparador de esa preocupación fueron las consecuencias del crack bursátil de 1929 que, al afectar profundamente la economía mundial, había provocado la caída de la demanda de productos agropecuarios alterando sus precios, lo que impactaba en la economía del país por su dependencia de estas exportaciones.

A partir de ello, se toma un conjunto de medidas con el propósito de intervenir en la comercialización y en la aplicación de precios mínimos para el trigo, maíz y lino. Primeramente se crea la Junta Reguladora de Granos,¹⁰⁹ dentro de la órbita del Banco Nación, encargado de financiar las compras a productores que luego serían negociadas con los exportadores. Pero, paralelamente, se creaba la Dirección Nacional de Elevadores,¹¹⁰ con el objeto de construir una red de almacenaje de granos; y posteriormente la Comisión Nacional de Granos y Elevadores,¹¹¹ para llevar a cabo las tareas ejecutivas de esta construcción. Todos estos organismos siguieron en actividad, unificados en la Junta Nacional de Granos,¹¹² desde 1956 hasta el año 1991, cuando fuera liquidada por obra de las medidas adoptadas en el marco de la reforma del Estado inspiradas en las políticas neoliberales, y que en muchos casos implicaron la privatización de algunos elevadores y el abandono de otros, desarticulando la red estatal creada en los años posteriores a 1933.

En los considerandos de estos instrumentos se hace explícita la voluntad de incorporar al funcionamiento de la producción agrícola cuanto adelanto técnico esté científicamente disponible. Los elevadores de granos

109. Decreto del Poder Ejecutivo Nacional N° 31864. 1933.

110. Ley Nacional 11742. 1933. Fue conocida como la “Ley de Elevadores”.

111. Ley Nacional 12253. 1935. Conocida como la “Ley de Granos”.

112. Creada por Decreto del Poder Ejecutivo Nacional N° 19697. 1956.

habían sido ampliamente probados en Norteamérica y Canadá –naturales competidores de Argentina en el mercado mundial de cereales–, constituían ejemplos a imitar y representaban instrumentos adecuados para la mejor y más eficaz utilización de la inmensa producción agrícola.

Dichos artefactos tendrán por función el almacenaje, acondicionamiento y tipificación de los granos antes de ser embarcados a su destino internacional y racionalizar el proceso de producción y colocación de los mismos en las plazas mundiales. Sus objetivos serán hacer de depósito para los meses inmediatos a cada cosecha y adecuar la misma para satisfacer las condiciones que las disposiciones específicas exigen para el otorgamiento del certificado de exportación. Es así que la producción incorpora un dispositivo que le otorga facilidades de embarque y conveniencias en la regulación de los tiempos –regulando su cotización– de su puesta en el mercado.

La Comisión Nacional, compuesta por ingenieros, es la encargada de diagramar el plan para la construcción de un conjunto de elevadores. Los estudios encarados a tales fines, dado la inexistencia de tecnología y experiencia nacional, incluyen prolongadas estancias en los EE.UU. en actividades que rozaban con el espionaje industrial. En el marco de las políticas generadas por el *new deal*, aquel país que también poseía grandes extensiones cultivables había dado solución al acopio y embarque de granos mediante la construcción de silos y procesadores de considerables dimensiones. Estos artefactos serían los que sedujeron a los técnicos argentinos quienes regresaron al país con copias de documentación técnica y conocimientos constructivos desconocidos en estas latitudes.

Como conclusión de su labor, dicha comisión propone la construcción de 14 elevadores “terminales” estratégicamente ubicados en la geografía del país. Los puertos eran los polos de una estructura territorial moderna –la génesis misma del territorio del Estado producto de la organización nacional – que focalizaba la producción y organizaba su salida en determinados puntos de su vasta extensión; es en esos puntos donde se decide localizar los elevadores terminales; es así que se los consideraba como una ampliación de las instalaciones portuarias mismas.¹¹³

Las cifras de este plan de construcción son inquietantes.¹¹⁴ La capacidad de almacenaje de la totalidad de los elevadores proyectados alcanza las 730.000 toneladas. Dicha capacidad, teniendo en cuenta la velocidad de giro, sería suficiente para satisfacer un movimiento anual de 12.000.000 de toneladas. Algunas de las instalaciones proyectadas alcanzan los 100 metros de altura. El presupuesto trepa a cifras desbordantes: m\$N 64.154.000. La magnitud de los números es parte de la mística que estos proyectos comenzaban a generar. El número mismo cobra importancia y otorga un aura a un plan de una escala descomunal cuyos alcances serán decisivos para la economía del país.

La tecnología del hormigón para esta escala y complejidad de emprendimientos era de escasa aplicación a nivel nacional y menos aún a nivel local.

113. El Boletín de Obras Públicas de la República Argentina, editado por el mismo Ministerio de Obras Públicas, durante las décadas de los años 1930 y 1940 da cuenta de estas actividades, como del plan en general desde su concepción a las vicisitudes de su ejecución.

114. *Informe de la Comisión Nacional de Elevadores Terminales de Granos.* Boletín de Obras Públicas de la República Argentina N° 21. Ministerio de Obras Públicas. Buenos Aires. 1936.

115. Ver SEVLEVER, E.: "La construcción de elevadores de granos y su posible influencia en el adelanto de la industria de nuestro país", *La Ingeniería*. Buenos Aires. Agosto de 1934.

116. Existen en el Puerto de Santa Fe otros elevadores de granos con datación anterior a este que se analiza, pero de menor escala y producto de emprendimientos privados, por lo que no revisten el mismo interés y significado. Asimismo, estos elevadores menores serán estatizados a partir de las medidas comentadas de intervención gubernamental.

En este sentido, el elevador significó un terreno de experimentación y apropiación de esta tecnología constructiva, y marcó un hito en la historia de la construcción del país.¹¹⁵ La industria del hormigón, como sus aplicaciones, como el sistema de pilotajes o el encofrado corrido, dio un salto a partir de la investigación e innovación que estos desafíos constructivos planteaban, introduciendo métodos novedosos y procedimientos de diseño, fabricación y perfeccionamiento que, con el tiempo, se tradujeron en adaptaciones locales que se concretaron en algunas patentes de invención.

Y no sólo será una cuestión de mejoramiento del uso del hormigón, sino que éste se convierte en un medio para la generación de nuevas tipologías; trasciende su sentido técnico para instalarse como un instrumento de proyectación de nuevas construcciones con diferentes funciones.

Dentro del plan se prioriza la ejecución de 6 elevadores que concentran la mayor capacidad de almacenaje y que son los correspondientes a los puertos de Buenos Aires, Quequen, Bahía Blanca, Rosario, Villa Constitución y Santa Fe. El mayor es el de Buenos Aires, con una capacidad de 150.000 toneladas, siendo el de Santa Fe el menor de esta serie con 50.000 toneladas.

Aun así, el elevador terminal de Santa Fe adquiere una importancia significativa tanto por el impacto provocado en el medio de su implantación como por la pureza en su adscripción a los valores arquitectónicos que el mismo programa funcional contenía. En una ciudad de escala intermedia, la presencia del elevador con sus 65 metros de altura y 150 metros de largo no podía ser desapercibida en el escaso desarrollo vertical de su horizonte. Será el primer edificio en altura, detentando todavía en la actualidad la condición del más alto de la ciudad.¹¹⁶

A cargo de la Dirección Nacional de Construcciones de Elevadores de Granos, es comenzada su construcción en el año 1940, construcción que sufrirá sucesivas interrupciones debido a problemas vinculados a la Segunda Guerra Mundial –que genera complicaciones en la importación de maquinarias y equipos–, y a sucesivas crecidas del río que interrumpían los trabajos, además de inconvenientes en el otorgamiento de los recursos asignados a su financiación. Finalmente, en 1952 es inaugurado al servicio público, y será la última gran transformación de la costa debida a la obra del puerto moderno que inició su actividad a principios del siglo XX.

El elevador posee una composición particular propia de su singular programa funcional. En este tipo de edificios los tiempos de trabajo y de los costos de producción eran de hecho los principios que regulaban la distribución de las distintas secciones y la organización de los espacios internos de trabajo. Este artefacto en particular se conforma a través de cuatro partes diferenciadas de acuerdo con el rol funcional que desempeñan en el conjunto. Estas cuatro partes –las secciones de recepción, almacenaje, manipuleo y embarque– se distinguen por su estructura formal y se asientan en un terreno de compleja construcción artificial de la costa que hace de muelle.

La sección de recepción se limita a una cubierta para las vías del tren como para el paso de los camiones en la operación de descarga. Para estos últimos se ha dispuesto un extenso espacio abierto, enfrente al elevador, para el estacionamiento de las unidades automotrices, lo que genera una inmensa playa seca que otorga una magnífica perspectiva visual para la percepción del edificio y realza su objetualidad y monumentalidad.

La sección de almacenaje está constituida por cuatro filas de cilindros que, agrupados axialmente, suman la cantidad de 72 silos conformando un gran volumen con una predominante direccionalidad horizontal confirmada en su basamento y coronamiento. El papel del basamento, un volumen horizontal que recorre y contiene a la totalidad de la batería de silos, es dar cabida a los sistemas de norias y equipos para el transporte del cereal. En cambio, el coronamiento, un volumen que actúa de "tapa" de los silos, aloja a los sistemas de ventilación y posee una secuencia regular de aberturas en su exterior que afirma la horizontalidad de la caja virtual que constituyen los silos en su conjunto.

La forma de agrupamiento, incorporando el concepto de flexibilidad, llevaba implícita la idea de crecimiento permanente, a partir de la posibilidad de adosar sin límites nuevos silos dentro de la misma lógica de ordenamiento y funcionamiento. Toda esta sección de almacenaje se encuentra separada de las otras secciones con la intención de disminuir los riesgos en casos de incendio o explosiones.¹¹⁷

117. Lo que permite disminuir el costo en concepto de seguro, algo no menor de acuerdo con los montos en juego.

La sección de manipuleo es donde se realizan todas las operaciones del cereal. Sus distintos pisos, de noria, granero, balanza, distribución, de silos, almacenaje adicional, limpieza, descarga de cintas inferiores, definen los distintos tipos de caminos que puede seguir el cereal una vez elevado después de la recepción y pesado en las balanzas-tolvas. El cereal pesado y limpiado puede ser embarcado directamente o almacenado en los silos principales recurriendo a norias independientes. Una vez almacenado, puede ser tansilado, limpiado o bien embarcado desde silo, previa pesada.

Espacialmente se materializa con un prisma decididamente vertical, contrastante con la horizontalidad del sector de acopio, y que aloja una planta tipo repetida en altura y que contiene los distintos equipos y máquinas. Es destacable como esta multiplicidad de funciones es sintetizada en un cuerpo bastante unitario para evitar formas irregulares que darían deslucidas entrantes y salientes. Por el contrario, las pocas de este tipo que el volumen acusa ofrecen una plástica modulación, que en una parte ayudan a la articulación con la caja de los silos. Los tres volúmenes principales que se encuentran exquisitamente encastrados poseen un aventanamiento que en su modulación afirman su verticalidad.

Por último, la sección de embarque, comúnmente denominada galería de embarque, tiene la misión de trasladar el cereal desde la sección de manipuleo hasta las buques que estacionen en el muelle, y también en sentido contrario, desde las embarcaciones hacia el elevador, ya que este

118. Se podría hasta asimilar a las aseveraciones del mismísimo Le Corbusier, cuando en *Hacia una arquitectura* expresaba que “las superficies, perforadas según las necesidades del uso a que se destinen, deberían adoptar las líneas reveladoras y generadoras de estas formas simples”.

elevador es de “ciclo completo”. Se materializa con una serie de pórticos de H°A° que sostienen la galería en las alturas, conectada con la sección de manipuleo por un brazo en forma de T que la alimenta del cereal para el descenso a los barcos.

Cabe destacar que el de Santa Fe es uno de los pocos ejemplos de elevadores con galería de embarque de hormigón, ya que en la mayoría de los casos se utilizaban otros materiales más livianos para resolver dicho cometido. Esta característica, de estar completamente construido en hormigón, unificando las texturas, le otorga una unidad material al objeto que se irradia en una imagen contundente.

Conformándose el edificio con novedosas y elementales formas puras encastradas a partir de un ritmo ordenador, afirma una coherencia compositiva a todo el conjunto. Esta claridad estructural es lo que hace aprehensible su descomunal escala. El aspecto exterior carece absolutamente de ornamentos y presenta sólo una ordenada y mínima disposición de aberturas con una sintaxis elemental que reafirma las direcciones dominantes de la composición.¹¹⁸

La altura del elevador tiene que ver con un sentido estricto programático. No es la degeneración en altura de una tipología a partir de un modelo especulativo de mero apilamiento de plantas repetidas sin valores agregados de diseño, sino una característica intrínseca de la respuesta funcional.

El objetivo en este diseño funcional era procurar simplificar todas las operaciones en su movimiento, las cuales aparecían esquematizadas en los “diagramas de operación” que se duplicaban en los planos de plantas y cortes de las distintas secciones adjuntando la planilla de maquinarias y equipos que habitaban los espacios. Cubos, prismas y cilindros eran utilizados para compartimentar los espacios.

Desde el punto de vista ambiental, se procuraba dar a los distintos ámbitos una buena distribución funcional, iluminación y ventilación natural, buscando especialmente esto último para evitar la acumulación del polvo que, puesto en libertad durante las distintas operaciones de manipuleo, forma mezclas explosivas por causas mecánicas o físicas.

Concebido el edificio de esta manera, los ornamentos no tenían lugar. Pero al ser eliminados su ausencia provocaría un efecto paradójico. Al desaparecer de la superficie del edificio, el mismo edificio en su totalidad se convierte en ornamento. De esta manera, una nueva y sugestiva dimensión estética se construye a partir de la “respuesta tectónica” a los requerimientos mecánicos de las operaciones productivas. La voluntad racionalizadora que integra el proceso productivo en la proyectación de los espacios produce este agrupamiento de piezas puras dotado de un carácter donde el juego de luces y sombras, con la solidez resultante de la técnica constructiva, modela la riqueza de estos volúmenes que crean nuevos códigos arquitectónicos. De aquella estricta y explícita adhesión a las exigencias de la producción se dio lugar también a notables productos arquitectónicos que conjugan dinamismo y orden a la vez.

119. TZONIS, A.; LEFAIVRE, L.: "La mecanización de la arquitectura y la doctrina funcionalista"; FERNÁNDEZ-GALIANO, Luis (comp.): *Arquitectura, técnica y naturaleza en el ocaso de la modernidad*. Madrid: MOPU. 1984, p. 52.

120. Ver BANHAM, Reyner: *La atlántida de hormigón*. Madrid: Nerea. 1989.

121. GROPIUS, Walter: "Die Entwicklung Moderner Industriebaukunst"; *Jahrbuch des deutschen Verkbundes*. Jena. 1913.

122. LE CORBUSIER: *Hacia una arquitectura*. Barcelona: Poseidón. 1977.

Se forjó una arquitectura nueva, construida con formas puras, líneas nítidas, con composiciones simples no vinculadas al pasado, desornamentadas, con una escala desbordante que la monumentaliza. Cuestiones que caracterizaron a este conjunto de edificios repartidos sobre la costa de los puertos, pero que formaron parte de un debate más amplio de la arquitectura –nacional pero principalmente internacional–, ya que aun sin la intención irrumpieron en las disquisiciones funcionalistas que intentaba resolver las contradicciones entre mecanización y estetización y, haciéndolo, "creó una nueva organización visual de los edificios, un nuevo estilo que llevaba implícito un mensaje social y cultural".¹¹⁹

Mas allá de los olvidos, el elevador es un artefacto que se ha agenciado un protagónico lugar en la historia de la arquitectura. Dicho lugar ha sido rescatado por el crítico Reyner Banhan,¹²⁰ quien realizó un brillante análisis de como la sensibilidad de los que historiográficamente fueron denominados maestros del movimiento moderno otorgó un papel clave a estos particulares edificios en la proposición de nuevos rumbos para la arquitectura, o dicho de otra manera, como a su vez estos edificios conmocionaron a estos arquitectos de la nueva era.

Tanto Gropius como Le Corbusier los tomaron como referencia en la definición de una nueva arquitectura para el siglo XX, siendo las fotografías de silos de la costa este de Norteamérica y Canadá una fuente de inspiración y fundamentación para las nuevas teorías. El primero en publicarlas fue Gropius,¹²¹ quien estableció una relación entre la monumentalidad de los elevadores con las construcciones de los antiguos egipcios, relación a partir de la cual vislumbra una nueva concepción moderna que influenciará en el debate disciplinar.

En *Hacia una arquitectura* cuya edición original en forma de libro se remonta a 1923, cuando define a la arquitectura como "el genial, correcto y magnífico juego de los volúmenes bajo la luz"; Le Corbusier no duda en sostener visualmente esta definición con los elevadores de grano de Buffalo, Montreal, Buenos Aires, entre otros. Y posteriormente completa, "no en busca de una idea arquitectónica, sino simplemente guiados por los resultados del cálculo (que deriva de los principios que gobiernan nuestro universo) y por la concepción del organismo vivo, los ingenieros actuales utilizan los elementos primarios y, coordinándolos según las reglas, provocan en nosotros emociones arquitectónicas y hacen que, de ese modo, la obra del hombre esté en armonía con el orden universal. Así llegamos a los elevadores de grano y a las fábricas americanas, los magníficos primeros frutos de la nueva era. Los ingenieros americanos abruman con sus cálculos nuestra ya acabada arquitectura".¹²²

Para su publicación en *Hacia una arquitectura*, Le Corbusier le había solicitado a Gropius las fotografías que éste ya había publicado. Cabe aclarar que el elevador de Buenos Aires, perteneciente a la compañía privada Bunge y Born, que figura en la publicación de Gropius, cuando aparece en

la de Le Corbusier sale erróneamente como canadiense. Sin embargo, esto no es el único ni el más sugestivo error. Cuando dicho elevador aparece en *Hacia una arquitectura*, le es borrada su parte superior la cual tenía unos frontones ornamentales, que evidentemente Le Corbusier no deseaba mostrar, ya que disminuía la fuerza del mensaje de los volúmenes puros.

Cabe destacar, como lo demuestran ejemplos como este comentado entre otros que expone Banham, existieron silos donde la primera actitud fue revestirlos con un acabado para otorgarle la apariencia de un edificio más, y que fuera tratado como tal, escondiendo las singularidades formales y estéticas que el particular programa funcional podía potencialmente generar y expresar. Esto era más común en Europa, que en el caso de América.

Por eso tal vez el asombro de los arquitectos europeos ante la aptitud ante el diseño, como también lo corrobora el caso de Erich Mendelsohn. En ocasión de su visita en 1924 a Buffalo en el estado de Nueva York escribía: "Silos colosales, increíblemente conscientes del espacio, y creándolo. Una confusión imprevista en medio del caos de la carga y descarga de barcos de maíz, de los ferrocarriles y puentes, de las grúas monstruosas con gestos vivos y de las hordas de depósitos hechos de hormigón, piedra y ladrillo vidriado. De repente, un silo con edificios administrativos, fachadas horizontales cerradas frente a las asombrosas verticales de entre cincuenta y cien cilindros, y todo ello bajo la imponente luz del atardecer. Hice fotos como un loco. Hasta entonces todo lo demás parecía haber sido un paréntesis en el camino hacia el silo de mis sueños. Todo aquello no había sido más que el principio."¹²³

123. MENDELSON: *Letters of an Architect*. Editado en 1967. Citado en: BANHAM, Reyner: op. cit.

124. BANHAM, Reyner: op. cit.

Estos indicios condensan la presunción demostrada por Banham de que "hay una relación causal, cultural y consciente entre las obras maestras del movimiento moderno, como la Cité du Refuge o la Ville Savoye, y las estructuras utilitarias, de un cierto período y de un cierto tipo, de la industria norteamericana."¹²⁴ Las imágenes de los elevadores constituyeron una iconografía utilizable, un lenguaje formal por medio del cual se podían hacer promesas, mostrar adhesión al credo del movimiento moderno y señalar el camino hacia algún tipo de utopía tecnológica.

Era la confirmación objetiva de las nuevas preferencias formales y de esa manera actuaron sugestionando a todos los arquitectos ávidos de una arquitectura que responda al "espíritu del tiempo". En este artefacto se verifica la generación de una imagen arquitectónica mítica, la capacidad de los ingenieros para "mantener puro e intacto el sentimiento natural hacia las grandes formas compactas"; o como interpretaba Le Corbusier, una composición "en armonía con un orden universal".

Siendo Santa Fe una ciudad con un carácter marcadamente provincial, alejada por tanto de los centros metropolitanos del pensamiento cultural emergente, la arquitectura reconocida como tal se mantenía mayoritariamente fiel a las formas tradicionales. Aun eran muy fuertes los debates sobre la arquitectura del Estado, que no adscribía fácilmente las pulsiones del racionalismo, sino que, por el contrario, debía debatirse con otras ideas.

En la década del 30, la vanguardia modernista debió competir con la posición académica tradicional y con la búsqueda de una expresión nacionalista basada en los orígenes hispanoamericanos. La fuerte herencia decimonónica, que participó activamente de la organización misma del Estado nacional con la construcción de los edificios de sus instituciones, pensaba la arquitectura como una resultante estilística, reduciendo toda su problemática a esta instancia. El tema de la emoción estética y de la belleza está en el centro de su pensamiento, y se constituirá en el foco de resistencia a la arquitectura moderna considerándola a esta última como un estilo más, aunque desprovisto de los valores sublimes pertenecientes a lo que se entendía como el universo de la arquitectura. En este sentido, era indicativo el episodio del Edificio Municipal de Santa Fe comentado previamente.

Será a través del “noble salvajismo” de los ingenieros que, con su ingenuidad artística, se introduzca con este edificio la nueva arquitectura fruto de la combinación entre lo vulgarmente funcional y lo universalmente abstracto. Será una esquirla caída en la ciudad proveniente de aquella explosión que significó en el debate del surgimiento de una concepción moderna de la arquitectura a principios del siglo XX.

Pero esto será sólo uno de elementos que tejen la trama de significaciones de estas piezas. El elevador será un componente condensador de una constelación de factores donde intervienen el nuevo universo moderno sobre el territorio, pero procesando la particularidad de ese territorio, dando por resultado un objeto singular. Se debe a una forma de producción agrícola que reemplazaba las antiguas modalidades de procesamiento y almacenamientos de granos en la extensión pampeana, está construido por medios y tecnologías modernas como el acero y el hormigón armado, y adquiere una matriz plástica singular propia de las nuevas estéticas del universo técnico e industrial.

Por primera vez en la inabordable extensión de la naturaleza pampeana se consolidaba una condensación material que consolida la dimensión ascendente. El elevador no tendrá una gran dimensión si su tamaño se pone en relación con la pampa. En realidad, su escala es la de ese territorio y no sólo la del ambiente inmediato, su referencia es ese territorio pampeano –lugar para el despliegue de la utopía moderna según el mismo Le Corbusier– y del que es nada menos que su dimensión vertical, su punto más alto, su materialización más potente. Desde esa distancia hay que observarlo, y desde ahí emergen sus articulaciones plásticas.

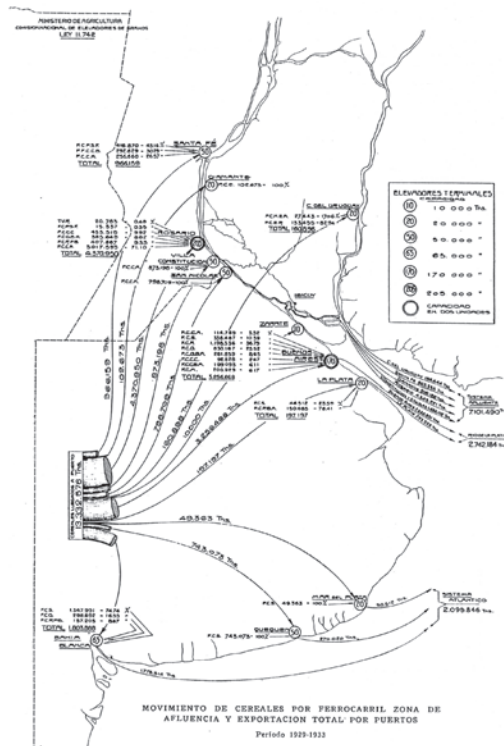
En la serena rectitud de los silos, con la pureza de sus formas, sus líneas nítidas y en contraste cromático, el elevador puede ser visualizado tanto desde el río, como secuencialmente en el recorrido de la avenida de circunvalación que rodea la ciudad y pasa por el puerto, o en forma contundente y fragmentada desde las arterias interiores del tejido histórico. De esta manera distintos niveles espaciales desde la ciudad interior, la expansión metropolitana, ambiente litoral, y el territorio, encuentran en el

elevador de granos un punto de articulación, un lugar de cruce culminante de una red que abarca el territorio desde la pradera, la ciudad y el río. Monumento de la pampa, referencia en la ciudad, faro del río, esta será la más elocuente caracterización arquitectónica del programa portuario.

La pampa argentina, que se identificaba espacialmente con la dimensión horizontal de la llanura, muta su alegoría en la verticalidad del elevador de granos. Ahora no sólo será la llanura natural, sino que un dispositivo modernizador completa la imagen de un sistema económico de la "Argentina próspera y feliz", según la expresión popular, o del "modelo agroexportador" según la historiografía económica. El elevador aparecerá en los manuales escolares junto a los máximos emblemas de la nacionalidad como el cabildo, y quedará consagrado como el símbolo de la riqueza y fortaleza del país. Todas las condiciones de un monumento, en formas arquitectónicas y técnicas constructivas modernas, de un territorio en construcción con políticas modernas.

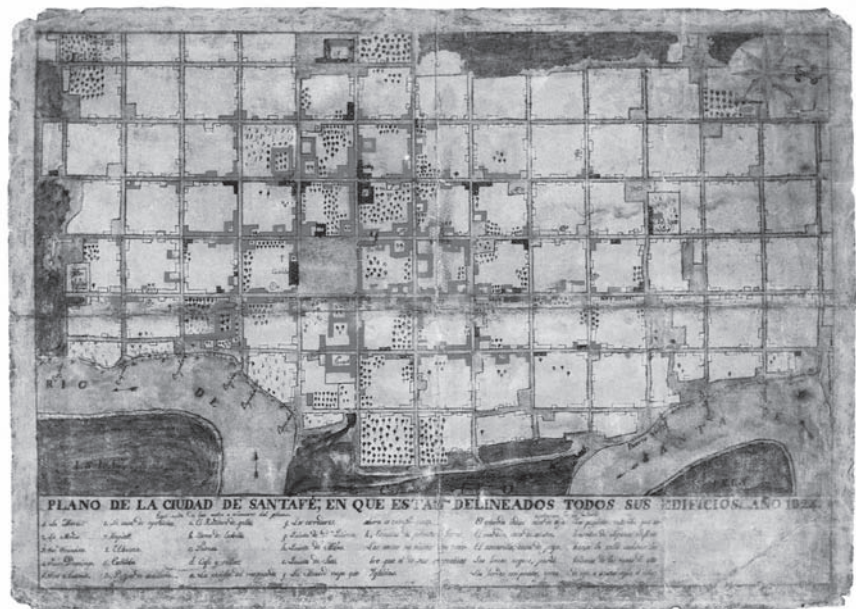
3.1. Mapa de la Pampa argentina, con el movimiento porcentual de cereales hacia los distintos puertos según su región de afluencia.

Fuente: *Boletín de Obras Públicas de la República Argentina*. Ministerio de Obras Públicas de la Nación, 26. Buenos Aires, 1936.



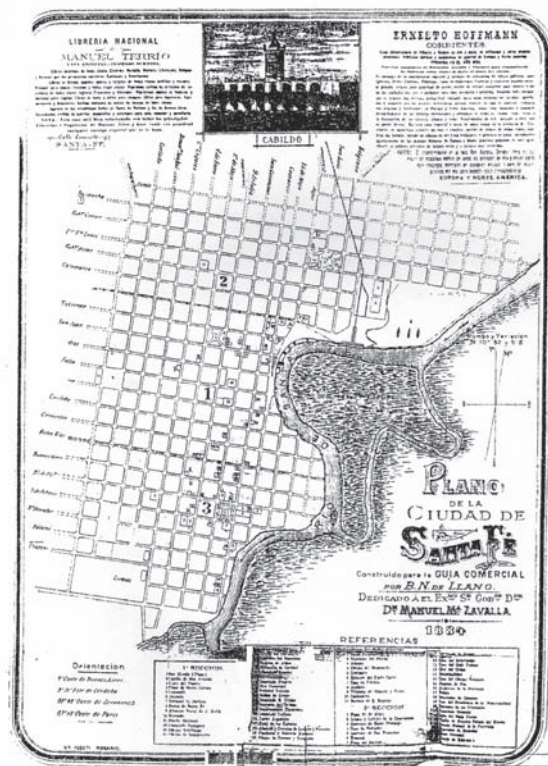
3.2. Plano de la ciudad de Santa Fe de 1824. Se observa la inmediatez entre la ciudad y la ribera, sin una definición contundente de la línea de agua en un entorno poco intervenido.

Fuente: Reproducido desde AA. VV. *Santa Fe, primera ciudad puerto de la Argentina*. Archivo General de la Provincia, Bolsa de Comercio de Santa Fe, 2003.



3.3. Plano de la ciudad de Santa Fe de 1884. Si bien fue realizado para un guía comercial, ya se encuentran códigos de representación más precisos. Se observa el ferrocarril con su muelle sobre el agua definiendo el área portuaria.

Fuente: Archivo del Concejo Deliberante Municipal.



3.4. Panorámica de la zona del puerto y el sector urbano aledaño hecha en 1892. Se alcanzan a ver algunos pequeños barcos conviviendo con la Plaza que, por aquel, entonces era el paseo más convocante de la ciudad.

Fuente: Archivo General de la Provincia de Santa Fe.



3.5. Muelle del Ferrocarril Santa Fe hacia 1900, sobre la ribera en la zona de lo que se denominaba Puerto de Cabotaje.

Fuente: *Archivo Fotográfico del Ferrocarril Santa Fe. 1891-1948.*

Buenos Aires: Fundación Antorchas, 1992.



3.6. Vista del Muelle del Ferrocarril Santa Fe. Sin fecha. Se observa la precariedad de las instalaciones. Fuente: Archivo General de la Provincia de Santa Fe.



3.7. Vista del viejo puerto. Se observa la calle junto al agua y las embarcaciones amarradas. Fuente: Archivo General de la Provincia de Santa Fe.



3.8. Vista del viejo puerto. Fuente: Archivo General de la Provincia de Santa Fe.



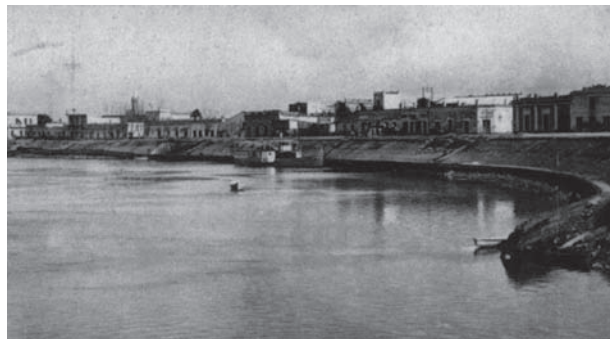
3.9. Vista del viejo puerto de 1900.
Fuente: Archivo General de la
Provincia de Santa Fe.



3.10. Vista del viejo puerto.
Fuente: Archivo General de la
Provincia de Santa Fe.



3.11. Vista del viejo puerto. Se
observa el terraplenado realizado en
un incipiente intento de acomodar el
espacio al uso.
Fuente: Archivo General de la
Provincia de Santa Fe.



3.12. Vista de 1911 de la estación del Ferrocarril Santa Fe aledaña al puerto, empresa que poseía el muelle en el viejo puerto.

Fuente: *Archivo Fotográfico del Ferrocarril Santa Fe. 1891-1948.*

Buenos Aires: Fundación Antorchas, 1992.



3.13. Fragmento del "Plano Topográfico del Territorio Municipal de Santa Fe". A la izquierda, la planta urbana de la ciudad y a la derecha, el puerto de Colastiné, con la vía que atraviesa parte del río.

Fuente: Archivo Dirección Provincial de Catastro.



3.14. Vista del puerto de Colastiné.

Fuente: Archivo General de la Provincia de Santa Fe.



3.15. Vista del puerto de Colastiné.
Fuente: Archivo General de la
Provincia de Santa Fe.



3.16. Vista del puerto de Colastiné.
Fuente: Archivo General de la
Provincia de Santa Fe.

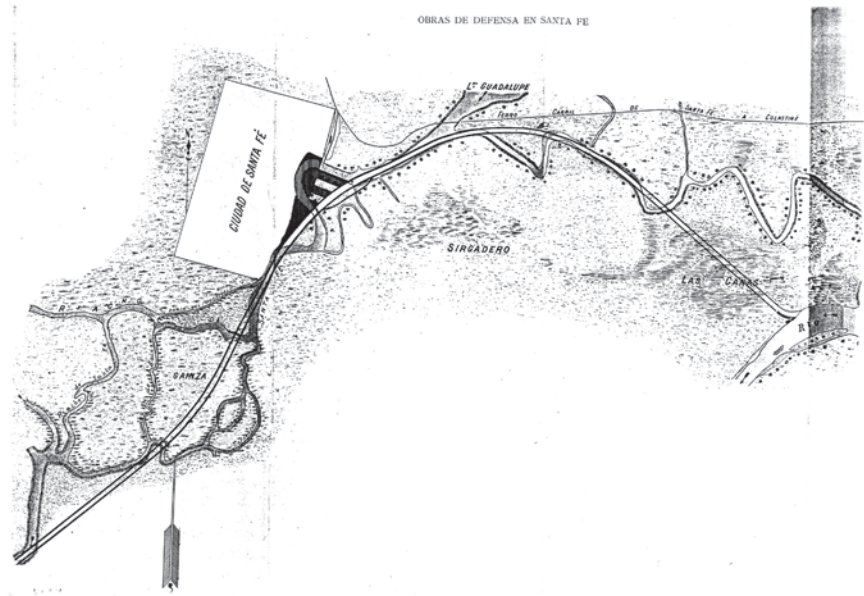


3.17. Vista del puerto de Colastiné.
Fuente: Archivo General de la
Provincia de Santa Fe.



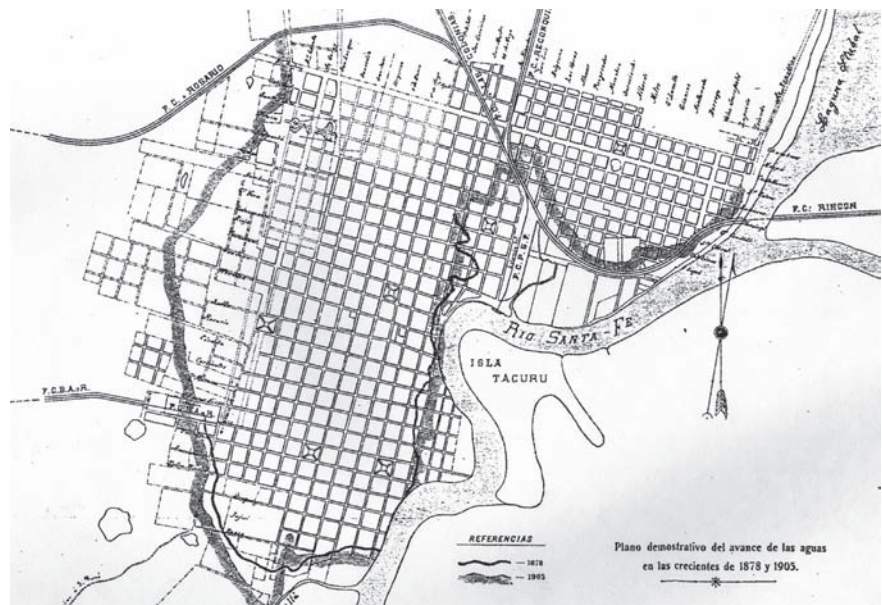
3.18. Propuesta de 1890 de rectificación del riacho de ingreso al puerto de Santa Fe, con el objeto de ordenar su recorrido y profundizar el canal para mejorar el acceso de barcos. Asimismo, se plantea la defensa hidráulica de la ciudad con la construcción de una infraestructura portuaria.

Fuente: Cedodal. *Memoria del Departamento de Obras Públicas de la Nación. 1889-1991.* Inspección General de Obras hidráulicas. Buenos Aires, 1893.



3.19. Plano de la ciudad donde se observa el avance de las aguas sobre el tejido urbano por las inundaciones de 1878 y 1905.

Fuente: Municipalidad de Santa Fe. Memoria presentada al Honorable Concejo Deliberante por el intendente Manuel Irigoyen. 1904-1905. Santa Fe.

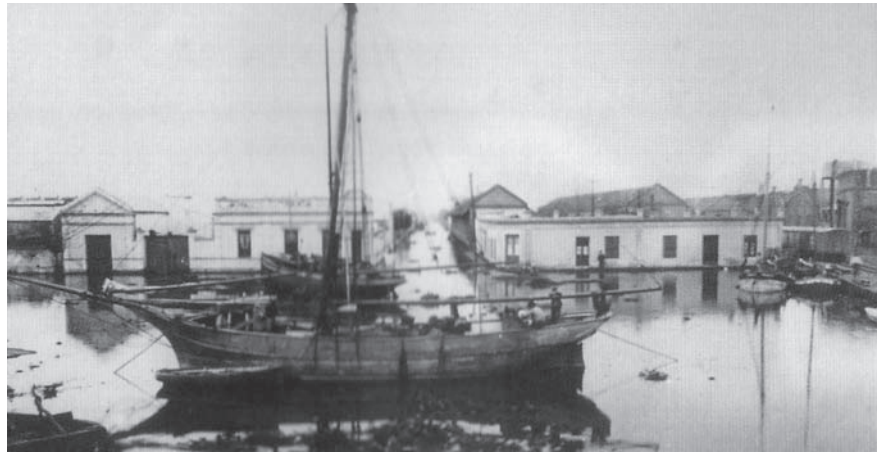


3.20. Vista de la zona del viejo puerto, durante la inundación de 1905.

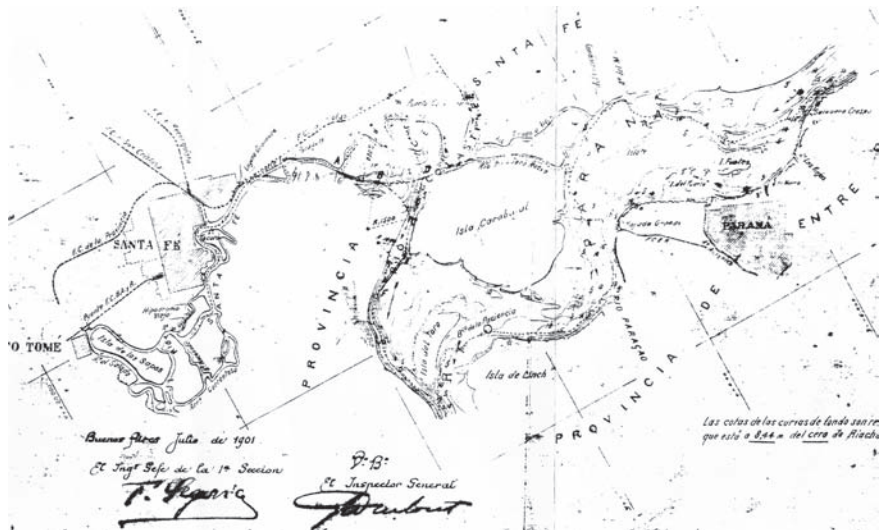
Fuente: Archivo General de la Provincia de Santa Fe.



3.21. Vista de las calles aledañas al puerto, durante la inundación de 1905.
Fuente: Archivo General de la Provincia de Santa Fe.



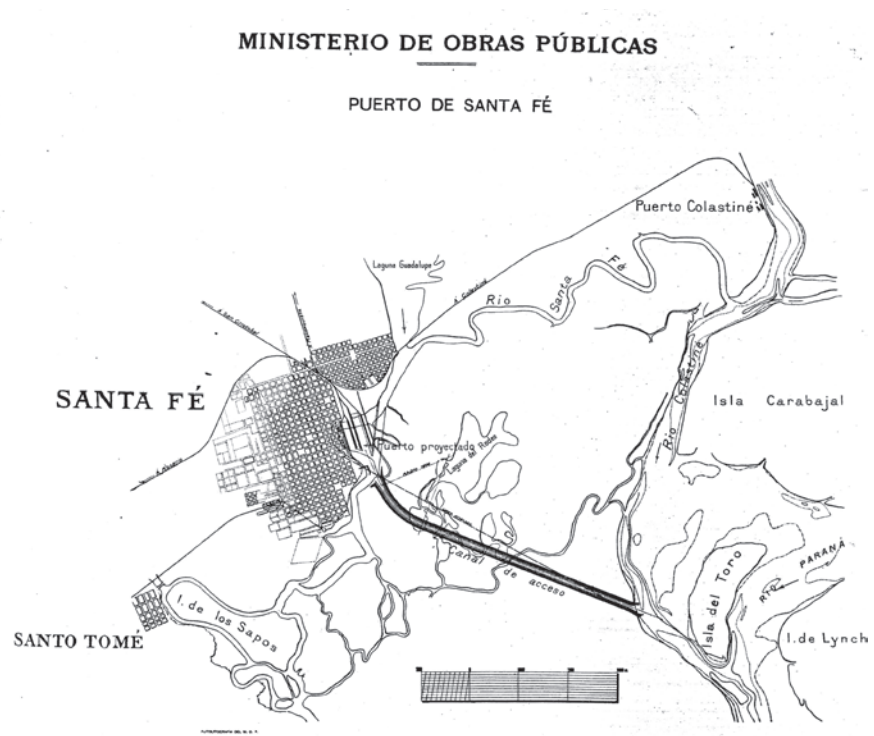
3.22. Plano donde se observa la situación previa a la construcción del puerto moderno inaugurado en 1911. Se ve la planta urbana, la conexión ferroviaria y el puerto de Colastiné.
Fuente: Archivo Dirección Provincial de Catastro.



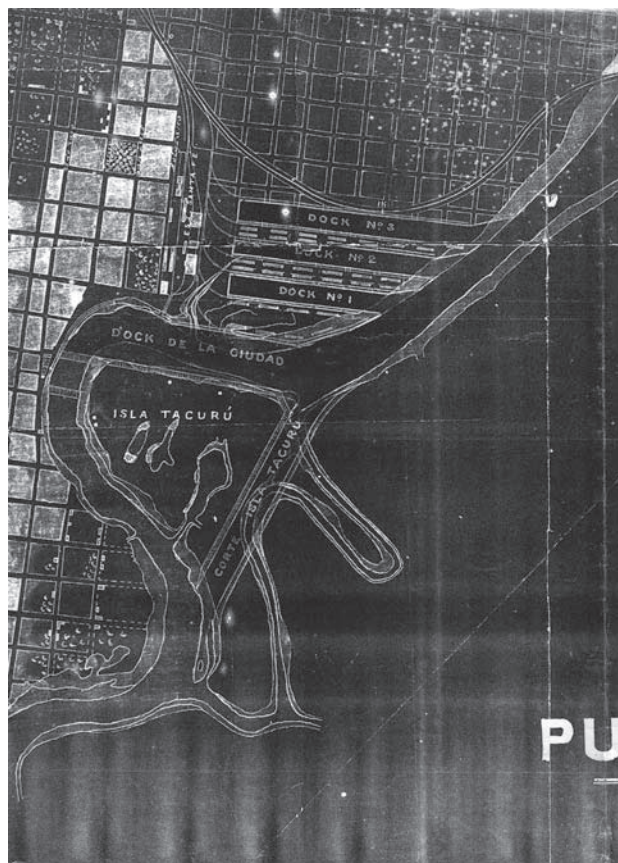
3.23. Plano del nuevo puerto de 1911. Se observa, en relación con el plano anterior, la presencia del nuevo canal de acceso sobre la parte inferior izquierda de la imagen. El canal de acceso fue la pieza más compleja y de mayor presupuesto de la obra del puerto moderno; permitió conectar el puerto localizado en la planta urbana con el cauce más profundo del río –sobre la parte derecha de la imagen–, eliminando los continuos inconvenientes en el acceso de los barcos.
Fuente: Archivo General de la Provincia de Santa Fe.



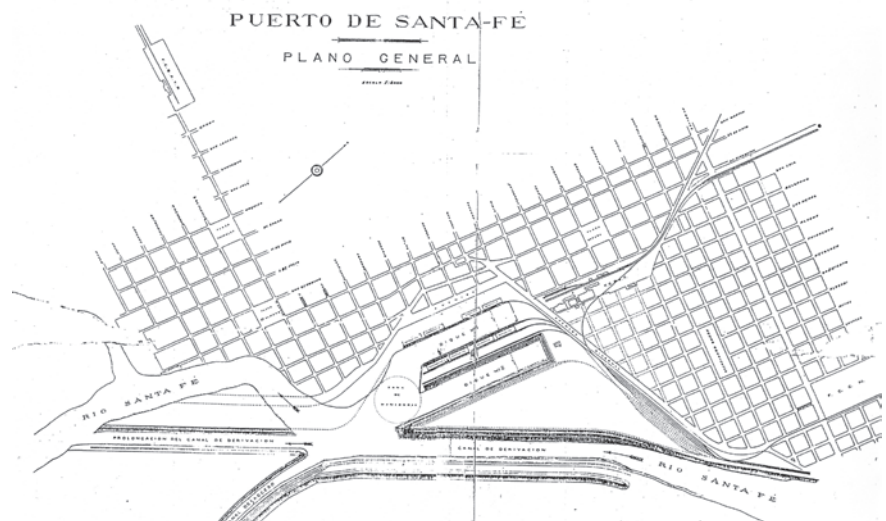
3.24. Plano del nuevo puerto. Se observa con mayor acercamiento la obra implantada en la ciudad y el canal de acceso. El puerto de Colastiné –arriba a la derecha– dejará de funcionar al entrar en servicio el nuevo puerto de la ciudad.
 Fuente: Cedodal. *Ministerio de Obras Públicas de la República Argentina. Memoria al Honorable Congreso. 1901-1904.* Buenos Aires, 1905.



3.25. Proyecto de puerto presentado por Schnoor y Erhart en 1893. Estaba promovido por la compañía del Ferrocarril Santa Fe; fue descartado debido a la configuración respecto de los intereses que implicaba la propuesta y la posibilidad de monopolio de la misma en el transporte de mercancías.
 Fuente: Archivo General de la Provincia de Santa Fe.



3.26. Plano General del Puerto de Santa Fe. Este es el proyecto que se ejecutó, gestado desde el Gobierno de la Provincia como infraestructura pública enclavada en la ciudad. Fuente: Archivo General de la Provincia de Santa Fe.



3.27. Vista anterior a 1911 del nuevo puerto durante su construcción. Fuente: *Archivo Fotográfico del Ferrocarril Santa Fe. 1891-1948.* Buenos Aires: Fundación Antorchas, 1992.



3.28. Obras del nuevo puerto durante su construcción. Fuente: Archivo General de la Provincia de Santa Fe.



3.29. Obras del nuevo puerto durante su construcción. Al fondo se ve la ciudad, con el paseo anterior que quedará absolutamente redefinido con la transformación de las obras portuarias.

Fuente: Archivo General de la Provincia de Santa Fe.



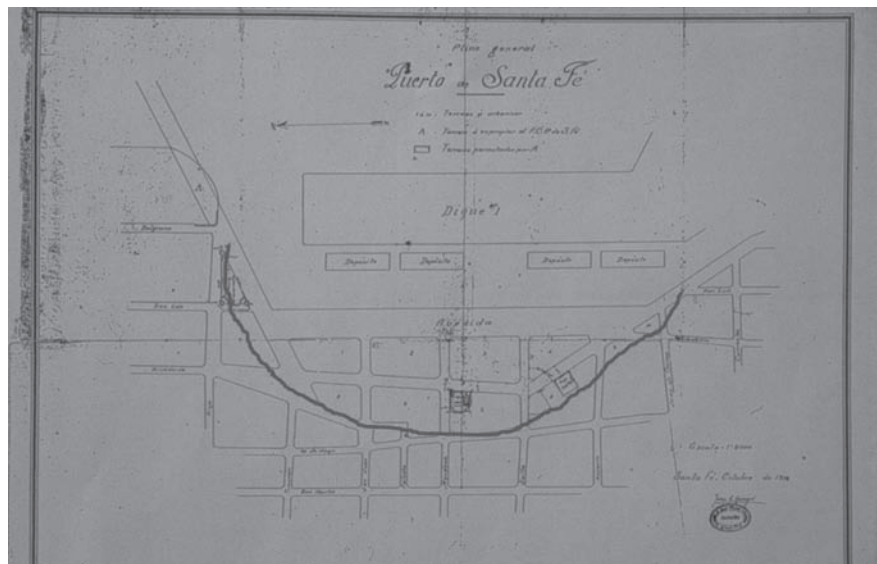
3.30. Obras del nuevo puerto durante su construcción

Fuente: Archivo General de la Provincia de Santa Fe.



3.31. Plano de 1914 en el que se observa el cambio de la línea de ribera por efecto de las obras del nuevo puerto. La línea gruesa es la anterior línea de agua, que será trasladada a los nuevos muelles que se encuentran más adentrados en el agua. Queda en el medio, entre ambas líneas de agua, un nuevo sector urbano que será producto de disputas por su ocupación y uso, aunque durante mucho tiempo poco se hará, ya que formaba parte de la garantía del crédito que financió la obra del puerto, y por lo tanto no era de libre disponibilidad.

Fuente: Archivo Dirección Provincial de Catastro.



3.32. Vista de calle cercana a la estación ferroviaria y puerto, donde se recrea el ambiente propio de estas instalaciones en su encuentro con la trama urbana.

Fuente: Archivo General de la Provincia de Santa Fe.

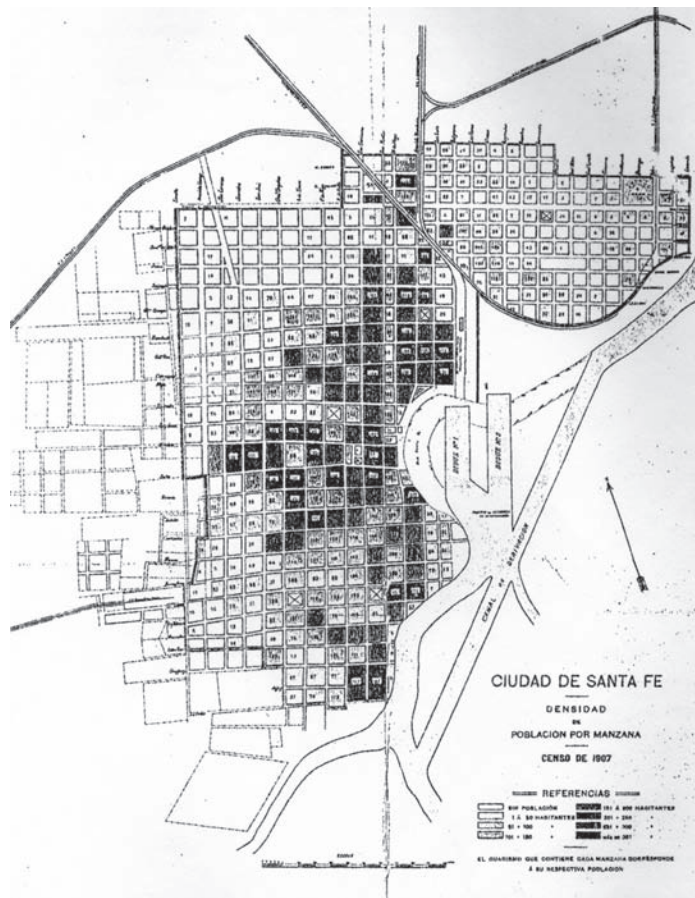
Fuente: *Archivo Fotográfico del Ferrocarril Santa Fe. 1891-1948.*

Buenos Aires: Fundación Antorchas, 1992.

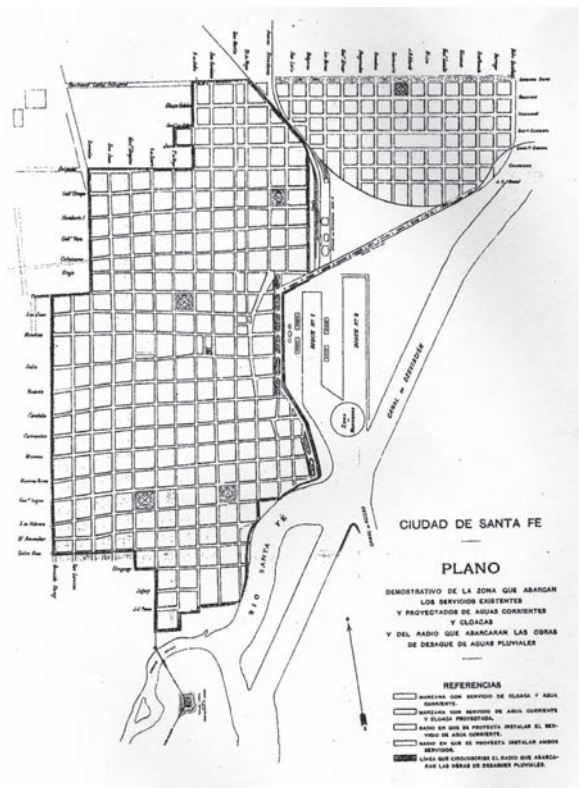


3.33. Plano de Santa Fe de 1907 perteneciente al Censo Municipal de 1907. Se observa la ribera con la sobrepresión de la nueva silueta del puerto y los cambios que produce la obra del mismo.

Fuente: Archivo General de la Provincia de Santa Fe.



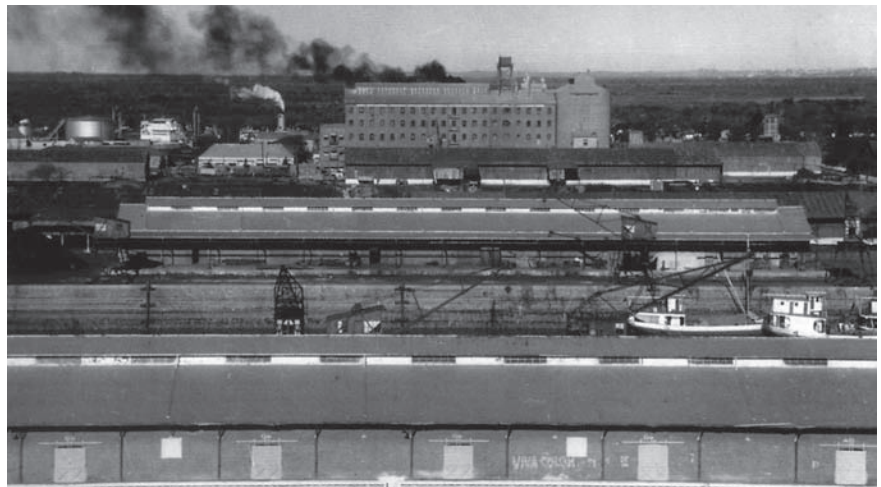
3.34. Plano de Santa Fe de 1907 confeccionado por la Municipalidad. Se observa la silueta del puerto, con el nuevo sector ganado a las aguas completado con el damero en continuación con la planta urbana, obra que nunca se ejecutó; el sector permanece como parte de las instalaciones operativas del puerto aisladas de la ciudad. Fuente: Municipalidad de Santa Fe. Anuario estadístico de la ciudad de Santa Fe



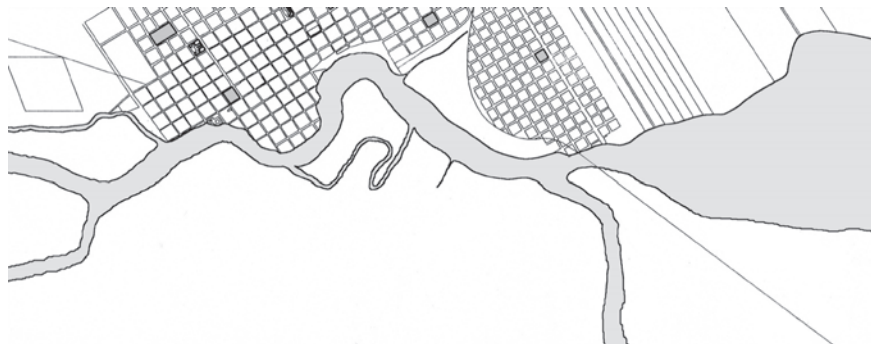
3.35. Vista del Puerto de Santa Fe, hacia 1938. Fuente: Archivo Ente Administrador Puerto de Santa Fe.



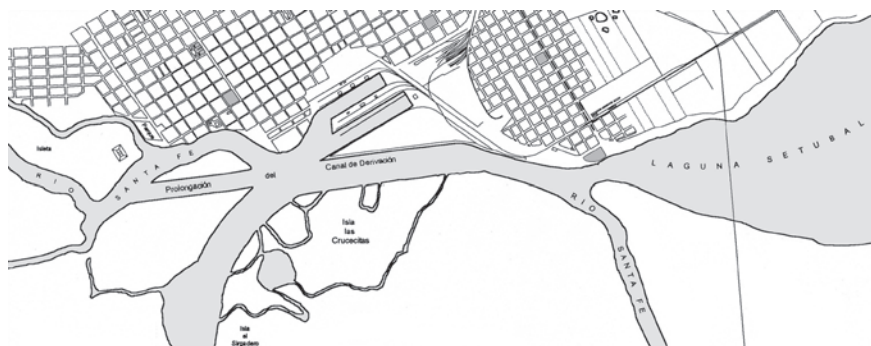
3.36. Vista del Puerto de Santa Fe desde la ciudad hacia el río. En primer plano los depósitos, luego los diques, el edificio del Molino Marconetti y el horizonte del río. Año 1938. Fuente: Archivo Ente Administrador Puerto de Santa Fe.



3.37. Reconstrucción propia sobre cartografía histórica de la transformación de la ribera de la ciudad en el sector este. Año 1885. A la derecha la Laguna Setúbal; al centro el riacho Santa Fe que conecta con el cauce profundo del Paraná; a la izquierda, en la planta urbana, el sector fundacional de la ciudad con la plaza principal; en el centro se encontraba el viejo puerto original, y sobre la izquierda y con frente a la laguna, los solares donde se construirá la Avenida Costanera, en cuyo inicio se encontrará el Parque Oroño.



3.38. Reconstrucción propia sobre cartografía histórica de la transformación de la ribera de la ciudad en el sector este. Año 1912. Se observa la transformación producto del nuevo puerto, la presencia ya del Parque Oroño a la derecha del mismo, y la incipiente ocupación con las primeras subdivisiones de solares en el sector de la Avenida Costanera sobre la laguna, a la derecha del plano.



3.39. Reconstrucción propia sobre cartografía histórica de la transformación de la ribera de la ciudad en el sector este. Año 1945. Se observa la forma definitiva que adquirirá este sector significativo de la ribera urbana de Santa Fe. El puerto ampliado consolida sus muelles hacia el sur –izquierda del plano–, donde por ese entonces ya se construía el silo elevador de granos. Asimismo, se realiza la reconfiguración del río con la obra del Parque Sur cerrando el puerto en su relación con la trama. Hacia el norte –a la derecha de la imagen– la Avenida Costanera ya consolidó su frente de agua con un paseo al borde de la laguna, y ya se encuentra avanzado el proceso de ocupación con edificación residencial en el sector. También estaba presente desde hacía tiempo el Puente Colgante con conecta con el área de islas.



3.40. Vista del Puerto de Santa Fe y el entorno urbano en el año 1962. Las instalaciones ferroviarias todavía en funcionamiento –en el centro y a la izquierda de la imagen– y que el plan urbano de 1927 quería reemplazar por equipamiento urbano.
Fuente: Archivo Ente Administrador Puerto de Santa Fe.



3.41. Otra vista del Puerto de Santa Fe del año 1962.
Fuente: Archivo Ente Administrador Puerto de Santa Fe.



3.42. Vista general del Puerto de Santa Fe y la ciudad, con su parte central y sector fundacional al fondo de la imagen y detrás del puerto. Año 1962.
Fuente: Archivo Ente Administrador Puerto de Santa Fe.



3.43. Vista del Puerto de Santa Fe, con el silo elevador de granos en primer plano. Año 1962.
Fuente: Archivo Ente Administrador Puerto de Santa Fe.



3.44. Vista general del Puerto de Santa Fe y la ciudad en su sector central, detrás del puerto. Año 1962.
Fuente: Archivo Ente Administrador Puerto de Santa Fe.



3.45. Vista parcial del movimiento de barcos en el Puerto de Santa Fe. Año 1962.
Fuente: Archivo Ente Administrador Puerto de Santa Fe.



3.46. Vista del silo elevador de granos que se constituyó en el signo edilicio más fuerte del puerto. Año 1962.
Fuente: Archivo Ente Administrador Puerto de Santa Fe.



3.47. Vista del silo, año 2008.
Fuente: Fotografía tomada por Javier Fedele.



3.48. Vista de la ciudad de Santa Fe desde la isla de enfrente de Alto Verde. Se observa la parte de costa del puerto con el perfil edilicio de la ciudad, y se destaca, por su escala sobresaliente, el silo –a la izquierda de la imagen–. Año 1996.
Fuente: Fotografía tomada por Javier Fedele.



3.49. Vista del silo y el entorno de la ciudad. Se observa el perfil edilicio de la ciudad y se destaca, por su escala sobresaliente, el silo –a la izquierda de la imagen–. Año 2005.

Fuente: Fotografía tomada por Javier Fedele.



3.50. Vista del silo en el entorno fluvial. Año 2005.

Fuente: Fotografía tomada por Javier Fedele.



3.51. Vista aérea del silo en el entorno fluvial. Se observa el canal de acceso –arriba a la derecha de la imagen–, la pieza de la obra del nuevo puerto de 1911 que mejoró el ingreso de los barcos en relación con el puerto original. También se observa, en la zona de barranca creada para la protección de ese canal y la zona de maniobras de barcos, la urbanización de Alto Verde con sectores sociales vulnerables.

Fuente: Municipalidad de Santa Fe.



3.52. Vista de las instalaciones portuarias en años de inactividad. La naturaleza vuelve a avanzar sobre las construcciones artificiales que han perdido sus funciones originales. Año 1997.

Fuente: Fotografía tomada por Javier Fedele.



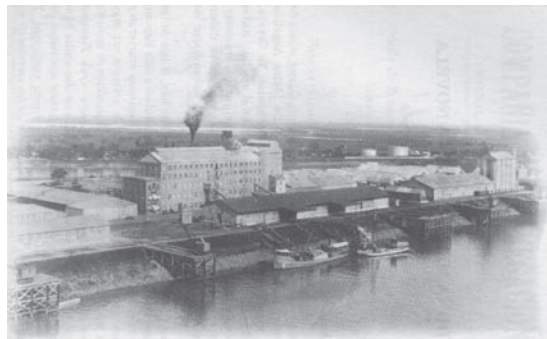
3.53. Vista de las instalaciones portuarias en años de inactividad. La naturaleza recupera presencia en la composición del sitio avanzando sobre las construcciones artificiales que han perdido sus funciones originales. Año 1997.

Fuente: Fotografía tomada por Javier Fedele.



3.54. Vista de las instalaciones portuarias en años de actividad, sin fecha. En contraste con las imágenes anteriores de fechas más recientes, aquí los diques aparecen ocupados por elementos artificiales.

Fuente: Archivo *El Litoral*.



CAPÍTULO 4

LOS ESPACIOS VERDES SOBRE UN RÍO

“...Los pulmones de la metrópoli están por fuera del cuerpo (...) La ciudad respira por la periferia.”¹

1 ~ EL PARQUE Y EL PASEO: FORMAS DE OCUPACIÓN URBANA DE LA RIBERA

A partir de la construcción del puerto moderno de ultramar, si bien se conservaron espacios abiertos ganados por la nueva reconfiguración de la ribera, la autonomización de la función portuaria implicó una separación que limitó la relación entre la ciudad y el río, mediada ahora por una construcción autorreferente y cerrada en sí misma de las nuevas instalaciones. Así los espacios de paseo y recreación junto al río buscaron otras localizaciones en la ciudad, fuera de su vinculación con el núcleo central urbano, y siguiendo el crecimiento y extensión de su estructura física. Dentro de este proceso surgen, simultáneamente en 1903, el primer trazado de la Av. de la República –socialmente reconocida como la Costanera– y el Parque Oroño. Con su consolidación como sitios urbanos, ambos constituirán los espacios recreativos y de sociabilidad más importantes y representativos durante la primera mitad del siglo XX, extendiéndose en algunos de sus fragmentos pervivientes hasta la actualidad.

Los parques son piezas fundamentales en los procesos de crecimiento de las ciudades argentinas, principalmente en momentos de expansión moderna de la primera mitad de siglo XX, y cuyos roles en la estructura

1. MARTÍNEZ ESTRADA, Ezequiel:
La cabeza de Goliat. Microscopía de Buenos Aires. Buenos Aires: Centro Editor de América Latina. 1968, p. 135 [1940].

urbana remiten a una densa superposición de significados y usos. El caso del Parque Oroño condensa estas características, vinculadas a su importante localización de remate del Boulevard y encuentro de la trama urbana con el frente de agua sobre el que se desarrolla la ciudad. Fue el primer parque de la ciudad, y como tal, la primera pieza de un espacio abierto que desde su momento inicial fue pensada en su rol urbano, buscando acomodar el mismo en un diseño. Se constituyó en un soporte para la sociabilidad, participó de hechos relevantes en la historia de la ciudad y representó la motivación a partir de la cual se institucionalizan los organismos municipales con competencias especializadas en este tipo de equipamiento urbano.

Los paseos sobre el borde litoral de una ciudad serán también un instrumento para motorizar la extensión urbana, habilitan un nuevo suelo urbano y generan una adecuación del borde de la ciudad sobre el frente de agua. Fueron incipientes a principios de siglo XX, pero cobraron fuerza sobre la década del 20, precisamente cuando las instalaciones portuarias habían ocupado gran parte de las costas centrales de muchas ciudades, como también se verifica en Rosario y Buenos Aires; simultáneamente se promueven los valores higienistas y el disfrute de lo natural, paralelo a la creciente densificación de los tejidos urbanos de las ciudades mencionadas. En Santa Fe, llevará tiempo consolidar su costanera, pero será un paseo característico que finalmente adquirirá una jerarquizada importancia en la red de espacios públicos; se articulará con el Parque Oroño y conformará ambos un conjunto singular sobre el frente de agua.

En las principales ciudades del país los años finales del siglo XIX y comienzos del XX son los de la expansión y consolidación de esta tipología urbana en que se constituyen los parques. Pero a diferencia de lo que ocurre en la mayoría de los casos de otros contextos, en Argentina los parques guardan una localización excéntrica en la estructura urbana, son periféricos a la misma y desarrollan un rol de promoción y valorización de nuevas extensiones aún no incorporadas a la ciudad. Prima más esta última función que el rol de reforma y saneamiento de áreas consolidadas, como generalmente fue en el caso europeo. Ya se había notado este diferencial rol en el proceso urbano en ocasión de analizar los boulevares, donde más que una operación de cirugía en viejos tejidos, formaban parte de operaciones urbanizadoras de tierras no incorporadas a la ciudad. De hecho, el Boulevard Gálvez –el proyecto de Boulevard por antonomasia de Santa Fe de 1887²– desempeñó este rol, como también la Av. de la República o Costanera, que inició el desarrollo de un sector urbano a la vez que generó un espacio público significativo, organizando físicamente el borde de agua de la ciudad.

El caso del Parque Oroño así se vislumbra y su excentricidad se revela desde dos aspectos. Por una parte, el Boulevard Gálvez previamente trazado no llega al enclave del Parque, y justamente es la oportunidad de

2. Ver COLLADO, A.: *Santa Fe. Proyectos urbanísticos para la ciudad 1887-1927*. Santa Fe: Universidad Nacional del Litoral. 1994, p. 4.

darle continuidad y final. Y a su vez, aún más importante para los intereses de la tesis, las obras del puerto que se plantean por ese mismo tiempo en la parte central de la ciudad eliminan de esa zona el espacio abierto arbolado de uso urbano –lo dejan en un alto grado de indefinición en función de los resultados de la obra civil, los usos futuros portuarios y las propiedades de suelo derivadas de las garantías de financiación de la obra–. Por ello, es el momento del planteo de una nueva área verde, actualizada en sus contenidos, en los bordes de la estructura urbana para tratar de retomar el vínculo con el río que se pierde en la parte central de la ciudad por la obra del puerto.

Este nuevo parque formará parte del proceso de paulatina ocupación urbana de la costa, desagregando los programas de uso, con las diferenciales formalizaciones arquitectónicas a los que sirven, en un efecto propio de la modernización urbana. La estructura urbana crece en extensión y complejidad y alcanza nuevos espacios del litoral, en donde traduce esa complejidad en distintos sectores con diferentes funciones y configuraciones espaciales. Si como se ha descrito previamente estas funciones convivían en el primitivo puerto aledaño al centro de la ciudad, ahora con la nueva estación portuaria monopolizando el uso del litoral los espacios de uso paisajístico y recreativo del ambiente fluvial se trasladan a nuevas zonas sin urbanizar, siendo los nuevos emprendimientos los motores de ese impulso urbanizador.

En este episodio del Parque Oroño se verifica la genealogía moderna de los espacios litorales, con el impacto en la estructura urbana donde se establecen separaciones entre redes de espacios que obedecen a configuraciones, competencias disciplinares e injerencias administrativas disímiles. El “espacio público social” para el uso urbano y el “espacio público tecnocrático” para la actividad portuaria, según la definición de Meyer.³ Los intentos de las prácticas urbanísticas por saldar este desfase dentro del plan urbano mostrarán sus límites, y cada tipo de espacio se transformará en un enclave regido por lógicas funcionales, compositivas y administrativas propias, sin amalgamarse en la aspirada visión unitaria representada en la incipiente búsqueda de la disciplina del urbanismo.

La formalización en planes urbanos de esta aspiración disciplinar será analizada más específicamente en el próximo capítulo. Por ahora, en los siguientes apartados se analizará el proceso de transformación de esta parte de la estructura urbana, intentando esclarecer la forma en que estos sectores han cambiado su conformación física y localización de actividades convirtiéndose en equipamientos verdes, ello a partir de los procesos de transformación de la costa disparados por la construcción de la nueva estación portuaria de ultramar de principios de siglo XX.

3. MEYER, Han: *City and Port. Transformation of Port Cities London, Barcelona, New York, Rotterdam*. Rotterdam: International Book. 1999, p. 37.

2 ~ EL PARQUE: INSTRUMENTO URBANÍSTICO Y ARQUITECTURA PÚBLICA

El parque como herramienta de actuación urbanística pretenderá desempeñar simultáneamente donde encuentra su legitimidad los roles de instrumento higienista combinados con motivos cívicos de representación –determinación del uso y carácter del espacio público–, a la vez que intentará servir para dar forma a una parte de la ciudad, reformando en los casos europeos y promoviendo la urbanización en los ejemplos locales.

Las formas compositivas del parque materializan estos roles de nivel urbano, y ellas –como sus variaciones a través del tiempo– son los indicios de las complejas relaciones que condensa la arquitectura de este programa urbano, en el cual “...se fueron tensionando las razones del control social y el mejoramiento de las condiciones de vida, la moralización de las masas y los temores a las enfermedades urbanas, las visiones pastoriles e igualitarias de la vida en la ciudad con el negocio inmobiliario, el orgullo cívico y la reafirmación de la nacionalidad”⁴

4. ARMUS, Diego: “La idea del verde en la ciudad moderna. Buenos Aires 1870-1940”, *Entrepasados*. Revista de Historia, Año V, Vol. 10, Buenos Aires. 1996, p. 10.

Ahora bien, para el caso del Parque Oroño en Santa Fe, sus formas espaciales han configurado un sitio –significativo de la estructura urbana– vinculado al ambiente natural del agua, que viabiliza el uso recreativo, cívico y paisajístico de la costa, usos que estaban siendo anulados en la parte de la ciudad consolidada donde era construido el nuevo puerto.

El Parque Oroño se convirtió en un ámbito urbano de transición entre la ciudad construida y el paisaje natural, y la arquitectura de su espacio público permite dar cuenta de la relación del sitio tanto con la trama urbana como con la ribera del río; más aún, identifica ese carácter de transición entre una y otra. Atravesando diversas vicisitudes a lo largo del tiempo, los trazos iniciales como los cambios físicos del Parque Oroño son marcas que permiten el acceso a la interpretación de los significados de este singular espacio que formaliza una relación entre la estructura urbana y el río.

Dichos cambios del espacio en el tiempo son recuperados desde un conjunto de indagaciones sobre la importancia de esta pieza en la historia de la ciudad. Creado en 1903 y desmontado en 1968, no se conservaron en los archivos locales planimetrías acabadas del mismo, ni tampoco en forma ordenada los expedientes administrativos sobre la obra, por lo que debió recurrirse al cruce de fuentes secundarias que articuladas dieron por resultado la reconstrucción del proceso de creación y transformación del Parque, dentro del más amplio estudio sobre la relación de la ciudad con el río.

A partir del trabajo con fuentes documentales diversas, principalmente fotográficas, que daban indicios de forma y apropiación del espacio, como artículos de prensa y planimetría dispersa, las transformaciones del parque fueron registradas en una nueva planimetría reconstruida para la tesis, en donde se identifican los cambios y temporalidades propias del mismo. Dicha planimetría se organiza cronológicamente y se constituye

en el registro de una arquitectura con múltiples significados para la historia de la ciudad, y principalmente para su relación con el río, que atravesará diferentes etapas como se describe a continuación.

Asimismo, esta planimetría permitirá medir la distancia entre el universo material de los espacios urbanos analizados y la esfera de las representaciones que tomaban a esos espacios de referencia, identificándolos y referenciándolos en la idealización de una urbanidad buscada.

3 ~ ORÍGENES Y ANTECEDENTES DEL PARQUE OROÑO

Siendo el primer parque de la ciudad, su proyecto y ejecución estuvieron relacionados con la creación de los organismos públicos vinculados a la administración de la ciudad con incumbencias sobre los espacios verdes. Simultáneamente a los orígenes del Parque es creada la Dirección de Plazas y Paseos, repartición que se encargará de la propuesta, cuidado y mantenimiento de los espacios públicos como las plazas y paseos, que a principios del siglo XX comenzaban a demandarse como parte del crecimiento urbano experimentado.

Es inevitable mencionar al arquitecto paisajista Charles J. Thays, agente protagónico en este proceso en la Argentina. En el contexto del entresiglo toma impulso la cuestión de los parques y paseos y se incrementa la labor que desarrollan las oficinas públicas. Este profesional tiene un protagonismo tanto en la creación como en la proyectación de nuevos parques que con su intervención toman un empuje decisivo con un carácter singular, potenciado en el caso de Buenos Aires, cuya labor se desarrolló en un momento álgido del proceso metropolitano de esa ciudad, cuando contribuyó a ampliar considerablemente el número de hectáreas de sus espacios públicos.

Pero su labor se extiende no sólo al entorno de la Capital Federal, sino a casi todas las provincias del país e incluso a países limítrofes como Chile y Uruguay. En el caso de Santa Fe su participación no encuentra registros administrativos, pero en la prensa escrita local de la época se da cuenta de la existencia de contactos entre el citado profesional y el gobierno municipal,⁵ aunque nunca concretado en hechos oficiales y formales. Esto hace pensar, cuanto menos, que se tenía muy en cuenta a nivel local su accionar, y la creación de la Dirección de Plazas y Paseos puede haber nacido a su sombra, siguiendo el modelo y ejemplo de su labor valorada en aquel momento. Nacido en París en 1849, se forma en esa ciudad junto a Adolphe Alphand y Edouard André, y arriba a la Argentina en el año 1889 para formar el actual Parque Sarmiento de Córdoba –antes Parque Crisol–. Al finalizar esta obra surge el llamado a concurso para cubrir el cargo de Director de Plazas y Paseos de Capital Federal, cargo que asume en el año 1891, desde donde irradiará su impulso creador al cono sur. Sus aportes más importantes son la ampliación y remodelación del Parque 3 de

5. "Gran Parque". *Nueva Época*, 3 de enero de 1908, p. 4.

6. DE PAULA, Alberto S.J.: "El arquitecto Carlos Thays", *Summa* Colección Temática, 3/83. Buenos Aires, Arquitectura de Exteriores I: Parques y Plazas, pp. 52-53. Sobre Thays ver también BERJMAN, Sonia (comp.): *Carlos Thays: sus escritos sobre jardines y paisajes*. Buenos Aires: Ciudad Argentina. 2002.

7. *Nueva Época*. 1/1/1903, p. 5.

8. Ídem.

9. *Nueva Época*. 8/1/1903, p. 5.

Febrero en Buenos Aires (1892/1913), el Parque 9 de Julio en San Miguel de Tucumán (1908/1916), el Parque Nacional de Iguazú (1911) y el conjunto de Palermo Chico en Buenos Aires (1912), entre muchos otros. Se le atribuye además haber sido el introductor en nuestro medio del diseño pintoresquista en el diseño urbano y el haber decantado la consolidación de "... los tres tipos fundamentales del diseño paisajístico según los criterios de esa época: simétrico, mixto y pintoresco."⁶

Partiendo pues de reconocer el impacto de su labor, podemos entender la creación de la Dirección de Plazas y Paseos a nivel local inscrita en este fenómeno. En aquellos años, los parques, plazas y paseos eran los instrumentos de actuación que se identifican para intervenir en la ciudad, y se hacía indispensable abordar la problemática en una escala mayor de sistematización administrativa y política. Así, el 1º de enero de 1903 la prensa local dio cuenta de la noticia de que había sido creada la citada repartición reconociéndose que "la creación de la oficina de dirección de plazas, paseos y ornato ha sido una de las acertadas resoluciones de la intendencia, y la transformación que en poco tiempo han sufrido nuestros paseos, son la prueba más acabada de ello";⁷ a partir de esto se vislumbraba que "...el ornato de la ciudad lleva un gran impulso: en breve el Boulevard Gálvez y Avenida República podrán equipararse con los más hermosos paseos de la República"⁸

Es nombrado como director de Plazas y Paseos Aurelio J. Castro, destacado por sus atributos más importantes: su juventud y su competencia y celo en desarrollo de sus tareas. Casi simultánea con la creación de esta Dirección, se concretará la creación del Paseo Oroño; al mismo A. J. Castro se le encargará la formación de los jardines.⁹ Será esta misma persona quien, previo a los trabajos de terraplenamiento de los terrenos, se encargó de la formación del paseo. No habiendo un proyecto firmado ni profesional alguno en la crónica, todo indica que el proyecto también había recaído en el mismo funcionario A. J. Castro.

En la resolución de creación este espacio adquiere la denominación de Paseo, ya que se lo considera vinculado al Boulevard Gálvez y a la nueva Avenida de la República –Costanera–, ambos con características de Paseo; por entonces, por transmisión, por una parte, y por indefinición de su escala al momento de su instauración, por otra, se le adherirá esta denominación de Paseo. Este intercambio denominativo persistirá en el tiempo, pensado por un acomodamiento administrativo, pero también por la acotada extensión del espacio que finalmente consolidará, aunque más allá de esto, la escala del frente de agua abierto a la amplia Laguna Setúbal sobre la que se yergue una condición espacial de escala paisajística indiscutible.

También ese mismo 1903, y en tiempos correlativamente próximos, se dictan el "Decreto Reglamentario de la Dirección de Plazas y Paseos" y el de "Deberes y Atribuciones del Jardinero Principal y Personal Subalterno."

10. Digesto Municipal de Ordenanzas de Santa Fe. 1937, p. 64.

11. *Ibíd.*

12. *Ibíd.* p. 65.

13. *Ibíd.* p. 64.

14. *Ibíd.* p. 66.

En cuanto al primero, lleva fecha de diciembre de 1903 y se lo dicta con la finalidad de dar mayor eficacia al accionar de la Dirección; se destacan como puntos más importantes del decreto el artículo 1º donde dice: "Corresponde a la Dirección de Plazas y Paseos, velar por la conservación y mejoramiento de las plazas, jardines, bulevares, arboledas, calles y afirmados del municipio";¹⁰ a continuación, en el artículo 2º, se detalla la conformación de la repartición: "... un Jefe, con el título de Director de Plazas y Paseos, un Jardinero Principal y demás personal de guardianes y peones"¹¹ Asimismo en el artículo 3º se especifica que los "deberes y atribuciones" del Director son los de: vigilar la conservación y mejoramiento de las plazas y paseos, formular proyectos, formar el vivero, atender el riego de las calles y conservar estado y afirmado de calles, puesto que el tema de la viabilidad era competencia de esta repartición.

Era además su competencia conservar las plantas, siendo "... su jurisdicción (...) en general todo lo que se relaciona con paseos, jardines, calles y afirmados, en cuanto se refiere a su conservación y mejoramiento";¹² y atender al ornato de los espacios públicos en ocasión de fiestas públicas.

En el inciso b del artículo 3º, en la atribución del Director, figura la de formular proyectos y se expresa que estos serán de "... carácter parcial para el embellecimiento de la ciudad por medio de parques, jardines, etc. y proceder a su realización una vez aprobados en las épocas y en la forma que determine la Intendencia"¹³

En cuanto al decreto relativo al Jardinero Principal y Personal Subalterno lleva fecha 6 de mayo de 1903 y consigna que el jardinero es el encargado directo de la conservación y mejoramiento de las plazas y paseos bajo la tutela del Director, y de manejar al personal subalterno: capataces, peones y obreros de cuadrillas especialmente constituidos a los efectos de la construcción de nuevos paseos.¹⁴

Es en los textos de ambos decretos donde quedan delimitadas las funciones de ambas figuras, Director y Jardinero, con las tareas que a ambos se encargaran. La labor de proyecto y dirección de obras recae en el primero, y en el segundo, la labor, conocida en el ramo de la construcción como contratista de obras o simplemente constructor.

En estas atribuciones dictaminadas por la regla administrativa, y ante la ausencia en los documentos técnicos y legislativos de un proyecto formal firmado por un profesional externo a la administración municipal, la autoría del proyecto del Paseo Oroño recae en el funcionario que tiene a cargo la misma Dirección.

Aun así no desaparece la sombra de la obra de Thays que, a pesar de las distancias en calidad de diseño, tiñe el proceso local con una impronta inconfundible, y sobre todo, en la puesta local de modelos de administración urbana que se extendían por el país en esos momentos, con las mismas Direcciones de Plazas y Paseos que se fueron incorporando al organigrama de los municipios.

4 ~ LA CONFIGURACIÓN ESPACIAL DEL PARQUE SOBRE EL RÍO

Antes de su desaparición en 1968 por la construcción del viaducto y nuevo puente sobre la Laguna, la configuración espacial histórica del Parque admite una división clara en dos etapas, las formas de cada una de ellas remiten a modelos formales distintos que dan cuenta tanto del estado de consolidación del sitio, como de las maneras en que procesa su relación con la estructura urbana de la ciudad en expansión y con el río.

La historia del Parque Oroño comenzó en 1903 cuando las autoridades municipales aprobaron los planos de su trazado. En 1905 se finalizaron las obras y se le otorgó el nombre de Nicasio Oroño. A los pocos meses una gran inundación destruyó casi todo lo construido, pero rápidamente, luego de retirarse las aguas, se comenzaron trabajos para la recuperación del mismo. A partir de entonces, y hasta 1928, este espacio verde con características propias del paisajismo inglés no sufrió grandes transformaciones. A los fines del desarrollo del análisis, denominamos primera etapa a este período de la vida del parque que abarca entre 1905 y 1928; y la segunda etapa, desde ese momento hasta su desmontaje en 1968.

Se tomó 1928 como un punto de inflexión porque corresponde al momento en que se terminó la obra del Puente Colgante, cuya cabecera se localizaba en un extremo del parque, y asimismo se procedió a la consolidación de la línea de ribera con una obra civil que definió de forma precisa el límite del terreno con el río. Por otra parte, en el otro extremo del parque, el Club de Regatas, cuyas instalaciones sufren un incendio en 1925, va a comenzar a levantar su nuevo edificio que culminará en 1932. Es así que el parque quedará enmarcado entre la singular imagen de ingeniería del Puente Colgante y la arquitectura pintoresquista del nuevo club, y adquirirá una nueva imagen del entorno que se transformará en postal de la ciudad. Concurrentemente con estos cambios en sus límites, y con las variaciones que la obra civil de la línea de ribera promovía, en 1928 se produce una remodelación del diseño interior del parque basada en corrientes francesas, y que modificó notablemente su fisonomía al incorporar una fuente a bajo nivel, pérgolas y modernos equipamientos urbanos. Pero principalmente, este nuevo diseño implicó en una relación diferente con el paisaje fluvial: alcanza una mayor y mejor interacción entre los espacios del parque y el entorno.

Desde fines de la década del 50 hasta 1968 este sector urbano sufrió nuevamente importantes transformaciones, aunque siempre parciales y como respuesta a improvisadas circunstancias contingentes más que a ideas compositivas, como también por algún desborde de las aguas.

El comienzo de la destrucción definitiva de este espacio urbano estuvo dado por la gran inundación de 1965 que arrasó con la defensa e inundó el paseo. Luego, una vez retiradas las aguas, fueron desmontados sus elementos –pérgolas, estatuas y fuente– para proceder a la construcción del Viaducto Oroño: una nueva infraestructura de autopista elevada y redistri-

15. *La Nota Santafesina*. Año 1/Nº1. Santa Fe, 17 de abril de 1964.

16. *Nueva Época*. 27/11/1903, p. 5.

17. Anuario de la Dirección General de Estadística de la República Argentina. Buenos Aires: Cía. Sudamericana de Billetes de Banco. 1903. Tomo II, p. 154.

18. *Nueva Época*. 27/11/1903.

19. PISTONE, Catalina J.: "El Arte en Santa Fe (Siglos XVII, XVIII y XIX); *Historia de las Instituciones de la Provincia de Santa Fe*. Tomo V, 2º Parte. Imprenta Oficial de Provincia, Santa Fe. Octubre de 1973, p. 391.

20. COLLADO, Adriana: *Santa Fe. Proyectos...* op. cit., p. 21.

21. Digesto de Ordenanzas, Decretos, Reglamentos de la Municipalidad de Santa Fe. . Est. Tipografía y Encuadernación Pedro D. Languasco, Santa Fe. 1911, p. 430.

buidor del tránsito vehicular, con la cabecera de un nuevo puente sobre el río y la laguna. El parque dejaba lugar a la "la primera autopista elevada del interior del país",¹⁵ tal como lo promocionaban con entusiasmo sus promotores técnicos sin inquietud por el Parque que se estaba sacrificando en el cambio de función del sitio y su rol en la estructura urbana, sin preocupación por el espacio urbano vinculado al paisaje fluvial que se malograba con la nueva pieza viaria.

4.1. Primera etapa (1904-1928): la interioridad del jardín inglés

El origen concreto del Parque data de noviembre del año 1903 cuando el Municipio aprueba definitivamente el legajo administrativo de su creación. En el periódico local aparece reportada la noticia, en la sección "Municipales", de que se había concretado la aprobación de "... los planos y del trazado del nuevo parque a construirse para embellecer los alrededores del puente carretero que se erige sobre la laguna Setúbal"¹⁶

A los fines de la obra del Parque se destinó una superficie de 30.000 metros cuadrados, por lo cual pasó a ser el primer espacio público verde de la ciudad por superficie, superado sólo por el Vivero Municipal de Plantas –que no era un espacio de acceso público– con 32.400 metros cuadrados. Ambos, por mucho, eran superiores a las demás plazas y paseos.¹⁷

Con ello, el Parque se perfiló como el gran emprendimiento visto con la proyección de que sería una de las piezas clave para el equipamiento de la ciudad y su embellecimiento. Pero más allá de los pasos administrativos, ya habían comenzado los trabajos de terraplenamiento por parte de obreros municipales y se preveía que en breve el Director de Plazas comenzaría "... a formar los jardines"¹⁸ en el terreno.

Los terrenos donde se asentará el Parque habían sido deslindados y divididos en 1889 a ambos lados del trazado del Boulevard Gálvez,¹⁹ operación que formaba parte de la urbanización y loteo del Barrio Candiotti de 1887 –primera gran operación de expansión de la planta de la ciudad bajo premisas y condiciones distintas de las coloniales.

En 1903, coincidentemente con la aprobación de la construcción del Parque, se propone la continuación del trazado de la Avenida Costanera, que poseía tan sólo dos calles de extensión realizadas en oportunidad de cuando se había aprobado su trazado original en 1901.²⁰ En este sentido, va convergiendo una serie de operaciones sobre este sector de la costa, producto de la expansión de la planta urbana que se acerca a la ribera por un sector diferente del central de la ciudad, coincidiendo con un momento de saturación de actividad ferro-portuaria sobre la costa central. Y por ello, representa una etapa de ocupación urbana de la costa en una nueva y diferente fase, con una mayor intervención artificial y otros contenidos propios de nuevos usos programáticos.

En abril de 1905, de acuerdo con como consta en el proyecto de Ordenanza N° 571,²¹ se otorga al parque el nombre del patricio Nicasio Oroño,

22. *Nueva Época*. 27/7/1905, p. 4.

23. *Ibid.*

24. Municipalidad de Santa Fe. *Memoria* presentada al H.C.D. por el Intendente Municipal, Sr. Manuel Irigoyen. Correspondiente a la Administración octubre 1904-septiembre 1905. Imprenta La Argentina. Santa Fe, 1905, p. XXII.

ex gobernador provincial, con el cual se lo conocerá en adelante. Es de destacar, además de la toponimia, que se utilizará la denominación de Paseo en vez de Parque, lo que da cuenta de un ajuste del tipo de intervención en relación con los actos administrativos, ya que más que un Parque que se remite a otra escala y a otros procedimientos de proyecto e inversión de mayor envergadura a la comprometida en esta ocasión, se está ante la necesidad de resolución con decisiones rápidas de la administración a través de sus instrumentos operativos inmediatos ordinarios. La denominación de Paseos se ajusta a la Dirección creada con sus atribuciones dentro de la estructura técnica administrativa del Municipio. más allá de esto, el espacio urbano pervivió en el tiempo su identificación social bajo la denominación de Parque Oroño.

Es a mediados del mismo 1905 que tiene lugar una gran creciente que destruyó el parque que estaba en etapa de finalización de obras. Según la crónica de prensa, los daños no fueron tantos, por cuanto "... los jardines y plantaciones de aquel no han sufrido mucho daño con la creciente. Será necesario tan solo rellenar las calles de los carruajes...";²² prosigue diciendo que "... tan pronto como se concluya de sacar el camalote acumulado en el Paseo Oroño, por efecto de la inundación daréase principio a la reconstrucción del mismo."²³

Contrariamente a ello, el intendente, en sus *Memorias*, declaraba: "... El Paseo N. Oroño quedó destruido totalmente por la creciente. He recomendado a la repartición del ramo la formación de un proyecto para proceder a reconstruirlo, ampliando su anterior extensión, y en forma que armonice mejor con su espléndida ubicación"²⁴ En ello se infiere como el proyecto se iba definiendo sobre la marcha de obras más que a partir de una formalización precisa previa. El siguiente dato que consta en esas mismas *Memorias* de la acción de gobierno del intendente M. Irigoyen en el período 1904-1905, es que el Parque Oroño ha sido finalizado, para lo cual se consigna la realización de la obra de defensa en mampostería y la incorporación de mobiliario urbano como pasos finales previos a la inauguración.

La administración municipal siguiente a la inauguración del Parque se destacó por su acción en materia urbanística y, dentro de ello, profundizó los discursos y las acciones de propuestas y mejoras de los espacios verdes como instrumento de actuación. En esa dirección, el intendente Edmundo Rosas intentó ampliar sustancialmente la superficie del Parque N. Oroño; para ello se necesitaba la cesión de tierras correspondientes a las dos manzanas con frente al oeste del Parque que eran privadas, medida que no pudo concretarse por insuficiencia de fondos.

En estas parcelas frentistas al Parque, sólo se registraron a lo largo del tiempo algunas construcciones aisladas y equipamientos deportivos transitorios, pero nunca obtuvieron escala urbana de entidad y permaneció indefinido en su consolidación edilicia. A pesar de ello, tampoco el muni-

cipio pudo disponer de ellas para la ampliación del Parque o la localización de equipamientos. Recién con la construcción del Viaducto Oroño, que significó el fin del Parque, esos solares pasaron a formar parte de la propiedad pública articulándose en la estructura urbana de la ciudad.

El espacio del Parque Oroño posee claras improntas que reconocen un origen genérico del pintoresquismo inglés. El trazado orgánico de las sendas, el lago y su isleta, el puente y la variada vegetación exótica son sus características formales. Dentro de este trazado y repertorio asimilable al pintoresquismo y al jardín inglés, hacen su aparición elementos decorativos clásicos como estatuas y balaustradas que demarcan el sector de ingreso.

La adopción del repertorio pintoresquista es consecuente con la composición que incorpora el Parque, en escasa relación con las tensiones funcionales y ambientales del entorno del sector urbano y el río. Esta arquitecturización pintoresquista genera un ambiente autorreferente que complementa una materialización de la composición cerrada en sí misma.

Si en su escala y localización dentro de la estructura urbana –de superficie mayor a dos manzanas, remate del boulevard y encuentro con el curso de agua– el espacio contenía las propiedades para convertirse en una pieza de la estructura de la ciudad, en divergencia a ello su composición interna no procesa estas características de localización. Por el contrario, se encierra en sí mismo generando un ambiente propio desligado del contexto, lo que da cuenta de las indefiniciones en su referencia al modelo de parque, de las indecisiones de su consolidación como tal. Y en este sentido, se lo puede asemejar más a un jardín inglés que a un parque público, pierde el carácter prioritariamente urbano de organizador de la red de espacios públicos y más bien se enlaza con el ideal intimista de una vida semirural propia del modelo del *cottage* inglés.

Tan así es, que en la relación con la otra tensión del entorno, que es la naturaleza representada por la desbordante escala de la Laguna Setúbal –afluente al Río Paraná– sobre la que se recuesta el Parque, tampoco procesa en su dispositivo formal su condición de balcón, de plataforma de disfrute del paisaje, sino que recrea lo natural pretendiéndolo imitar con la implantación introvertida de un lago con una isla de rasgos pintorescos en el centro compositivo y geométrico del parque.

Estas características se manifiestan concretamente en las relaciones con las circulaciones del sector, en la definición de los bordes y en la estructura interna del Parque. En cuanto a lo primero, el ingreso principal y más jerarquizado se localiza sobre la principal vía de comunicación: Boulevard Gálvez. Pero no es franco, directo, sino que se requiere un giro de 90°, quedando perpendicularmente al costado de la tensión lineal visual y de circulación del Boulevard; no genera un remate –concreto o virtual–, sino que por el contrario, al apartarse de la línea de circulación predispone a la continuidad de movimiento siguiendo el camino hacia la Avenida República, estructurando una unidad de movimiento entre las dos vías de

circulación primaria sin referencia al parque que queda tangencial; se desaprovecha así la oportunidad de generar una formalización espacial que articule el paso entre una y otra vía primaria en un remate de ambas y de celebración de la llegada al borde de agua.

En el extremo sur y sureste se ubica una masa de árboles que cierra las visuales hacia este sector de la laguna de las demás calles secundarias que llegan al Parque. El único sendero –continuidad de la Calle Balcarce y que divide al predio en dos– llega al final donde se abre un claro de la masa verde para dar continuidad con un camino de borde, pero justamente esta “apertura visual” para facilitar la circulación se ve cercenada con la presencia de una hilera de árboles sobre la misma orilla de la Laguna que impide una relación directa con el paisaje costero.

El espacio urbano de las calles perimetrales se constituye en la envolvente perimetral del parque no habiendo ninguna envolvente vertical en el contacto con la trama urbana. Cabe consignar que en estos años no estaba consolidada la fachada de las parcelas de las manzanas frentistas, presentando un alto grado de indefinición. En cambio, en el borde de la Laguna se encuentra un sendero peatonal que marca el final del parque enfatizado con una arboleda tupida, lo que constituye sí en este caso una envolvente virtual que actúa como barrera visual entre el Parque y el agua.

En cuanto a su estructura interna, el Parque se divide claramente en dos sectores diferenciados. La continuación de la calle Balcarce, vía secundaria paralela al Boulevard y que hace de arteria interna de tejido residencial, obra la división. El sector norte es el más calificado con los caminos internos sinuosos, la isleta, el estanque –con pretensiones de lago– y el puente. Asimismo, es en este sector, al otro lado de este eje interno, donde se formaliza el ingreso más jerarquizado al Parque desde el Boulevard. El estanque –de forma arriñonada– se encuentra centrado en el terreno de manera que la mediana longitudinal del mismo actúa como eje de simetría y jerarquiza el ingreso por el norte. El puente también se ubica sobre un eje secundario que divide la composición transversalmente.

El sector sur presenta una serie de árboles grandes y medianos esparcidos por una gran área verde sin sendas, en una conformación más agreste.

En esta primera etapa la composición del Parque será indiferente en relación con su entorno, tanto fluvial como urbano, en el sentido que pretende recrear un ambiente introvertido, que bien puede estar al costado del curso de agua como también inserto en medio del tejido urbano sin sufrir alteraciones internas. Casi se puede decir que, en su organización introvertida, es una pieza con una localización intercambiable.

La sensación de escasa urbanidad se percibe en la precariedad que será un registro tanto en relación con la trama urbana como con la laguna. En el primer caso el escaso tejido edilicio del entorno da cuenta de la incapacidad del sitio para impulsar una urbanización significativa con una entidad edilicia contundente en escala y factura arquitectónica. Y sobre el borde

con el río, la ausencia de una defensa sólida en correspondencia, con la situación que provocan las cíclicas riadas en estos lugares, da cuenta de la limitada intervención pública. En este sentido, la situación remitía a una actitud pasiva hacia el paisaje natural, restringida en recursos sin avanzar decididamente sobre la costa para tomar posesión de la ribera, como sucederá años después, cuando sea incorporada en el disfrute visual dentro del programa recreativo del espacio urbano conformado con el Parque, y constituyéndose de forma efectiva en un punto significativo de la estructura urbana con una arquitectura acorde a ese significado y uso.

4.1.1. Estatuas sin parques

Alrededor de 1910, en ocasión del primer Centenario de la revolución fundadora de la independencia nacional, dada la circunstancia celebrativa, tiene lugar una importante fuente documental fotográfica; en ella, el Parque Oroño ocupa un lugar destacado dada su condición de único espacio formalizado de estas características en la ciudad.

Un conjunto de imágenes pertenecientes a la misma Intendencia²⁵ abarca la actuación del Municipio entre los años 1908-1910, y son las primeras que se registran inmediatamente posteriores a su inauguración. Se trata de imágenes en las cuales no se puede apreciar una totalidad referible en términos de entorno; son detalles de situaciones particulares y, dentro de ellos, se constata el retrato protagónico intencionado de elementos tales como estatuas de extracción clásica, apoyadas sobre pedestales y con cercos de balaustradas en piedra, asentadas sobre caminos de líneas sinuosas como recurso compositivo realzado en la imagen. En cuanto a los pavimentos, se visualizan de material pétreo, granulado, sobre los cuales se recorta el verde de los canteros adornados prolijamente con flores y con una arboleda exótica como son las palmeras. Se aprecia además en otros sectores una profusa fronda, lo cual permite inferir que el espacio se hallaba consolidado y prolijamente cuidado. Las situaciones que reflejan las imágenes, y por el modo en que se hallan ordenadas en la edición, se muestra una secuencia espacial: el cerco con balaustradas es la entrada y el lago artificial construido es el interior del Parque.

Estas fotografías fueron tomadas por personal municipal y, casi con seguridad, de la misma dependencia de parques y paseos cuyo origen y conformación fue descrito, por lo que se entiende el protagonismo de la jardinería como por el detalle de estos trabajos en la imágenes, quedando reflejada la centralidad que esto adquiere en la serie y su publicación. En cambio, en otra edición fechada en 1911,²⁶ aparecen imágenes donde se puede recomponer una vista global más abarcativa del espacio urbano en que se inserta el Parque, propia de una visión externa diferente de la local, un viajero más preocupado por una mirada más general y condensada del sitio y la ciudad. Si bien se ve al Parque consolidado internamente y se aprecia el cuidado tanto de su caminería y canteros, como de la flora-

25. Anuario Estadístico, op. cit., pp. 98 y 100.

26. *Impresiones de la República Argentina en el Siglo XX*. Lloyd's Greater Britain Publishing Company, Ltd. Jas Truscott and Son, Ltd. Artistas impresores. Londres, EC. 1911, pp. 598 y 607.

ción arbórea y demás plantas, por contraste se observa la precariedad del entorno edilicio urbano y de su borde con la ribera, sin ninguna defensa coherente con la situación que provocan las riadas periódicas en estos lugares, estando expuesto todo este espacio al constante juego de la destrucción y la reconstrucción.

En la misma publicación se hacía referencia a la notable gestión del intendente municipal, y como parece ser una constante en las crónicas de la época, se destaca sobremanera el tema de los espacios verdes, se resalta los existentes en Santa Fe como cualitativamente superiores en relación comparativa con otras ciudades argentinas; se remarca el estado y cuidado de los mismos en nuestra ciudad que, por muchos aspectos, se dice que está entre los mejores del país. En este contexto, se hace referencia al conjunto de las plazas de Santa Fe, pero por su ubicación se hace especial alusión a los paseos más característicos: el Parque Oroño y el Boulevard Gálvez, de los cuales se dice que son de los más bellos del país.²⁷

Se consideraba un valor la calidad y el cuidado del verde en la ciudad, recursos escasos y añorados en la metrópolis, de ahí su valorización y la condición idílica que se reencuentra en ciudades más pequeñas como Santa Fe, en donde se realiza justamente como el indicativo de su calidad urbana contrapuesta a la metrópolis desbordada.

También se destaca así, que Santa Fe "... es la primera ciudad argentina que ha colocado profusamente por todas partes las más hermosas estatuas del arte clásico ...", por cuanto "las Plazas de Santa Fe, como igualmente sus Paseos, se distinguen (...) por las peculiaridades de su arreglo artístico,"²⁸ y esto debido a "... las refinadas tendencias estéticas de sus funcionarios..."²⁹ Esto concuerda con la idea del verde como civilizador, en cuanto un equipamiento para fines instructivos de los habitantes urbanos como era concebido en aquellos momentos.³⁰

Tales representaciones y significaciones del espacio son confirmadas en otra publicación, en ocasión del centenario de la Declaración de la Independencia en 1916, en la que se recurre repetidamente al argumento de justificar los espacios públicos por motivos higiénicos y sanitarios, y como la solución a los problemas urbanos. Así, en la citada publicación se describe que "la ciudad de Santa Fe (...) cuenta con numerosos espacios aereatorios y de esparcimiento que abarcan cerca de quince hectáreas."³¹ Son destacados los paseos en general y se nombra en particular al Paseo Oroño y al Boulevard Gálvez, de los cuales se dice contienen los elementos que los ponen a la altura de los paseos modernos, hallándose prolijamente cuidados e interpretándose nuevamente la cuestión en clave higienista: "Es indudable que tratándose de espacios destinados al esparcimiento y desahogo de la población, de tan saludables proyecciones sanitarias y aún de influencia educativa, nunca serán bastantes, porque cuantos más existan sus beneficios serán mayores."³²

27. *Ibid.* p. 599.

28. *Ibid.* p. 599.

29. *Ibid.* p. 598.

30. ARMUS, Diego: "La idea del verde en la ciudad moderna. Buenos Aires 1870-1940," *Entrepasados*. Revista de Historia. Año V, nro. 10. 1996, p. 12.

31. GÜIDOTTI VILLAFANE, Eduardo: *La Provincia de Santa Fe en el Primer Centenario de la Independencia Argentina*. 1816-9 de julio-1916. Talleres Gráficos LJ Rosso & Cía. Buenos Aires, s/f, p. 616.

32. *Ibid.* p. 616.

Son entonces y en forma reiterativa los motivos sanitarios y educativos los que se esgrimen, en este último caso a partir de la estética que se incorporaba a través de las obras clásicas, pero también del equipamiento gimnástico que se desplegaba en los espacios públicos de la ciudad, “.. orientando así una acción concordante con los preceptos de la higiene y de la estética modernas.”³³

33. *Ibid.*

34. *Santa Fe* 10/4/1912, p. 6.

35. *Ibid.*

36. *Ibid.*

37. *Memoria* presentada al H.C.D. por el Intendente Municipal, Dr. Joaquín F. Rodríguez. Administración julio 1918-febrero 1920. Santa Fe, Imprenta y Librería Nueva Época. 1920, p. XLIII.

38. *Ibid.* p. 114.

39. *Ibid.*

40. *Ibid.*

Alejadas y en contraposición a estas crónicas solemnes que vinculaban a la ciudad y sus espacios con la conmemoración del centenario de la Nación, la prensa escrita registra otra visión. La crónica celebrativa oficial se diferencia de la crónica urbana ciudadana, encarnada en la prensa con una mirada y presencia más cotidianas. En esta última se encuentran identificaciones negativas del Parque Oroño como “.. el estanque situado al final del Boulevard Gálvez...”;³⁴ se consigna el abandono y la desidia en el mismo, referencias que a lo largo de ese año 1912 se encuentran repetidas en relación con el estado tanto del Parque como del Barrio Candiotti cercano, con un tono crítico casi constantemente.

Se describe que en la llegada al final del Boulevard Gálvez, es decir, al borde de la laguna, en las aguas se halla basura y que el ambiente expresa abandono e inacción;³⁵ completando el cuadro aparentemente desastroso de este paseo ribereño, se remarca la presencia de animales muertos en las aguas por lo cual “...el olor que exhalan estos macabros despojos, no es nada agradable para el más experimentado olfato...”;³⁶ completando la descripción comparándolo con el “cajón de la basura”.

Avanzados unos años, y más precisamente alrededor de 1920, en otros documentos municipales se consignan momentos de estancamiento por las crisis político-económicas –vinculadas a las consecuencias de la Primera Guerra Mundial– las cuales venían “.. trabando la acción de los poderes públicos ...”; motivo por el cual “.. la Intendencia Municipal se ha visto precisada a diferir para épocas mejores, la realización de diversas iniciativas, debiendo dedicar (...) sus esfuerzos, a mantener en buen estado las plazas y paseos existentes ...”³⁷ Descritos los límites en la capacidad propositiva y ejecutiva para la transformación de la ciudad, también se daba a conocer las intenciones de nuevos proyectos que “...no han podido emprenderse estas nuevas obras por falta absoluta de recursos.”³⁸ La intendencia encargó en el período “.. proyectos (...) entre otros la rambla, parque, baños, casino, etc. en la rivera de la Laguna Setúbal,”³⁹ los cuales se consigna no fueron concretados pero que “.. de realizarse hubieran contribuido en forma eficaz al embellecimiento de la capital.”⁴⁰

Nuevamente se encuentra la presencia de grandilocuencia y exaltación en un discurso que no se corresponde con sus referentes y resultados materiales, siendo recurrente la convocatoria al esplendor potencial de lo proyectado ante la ausencia de su concreción. La distancia entre el modelo referenciado y la ejecución fragmentada es una brecha elocuentemente manifiesta en el cruce de fuentes, entre lo dicho en los medios oficiales y

lo visible a través de las crónicas urbanas, entre las fotos celebrativas de la formación de la Nación y las instantáneas de la prensa. Parece dificultoso armonizar en una escena unificada la sensibilidad espiritual promovida en la estatuaría que describen las evocaciones oficiales, en medio de los olores, basura y descuido que describe la prensa del lugar en que se implanta esa estatuaría. Estas estatuas no tienen parque acorde a su jerarquía, y la ciudad en sus realizaciones no alcanza la escala del espacio limitándose al objeto decorativo que en su desajuste con las condiciones de implantación terminará desdibujándose fuera de foco en el plano urbano, o por el contrario, pero con el mismo efecto de escisión, condensando un brillo cegador sobre el que se esconden las desdichas del entorno habitado.

El énfasis en los detalles de jardinería o en las estatuas delata los límites de estas intervenciones, pone de manifiesto la escala de objeto más que la de espacio, el alcance limitado y plano del valor que no llega a tomar dimensión urbana, como había sido en los originales modelos de parque con altas aspiraciones civilizatorias, higiénicas y organizadoras de la forma física y la vida pública de la ciudad.⁴¹ El Parque Oroño hasta ese momento no adquirirá la escala urbana de sus pretensiones y modelos, como sí lo habían conseguido anteriormente el Parque 3 de Febrero en Buenos Aires, el más emblemático y acabado, pero también el Parque Centenario de Tucumán o el Parque Independencia de Rosario, ambos contemporáneos al mismo Oroño alrededor de la misma fecha patria como sus nombres lo indican.

Pero la referencia continua en Santa Fe a nuevas propuestas, la circulación de proyectos más allá de las dificultades, como la misma crítica ciudadana, están definiendo nuevos marcos de visión e implicarán una nueva predisposición a la transformación que se irá incrementando y acumulando, y condensará una tensión que irá generando una propensión a mirar la naturaleza y los entornos desde un intento de adecuación, dominio e incorporación técnica, abandonando la actitud contemplativa del entorno para pasar a una vocación de cambio activo. Indicativo de este desplazamiento será la secuencia en dicha década de la imagen postal de la ciudad. Si al inicio se encuentran vistas de la costa en su condición agreste, en 1928 la nueva postal será la del Puente Colgante y el comienzo de un conjunto de ampliaciones y cambios en el sitio.

4.2. Cambio de postal: el Puente y la transición hacia otro modelo de parque

La década de 1920 será un período de transición, de una conformación del parque que irá desapareciendo y de una nueva en gestación, catalizada por la construcción del Puente Colgante que se va a extender durante toda esta década con distintas vicisitudes y etapas, signando las transformaciones materiales de la nueva situación que el sitio adquirirá finalmente en 1928 con la inauguración de este mismo Puente.⁴²

41. Según modelo de parque "sarmientino" en Argentina, definido en GORELIK, Adrián: *La grilla y el parque. Espacio público y cultura urbana. Buenos Aires, 1887-1936.* Buenos Aires: Universidad Nacional de Quilmes, 1998; GORELIK, Adrián; SILVESTRI, Graciela: "Parque Público," *Diccionario de Arquitectura en la Argentina. Estilos, Obras, Biografías, Instituciones, Ciudades.* Buenos Aires: Clarín Arquitectura, 2004. Tomo V, pp. 33-45. Para parques de Buenos Aires y otros ver: BERJMAN, Sonia (comp.): *Carlos Thays.* op. cit.

42. Sobre esta obra ver COLLADO, Adriana; MÜLLER, Luis: *El Puente Colgante de Santa Fe. Historia, Materia y símbolo.* Buenos Aires: Fundación Cedodal y Aguas Provinciales de Santa Fe. 2002.

Dicha obra fue producto de una decisión de la empresa Obras Sanitarias de la Nación que decide traer agua desde las partes más caudalosas del río Paraná, más precisamente del afluente río Colastiné, a fines 1919. En el proyecto de acueducto se adosa un puente carretero, cuya propuesta original consiste en una obra de hormigón armado cruzando la laguna comenzada el mismo año 1920. Pero una vez más la presencia destructora del agua siempre presente en las contingencias de las intervenciones sobre el borde litoral, hacia 1921 con una gran creciente, hace colapsar la obra iniciada el año anterior. Rápidamente en 1922 se realiza un nuevo proyecto con características técnicas diferentes, un puente colgante con cables de acero y se descarta el uso del hormigón armado por los fracasos experimentados. Este nuevo puente compuesto de obra metálica totalmente prefabricada comenzará a montarse en 1924 y será inaugurado formalmente al tránsito en 1928. Sobrevolaba la laguna un tablero de casi 10 metros de ancho y 295 metros de largo bajo el cual estaban suspendidos los dos conductos de impulsión de 0,8 metros de diámetro que proveían de agua potable a la ciudad. Dividiendo el tablero en tres tramos, las torres metálicas –apoyadas en pilares de hormigón de la vieja obra– sostenían en su parte superior una pieza de fundición de acero para el implante todos los cables de las vigas de suspensión.⁴³

43. El proyecto del puente estuvo a cargo de la Dirección Técnica de Obras Sanitarias de la Nación, que era presidida por el Ing. Antonio Paitoví. Colaboraron estrechamente con él en este proyecto los ingenieros Alberto Monis y Rogelio Eiriz. La empresa encargada de la provisión y montaje de la estructura metálica fue la Societé des Catires et Ateliers de la Gironde, con sede en Port Mousson, Francia. Luego del Puente Colgante, dado el éxito de la obra, fue contratada para otros emprendimientos del Estado nacional, como por ejemplo el puente Necochea-Quequen. COLLADO, Adriana; MÜLLER, Luis: *El Puente Colgante de Santa Fe*. op. cit.

44. Estos fondos fotográficos fueron de gran valor a los fines de llevar adelante la reconstrucción planimétrica, ya que brindaron información para la misma.

Las fotografías de esta década se van diversificando. Hasta entonces los registros visuales eran casi patrimonio exclusivo de publicaciones oficiales, mientras que en este tiempo paulatinamente la fotografía se vuelve una técnica más extendida, y en consecuencia hacen su aparición archivos familiares o sociales, producto asimismo de la intensificación de la sociabilidad. En los mismos el Parque muchas veces no aparece como objeto retratado, sino como fondo de acontecimientos de distinta significación –familiares, sociales–.⁴⁴ En otros casos, principalmente a partir de 1926, será la misma construcción del Puente lo que se retratará, siendo el Parque el fondo de la nueva obra que no sólo cambiará el sitio de forma contundente, sino que con el tiempo será la nueva postal de la ciudad.

Por el contrario, antes de ello, el borde de la Laguna en la parte del Parque era la postal de los inicios de los '20, condensando lo típicamente folklórico de la costa. En la que se muestra estaba el rancho, la embarcación, las aguas calmas, los árboles, bártulos campestres y la ausencia de una orilla delimitada. Atrás la leyenda la identifica con "El Parque Oroño," con traducción al francés y fechada en 1922. Si en los registros oficiales sobresalía el detalle de un parque prolijamente diseñado y cuidado, el registro postal en este como en otros ejemplos variaba hacia lo bucólico, sin mencionar y menos mostrar que atrás mismo de esa situación se estaba construyendo el primer proyecto del Puente que cruzaría la Laguna.

Contrastante con ello, ahora iba a ser la imagen del Puente Colgante la protagonista, con el parque en primer plano o como fondo, constituyéndose este nuevo artefacto en la nueva postal a partir de 1928 momento

45. Plano del sector aledaño al Parque Oroño y la isla de enfrente. Sin fecha y sin sello, ni autor. Algunos grafismos permiten inferir que ha sido calcado del plano de E. Schnoor. Aparece delineado el Parque Oroño. No aparece el Puente Colgante. Esc.1:5000. Dimensiones 73x44 cm. Aprox. 1910.

46. Plano Sector Parque Oroño y la isla de enfrente. Firmado por un Ingeniero Agrimensor, ilegible. Aparece en trazos esquemáticos bosquejado el parque, ocupando dos manzanas. Esc.1:4000. Dimensiones 92x33 cm. Noviembre 1917.

47. Plano del "Muro de Contención Avenida La Libertad. Plano A" Sector de la Avenida Costanera, aparece el Puente Colgante en su primer tramo como "puente en construcción", el perímetro del Parque Oroño y el Club de Regatas. Esc.1:1250. Dimensiones 128,5x31 cm. Aprox. 1918. Plano ídem al anterior pero con la denominación Plano B. Aparecen además algunas subdivisiones con nombres de propietarios. Esc.1:1250. Dimensiones 128,5x31 cm. Aprox. 1918.

48. Plano del sector costanera. Sin datos. Aparece el muro de contención de la Avenida Costanera, el primer tramo del Puente Colgante, el perímetro del Parque Oroño y el Club de Regatas. Dimensiones 116x46 cm. Aprox. 1925/28.

49. Dicho proyecto no será realizado. Será retomado como propuesta en los planes urbanos de 1927 y 1944, aunque tampoco se concretará intervención alguna. Recién a partir de los años 70 y con la inauguración de un nuevo puente -Viaducto Oroño-, se comienza a urbanizar esta zona, aunque sin atender estos proyectos previos.

50. BUDANO, Raúl; COLLADO, Adriana; MÜLLER, Luis: *Agua y saneamiento en Rosario y Santa Fe. Un patrimonio con futuro.* Aguas Provinciales de Santa Fe/Fundación CEDODAL. Kohan Impresión &

de su inauguración, connotando otros contenidos indicativos de la variación de los discursos y las acciones sobre la ciudad que experimentará un crecimiento sostenido y, en cuanto tal, extenderá los acciones de urbanización y consolidación de espacios, entre ellos el del Parque Oroño.

Pero fundamentalmente será la década del 20 cuando variará la línea de ribera en la zona del Parque, no tanto en su posición como sí en su materialización, otorgando otra definición del espacio y, por extensión, otra relación entre la estructura urbana que se consolida y el ambiente natural de la Laguna.

Analizando la planimetría existente, en los planos de 1910⁴⁵ y 1917⁴⁶ se presenta una situación de un borde liviano entre este espacio y el agua, generalmente materializado en terraplenes de tierras y/o débil mampostería. Pero a partir ya del mismo 1918⁴⁷ ya se evidencia una línea que delimita esa frontera entre el agua y el solar del parque que será más rígida y recta. Asimismo comienza a aparecer la localización de un puente con la leyenda "en construcción" en el mismo lugar donde posteriormente se ubicará el Puente Colgante. El espacio del Parque pasa a estar más estructuralmente delimitado por las calles alineadas perimetrales abarcando regularmente dos módulos de manzana aproximadamente, y apareciendo ya el límite con el agua de lo que será una defensa alta que hará las veces de balcón.

Esa defensa con el tiempo se configurará en su cierre con una balaustrada con farolas que recorre la totalidad del Parque. La misma arranca en el Club de Regatas –límite sur del Parque– y se extiende hasta aproximadamente un kilómetro al norte, justamente en continuidad con la avenida Costanera hasta el puente del ramal del Ferrocarril FCSF a Rincón; es un elemento contundente que al mismo tiempo identificará el sitio y le dará estructura de continuidad con el espacio urbano de la Costanera.

En el plano de 1925⁴⁸ se verifica la situación consolidada sobre la costa con bastante precisión, aunque aclarando que se encuentra en construcción. El mayor impacto de este plano, que dada su escala exhibe la estructura urbana y la localización del Parque dentro de ella más que su estructura interna, es la incorporación –en proyecto– de un nuevo parque⁴⁹ del otro lado de la Laguna, en el otro extremo del puente en construcción y siendo éste el nexo articulador de un sistema de verde sobre la costa.

Pero en lo que respecta al Parque Oroño mismo, aparecerá la cabecera del mencionado Puente Colgante, obra que venía siendo gestionada desde fines del año 1919 cuando se decide su construcción; se inicia en su primera tentativa en 1920, finalmente se concreta en 1925 cuando es abierto como acueducto, que era su finalidad fundamental,⁵⁰ y adquiere pleno uso en el año 1928 cuando se produce la apertura total al tráfico. Esta cabecera se convertirá en un elemento estructural de la nueva situación cambiante del parque, será su límite norte y pieza articuladora con la estructura urbana continuada en la Costanera.

Diseño. Buenos Aires, diciembre de 1999. Capítulo V: Ciudad y obras de salubridad.

51. Para ampliar sobre el edificio ver: AA.VV.: *Inventario: 200 obras del patrimonio Arquitectónico de Santa Fe*. UNL, Santa Fe. 1993, pp. 226-227.

52. *Santa Fe*, 1/2/1928.

53. *Ibíd.*

Y en 1920 también se consolidará su límite sur, ya que en ese año se le concede por disposición municipal al Club Regatas el terreno que limita al sur del Parque Oroño, quedando inaugurado su nuevo edificio. El mismo, construido en mampostería y madera, será destruido por un incendio en 1925; se procederá a su reconstrucción ya con un proyecto más ambicioso acorde al peso social que la institución fue adquiriendo al consolidarse como un uso acorde al entorno en que se localizaba y en complementación con la actividad y uso del Parque. El nuevo edificio⁵¹ adoptará un lenguaje pintoresquista al vincularse con el entorno del ambiente natural de la Laguna, pero asimismo incorporará elementos de la composición neocolonial habitual en los programas de actividad social y deportiva por aquel entonces. El resultado será una fachada compuesta por un interesante juego curvilíneo de planos y líneas que ornamentan los volúmenes con molduras, saledizos y tejadillos, con lo que adopta una expresión contundente pero mesurada y equilibrada en el cierre de unos de los límites del Parque.

Todos estos elementos forman parte del proceso de consolidación del entorno, que sumado a las obras de delimitación de la circulación y accesos en conexión con la estructura urbana, obras llevadas a cabo con criterios paisajísticos y parquización, irán definiendo a lo largo de esta década de transición un nuevo ámbito que también se transformará internamente readecuándose en una conformación en 1928, y que se describe más adelante como la segunda etapa caracterizada como la propia de un parque francés –en oposición a la primera condición asimilable al jardín inglés– con la fuente y la caminería pergolada.

En la prensa escrita el 1º de febrero del año 1928 aparecía un “Número Extraordinario” donde se describía que “...en el medio del Paseo Oroño se descubre una fuente en construcción cuyas piezas, algunas de ellas huecas, de donde manará la linfa, no han sido aún colocadas.”⁵² En el mismo documento de prensa se destaca la presencia de otro de los componentes típicos de la nueva configuración del parque: “las pérgolas levantadas al estilo de las ciudades más modernas frente al Ferrocarril FCCN y en el mismo Paseo Oroño constituyen una de las innovaciones edilicias del mejor gusto y realzan sobremano las perspectivas...”⁵³ Cabe destacar como se estaban reconfigurando los espacios públicos con una lógica que daba coherencia y continuidad entre el boulevard y el parque.

Durante toda la década de 1920, es posible verificar el registro de una actitud de proyecto con marchas y contramarchas que marcan una nueva fase en la construcción del sitio, donde habrá un salto en la capacidad de intervención y la transformación del espacio producto de nuevas demandas, entre las que el nuevo Puente Colgante sobre la Laguna complementado con la consolidación del paseo en general con su defensa ribereña, concretado luego de varios intentos fallidos, serán las piezas fundamentales de una nueva configuración del sitio sobre las aguas de la ciudad. Una nueva configuración que, simultáneamente, es producto y signo de transformación de la estructura global de la ciudad, materialmente expresada en el Parque.

4.3. Segunda etapa (1928-1968): la apertura del parque francés

La construcción del puente Colgante en el extremo noreste del Parque en 1928 marcó un momento de cambios y dio cuenta de dos situaciones distintas. Al tiempo que se consolidaba el sector urbano en su conjunto, organizándose las relaciones con las tensiones de un entorno edilicio más consolidado –físicamente y en usos–, cambiaba el diseño de senderos sinuosos por un rígido trazado geométrico, la frondosa vegetación desaparecía junto a las esculturas y lagos interiores que eran reemplazados por parterres y una gran fuente. El primer parque de diseño orgánico, influido por las corrientes del paisajismo inglés, dejó paso a otro con una nueva geometría de óvalos concéntricos y perímetro consolidado por veredas y árboles en hilera geométrica, que transformaban totalmente el diseño inicial y dotaban al espacio de equipamientos urbanos propios de este tipo de Parque como luces, bancos, pérgolas, y una caja armónica. Asimismo se abría una relación franca del parque al ambiente natural de la laguna, constituyéndose en concreta plataforma para su disfrute.

Lo más importante es que esta nueva organización del Parque lo configura como un espacio de transición entre la cuadrícula ortogonal que ya está consolidada y un borde fluvial orgánico, constituyéndose en un espacio que media entre la situación urbana por un lado y el ambiente natural de la laguna por el otro. De esta manera, asume plenamente un rol dentro de la estructura urbana donde encuentra sentido.

Del mismo modo que en el diseño anterior, este nuevo Parque queda conformado también por dos sectores, a los que se agrega un tercero constituido por la tensión que establece el nuevo Puente Colgante y la resolución de remate del Boulevard e ingreso a la Av. Costanera; se ajusta todo este fragmento en una composición que procesa las tensiones de acceso y circulación con una estructura clara que, asimismo, da marco visual al ambiente natural, dotando de unidad de conjunto a todo el Parque en su inserción en la estructura urbana y litoral.

El sector que en la etapa anterior denominábamos norte ahora quedará en el centro del conjunto, y se constituirá como la parte central más jerarquizada y equipada con un diseño más elaborado. Donde antes estaba el estanque se incorporó una fuente ornamentada –Fuente de la Cordialidad– y un trazado de canteros en forma oval a su alrededor. Dicha fuente, de planta circular con juegos de agua y pequeñas esculturas, se ubica en el centro del sector y está inscrita en un gran óvalo soterrado en la mediana longitudinal que tiene un sendero perimetral a nivel de la vereda que lo recorre en el oeste, norte y este. En la parte norte, sobre este sendero, se encuentra una pérgola que jerarquiza el ingreso principal. En el interior del óvalo aparecen sucesivos canteros concéntricos con flores y una pequeña escalinata en el extremo norte para acceder al sendero de la pérgola.

En el otro sector más al sur sigue habiendo árboles pero de una forma más geoméricamente intencionada, que enmarcan perímetros y recorri-

dos como también abren claros hacia la Laguna, la cual queda enmarcada y resaltada. Asimismo, se incorporó una caja armónica, en franca búsqueda de relación con el paisaje fluvial, ampliando el rol educativo del parque al dotarlo de un uso más activo que la impronta de ambiente bucólico que el anterior inducía.

La organización de este sector, al que se lo identificaba como el sector de la caja armónica, está dada por la mediana longitudinal que separa el sector de la arboleda de la caja armónica; y por la diagonal (NO, SE) que define el ingreso secundario por la calle Balcarce. Dentro de esta organización se encontraban tres subsectores. El primero con sus senderos de trazado más libres y una arboleda al oeste y al sur que “cierra” el Parque principalmente hacia la Avenida Alem, tapando un sector urbano poco diseñado y escasamente consolidado y atractivo, ya que dicha avenida no había alcanzado el grado de cualidad urbana pretendido al momento de su trazado. Se recordará, tal como se describió en capítulos anteriores, que la misma en su proyecto de 1910 tenía la función de vincular el Parque Central –no ejecutado finalmente– con este nuevo Parque Oroño, y en cuanto tal asimilar en la estructura urbana las nuevas instalaciones del puerto con un sistema integrado de dos partes y una vía que los conectara. Esta nueva configuración del Parque Oroño indicará el cambio de situación, donde la subvaluada ejecución de la Av. Alem será ocultada cortando el vínculo visual que de ahora en más se dirigirá hacia la Laguna adquiriendo plena jerarquización con la obra de consolidación de la costa.

El segundo lugar de este subsector tendrá dos canteros grandes de transición con el sector central junto al camino peatonal que divide a ambos y que es la continuación de calle Balcarce. Finalmente, el tercero es la parte que aloja la caja armónica con su apertura visual al este sobre la laguna.

Al norte del sector central se encontraba el nuevo sector que adquiere su forma a partir de organizar, a través de canteros y veredas, las tensiones circulatorias del ingreso al nuevo puente Colgante, la llegada del Boulevard y la conexión con la Av. Costanera. En esta organización no hay límite visual vertical, sino más bien una continuidad articulada de aceras y planos verdes que recomponen la espacialidad del Parque en toda su extensión hasta la Av. Costanera, haciendo que estos espacios se lean como una unidad y que el Parque se extienda visual y espacialmente hacia el norte y la laguna, como no sucedía en la conformación de la etapa anterior.

Conjugado este sector con la demarcación precisa de calles perimetrales que engloban a los dos sectores descritos anteriormente, el Parque adquiere una unidad de conjunto no sólo geométrica sino también de recorrido, y se vincula coherentemente con la estructura urbana de la cuadrícula a la que redefine en un espacio abierto con una predisposición de acceso y apertura visual hacia la Laguna.

De la década de 1930 se dispone de una profusión de imágenes que registran la situación que adquiere el Parque, en las que se prioriza el

ornato como una de las características más importante, pero también ahora estará muy presente el frente de costa con su apertura al ambiente natural de la Laguna, Puente Colgante incluido. Son recurrentes las imágenes que registran la defensa ya consolidada, tal como aparece representada en los planos de proyecto antes citados.

Las imágenes muestran la zona de acceso al Puente Colgante, parquizada, con situaciones de paseos recoletos, donde también intervienen los nuevos medios de movilidad con los primeros automóviles, los cuales dan vida a las calles más regulares que rodean el paseo de pavimento.

La imagen de un balcón hacia el ambiente natural, regularmente conformado, ornamentado con la balaustrada y farolas, contrasta con las características anteriores de la ribera como espacio sin orden, libre y sujeto a las inclemencias de la naturaleza. Y si en este último caso el Parque se configuraba ensimismado sobre sí mismo, ahora con la nueva configuración en las nuevas postales forma parte de un conjunto más abarcativo, de un sistema de espacios en el cual se halla inserto y diseñado en consecuencia.

Hacia el año 1935 se consigna la pervivencia de asimilar el progreso urbano con la creación y ordenamiento de espacios verdes en la ciudad, principalmente dentro de la estructura urbana existente.

Los registros fotográficos de mediados de los '30 ya comienzan a ser repetitivos, en cuanto no consignan variaciones del entorno y las configuraciones del diseño se mantienen, como también el cuidado general que conserva el estado del Parque. Ahora sí, el diseño se estabiliza y la conformación no es alterada, lo que variará será la significación del Parque –y de la obra pública en general– en las descripciones de los documentos oficiales.

Estableciendo una comparación entre las Memorias de la Intendencia Municipal de distintas épocas se encuentran variaciones del rol de la obra pública, y dentro de ella de los espacios verdes. En la Memoria de la Intendencia Municipal de Francisco Bobbio del año 1940, el estado de los espacios verdes de la ciudad es profusamente mostrado en imágenes, en donde se vanagloria de la conservación que hace la administración pública de los mismos, como también de los nuevos espacios públicos que ha promovido, tanto pequeños como otros de escala significativa como el Parque Cívico del Sur (hoy Gral. Belgrano). El espacio público, y dentro de su sistema el espacio verde como espacio paradigmático, era concebido como signo de una comunidad integrada e instrumento de saneamiento y reequilibrio de lo urbano. Y el río como una posibilidad más entraba en este universo de espacio verde con ese sentido.

Pero se registra una constante campaña propagandista con dosis de autocomplacencia a partir de la obra por la acción de gobierno de la que se da cuenta. Esto antes no era notable en las memorias de intendentes anteriores, donde el discurso era más adusto, más protocolar y menos grandilocuente, y buscaba exponer a consideración la obra y no como se registra en esta época donde está inferida la evaluación positiva de la misma.

54. PIAZZESI, Susana: "Después del liberalismo: un nuevo conservadorismo? El iriondismo santafesino en la década del treinta," *Estudios Sociales*, n° 13, Santa Fe, UNL. 1997, p. 110.

Es legible la estrategia del gobierno –no sólo Municipal, sino también Provincial– de utilizar a la obra pública como instrumento para lograr legitimidad ante la ciudadanía, una legitimidad que no había sido obtenida en las urnas, ya que el gobierno provincial –y municipal designado por este último– era ejercido por una intervención del Estado central en los años 1935-1937, y posteriormente, hasta 1943, por gobiernos producto de las estrategias de fraude electoral impulsadas por el mismo gobierno central. "Se produce un proceso de inversión de la representación, en la que los gobiernos no requieren la captura de su electorado para constituirse como tales, sino que constituyen posteriormente a su representado a partir del vínculo establecido por la acción gubernamental y la política clientelar, con las que se constituye una legitimidad *a posteriori*. Porque el gobierno hace determinadas obras, alcanzando así una entidad de representante que no ha alcanzado por los dispositivos tradicionales de la contienda electoral."⁵⁴

Si bien el Parque Oroño no es el más recurrido en esta estrategia discursiva, ya que han surgido otros parques en la ciudad para estos años, no deja de aparecer en él este recurso que define la síntesis de lo que el gobierno resguarda, promueve y promete repetir. En definitiva, la configuración del ideal a reproducir en las nuevas partes de la ciudad, un ideal que se ajustó en el proceso de construcción del Parque Oroño. Siendo el primer parque de la ciudad, y el primer sitio de relación con el río proyectado enteramente como parte de un programa de uso cívico recreativo de la ribera, a través de un largo período alcanzó en esta segunda etapa de su existencia una forma que condensará los valores de la transformación urbana a repetirse en las nuevas extensiones de la ciudad, en las nuevas aperturas de sitios en una estructura urbana que crece.

Pero ese crecimiento implicaba cambios de diverso tipo, no sólo una repetición extensible, sino reacomodamientos internos de esa estructura de la ciudad. Y en estos reacomodamientos el Parque Oroño iba a sucumbir, siendo reemplazado por una infraestructura de tráfico que privilegiaba el carácter funcional de una vía territorial con un nuevo cruce del río por sobre el Parque y su forma urbana descripta.

4.4. Fin del Parque (1968-...): el espacio de circulación y la pérdida del entorno de la costa

Desde los inicios de la década del 60 las fuentes fotográficas registran un constante descuido del Parque, acrecentado por inundaciones que van deteriorando las defensas de la costa y su configuración, entre las cuales la de 1965 provocó la avenida de aguas en el mismo Parque destruyéndolo en alto grado, momento desde el cual ya no será restituido en su configuración.

La foto aérea de este sector de la ciudad datada en 1968 ya registra un área arrasada donde, sin la defensa y vereda sobre la costa, ya se encuentran acopiados tubos y materiales de construcción de un nuevo puente

paralelo al Puente Colgante, y cuya cabecera con viaducto circulatorio ocupará el Parque en su totalidad.

Es en 1968 cuando se comienza la construcción del viaducto Oroño, por lo que el Parque Oroño será definitivamente desmontado para dar lugar a la bajada del nuevo puente, con la infraestructura de circulación en distintos niveles que redistribuirá el tránsito vehicular. Toda la obra será inaugurada en 1971; otorga otra forma y carácter al sitio, propio de los espacios de circulación primaria sobre un paño verde neutro que no admite una apropiación peatonal del lugar.

La operación de un nuevo puente forma parte de un plan mayor que excede lo urbano para alcanzar lo territorial. La creación y participación de organismos nacionales como Vialidad Nacional en sectores significativos de la ciudad alteran las formas municipales de entendimiento y acción sobre el espacio urbano con problemáticas de otra escala. Es el momento cuando a partir de la planificación se formalizan planes directores protagonizados por definiciones de avenidas de circunvalación para el tráfico territorial, no siendo ajena Santa Fe a dicha corriente, cuestión que se verificará en oportunidad del plan de 1927 y sucesivos descritos con mayor detalle en el próximo capítulo.

El viaducto Oroño era una pieza dentro del cruce del Río Paraná que conecta Santa Fe con toda la región Mesopotámica y los países limítrofes de Brasil y Uruguay. Era el cruce de la Laguna para luego proseguir el cruce del valle de inundación y afluentes, terminando por salvar el tramo del cauce mayor del Paraná a través de un túnel subfluvial –ubicado inmerso en el mismo río– de características y complejidad singular para ese tiempo.

Las autoridades de Vialidad Nacional, a cargo de las obras, resaltarán las características de las mismas y, en lo que respecta al nuevo Viaducto que reemplazará al Parque Oroño, manifestarán que será "...la primera avenida elevada del interior del país."⁵⁵ Las fundamentaciones son colocar a la ciudad a la cabeza de las capitales del interior del país a partir de la resolución de su infraestructura de accesibilidad y conexión regional, mutando el espacio verde como caracterización de la ciudad sobre el río por lo colosal de una obra territorial como proeza técnica y símbolo de progreso.

El proyecto de este puente y viaducto es del año 1954, y de 1956 datan los primeros estudios, donde se lo enmarca y determina dentro de la conformación del sistema circulatorio primario territorial de toda la ciudad. Según los responsables de la obra, la misma implica una red de autopista que "nace en el puente que actualmente se construye sobre el puente carretero a Santo Tomé. Cruza por Baradero Sarsotti y, siguiendo por la zona sur, llega hasta la calle Juan de Garay." Este tramo incluye los puentes sobre las calles 1° de Mayo y 4 de Enero y calle 3 de Febrero de la estructura urbana preexistente. Como obras complementarias se citan las "... playas de estacionamiento para camiones frente al elevador de granos

55. "Una gran obra está en marcha," *La Nota Santafesina*. Viernes 17 de abril de 1964, p. 19.

del puerto y otra cerca de la orilla de la laguna" "...Después del puente de calle 3 de Febrero se sigue la traza de calle 27 de Febrero hasta avenida Alem. Allí se construye un distribuidor de tránsito. Luego por Alem con un alto a nivel sobre Necochea para dar acceso a Barrio Candiotti. Sobre Vélez Sarsfield, siempre por avenida Alem, otro alto a nivel con acceso al Puerto, cruzando las vías del ferrocarril. Luego seguimos hasta plaza Oroño." "...esa plaza será remodelada y será cabecera del puente que cruza la laguna para dar acceso o entrada a la ruta nacional 168."⁵⁶ Esto termina de conformar todo un sistema de circunvalación de la ciudad sobre la parte de costa donde toma contacto con la estructura urbana. Y será el único componente físico y funcional que unificará esta costa, contra la pretensión de una configuración verde de la misma.

La remodelación del Parque, que en una elocuente reducción de su entidad los ingenieros del proyecto del Viaducto lo denominarán como plaza en vez de parque— implicará en realidad su transformación en un mero suelo de césped. El espacio sólo servirá para el acceso vehicular a los otros equipamientos y espacios del entorno, como hacia las distintas vías (Boulevard, Av. Costanera, Av. Alem y puentes sobre la Laguna), pero perderá la condición de espacio de estancia que combinaba el tráfico vehicular con el paseo peatonal y el disfrute del paisaje fluvial en una arquitectura de conjunto. Ahora sólo el plano horizontal indiferenciado de verde sin vegetación ni equipamiento deja las vistas libres para la observación desde el automóvil a considerable altura y velocidad.

El verde en cuanto programa urbano, instructivo, organizador de composición de espacios y funciones sociales deberá buscar otras zonas, otras áreas como Guadalupe o la misma isla, entre otras, pero siempre zonas más alejadas del núcleo urbano histórico primigenio, el que en su parte litoral quedará monopolizado para las funciones territoriales de transporte portuarias, ferroviarias y automotores, y sus organismos administrativos propias de dinámicas y pertenencias ajenas a las decisiones sobre la escala urbana de los espacios de la ciudad. Esta caída del Parque Oroño es otro alejamiento más del verde del núcleo urbano, como lo había sido la Alameda en el sector transformado por las obras del nuevo puerto en la parte central de la ciudad, y cuya desaparición el Parque Oroño había pretendido remedar.

El nuevo Viaducto Oroño será una pieza del sistema de transporte que liquidará el Parque, y en esto quedan inscriptas las nuevas condiciones de la ciudad funcional. Si se compara la incorporación del Puente Colgante al sector del Parque con respecto a este nuevo viaducto que refuerza el sistema de comunicación llevándolo a una escala territorial ampliada, se registrará entre aquel puente y este viaducto un cambio de escala, calidad y composición de elementos con funciones y efectos diferenciados. Si con el Puente Colgante se vigorizaba el área, el mismo le da cadencia de actividad y flujos, a la vez de una imagen enmarcada en el paisaje, todo

ello dentro de la existencia del Parque y su consolidación urbana armonizando dinámicas de uso y símbolos; el nuevo viaducto con componentes fuera de escala, imágenes colosales y velocidades diferenciadas hasta las más altas de los medios de transporte automotor en contraposición al peatón y paseo urbano. Este último viaducto se sobreponía al Parque anulándolo y, de esa manera, hacía prevalecer la función sobre el uso urbano, exaltando una imagen técnica omnicomprendensiva y autorreferente que eclipsaba las anteriores actividades y espacios como la naturaleza misma del paisaje litoral. Si antes la infraestructura se insertaba en el espacio preexistente, ahora implica un conflicto por el efecto de su funcionalidad y la escala física de sus componentes, desagregando las convivencias tanto de uso como de imagen del sitio. Aquí nuevamente se verifican los ciclos de la infraestructura en su relación con la estructura urbana y el paisaje natural en donde se implanta.

La disparidad entre el acero y el hormigón, entre los cables y los alargados arcos, es más que una disparidad de técnica constructiva entre los dos puentes; la resultante estética diferencial es un registro de dos ciudades de dos situaciones históricas, cada una con sus paradigmas e imágenes.

5 ~ UNA CALLE PARA LA ORILLA: LA AVENIDA COSTANERA

En un plano de 1901⁵⁷ aparece una avenida sobre el borde costero en la parte que hoy ocupa la Avenida 7 Jefes, originalmente denominada Avenida de la República. Este es el primer registro cartográfico de un espacio fundamental en la relación de la estructura urbana con el curso de agua. La Avenida Costanera será la materialización de un espacio urbano significativo para la apropiación y uso cívico del ambiente de la ribera. Su borde sobre la inmensa Laguna Setúbal hace del lugar un punto clave donde convergen las características del dato natural del sitio con la tendencia de crecimiento de la estructura urbana.

En los primeros años del siglo XX se trazan las primeras cuadras de esta Avenida, aunque de forma muy incipiente y precaria. La inestabilidad del borde costero y su indefinición por las cambiantes condiciones hidrográficas delimitaban un cuadro de una gran complejidad para estas obras. Por ello, se caracterizaban por las cautelas y por la necesidad de mayores estudios y recursos –no siempre disponibles–, entre otras cuestiones que alargaban los tiempos de concreción y acotaban la escala de intervención.

Tanto como con las otras piezas tales como el puerto y el parque, en este paseo ribereño también existirá un proceso de transformación signado por el pasaje de un espacio precario, de débil configuración y materialidad arquitectónica, hacia un espacio jerarquizado en calidad de constituirse en una pieza significativa en la red de espacios públicos de la ciudad. De un paisaje donde era protagonista la majestuosidad agreste de la Laguna y

57. *Ciudad de Santa Fe. Plano del Censo Municipal año 1901.* Concejo Deliberante Municipal -AE, Tomo 1902-1904. f. 88.

sus singularidades fluviales, a un paisaje que paulatinamente se irá definiendo por las intervenciones materiales que los transformarán radicalmente enmarcando el entorno natural desde una apropiación urbana.

Se repite la misma circunstancia con la Costanera que con el puerto, en el sentido que una gran precariedad de las instalaciones, una forma de uso informal –acorde a esa precariedad de las instalaciones–, se revierte en el tiempo con una obra de ingeniería que resuelve la cuestión hidrográfica, define un límite entre el agua y los terrenos urbanos, a la vez que sienta un espacio de uso cualificado.

A principios de siglo, y con las obras del puerto en desarrollo, los espacios abiertos sobre el río localizados en la parte central de la ciudad sufrirán una reconversión por la obra de ingeniería portuaria. Esto, ya comentado anteriormente, agilizó en los límites de la estructura física de ciudad los proyectos de nuevos equipamientos de espacios urbanos vinculados al frente de agua, espacios cuyas características habían sido perdidas en el núcleo urbano consolidado, y podían recuperarse en las nuevas áreas incorporadas a la ciudad producto de la extensión de la estructura urbana. Es revelador que el primer nombre de la nueva Avenida Costanera sea Alameda Isabel La Católica, y que conservara la parte denominativa de “Paseo de la Alameda” que tenía el paseo costero sobre el antiguo puerto en el núcleo central de la ciudad. El espacio de uso urbano de la costa se mudaba del centro –al ritmo de la ampliación y modernización portuaria–, a las nuevas áreas generadas por la extensión de la estructura física de la ciudad.

En 1901 el Concejo Deliberante aprueba una ordenanza que incluye el trazado de tres cuadras de la Alameda Isabel La Católica.⁵⁸ Posteriormente, en 1903, el jefe de la Oficina de Obras Públicas de la Municipalidad, Ingeniero Arturo Lomello, presenta un proyecto de prolongación de estas tres primeras cuadras ya trazadas,⁵⁹ para dar unidad a un espacio de escala importante.⁶⁰ Sin embargo, serán proyectos más propios de operaciones de agrimensura que de arquitectura, donde el trazado avanzará paulatinamente sin una entidad tridimensional, debiendo pasar tiempo para que se consolide como un espacio público cualificado, equipado como tal y densificado con una edificación de escala considerable; es decir, igual como ocurrió con el Parque Oroño, con esa misma débil fuerza y dinámica de proyecto y ejecución que requirió de diversas y fragmentadas acciones en el tiempo. Será hacia fines de la década del 20 cuando se consolide el borde sobre el agua con un terraplén apropiado que controle los cambiantes caudales de la laguna, y que se conforme una vía con calzadas y aceras en un marco compositivo que componga arquitectónicamente el paseo –con profusos canteros, vegetación y bancos, entre otros elementos de equipamiento– para un uso urbano significativo. Más aún, habrá que esperar para la consolidación de un tejido residencial con una caracterización tipológica que singularice el área urbana sobre el río.

58. Archivo del Consejo Deliberante Municipal. ACDM-AE, tomo 1900/01, f. 557.

59. Archivo del Consejo Deliberante Municipal. ACDM-AE, tomo 1902/04, f. 240.

60. En toda su extensión, alcanzará unos 1200 metros.

61. De una superficie aproximada de 45 ha, que representan poco más de la mitad de las 80 ha de las instalaciones portuarias.

62. NOVICK, Alicia: "The notion of Urban Project from a historical and cultural dimension. Proposals for the Costanera of Buenos Aires", *11th International Planning History Society Conference*. Barcelona. 2004.

63. ADAGIO, Noemí; RIGOTTI, Ana María: "Recuperando el río. Ideas, proyectos, realizaciones. Rosario 1925-1940", *A&P*, n°10. Rosario. 1995, pp. 18-21.

64. Para el caso de Buenos Aires, el paseo costero estará presente en el *Plan Orgánico para la Urbanización del Municipio*, de 1925 y elaborado por la Comisión de Estética Edilicia. Para el caso de Rosario, estará el *Plan Regulador y de Extensión* de Dellapaolera, Guido, Farengo, y, aunque puesto en vigencia en 1935, vino siendo debatido desde 1923 a partir de una controversia sobre la ocupación de la costa por infraestructura ferroviaria.

65. *Ciudad de Santa Fe. Plano del Censo Municipal año 1901*. Concejo Deliberante Municipal -AE, Tomo 1902-1904. f. 88.

66. Proyecto de ordenanza. Archivo Concejo Deliberante Municipal, A-E, tomo 1889, f.132.

Terraplén de defensa, vía de circulación cualificada y tejido residencial característico serán las componentes de un área urbana⁶¹ que sólo en el tiempo habrá adquirido una singularización propia, la cual deviene de una configuración histórica producto de las pulsiones de extensión de la estructura urbana.

Por ello, y más allá de las crónicas exaltadas y promociones municipales, no habrá un proyecto monumental de espacio público articulado con una propuesta de urbanización de escala que haya predispuesto los medios técnicos de infraestructura y recursos financieros e inmobiliarios propios de un gran operación; por el contrario, será un conjunto de intervenciones en una larga extensión de tiempo que irá acumulando transformaciones en pasos paulatinos, es decir, un proceso propio de la extensión de la estructura urbana con sus formas, bajas intensidades y largos tiempos, en vez de un proyecto urbano definido y ejecutado puntualmente. Sí cabe destacar la importancia de la pervivencia en el tiempo del proyecto del sitio, de la persistencia del interés y continuo tratamiento del área, tanto desde la política urbana como desde la demanda de los agentes sociales para el mejoramiento del mismo, un proceso que construyó un esquema de ocupación y usos que perdura hasta la actualidad.

Dentro de esta dinámica, el principal impulso se dará en los años 20 no por casualidad, ya que son años cuando se detecta el protagonismo de la costa urbana como tema social, político y cultural, en el contexto de las ciudades argentinas, tomando identidad problemática hasta convertirse en problema técnico urbano. Esto se verifica en la formalización de propuestas de Paseos Costeros para las ciudades de Buenos Aires⁶² y Rosario,⁶³ y en la incorporación de las mismas en los planes urbanos.⁶⁴

5.1. El nuevo balcón de la ciudad: trazas de la conformación del sector urbano

La idea de un paseo público sobre la costa en Santa Fe será consustancial con la planimetría de la ciudad. Siempre aparece una vía de circulación con una entidad reconocible sobre la costa del núcleo urbano. Pero en el sector de la actual costanera, se comenzó a tener presencia recién en el plano del censo de 1901,⁶⁵ momento en que se instalará como referencia este sitio. Anteriormente, los antecedentes incluso confirman la no identificación del sector en relación con la laguna, ya que el proyecto del "Camino a Guadalupe" de 1889⁶⁶ se trazaba alejado de la costa debido a que se la percibía como una amenaza para las intervenciones.

Aun así, en 1901 la avenida sobre la ribera tampoco llega a consolidarse como un proyecto de obra pública de entidad ambiciosa y monumental, asumido por los poderes financieros y políticos protagónicos, sino que será parte de la labor administrativa de las oficinas municipales que intentan gestionar –desde los instrumentos y recursos corrientes de la gestión municipal– las mejoras y extensiones de la estructura urbana.

67. Ver COLLADO, Adriana: *Santa Fe. Proyectos...* op. cit., p. 4.

68. En ese lugar cruzaba la laguna en su parte más angosta, tenía una longitud aproximada de 200 metros, y se asentaba sobre pilotes de madera.

69. Para la crónica específica de las empresas ferroviarias, ver ENSINCK, Oscar: *Historia de los ferrocarriles en la Provincia de Santa Fe*. Rosario: Ed. Oficial, 1973.

Esto quedará clarificado si se lo compara con el Boulevard Gálvez, que formó parte de una motivación inmobiliaria vinculada a la implantación de un sistema de transporte como el *tranway*,⁶⁷ y donde participaban agentes de empresas constructoras extranjeras relacionadas a las obras del ferrocarril. En cambio, aquí el agente protagónico será la Oficina de Obras Públicas de la Municipalidad, y su jefatura corporizada en un ingeniero vinculado principalmente a las artes de la agrimensura más que constructivas, acompañado por una opinión de prensa que canalizaba en forma difusa ciertas aspiraciones ciudadanas, y por exaltaciones gubernamentales en documentos oficiales conmemorati-vos.

En ese contexto se trazan las primeras tres cuadras de la costanera en 1901, que se irán completando con las sucesivas lentamente, desde el proyecto del Ingeniero Lomello a cargo de la mencionada Oficina Municipal en 1903, hasta alcanzar las 10 cuadras de extensión sobre la ribera de la laguna. Así, en dicha extensión el paseo costero sobre el este quedará delimitado por el Parque Oroño hacia el sur, y por la vía de FF. CC. a Colastiné que cruza la Laguna, hacia el norte. Esta línea ferroviaria estaba hasta 1905 más al sur del sector del Parque Oroño,⁶⁸ pero a raíz de una creciente que hizo colapsar el puente, se relocalizó hacia 1907 en la parte norte esquivando la zona urbana, con un nuevo puente y quedando a más de 1 km de distancia del Parque Oroño. Este puente era de otras dimensiones, llegando a casi los 500 metros de longitud, y fue construido por la Compañía Francesa del Ferrocarril Santa Fe que explotaba esta línea.⁶⁹

Aunque a partir de la inauguración del nuevo puerto en Santa Fe el puerto de Colastiné perderá importancia –perviviendo agónicamente hasta 1928 en ocasión de una gran inundación–, y por ende este ramal también decaerá en su uso; el mismo subsistirá por varias décadas más hasta ser levantado y por ello se constituyó en un límite muy concreto, difícil de soslayar, que acotaba todas las intervenciones del Paseo. Recién en 1943 comenzará a desmantelarse este ramal y permitirá pensar y ejecutar una continuidad del paseo litoral hacia el norte. De ahí la diferente denominación popular que adquirirán como “Costanera Vieja” y “Costanera Nueva” –además de los jurídicos nombres de Av. 7 Jefes y Av. Almirante Brown, respectivamente– las distintas partes de acuerdo con sus tiempos de construcción.

En cuanto al límite sur, es decir el lugar de origen de la costanera a partir del cual se irá extendiendo, es el descrito Parque Oroño. Este será el punto de articulación de la Costanera con la estructura urbana que se estaba conformando con la llegada del Bv. Gálvez, y poco después con los comienzos de la obra del nuevo puerto, las instalaciones de la estación ultramarina que se desplazaban hasta ese punto ocupando todos los espacios públicos abiertos vinculados al frente de agua que existían hasta ese entonces en la parte del núcleo urbano consolidado. Como se ha analizado, llevó tiempo al Parque Oroño alcanzar una forma urbana significativa

en correspondencia a su rol, pero aun en sus precarios inicios, siempre desempeñó ese carácter de dar enlace espacial entre el Bv. Gálvez como paseo cualificado interior y la Costanera como paseo litoral; estableció una continuidad articulada de espacios públicos significativos, en un conjunto que subsistió como una de las partes más importantes de la estructura urbana hasta la destrucción del Parque Oroño, que sólo ha conservado la continuidad vial pero no la arquitectura de continuidad urbano-paisajística; quedaron el Boulevard y la Costanera como elementos inconexos en términos arquitectónicos.

Por último, el otro límite que terminará de conformar este sector urbano planteado como un área vinculada al paisaje de la laguna será el límite oeste, y estará constituido por la traza, playa de maniobras y estación del Ferrocarril Central Norte Argentino, propiedad del Estado Nacional, que se localizará en 1908 en este lugar y como parte de la sistematización ferroviaria de acceso al nuevo puerto en construcción en ese tiempo. La traza e instalaciones se localizarán a una distancia variable del borde de agua nunca menor a los 250 metros. Esto se debe a las precarias condiciones del terreno sobre la costa, y a la necesidad de tomar las precauciones para el resguardo de las instalaciones, ya que no sólo consistían en un tendido de vías sino en una infraestructura de maniobras, talleres y estación que no podían elevarse sobre el nivel del terreno. En realidad, se estaba considerando el antecedente del proyecto del "Camino a Guadalupe" de 1889,⁷⁰ que había tomado como precaución el alejamiento de la costa; este predio ferroviario se implantará desde este trazado –hoy calle Vélez Sársfield– hacia el oeste, en dirección contraria a la laguna alejándose de ella.

Con esta disposición de retiro de la línea de costa, hecho imprescindible para la generación de un espacio vacío de suficiente escala, más las incipientes trazas de la avenida sobre la costa y el inicio del Parque Oroño, se formó entonces un área que será ocupada para la Avenida Costanera con su equipamiento de paseo público de uso recreativo vinculado al paisaje de la laguna, y completado con un tejido residencial de tipologías propias de barrio jardín.

Este predio ferroviario hará de cierre del sector de la costanera, lo limitará fuertemente hasta aislarlo de los flujos urbanos, y sólo se accederá desde el sur por el Parque Oroño y la misma Costanera, ya que por el oeste estarán cortadas las conexiones viales y comprometidas las peatonales por las instalaciones ferroviarias. Este aislamiento potenció las características singulares del área, determinadas por estas particularidades en su proceso de configuración, y deviniendo un barrio que hasta la actualidad mantiene sus rasgos tipo-morfológicos, su potencia de uso y fuerza simbólica en la imagen de la ciudad. Asentado en terrenos inestables, cual voladizo desde la parte firme y elevada de la ciudad, se asoma a la laguna ofreciendo una balcón-terrace para la apropiación urbana del paisaje litoral.

70. Proyecto de ordenanza. Archivo Concejo Deliberante Municipal, A-E, tomo 1889, f.132.

71. Hasta mediados de la década de 1920 no llegan las redes de energía eléctrica y aguas corrientes. Fuentes: Agua y Cloacas: Archivo de OSN/Santa Fe, Expedientes de obras domiciliarias en la ciudad de Santa Fe, Colección Boletín de Obras Sanitarias de la República Argentina; Energía Eléctrica: Archivo del Concejo Deliberante Municipal, Expedientes, Colección Anuario Estadístico de la Municipalidad de Santa Fe, Memorias de Intendentes (publicadas y no publicadas); Red Vial: Municipalidad de Santa Fe, Archivo de Obras Públicas, Archivo del Concejo Deliberante Municipal, Expedientes, Colección Anuario Estadístico de la Municipalidad de Santa Fe.

72. *Archivo Fotográfico Ferrocarril Santa Fe, 1891-1948.* Buenos Aires: Fundación Antorchas, 1992.

73. Plano del sector costanera. Sin datos. Aparece el muro de contención de la Avenida Costanera, el primer tramo del Puente Colgante, el perímetro del Parque Oroño y el Club de Regatas. Dimensiones 116x46 cm. Aprox. 1925/28. Dirección de Catastro. Municipalidad de Santa Fe.

74. Archivo de Obras Privadas. Municipalidad de Santa Fe.

75. Para arribar a estas interpretaciones se realizó la reconstrucción histórica del proceso de subdivisión de las parcelas y ocupación edilicia de los solares en dos manzanas del área. Esta reconstrucción se hizo, en una vocación comparativa para optimizar el análisis, con la misma metodología empleada en otro trabajo que abarcó distintas manzanas de la ciudad aunque ninguna de este sector. CACCOPARDO, Fernando; BERTUZZI, Ma. Laura: *Morfogénesis Urbana de la ciudad de Santa Fe. Transformaciones y formas de extensión del tejido en el territorio.* CAID 2002, Ciencia y Técnica, Universidad Nacional del Litoral.

5.2. Consolidación y extensión: un momento de brillo de la pieza urbana litoral

La dificultad de llegada de redes técnicas,⁷¹ entorpecidas en su extensión desde el centro por el predio ferroviario, junto a la demora tanto en la apertura de calles como en la consolidación de las mismas con adoquinado, entre otros indicadores, ralentizó su urbanización determinando un carácter suburbano e impulsando proyectos de segunda residencia, en grandes solares, y con tipologías exentas.

Antes de alcanzar la conformación descrita, el lugar era reconocido como Monte Chanar, en la parte norte, con escasas viviendas precarias en el contexto de una urbanización informal fuera de la legalidad. La existencia de este lugar era ignorada en las crónicas de la ciudad, y sólo adquiere visibilidad como fondo de alguna fotografía, como el caso de las tomas realizadas por el Ferrocarril al puente que atraviesa la laguna y que pasa por el lugar.⁷² La precariedad en la ocupación es derivada de la falta de una consolidación de estos terrenos frente a la amenaza de inundaciones que cada tanto se registraban.

Pero con la concreción sobre el año 1928⁷³ del terraplén de defensa que dará una solución al problema hidrológico –definiendo una línea clara y segura del frente de agua y controlando sus recurrentes crecientes– se consolida la Avenida como un espacio de paseo conjuntamente con toda el área comprendida entre la Laguna y el predio ferroviario, quedando finalmente habilitada para una ocupación efectiva.

Con esto último, y recién en ese momento, se aceleró el proceso de urbanización y las obras de mejoras, en simultáneo con la estructura urbana que seguía en ritmo de crecimiento. A inicios de los años 30 se adoquina la Avenida y las calles interiores perpendiculares a la misma, solamente las tres primeras calles desde el Parque Oroño que ya habían sido abiertas en su origen desde 1903. Las otras apenas habían sido trazadas en algún caso, y menos aún ocupadas con edificación sus manzanas resultantes.

Es el momento en el cual, de acuerdo con un análisis del tejido a través de los expedientes de edificación privada,⁷⁴ se verifica una construcción de casas de segunda residencia de elite, en la década del 30, que se continúa esporádicamente hasta mediados del siglo XX, cuando vuelve a tomar impulso la construcción y completamiento del tejido a partir de una residencia permanente y de factura constructiva y compositiva más corriente.⁷⁵ Pero siempre será una construcción baja, tendiente en un principio a separarse de los bordes del terreno para generar un espacio ajardinado tanto delante como en los laterales. Van de los lenguajes pin-torescos que serán los predominantes que perviven sobre la costanera caracterizándola, a las primeras experiencias del racionalismo y las nuevas búsquedas formales del brutalismo en las etapas siguientes.

La variación del límite norte de este sector urbano, el cruce con la traza del ferrocarril a Colastiné, será el acontecimiento que establecerá unas

nuevas circunstancias que implicarán una redefinición del sitio. En 1926 una inundación hizo colapsar el puente. La Compañía Francesa a cargo de dicha línea, y a pedido de la Dirección General de los Ferrocarriles del Ministerio de Obras Públicas de la Nación, encara la construcción de un nuevo puente en 1929 y que terminará 5 años después. Este tercer puente ferroviario sobre la laguna –sucesor de los dos anteriores colapsados por las aguas– tendrá características técnicas y estéticas sobresalientes, con una estructura de hierro de 101 metros y 4 tramos, apoyados en 3 pilares y 2 estribos de hormigón sobre fundaciones de aire comprimido mediante cajones realizados a ese efecto.

La imagen de este puente ferroviario era mucho más contundente que la de su antecesor, y adquiere un gran protagonismo en el paisaje con una clara presencia visual desde la Costanera, a la que cerraba en su horizonte hacia el norte. De tal magnitud era el impacto, potenciado asimismo por el uso y arquitectura cada vez más consolidada de este espacio público, que la misma Compañía Francesa intenta articular el paso del ramal y la Costanera con una estructura de muros y vegetales que armonice el paso de la vía por encima de la avenida. La relación del ferrocarril con la ciudad por ese entonces era un tema polémico en las ciudades, y por eso se esgrimían estrategias para amortiguar impactos. De hecho, y como se verá en el capítulo siguiente, en el plan urbano de 1927 se establecía una reestructuración del sistema ferroviario de la ciudad, que levantaba este ramal y dejaba para parque urbano esta zona donde el ramal se cruza con la Avenida.

De todas maneras el puente fue construido y probado su funcionamiento, pero nunca fue puesto en servicio, y por ende la cabecera del mismo sobre la Costanera prevista en el proyecto tampoco fue realizada por innecesaria, ya que el puerto de Colastiné ya no funcionaba por aquel momento.⁷⁶ En 1943, al no serle renovada la concesión a la Compañía Francesa, los bienes de la misma son incorporados al patrimonio del Estado Nacional, el que decide utilizar la estructura del puente en otra nueva obra –en la Provincia de Mendoza, para el Ferrocarril Trasandino–; por lo tanto, el puente es desmontado definitivamente.

En medio de este cambio es que surgen propuestas para continuar la Costanera hacia el norte,⁷⁷ con los equipamientos propios del uso urbano en intentos de generar lugares adecuados para la recreación, especialmente para las actividades inherentes a la apropiación del entorno litoral, como por ejemplo los balnearios y playas, como también nuevas urbanizaciones residenciales de unidades unifamiliares de baja densidad. Con esta continuidad hacia el núcleo de Guadalupe, y la liberación de un obstáculo que significaba el cruce ferroviario, la Avenida Costanera obtendrá una mayor dinámica, encontrará una función de comunicación con las nuevas extensiones de tierra hacia el norte al ritmo del crecimiento de la estructura urbana que va necesitando nuevos ámbitos y desarrollos. Esta avenida sobre la costa, al estar antes casi cerrada por la traza del ferro-

76. Aún no se encuentra explicación para la decisión de reconstruir este puente, por cierto nada económico, sin una utilidad clara dado el cierre desde 1928 del Puerto de Colastiné. Ver ANDREIS, Andrés: *El ferrocarril*. Santa Fe: Universidad Nacional del Litoral. 2003.

77. “Santa Fe contará con un nuevo paseo y un espléndido balneario”, Boletín de la Dirección de Obras Públicas de la Provincia de Santa Fe, Santa Fe, junio de 1940; “Prolongación de la Av. Costanera hasta Guadalupe”, *El Litoral*, Santa Fe, 10 de mayo de 1941.

78. Aparecerán con fuerza y con un mayor grado de sistematización las propuestas de infraestructuras para balnearios y playas. “Santa Fe contará con un nuevo paseo y un espléndido balneario”, Boletín de la Dirección de Obras Públicas de la Provincia de Santa Fe, Santa Fe, junio de 1940.

79. En 1939 había sido inaugurado un complejo de parque y piscinas en Rosario, denominado Parque Alem. Indudablemente representaba una referencia y modelo ya que, aun en su diferente escala, tenía similares características a estos proyectados en Santa Fe.

80. Suplemento del *La Nación*, Buenos Aires, 5 de enero de 1941. En un conjunto de artículos sobre Santa Fe y sus políticas públicas, aparece como colofón una serie fotográfica del Parque Oroño y la Av. Costanera a doble página.

carril que cruzaba la laguna, no había tenido ese rol de comunicación, el que era cumplido por el antiguo camino interior. Ahora con esta extensión tendrá una nueva parte que será reconocida socialmente como Costanera Nueva, en contraste con su parte originaria llamada ahora Costanera Vieja. Y a partir de entonces se vislumbra, además de la consolidación, la potencialidad del sitio para el que se dispone su ampliación, en correspondencia al intenso uso social que había ido adquiriendo, y que seguía expandiéndose en su programa de aprovechamiento recreativo del entorno fluvial.⁷⁸

Son elocuentes los proyectos en 1940, realizados desde la Gobernación de la Provincia; en ellos se define la traza de continuidad de la Costanera –con un ancho de 60 metros y dos calzadas de 10 metros–, se acondiciona la playa y se proyecta en la finalización de la nueva traza un complejo balneario compuesto por un amplio parque con una piscina de 25 metros de lado. Dicho complejo⁷⁹ –no ejecutado– estaba unido a la laguna con su margen de playa por cuatro grandes escalinatas con motivos ornamentales siguiendo la inclinación del talud.

Por ese entonces Santa Fe en este punto pasará a ser un caso de gran valor en el repertorio de ciudades argentinas, ya que ni Buenos Aires ni Rosario en aquellos momentos habían logrado concretar una avenida costanera de estas características en sus estructuras urbanas, debido a la dominación de las mismas por las instalaciones ferroviarias y portuarias que en esas ciudades tenían un peso dominante, dado su escala y volumen de cargas muy distantes de los de Santa Fe, y ocupaban toda la extensión de la costa. Pero en cambio, a partir de esa inferioridad en la intensidad del movimiento portuario, Santa Fe no sólo posee, sino que a su vez se mostrará desde la imagen de su costanera,⁸⁰ un lugar de intensa sociabilidad para sus habitantes que también los representaba hacia el exterior como elemento simbólico de su urbanidad.

Ahora no sólo el poder municipal está pendiente de esta pieza, sino la intervención también era promocionada desde el nivel provincial, dando cuenta del salto de escala del sitio en los asuntos públicos y en sus capacidades de movilizar recursos y aspiraciones colectivas para su transformación, con proyectos más ambiciosos aunque igual de distantes respecto de las posibilidades de realización como habían sido los anteriores, y como el tiempo se encargó de mostrar en las dificultades de las futuras operaciones.

6 ~ LAS NUEVAS RIBERAS VERDES: LOS INTENTOS DE URBANIZACIÓN DE LAS ISLAS

En la historia de la ciudad habrá más episodios de esta dinámica de apertura de nuevos espacios verdes en los bordes de la estructura urbana. Si por crecimiento y complejización de la misma se van perdiendo espacios como fue la Alameda en la costa del núcleo urbano originario, y pos-

81. *Enciclopedia Geográfica de la Provincia de Santa Fe.* Dirigida por Arturo Rabin. Rosario: Fundación Universidad Nacional de Rosario. 2006.

82. *Plano de la ciudad de Santa Fe.* Municipalidad de Santa Fe, 1925. Dirección de Catastro Dirección de Catastro, Municipalidad de Santa Fe.

83. Durante las discusiones sobre el Puente Colgante, se justificaba la estética y gasto del mismo en función de que uniría los mayores espacios verdes de la ciudad, el existente Parque Oroño y un nuevo parque en proyecto del otro lado de la laguna. Ver COLLADO, Adriana; MÜLLER, Luis: *El puente colgante de Santa Fe*, op. cit. p. 39.

84. Ver RODIL, Marta: *Puerto perdido.* Santa Fe: UNL. 1994.

teriormente el Parque Oroño, a la par de estas pérdidas se irán planteando otros espacios en las fronteras de avanzada de la expansión urbana.

En los debates en ocasión de la construcción del Puente Colgante, cuya cabecera se encontrará en la parte norte del Parque Oroño –es decir entre este Parque y el inicio de la Avenida Costanera haciendo de articulación de ambos–, hizo su aparición la idea y proyecto de un Parque del otro lado de la ribera urbana. Este hecho es el primer acontecimiento de un proyecto público de carácter urbano sobre este territorio particular, caracterizado como unidad natural geográfica como “Relieves vinculados al río Paraná”, asentada sobre su llanura de inundación y contenedora de islas y albardones.⁸¹

La provincia de Santa Fe, territorio ampliado donde se asienta la ciudad capital del mismo nombre, es una división jurídica establecida sobre dos grandes regiones naturales: la llanura pampeana y el bosque chaqueño. Pero en la parte oeste de toda su extensión, si se profundiza el examen de lo geográfico y lo histórico, y también lo etnográfico y lo económico, se agregará otra unidad natural que no es ni pampa ni chaco, y es esto lo que se denomina “Relieves vinculados al río Paraná” mencionados. Consiste en el discurrir del río, como una masa de agua desparramada por arroyos y esteros corriendo entre islas de una fisonomía cambiante al ritmo del caudal de agua que moviliza el río Paraná. El “área insular” –conjunto de islas– y el “albardón costero” –elevación producto de sedimentación del arrastre de las aguas– son las referencias donde se comienza a poner la mirada expansiva de la ciudad, cuyo núcleo central originario se desplegó apenas retirado de estos relieves vinculados al Paraná, a su costado y en la confluencia del mismo con la “pampa llana” donde asentó su fundación.

En el plano de 1925⁸² aparece por primera vez un nuevo parque frente a la ciudad del otro lado de la Laguna. Era ubicado ya en el “área insular”, en el sector de isla enfrente a la Avenida Costanera, al sur de la traza del ferrocarril a Colastiné y al norte del camino al mismo destino en continuidad con el Puente Colgante.⁸³ En este triángulo delimitado por estas trazas y en pleno territorio de islas, se situaba un gran parque de diseño sinuoso, curvilíneo e irregular, junto a un aeródromo en un llamativo programa articulado de usos sin registrar incompatibilidad. La planta urbana asentada en la “pampa llana” comenzaba a dar aviso del interés por este territorio, alejado funcionalmente de la ciudad por los inconvenientes propios del terreno, por la inconexión y la precariedad de sus infraestructuras. Las vinculaciones de sus moradores eran por agua más que por tierra, lo que los limitaba en la interacción o incluso los conducía a otros centros urbanos como Rosario, aunque más distantes, pero que se conectaban para las actividades comerciales a través del cauce profundo del Paraná evitando las riadas poco confiables alrededor de Santa Fe.⁸⁴

El Puente Colgante, sin olvidar la función de acueducto que lo motivaba en alto grado, establecía una conexión directa entre la ciudad consolidada

y todo un universo natural que podía incorporarse a la misma. Por ello no es casual que se mencione este nuevo parque en ocasión de la obra del Puente y aparezca en la planimetría de la ciudad contemporánea a dicho emprendimiento. Este proyecto de parque sentará las identidades programáticas del sitio desde entonces, y aparecerá de forma continuada en los planes urbanos de 1927, 1947 y 1980; se materializará –mas allá de estos planes– recién en la última década del siglo XX con acciones fragmentadas a lo largo de un extenso tiempo. En la actualidad contiene dentro de su área un paseo costero, una reserva natural, un campo de deportes y la ciudad universitaria.

Pero en 1925 este proyecto forma parte de las búsquedas de nuevas áreas en disponibilidad –escasas en la planta urbana consolidada– para espacios verdes. Como se ha descrito anteriormente en ocasión del Parque Oroño y la Costanera, los nuevos espacios verdes con cierta ambición de escala son localizados en la periferia de la planta consolidada que no sólo se extiende sino que se complejiza interiormente con las nuevas infraestructuras ferroviarias y portuarias que anulan usos –como el paseo sobre el río en el antiguo puerto– y buscan reemplazarse con nuevas localizaciones. En la progresión de este proceso, el espacio verde urbano se sitúa cada vez más lejos del centro fundacional de la ciudad, ensayando nuevas articulaciones entre la estructura urbana y el paisaje fluvial del territorio.

Ya para esta década del 20 el entorno natural, y más precisamente el litoral, tiene un valor de reconocimiento y demanda social, y había sido negado en el centro con el nuevo puerto, con lo cual resultaba adecuada su convocatoria a los fines de direccionar la expansión de la planta urbana. Y además era funcional a determinadas aspiraciones –no sólo culturales– de la elite local, la que dirigía sus inversiones a la especulación sobre el valor de la tierra más que a las actividades comerciales y urbanas. Estos proyectos apuntaban a generar hechos urbanos que promovieran infraestructura de inversión pública transformando el valor de la tierra en la periferia, y que sería capturado con nuevas urbanizaciones a cargo de los propietarios del suelo.

Se destaca en los registros de prensa la valorización de la naturaleza circundante a la ciudad, de como su enclave territorial es favorable y le otorga valores diferenciales a la ciudad. “Los dos ríos uniéndose en sus inmediaciones del Sud después de limitarla al Este y Oeste, sus islas fertilísimas cruzadas de arroyos y exuberantes de vegetación, la laguna Setúbal con pretensiones de un pequeño mar interior y altas barrancas prolongándose, junto al mullido arenal de su playa, hacia espléndidos paisajes, su natural campo de ilimitada expansión hacia el norte y la belleza de su cielo y la tierra cubierta de humus prolífico, son motivos más que suficientes para que en manos del técnico y del artista obtenga nuestra ciudad un cuadro de líneas soberbias donde pueda enjoyarse a la par de las más favorecidas del mundo.”⁸⁵

85. *El Orden*. 3/11/1935, p. 20.

Un titular es elocuente en su visión del territorio natural y sus objetivos consecuentes: "Hay pasta para una gran ciudad futura."⁸⁶ Los espacios naturales son percibidos como la reserva para el crecimiento de la ciudad, espacios a colonizar por la extensión de la ciudad con sus infraestructuras y actividades. Espacios a incorporar en la estructura urbana y no ya como espacios exteriores con leyes ajenas a la condición de la ciudad; para ser integrados a la misma, si bien en su carácter verde pero desde una perspectiva más activa, más artificializada y organizada en medios, recursos técnicos, y demandas de uso dentro de la máquina de producción urbana. En este momento se evidencia ese paso.

La Avenida Costanera tenía un límite en su trazado al norte que era la vía del ferrocarril. Pero al ser desmontado dicho ramal y habiéndose impuesto el proyecto de prolongación de la misma Av. Costanera se consolida una fuerte conexión entre el sur y el norte de la ciudad con un camino franco sin complicaciones constructivas sobre el terreno como podía ser en el territorio de islas. Ante estas condiciones en este sector, el proyecto de nuevo parque enfrente, en las islas, quedó relegado y pervivió en su misma condición de proyecto durante mucho tiempo. Por el contrario, la nueva Avenida Costanera –en continuidad con la primigenia Costanera Vieja– fue la dirección de extensión de la planta urbana sobre el río, el lugar de nuevas urbanizaciones y de nuevos proyectos de equipamientos como los balnearios.

Este proyecto de parque no fue ejecutado, y pasó a ser uno más en este derrotero donde las presentaciones y discursos iban muy por delante de las realizaciones. En todo caso, si estas propuestas iban marcadas al ritmo de la expansión de la estructura urbana, su destino está midiendo la capacidad del proceso urbano para movilizar y potenciar recursos y demandas que transformen el espacio. Y como ya se ha visto en otros episodios, este proceso no tendrá una entidad y alcance de gran escala en Santa Fe en el plano de las acciones, las que quedarán remitidas a prácticas elementales con poca definición arquitectónica y monumental. Por ello, este largo tiempo en la materialización de la vocación de ocupación de las islas, en el salto del curso de agua a la otra orilla con el proceso de urbanización, y también en la construcción de un paseo costero bien equipado a lo largo de su borde litoral.

Aun en sus desacertadas gestiones, asentadas en inapropiados cálculos, con la escasez y fragmentación de realizaciones, aun así, estos proyectos sobre las islas –como anteriormente lo habían sido sobre la Costanera– fueron sentando las bases de una estructura espacial colectiva en este sector de la ciudad, prefigurando funciones que garantizaron el uso cívico junto a distribuciones y parcelaciones que aseguraban la accesibilidad pública en continuidad con la estructura urbana existente. Más aún, este resultado destaca claramente si se las compara con las urbanizaciones y ocupaciones de este territorio insular en otros sectores durante

87. Según la definición de las categorías de Meyer descritas en capítulo 1, apartado 1.7. Ver también MEYER, Han: *City and Port. Transformation of Port Cities London, Barcelona, New York, Rotterdam.* Rotterdam: International Book. 1999.

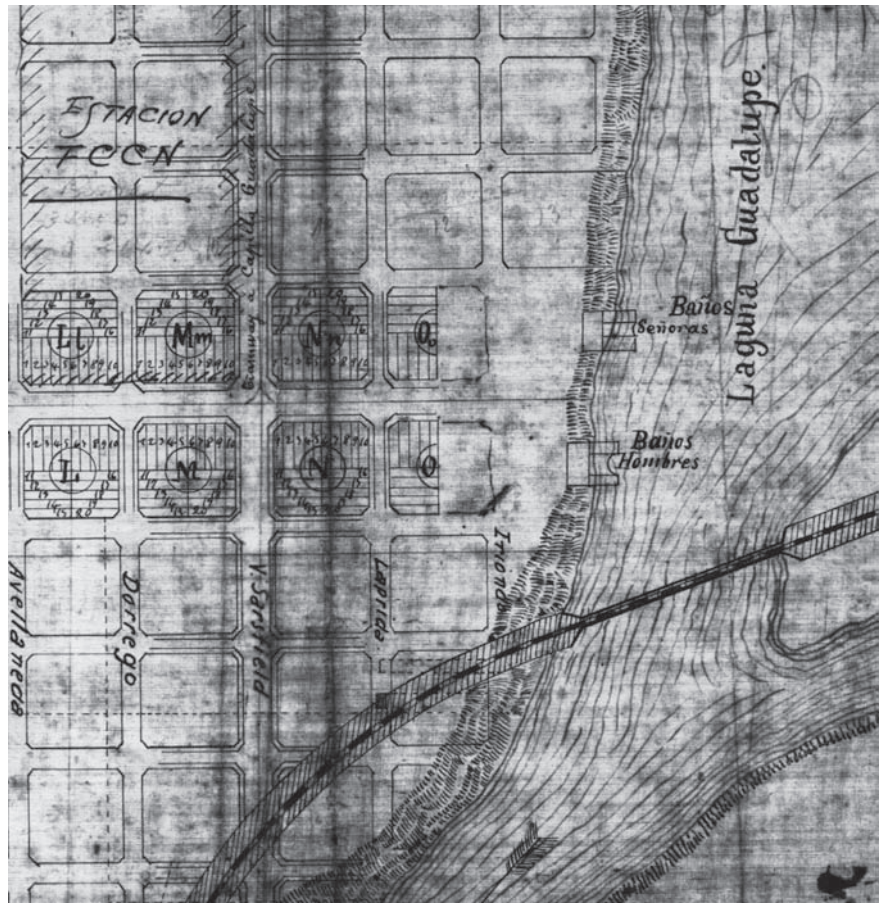
el final del siglo XX, producto asimismo de nuevas y actuales etapas de expansión y crecimiento de la ciudad, y caracterizada por la configuración de enclaves estratificados funcional y socialmente.

Conjuntamente entre este sector en el “área insular” y el propio de la Av. Costanera que se enlazaba en su momento con el Parque Oroño, se configuró un área significativa de la ciudad que articula su estructura urbana con el paisaje fluvial, un área en cuyo proceso histórico de conformación se ajustaron a forma urbana un programa de actividades y disposiciones espaciales, una forma urbana correspondiente y reconocible a un “espacio público social”.⁸⁷ Ello en contraste con el “espacio público tecnocrático” de la infraestructura portuaria que se irá autonomizando en su funcionamiento y administración de la gestión y dinámica urbana, además de limitar la relación espacial de la ciudad con el río. Esta área de la Costanera se agencia históricamente como el lugar social de relación con el litoral fluvial y constituye un componente importante de la ciudad moderna configurada a inicios del siglo XX, que en su proceso de crecimiento desagregaba funciones y espacios en correspondencia a las incipientes pautas funcionalistas que se incorporaban en su transcurso histórico, más allá del nivel de conciencia sobre dichos paradigmas en los debates en el ámbito local y la administración urbana.

Este sector urbano fue parte de ese transcurso donde la ciudad se transforma mutando toda su estructura en consonancia con los procesos de modernización, con las nuevas funcionalidades y especializaciones. En cuanto tal, la Av. Costanera lo adjetivará, y a pesar de su importancia, en su carencia de monumentalidad, en su lentitud en su construcción y consolidación, como en su debilidad en la materialidad –fue asolado en varias ocasiones por las aguas–, todo ello será indicativo de las limitaciones que este proceso de modernización tuvo en Santa Fe. Tal como ya se ha visto para el puerto, aquella otra pieza expresiva del cambio, en el caso de los programas de uso social del río también la ciudad encontró estrechez. Aún así, el puerto prevaleció como referente de la modernidad, como soporte de comunicación e imagen condensadora de ella.

Pero en realidad sólo podía haber una sociedad moderna con una ciudad moderna, que además de puerto despliegue estos espacios de sociabilidad sobre el borde litoral, como parte de esa aspiración expansiva de su estructura con franca intención de colonizar la naturaleza y hacerla ciudad.

4.1. Fragmento del "Plano Directorio de la Parte Nord-Este de la Ciudad de Santa Fe". Sin fecha, aunque es posible inferir la misma sobre 1887, año de aprobado el trazado del Boulevard Gálvez que aparece detallado en el plano y que representó un impulso al crecimiento del sector. Se observa al final del Boulevard Gálvez, en su encuentro con las aguas de la laguna una, designación de uso: "Baños". En este sitio se planteará en 1903 el Parque Oroño, primer parque de la ciudad y con frente a las aguas. Fuente: Archivo Dirección Municipal de Catastro.



4.2. Vista del Parque Oroño en su etapa inicial y las aguas de la laguna y río frente a la ciudad. Fuente: Lloyd's Greater Britain Publishing Company Ltd. *Impresiones de la República Argentina en el siglo veinte.* Londres, 1911.



4.3. Vista del ingreso al Parque marcado con estatuaria. Fuente: Lloyd's Greater Britain Publishing Company Ltd. *Impresiones de la República Argentina en el siglo veinte.* Londres, 1911.



4.4. Detalle del mismo ingreso al Parque con la presencia dominante de la estatuaria. Fuente: Municipalidad de Santa Fe. *Anuario Estadístico de la Ciudad de Santa Fe.* 1910.



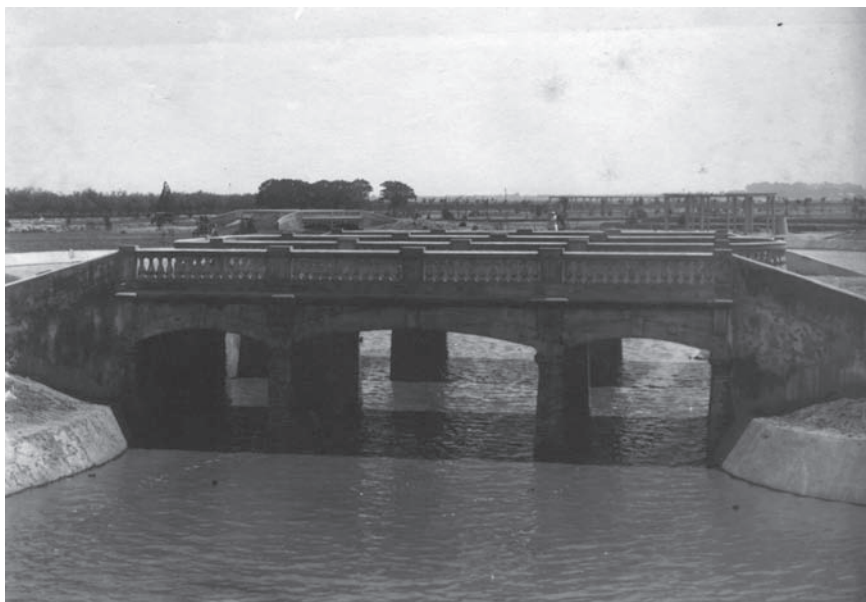
4.5. Vista interior del Parque, con un estanque de agua artificial recreando una interioridad autónoma de las tensiones del sector urbano y la ribera. Aun con el punto de vista hacia la costa, la misma no se percibe por la barrera de árboles. Aproximadamente hacia 1910. Fuente: Archivo General de la Provincia. Colección Zapata Gollán.



4.6. Detalle de la isleta dentro del estanque con la vegetación ya consolidada. Fuente: Municipalidad de Santa Fe. *Anuario Estadístico de la Ciudad de Santa Fe.* 1910.



4.7. Vista del puente sobre el espejo de agua artificial, caracterizando escenográficamente al Parque.
Fuente: Archivo General de la Provincia. Colección Zapata Gollán.



4.8. Tarjeta postal: Carte Postale, Union Postale Universelle. Lleva el título de "Paseo Oroño" y fecha de noviembre de 1922. Vista de la ribera de la laguna en la zona del Parque Oroño, donde se observa la indefinición del borde del parque con el agua, contraste al arreglo del interior del parque. Fuente: Museo de la Ciudad.



4.9. Vista del Puente Colgante en momentos de su culminación hacia 1928. Esta obra introdujo una nueva tensión funcional y visual en el sitio y promovió el cambio en la configuración del Parque Oroño.
Fuente: Museo de la Ciudad.



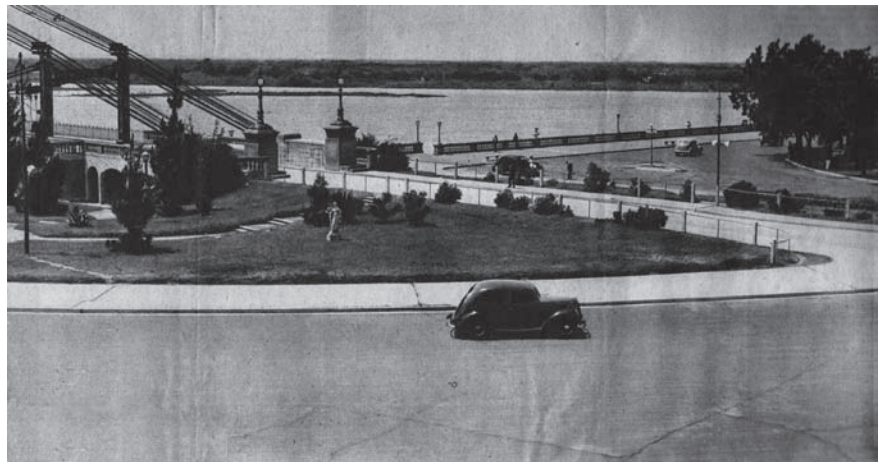
4.10. Vista del Puente Colgante.
Fuente: Cedodal, Buenos Aires.



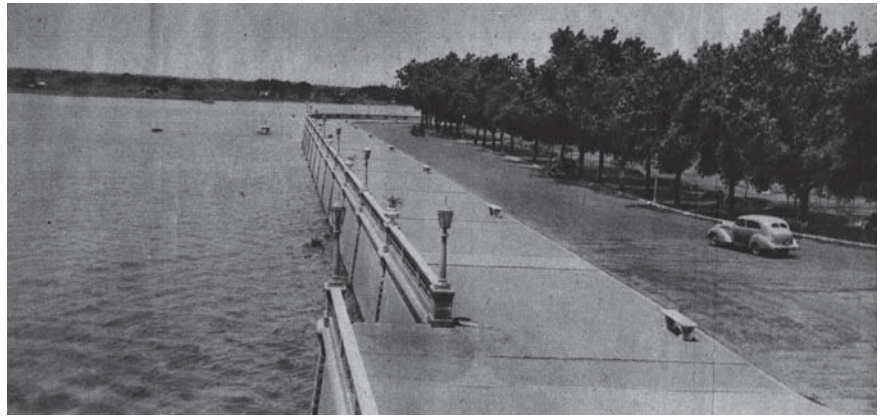
4.11. Vista de la nueva conformación del parque con el Puente Colgante y las aguas de la laguna como fondo.
Fuente: Municipalidad de Santa Fe. Guía del Turista. Santa Fe, 1929.



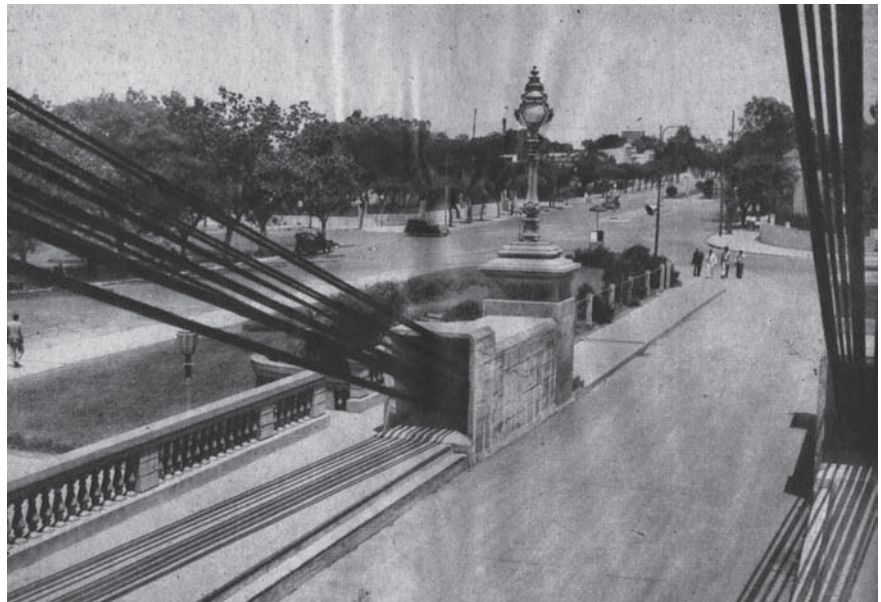
4.12. Vista de 1941 de la cabecera del Puente Colgante, en su encuentro con el Parque Oroño –hacia la derecha– y el comienzo de la Avenida Costanera –hacia la izquierda–. Fuente: Archivo *La Nación*, Buenos Aires.



4.13. Vista de 1941 desde el Puente Colgante hacia el Parque Oroño. Se observa la consolidación de la línea de agua con un recorrido peatonal y vehicular que hace de balcón al paisaje fluvial. Fuente: Archivo *La Nación*, Buenos Aires.



4.14. Vista de 1941 desde la cabecera del Puente Colgante, en su encuentro con el Parque Oroño –hacia la izquierda–, la finalización del Boulevard Gálvez –en el centro hacia el fondo–, y el comienzo de la Avenida Costanera –hacia la derecha–. Fuente: Archivo *La Nación*, Buenos Aires.



4.15. Vista del final del Boulevard Gálvez con el Puente Colgante sobre la laguna como fondo y el ingreso al Parque Oroño y la Avenida Costanera, aproximadamente hacia 1935. Fuente: Archivo *El Litoral*, Santa Fe.



4.16. Vista desde el aire del Parque Oroño en 1940. Fuente: *Labor municipal en la ciudad de Santa Fe. Obra de la Intendencia de Francisco Bobbio 1937-41*. Santa Fe: Castellví, 1941.



4.17. Vista del Parque Oroño desde la Avenida Alem –antigua Diagonal del Puerto–. Se observa la permeabilidad hacia la laguna donde antes había una tupida barrera arbórea, incorporándose también en la visión el Puente Colgante. Fuente: *Revista del Puerto*. Puerto de Santa Fe, Santa Fe, 1930.



4.18. Vista desde dentro del Parque Oroño, aproximadamente hacia 1930. Fuente: Archivo *El Litoral*, Santa Fe.



4.19. Vista desde dentro del Parque Oroño, aproximadamente hacia 1930.
Fuente: Archivo *El Litoral*, Santa Fe.



4.20. Vista desde dentro del Parque Oroño, aproximadamente hacia 1930.
Fuente: Archivo *El Litoral*, Santa Fe.



4.21. Reconstrucción planimétrica del Parque Oroño a partir de fuentes fotográficas y descripciones, hacia el año 1912, en su primera etapa. Con un diseño propio de un *cottage*, el espacio se interioriza sin relacionarse demasiado con las tensiones del entorno. Dibujó Cristian Ceballos.



4.22. Reconstrucción planimétrica del Parque Oroño a partir de fuentes fotográficas y descripciones, hacia el año 1945, en su segunda etapa. Se pueden observar el nuevo parque con su caminería oval, pérgolas, fuente y, principalmente, con el frente de ribera incorporado plenamente al parque. También ya está presente el Puente Colgante, aportando una nueva tensión funcional y visual al sitio. Dibujó Cristian Ceballos.



4.23. Sector de inicio de la Costanera en la cabecera del Puente Colgante en la cabecera del Puente Colgante que aparece al fondo. Sin fecha, aproximadamente hacia 1930. Fuente: Archivo *El Litoral*, Santa Fe.



4.24. Vista de inicio de la Costanera desde el Parque Oroño con la ribera de la laguna a la derecha. Sin fecha, aproximadamente hacia fines de 1930. Fuente: Archivo *El Litoral*, Santa Fe.



4.25. Vista aérea de la Costanera hacia el final de su extensión en su otro extremo norte. Se observa la cabecera del Puente Ferroviario que cruzaba la laguna. Sin fecha, aproximadamente hacia inicios de 1940. Fuente: Archivo *El Litoral*, Santa Fe.



4.26. Vista a la laguna desde la Costanera y el Puente Ferroviario al fondo. Sin fecha, aproximadamente hacia inicios de 1940. Fuente: Archivo *El Litoral*, Santa Fe.



4.27. Vista aérea de la Costanera. Se observa la consolidación de la ribera como un balcón hacia la laguna. Abajo se ve el Puente Ferroviario que hace de extremo norte, más atrás –arriba en la fotografía– el Puente Colgante que hace de extremo sur y, luego sobre el final, el Parque Oroño. Sin fecha, aproximadamente hacia inicios de 1940. Fuente: Archivo *El Litoral*, Santa Fe.



4.28. Vista aérea del año 2000 de la Costanera, desde el sur hacia el norte, donde se observa la total ocupación de las parcelas del sector urbano, en comparación a la anterior hacia 1940. Se hizo un trabajo de indagación sobre expedientes de edificaciones para dictaminar los tiempos en que se fue ocupando estas parcelas hasta llegar a esta conformación actual. Fuente: Municipalidad de Santa Fe.



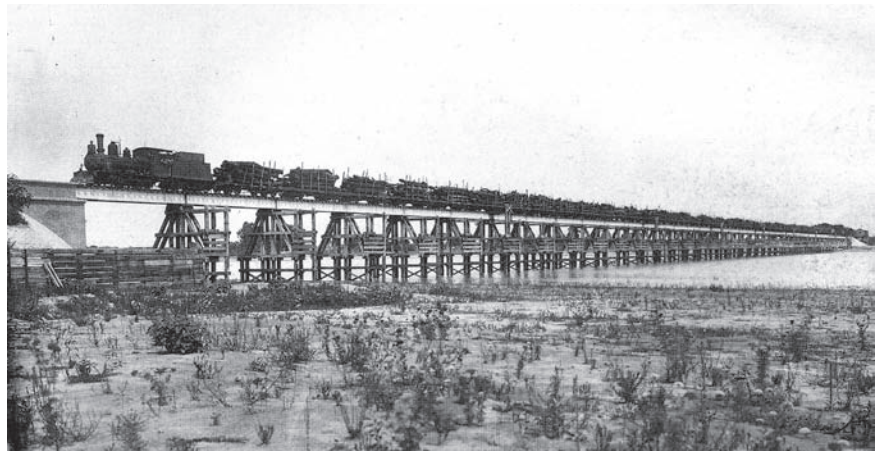
4.29. Actividades en la Costanera, en este caso una carrera de autos. Sin fecha, aproximadamente hacia mediados de 1930. Fuente: Archivo *El Litoral*, Santa Fe.



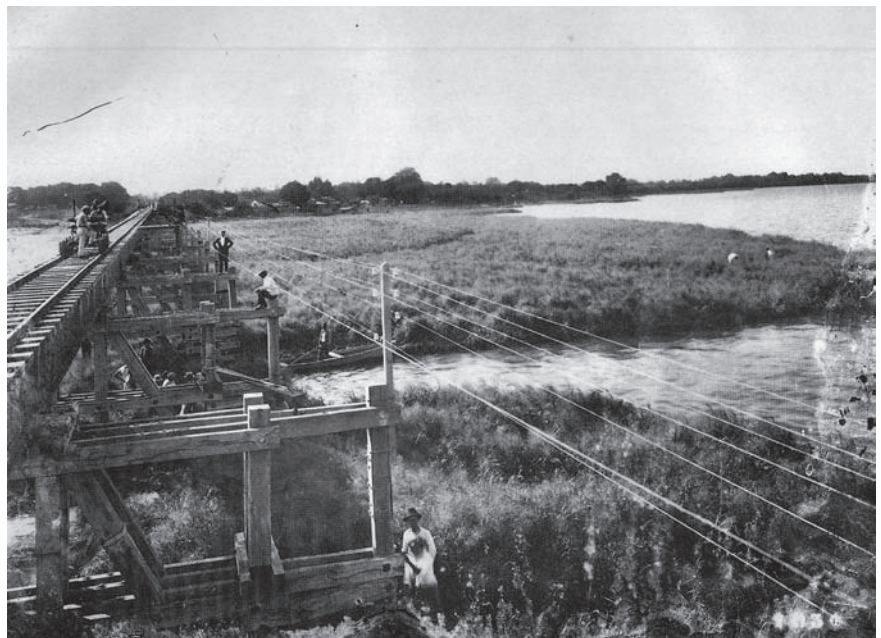
4.30. Vista aérea de la Costanera y la laguna, en pleno uso social del espacio. El puente ya había sido levantado. Sin fecha, aproximadamente hacia 1970. Fuente: Archivo *El Litoral*, Santa Fe.



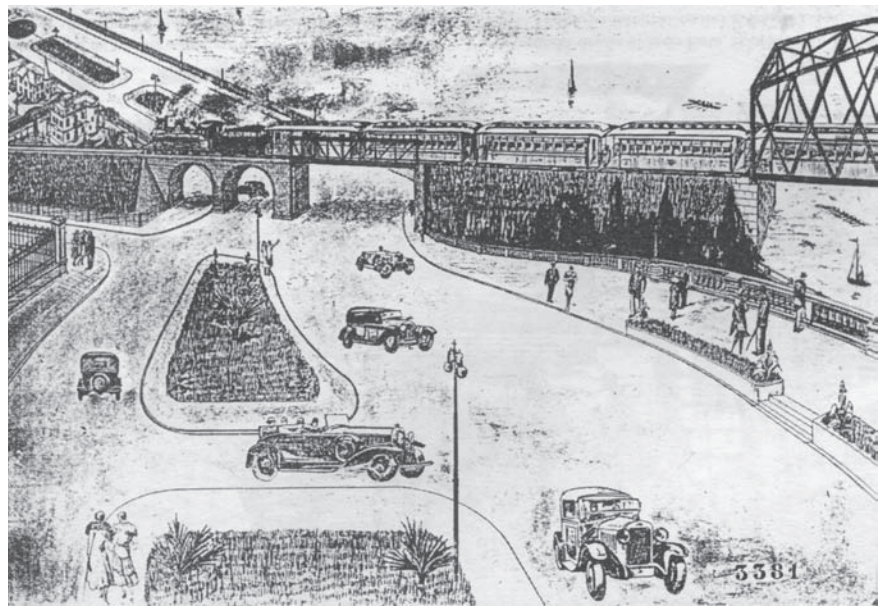
4.31. El antiguo puente que cruzaba la laguna, hacia 1903. Fuente: Museo Ferroviario. Archivo del Ferrocarril General Belgrano, anterior Ferrocarril Santa Fe.



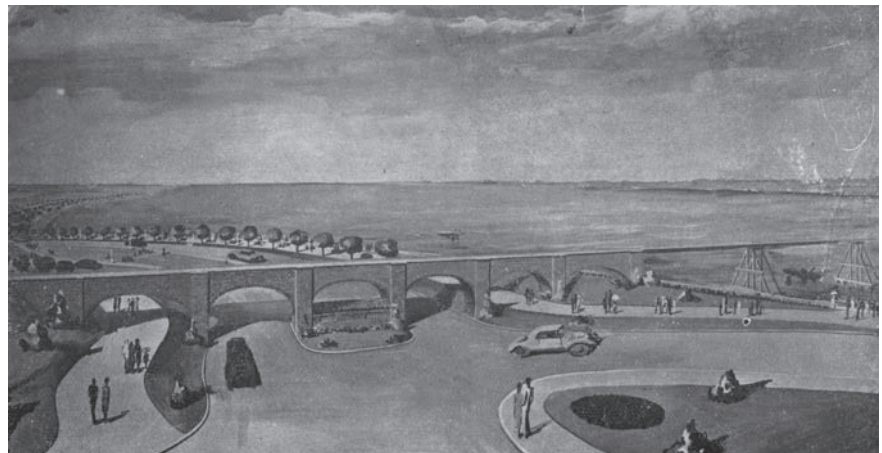
4.32. El puente posterior que cruzaba la laguna, hacia 1926, acosado por la subida de las aguas a las que terminará cediendo y siendo destruido. Fuente: Museo Ferroviario. Archivo del Ferrocarril General Belgrano, material perteneciente al anterior Ferrocarril Santa Fe.



4.33. Proyecto de la Compañía Francesa, que tenía a su cargo el Ferrocarril Santa Fe, para la reconstrucción del Puente Ferroviario con la cabecera en el extremo norte de la Costanera. El puente finalmente será realizado por Ferrocarriles Argentinos al hacerse cargo de las líneas ferroviarias. Fuente: Museo Ferroviario. Archivo del Ferrocarril General Belgrano, material perteneciente al anterior Ferrocarril Santa Fe.



4.34. Proyecto de la misma cabecera del Puente Ferroviario y de la continuación de la Costanera, realizado por el Gobierno de la Provincia de Santa Fe en 1940. Fuente: Boletín del Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Santa Fe, N° 2, junio 1940.



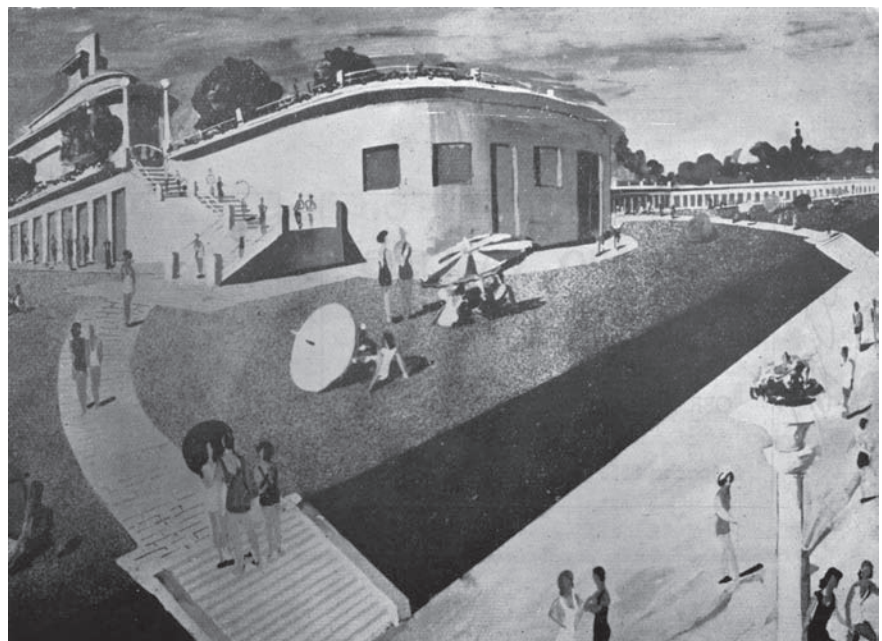
4.35. Proyecto de continuación de la Costanera realizado por el Gobierno de la Provincia de Santa Fe en 1940. Fuente: Boletín del Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Santa Fe, N° 2, junio 1940.





4.36. Vista de la parte final del proyecto de continuación de la Costanera, con unas piscinas y playas públicas. Realizado por el Gobierno de la Provincia de Santa Fe en 1940. Fuente: Boletín del Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Santa Fe, N° 2, junio 1940.

4.37. Vista del equipamiento previsto para los usos balnearios, dentro del proyecto de continuación de la Costanera. Realizado por el Gobierno de la Provincia de Santa Fe en 1940. Fuente: Boletín del Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Santa Fe, N° 2, junio 1940.



4.38. Plano de la ciudad de Santa Fe, 1925. Este plano es el primer registro cartográfico de un uso urbano en la isla del otro lado del curso de agua de la ciudad. Fuente: Archivo Concejo Deliberante Municipal, Santa Fe.



4.39. Vista desde la torre del Puente Colgante del sector de islas frente a la ciudad, aproximadamente hacia 1928. Con esta fotografía, donde se visualiza el escaso desarrollo del sitio, queda en evidencia la función primordial del Puente, que era la de ser acueducto para transportar agua más que conectar sectores urbanos consolidados. Sin embargo, desde ese momento comenzarán a surgir proyectos que recién se concretarán cuando se construya un nuevo viaducto sobre la laguna. Fuente: Archivo *El Litoral*, Santa Fe.



4.40. Construcción del Viaducto Oroño, hacia 1971, que ocupa el sitio del Parque del mismo nombre. Fuente: Archivo *El Litoral*, Santa Fe.



4.41. Vista de 1973 del Viaducto Oroño ya inaugurado; cruza las aguas de la laguna al costado del Puente Colgante. Ahora, con esta nueva comunicación, comenzará a incrementarse el proceso de urbanización de los sectores frente a la ciudad. Fuente: Instituto Geográfico Militar.



4.42. Vista del Viaducto Oroño en 1980. Fuente: Archivo particular Hermes Golinsky.



4.43. Vista desde el Parque Oroño hacia la laguna, sin fecha. Fuente: Colección Graciela Hornia. Publicada en Muller, Luis: *La ciudad en blanco y negro*. Santa Fe: UNL, 2009.



CAPÍTULO 5

EL RÍO EN LA CIUDAD DEL PLAN

En la época actual, nace el urbanismo para el estudio del complejo mecanismo de las ciudades del siglo XX y para prever, por el mayor número de años posible, el funcionamiento regular de las aglomeraciones humanas.¹

“Estamos y estaremos siempre al servicio de la obra tendiente a dar nuevas formas urbanas a la culta, activa y progresista gran metrópolis del río Paraná.”²

1 ~ HISTORIA “CON” EL URBANISMO: EL PLAN URBANO COMO FUENTE

Los planes urbanos guardan una gran importancia como condensación del estado del debate sobre la ciudad. Portadores de un conocimiento emanado de ámbitos académicos y profesionales, asimismo miden el grado de reconocimiento social de las ideas generadas en dichos ámbitos como también su inserción en las estructuras públicas de gobierno. En cuanto tales, contienen pensamientos, conceptos, posicionamientos y significados del momento en que son formulados. Su potencia reside en la capacidad de sintetizar en un documento percepciones de problemas, identificación de conflictos, y visualización de resoluciones en torno a la ciudad, donde se dirimen pujas entre actores sociales. Por ello, se constituyen en agencia de representaciones de la ciudad sobre la que despliegan su

1. DELLA PAOLERA, Carlos María:
Rosario y sus problemas urbanos.
Rosario: Centro de Ingenieros,
Arquitectos y Agrónomos Titulares.
1928, p. 7.

2. DELLA PAOLERA, Carlos María;
FARENGO, Adolfo; GUIDO, Ángel:
Plan Regulador y de Extensión.
Municipalidad de Rosario. Rosario.
1935, p. 170.

tarea, ya que en sus diagnósticos y proposiciones la definen y caracterizan imponiendo un esquema de relaciones y valoraciones en una totalidad integradora.

Los planes se constituyen en una invaluable fuente de indagación. Remiten a las fases de la historia de formación y evolución del urbanismo en los inicios del siglo XX, como también a la puesta a prueba de estrategias generales en situaciones particulares de ciudades donde se aplican, siendo el vehículo a través del cual circulan ideas y propuestas de un caso a otro, y los modelos de intervención se transmiten y readaptan a distintos lugares.

Por ello, si en los capítulos anteriores la problemática planteada era analizada en relación con la historia del proceso de transformación física verificado, los cambios propios de la dinámica existente como de las acciones fragmentadas propias de la administración cotidiana de la ciudad y sus debates sociales, en este capítulo la relación de la ciudad con el río es vista en referencia al contexto académico y profesional, y sus debates específicos con sede en la producción de conocimiento, institucionalización de saberes y actuación disciplinar con la formulación de instrumentos específicos, donde el plan es su herramienta más importante de generación e intercambio de ideas sobre la ciudad. En definitiva, más en el plano de la historia del urbanismo que en el plano de la historia de la ciudad, historias que se entrecruzan pero no coinciden exactamente, ya que existen desfases significativos entre la propuesta técnica y la transformación urbana históricamente verificada.

Santa Fe no escapará a esta relación compleja –para nada lineal– entre estas dos instancias, sino que justamente la tendrá exacerbada, por lo que requiere de un análisis profundo para revelar las relaciones de temas, problemas y espacios que existieron entre las proposiciones técnicas de los planes y su incorporación en la dinámica de transformaciones físicas de la ciudad.

Análisis que asimismo intentará romper el carácter casi siempre cronológicamente puntual de todos los planes, para abrirlo a una lectura compleja que dé cuenta de los procesos que en el tiempo determinaron elementos presentes en los planes urbanos de Santa Fe, considerando los procesos que están detrás de sus formulaciones y derroteros, de sus exaltaciones iniciales y sus letargos administrativos, hasta de sus apáticos olvidos.

Porque si los enunciados y las crónicas propias de los planes, las que ellos mismos se realizan en su difusión de sus contenidos, hablan de presentaciones resonantes, de convocatorias épicas y actos heroicos, de seguridades sobre el pasado, presente y futuro de la ciudad, desentramando los hechos se verá que los planes se alejan de ser una elaboración ordenada, unos pasos programados desde un dominio cognitivo de las condiciones existentes y su dinámica, una neutralidad científica por encima de intereses como en ese entonces se intentaba legitimar.

Reabrir la trama de formulación del plan, sus agentes técnicos y sus referentes teóricos, los vínculos sociales y políticos, permitirá desacralizar el contenido y contexto áulico del plan que su inherente fuerza constitutiva crea a su alrededor. Ello no para ejercer una crítica anacrónica de los mismos, sino para ponderarlo mejor en el proceso histórico de configuración de la ciudad y –más precisamente a los intereses de la tesis– del rol que la costa ha tenido en dicho proceso.

1.1. La disputa del litoral en los planes urbanos

Tal como se ha visto en los capítulos anteriores, el conflicto entre la infraestructura ferro-portuaria, por una parte, y paseos y parques, por otra, es una controversia reiterada en la ocupación de las áreas litorales de las ciudades. No sólo en la línea de la costa, sino también en amplios sectores aledaños a los puertos, donde el pulso por la expansión de la infraestructura dispara disputas entre las agencias portuarias y ferroviarias con las administraciones urbanas, a la vez que moviliza demandas ciudadanas y reflexiones urbanísticas. Esta disputa también se verá reflejada en los planes urbanos.

En el siglo XX, el rol del frente de agua para la composición del plan urbano se convierte en un tema de opiniones opuestas. Por un lado, se demandó su uso para el propósito de infraestructura, con actividades económicas monopolizando las áreas litorales en incompatibilidad con los programas sociales y urbanísticos. Por otro, se promocionó a los sectores costeros como una característica territorial del paisaje, que hacen de la costa un recurso para la estructuración de espacios cívicos de sociabilidad para promover la expansión de una cultura urbana. Ambas demandas y aspiraciones serán procesadas en los planes urbanos, intentando sistematizar el conflicto y superarlo.

En Argentina la costa urbana como tema social, político y cultural, fue tomando identidad problemática en los años 20 hasta convertirse en problema técnico urbano.³ En dicha década ya estaba amalgamada la idea de espacios verdes como elemento indispensable para la ciudad, a lo que se suma la percepción de la capacidad potenciada de la costa para la generación de estos espacios. Si bien había ideas y proyectos en la década anterior, será en los años 20 cuando los mismos alcancen un grado mayor de sistematicidad, definición y legitimación. Buenos Aires había comenzado una costanera en 1916, pero la misma cobra impulso a partir de 1923 con reestructuraciones del puerto y el Plan de 1925. Coincide la ciudad de Rosario con numerosas propuestas en esta época.⁴

La estructura urbana se constituye en un registro en otro nivel del conflicto de fondo donde se debate el rol de lo público en diferentes planos, como también el papel de saberes en procesos de consolidación como el caso del urbanismo. Se hará presente una revalorización de la naturaleza frente a los efectos del avanzado proceso de urbanización registrado en

3. Ver ARMUS, Diego: "La idea del verde en la ciudad moderna. Buenos Aires 1870-1940", *Entrepasados. Revista de Historia*. Año V, Vol. 10, Buenos Aires, 1996, sobre todo el recogido de ideas en las Actas del Concejo Deliberante de Buenos Aires, entre 1923 y 1929, o publicadas en periódicos como *La Vanguardia* o revistas como *Vida Comunal*.

4. Proyectos de Avenida Costera de la Asociación Patriótica Amigos de Rosario de 1926, proyecto del ingeniero Devoto del año 1928, y proyecto del Departamento de Obras Públicas de 1935. Además, está el proyecto del Parque Balneario Ludueña, de los concejales Varón, Perfumo, Adelardo y Glienur de 1934. Ver ADAGIO, Noemí; RIGOTTI, Ana María: "Recuperando el río. Ideas, proyectos, realizaciones. Rosario 1925-1940", *A&P*, n°10. Rosario. 1995, pp. 19-21.

5. *Fundamentos y antecedentes relativos al proyecto de ley de nacionalización portuaria*. Cámara de Diputados de la Nación. Alejandro Gancedo. Buenos Aires, 1925.

6. MARTÍNEZ SAN VICENTE, Isabel: *La formación de la estructura colectiva de la ciudad de Rosario*. Cuaderno 7. Rosario: Curdiur. 1985, pp. 65 y ss.

ciudades como Buenos Aires y Rosario. Pero también será indicativo de este clima de debate la presentación en 1925 de un proyecto de nacionalización de los puertos,⁵ en clara desconfianza a sus administraciones privadas y/o autárquicas –autónomas de los poderes públicos urbanos– que fragmentan su funcionamiento a partir de intereses particulares, e impide una planificación sistémica y racional de su explotación, como del ordenamiento en el territorio en que se localizan. Otro tanto ocurre con los ferrocarriles en su superposición con estructuras urbanas.

En 1925 se formaliza en Buenos Aires el Plan de la Comisión de Estética Edilicia, que plantea “la reconquista del río” entre sus principales puntos, ya que el mismo había quedado relegado espacialmente por la construcción del puerto. Y otro episodio ya en el contexto regional será el conflicto que se produce con el proyecto de una nueva Estación Ferroviaria en 1923 sobre la ribera central de Rosario, donde los distintos intereses sobre la ciudad quedarán expuestos; más allá de las distintas perspectivas, la gran parte de los agentes sociales confluirá en la idea de la necesidad de un plan urbano como solución a los desafíos de la ciudad.⁶

Si bien en Santa Fe no se habían suscitado de manera elocuente y apremiante estos conflictos y disputas –dado el menor grado del proceso de urbanización–, será sin embargo sede de la formulación de propuestas donde se ensayarán lineamientos que aborden esta cuestión y la fijen en la agenda urbana, además de convocar a figuras que luego tendrán un protagonismo en la consolidación del urbanismo en Argentina.

Santa Fe contará con dos planes urbanos en la primera mitad del siglo XX presentados en los años 1927 y 1944. Posteriormente, el año 1980 será la tercera ocasión en que la ciudad contará con este tipo de instrumentos urbanísticos. A través de todos ellos, la ciudad sistematizó su conocimiento y su proyecto, absorbió y procesó ideas del debate urbano, tradujo los cambiantes paradigmas del campo urbanístico, expuso los conflictos y condensó aspiraciones locales de resolución. Y en todos, el río fue un elemento fundamental, un componente espacial y cultural partícipe de las iniciativas. Sobre sus costas se localizaron emprendimientos colectivos, se propusieron ordenamientos de usos y reformulaciones físicas que dotaron de los contenidos más fuertes e identificativos a los planes. En ellos, una vez más se puede indagar y verificar los relevantes significados de este accidente geográfico en la urbanidad de la ciudad.

Aquí se analizarán los dos planes de la primera mitad del siglo XX, dado que coinciden con el recorte temporal de la tesis, justamente porque en dicho momento se define una estructura de forma y uso de estos espacios litorales y, coincidente con ello, en dichos planes de 1927 y 1944 esto estará presente con contenidos que interpretan, promocionan y repropone este proceso de transformación. Dentro de dicho proceso, intervienen en el conflicto entre las actividades portuarias y los usos paisajísticos de la costa, sintetizando la disputa en intentos de resolución.

7. Ver Cap.1, apartado 1.7, de la tesis, donde se analizan estas definiciones de Meyer. MEYER, Han: *City and Port. Transformation of Port Cities London, Barcelona, New York, Rotterdam*. Rotterdam: International Book. 1999, p. 37.

8. ACDM-Ordenanzas. Tomo 1927, f.297, y ACDM-AE, Tomo 1927, fs.754 y ss. (memoria). Ordenanza 2496, del 23 de diciembre de 1927. Aprobada por el Honorable Concejo Deliberante de la Ciudad de Santa Fe, el día 23 de diciembre de 1927.

En momentos en que Santa Fe por la propia dinámica de crecimiento y complejización de su estructura urbana segrega usos y redistribuye funciones en el área de la costa, cuando el espacio público se divide en un “espacio social” y un “espacio tecnocrático”,⁷ estos planes intentarán formalizar una propuesta superadora con iniciativas reestructuradoras y proyectos que perseguirán poner en valor el río insertándolo en la estructura de espacios públicos de la ciudad.

Pero estas propuestas, en parte, serán deudoras de ese mismo debate en el ámbito nacional, de la circulación de problemas e ideas en ciudades como Buenos Aires y Rosario, que también encontrarán momentos de condensación en planes que significaron referencias orientadoras, experiencias que midieron aspiraciones y condiciones, y a los que se prestará atención en siguientes apartados. Tanto el Plan de Rosario de 1935 como el de Buenos Aires de 1940, y algunas otras experiencias, representan un conjunto de experimentación donde el frente de agua irá asumiendo diferentes roles.

2 ~ PLAN URBANO DE SANTA FE DE 1927: EL RÍO EN LA IDEACIÓN DE LA CIUDAD

Con un origen administrativo confuso, en diciembre de 1927 el Concejo Deliberante de la Ciudad de Santa Fe aprueba el “Proyecto de Urbanización”,⁸ presentado por el Concejal Julio Cabal en la misma sesión que es aprobado sobre tablas sin mediar discusión y debate, a pesar de que las características del tema ameritaban lo contrario.

Dicho Proyecto de Urbanización consta de un conjunto de proyectos elocuentemente coordinados y definidos con una alta precisión en su localización, alcance, acabado formal y coherencia combinatoria entre ellos.

Este surgimiento ambiguo –por un lado, indeterminado en su emergencia y gestión institucional, pero, por otro, detalladamente determinado en sus formalizaciones técnicas– abre el interrogante sobre su autoría, y a partir de ello, de la trama de sus principios, fundamentos y decisiones proyectadas, como en los significados de todo ello en el proceso histórico. Porque se configurará como un capítulo relevante en la historia de la ciudad, ya que representará el primer plan urbano de la misma, y que más allá de sus escasas realizaciones tal como aparecían proyectadas, dejará sentadas algunas líneas estructurales que incidirán en el proceso histórico posterior de transformaciones de la ciudad a partir de aquel momento. Tal es así, que pervivirán algunas definiciones de uso para determinadas zonas por ejemplo, como también la contemplación en los siguientes planes urbanos de ciertas determinaciones, tanto para confirmarlas como para refutarlas en distintos puntos, pero que en ningún caso fueron indiferentes.

Pero también significará, trascendiendo el alcance estrictamente local referido a Santa Fe, la apertura de indagaciones sobre la formación del

urbanismo en Argentina, principalmente el rol de algunas personalidades en dicho proceso formativo que estarían coincidiendo con la participación en este plan urbano, punto –hasta hoy– desatendido en la historiografía local y nacional. Si bien se carece de un rastro que lo avale documentalmente, la relación de hechos en cuanto a la gestión del plan, como los vínculos de contenidos con otros planes posteriores de otras ciudades, o encargos realizados ulteriormente en la misma Santa Fe, a partir de todo este conjunto de elementos –que se desarrollan en los apartados siguientes– se puede inferir con un alto grado de certeza que Ángel Guido ha sido el principal creador de este plan.

Pero más allá del aporte de la tesis en el plano historiográfico que esta indagación abre, cobra importancia también ya que permite tramar la situación litoral de la ciudad con la experimentación de los inicios del urbanismo y con el despliegue de una de las corrientes de esa disciplina que se forjará en Argentina –contrapuestas a los promotores del funcionalismo estricto y el talante corbuseriano como veremos más adelante–, y que principalmente tomará de referencia al escenario de la costa como el elemento decisorio en la definición y clasificación de ciudades y, consecuentemente, de propuestas de intervenciones urbanas diferenciadas a partir de ello.

Estas indagaciones han demostrado que aun en los temas y casos aparentemente más periféricos, se encuentran hilos de conexión insospechados a partir de los cuales habilitar nuevas miradas, nuevas vías para profundizar los análisis e insertan el tema originario en un sistema de temas propios de la mayor complejidad y del interés de los grandes debates sobre la ciudad que fueron dándose en el tiempo.

2.1. Puerto, ferrocarril y costa:

piezas claves para una nueva estructura

La documentación del plan contiene 37 apartados corridos y unas aproximadamente 50 láminas con planimetrías e ilustraciones, según las citas de texto y las ilustraciones de su publicación. A través de la secuencia de los apartados del texto se trasluce una lógica argumentativa donde anidan la génesis de las propuestas y las determinaciones de las intervenciones proyectadas.

Comienza haciendo explícitos los propósitos y finalidades, como el marco de los estudios realizados y a realizar complementarios, entre los dos primeros de estos apartados. Finaliza con el plan económico de emprendimientos, expropiaciones y ejecuciones, últimos dos puntos. En el medio, se van desarrollando de a uno los componentes de la estructura urbana propuesta, como avenidas, calles, manzanas, barrios, plazas, parques, bosques, equipamientos, edificación, edificios públicos, entre otros aspectos como servicios públicos y sus redes técnicas.

9. "Proyecto de Urbanización," *Arquitectura*, 11, Revista de la Asociación de Arquitectos de Rosario, Rosario, noviembre 1927, p. 26.

10. Concretamente propone pasar de 4.700 metros de longitud útil de muelle a 12.400 metros. En cuanto a la carga, las nuevas instalaciones podrían multiplicar en 3 ó 4 veces el servicio de aquel momento.

11. Ver Cap. 3, apartado 5, de la tesis.

Pero previo a estos apartados intermedios, e inmediatamente después del marco general de propósitos, se establecen las líneas estructurantes de la propuesta, las trazas fundamentales sobre las que definen la forma e imagen del plan. Porque en estos apartados se identifican las piezas principales y la relación entre ellas que determinarán el conjunto, que dibujarán en el plano de la urbanización "la relación estable de unidad y síntesis de los distintos elementos que la constituyen (la ciudad)"; y que más allá de los cambios y las tendencias futuras que puedan sobrevenir, postula que esa unidad y síntesis "serán inmutables y del presente (plan)".⁹

Diagnostica que las instalaciones que mayor incidencia tendrán en el condicionamiento de los restantes componentes de la estructura serán el puerto –principalmente– y los ferrocarriles que, por cierto, están en relación con el mismo. Ambos son el tema de los cuatro apartados primeros inmediatamente siguientes a los introductorios.

En las "causas que determinarán el desarrollo de Santa Fe," define al puerto como el elemento principal que fija el ritmo de su impulso y las transformaciones en el espacio de la ciudad, a tal punto que expresa que "antes de hacer un estudio completo de la urbanización de la ciudad de Santa Fe, se ha tenido en cuenta: en primer término el sitio que corresponde para la futura zona de ampliaciones del puerto." Consecuentemente, avanza postulando que "es necesario cuidar el puerto con escrupulosa atención, determinar prolijamente las zonas de sus futuras ampliaciones, y no reparar en gasto alguno: porque cualquier gesto de indecisión, economía mal entendida, o mezquindad de miras, la haría retrasar y desorientar en su desarrollo (a la ciudad)."

Propondrá un Ente Administrativo para este puerto y llamará la atención de la necesaria implicación del municipio en el mismo ejerciendo un monitoreo de sus actividades e instalaciones, ya que "todo el municipio no será más que un resonador imparcial de las vibraciones de su puerto."

El plan concretamente propondrá la ampliación del puerto al extender su superficie en casi un 80%,¹⁰ ocupando la zona de enfrente del puerto actual, ya en el sector de islas y del otro margen del canal de derivación y canal de acceso, ambos ensanchados en unos 200 metros para ampliar la zona de maniobras acondicionada para un mayor número de barcos. La forma dada al nuevo puerto es la de diques de morfología dentada, forma que repite la del puerto existente que posee en cierto grado,¹¹ lo que le permite una optimización con mucha longitud de línea de amarre en poca superficie y un esquema de extensión. Fundamenta la localización de este ensanche en la proximidad y unidad con el puerto existente, la amplitud para la proyectada en el plan como para otras futuras ampliaciones y, principalmente, la facilidad para los accesos ferroviarios, los cuales eran reordenados en función de eliminar los conflictos con la trama urbana en los accesos al puerto existente.

Esto último es analizado en el siguiente apartado, donde afirma que se “ha tenido especialmente en cuenta (...) la cintura de los ferrocarriles” que aprisiona el crecimiento de la ciudad como también genera dificultades en la cuadrícula existente, para lo cual traza las líneas de un programa de reestructuración ferroviaria.

Consecuentemente hace un conjunto de propuestas que sistematiza en tres ítems: a) trasladar la estación principal, b) cambiar los accesos ferroviarios a la ciudad, y c) proyectar la llegada al puerto en consonancia con su reforma.

12. Ferrocarril Santa Fe.

13. Ferrocarril Central Argentino.

La estación del FCSF¹² –la primera línea ferroviaria que se instaló en la ciudad, que ocupaba el predio inmediato al puerto– era trasladada por el plan hacia el norte de la ciudad, en la parte sur de la playa de maniobras denominada Santa Fe Cambios en un sector escasamente urbanizado aún. En estas instalaciones cercanas al puerto una vez retirada su estación más al norte, “se colocará en el largo terreno correspondiente en primer término un Museo Nacional de Bellas Artes, dos Museos Provinciales, un Teatro Municipal de Opera y finalmente un planetario; quedando así esta superficie convertida en un parque de ciencias y artes”. Todo ello representa un cambio de programa de uso, con actividades urbanas y de franca relación con el tejido edilicio de la ciudad. Asimismo eliminaba el acceso ferroviario al puerto desde este sitio para concentrarlo y sistematizarlo en el otro extremo del puerto y en relación con su nueva zona producto de su ampliación.

En cuanto al segundo ítems, plantea la modificación de los accesos de ferrocarril a la ciudad existentes en la zona oeste y norte. La línea del FCSF que llegaba hasta el puerto atravesando todo el territorio municipal desde su límite noroeste hasta la costa cercana inmediata al centro –es decir hacia el sur y este–, ahora con el mencionado traslado de su estación quedará más al norte limitando ese atravesamiento de la trama urbanizada. Pero el gran impacto que pretende el plan es con la eliminación de la línea del FCCA,¹³ que llegando a la ciudad por el oeste esquivaba toda la zona urbanizada y la circunvalaba por el norte para llegar a la costa este del puerto. Este trayecto era definido por el plan como el “cinturón de acero” que limitaba el crecimiento de la ciudad. Para que “en el futuro no se obstaculicen amplias zonas de poblaciones que en el porvenir quedarían interrumpidas por su trazado caprichoso en el cual no se han tenido en cuenta los posibles adelantos de la ciudad”, proponía que esta línea desde el oeste en vez de tomar dirección hacia el norte sea reemplazada por un nuevo trazado elevado por el sur, bordeando la costa indefinida –en aquel momento– de todo este sector que se proponía reformular como límite del centro monumental. También se llevaba conjuntamente por este sitio otra línea que arribaba a la ciudad en su parte oeste cercana a la mencionada del FCCA. Lo importante era que la nueva traza propuesta estaba

14. Ferrocarril Central Norte Argentino.

15. Aun en la ausencia de precisiones técnicas en el documento del plan de 1927 en Santa Fe, estos aspectos estaban presentes, lo que evidencia la colaboración de otros expertos y experiencias. Se debe tener en cuenta, asumiendo la hipótesis de la participación de Ángel Guido en la autoría, que el Ing. Farengo trabajaba en Rosario, siendo un reconocido especialista que había formulado una amplia y continua propuesta de reestructuración ferroviaria en esa ciudad y que posteriormente fue nombrado al frente de la Dirección Nacional de Ferrocarriles. Farengo iba a ser nombrado junto a Guido para la elaboración del Plan de Rosario en 1929, para que aportara su plan de reestructuración ferroviaria tempranamente formulado en el año 1924. Ver FARENGO, Adolfo: *Plan de Reestructuración Ferroviaria*. Rosario. 1928.

elevada, por lo que a través de un mecanismo de diseño pretendía salvar el conflicto entre la infraestructura ferroviaria y la trama urbana.

Con esta redefinición de los accesos a la ciudad pretendía superar los inconvenientes que la infraestructura ferroviaria genera en la trama urbana, eliminar vías, alejar otras o reinsertarlas en lugares menos conflictivos; también utilizar mecanismos de diseño como el recurso altimétrico con la elevación o el enterramiento cuando el encuentro con los espacios urbanos era inevitable. Este último será el principal recurso para resolver los accesos al puerto, el tercer ítem de este programa de reestructuración ferroviaria del plan que se constituye en el núcleo de sus decisiones estructurales.

Eliminada la estación y la llegada de la vía del FCSF al puerto en el predio inmediato al mismo, ahora el nuevo trazado se pensaba desde la nueva ubicación de la estación más al norte –lugar también de una extensa playa de maniobras–, hacia la entrada por el extremo este del puerto –anteriormente lo hacía por su parte central entre el extremo este y sur–. Este nuevo trazado, además de esquivar el sector más urbanizado, se preveía enterrado para permitir la dotación de espacios públicos sobre la superficie urbana de la vía férrea que corría bajo nivel. Arriba se preveía una avenida de un ancho de 30 metros.

El lugar escogido de ingreso del FCSF al puerto tenía una menor urbanización, y se constituía en una encrucijada, ya que existía ahí un ingreso ferroviario del FCCNA¹⁴ al puerto desde el noreste, y que el plan pretenderá sistematizar potenciándolo en un núcleo que asimismo dé acceso a todo el nuevo sector del puerto y a partir de donde se conectaba a una nueva playa de maniobras para los trenes de carga. Este nudo de tráfico de ingresos al puerto era resuelto por medio de un gran puente para los ferrocarriles y para el tráfico en general, lo que permitía la coexistencia entre los modos de tráfico a la vez que garantizaba la regularidad e intensidad del mismo en el lugar.

El plan reconocía el esfuerzo que implicaba a las empresas ferroviarias alterar sus accesos y el traslado de la estación principal; por ello contempla la compensación a partir de esta nuevo nudo y playa de maniobras con espacio suficiente para el desarrollo de las actividades, “teniendo en cuenta que por él (ferrocarril) entran al puerto el 50% de del tonelaje total de exportación”.

Si bien el plan no avanza en precisiones técnicas específicas sobre este programa de reestructuración ferroviaria,¹⁵ sí cabe destacar la centralidad que tiene en el plan en cuanto a decisión estructural. La escala y forma en que es abordada esta cuestión, en cuanto a la magnitud de las propuestas, traslucen la importancia que los promotores del plan dan a estas decisiones que permitirán disponer de una organización de base con conflictos resueltos y disponibilidades de lugares para los componentes urbanos que considerarán importantes para la urbanización. Y entre ellos figurará

la organización de los espacios cercanos al puerto –buscando una integración del mismo a la red de espacios públicos de la ciudad–, y la costa como lugar acondicionado y equipado para la sociabilidad a partir del disfrute paisajístico, además de las grandes avenidas centrales.

Una vez ampliada y organizada la infraestructura ferroporтуaria, todo el otro suelo pertenecía a la ciudad para el despliegue de su potencialidad, y las decisiones adoptadas en la reestructuración de trazados de vías como localización de estaciones y playas de maniobras junto a un puerto crecido en instalaciones, dotaban de una coherencia estructural y un fundamento funcional a la propuesta general. Si bien la imagen del plan quedaría socialmente más emblematizada en las avenidas que requalificaban la trama existente y los nuevos espacios sobre la ribera, según expresa la memoria del plan esto es facilitado y sólo se considera posible si se daba esta reestructuración de la infraestructura ferroporтуaria abordada desde parámetros funcionales y técnicos más allá de las indicaciones estéticas. Esta era una condición necesaria y no era condición suficiente la vocación compositiva.

Por ello, este plan se constituye en un eslabón entre los planes de embellecimiento y los planes funcionales del *zoning*, ya que incorpora aspectos de estos últimos de los que carecían los primeros. En cualquier caso, hay una vocación de superación de los proyectos de embellecimiento, tanto por esa coherencia estructural entre los proyectos como por la atención a cuestiones que excedían esas preocupaciones incorporando y ordenando todos los componentes de la ciudad moderna.

Para dimensionar, y comprobar la cabal conciencia y decisión del plan sobre este punto, la expropiación de las instalaciones del FCSF inmediatas al puerto representa, según los cálculos económicos hechos por el mismo plan, el 20% de todas las expropiaciones y ejecuciones propuestas por la totalidad del plan.¹⁶ Y este peso es asumido debido al rol protagónico y determinante de este proyecto puntual para el plan general; esto afirma que “dicha expropiación es una de las necesidades más imperiosas, pues la estación mencionada con sus accesos y ramales caprichoso que obstaculizan, dificultan, afean e impiden la realización de todo el sistema de embellecimiento concebido”. Alerta sobre las consecuencias que puede tener una demora en el tiempo de esta operación, ya que su costo se elevaría aún más dada la forma de crecimiento de la ciudad y tornaría inviable la expropiación. Diagnostica que si se llega a este punto, como ha ocurrido en otras ciudades, el conflicto se volverá irreversible quedando “inhibidas en absoluto de realizar ningún plan de urbanización aceptable, por haberse creado verdaderas murallas de hierro que imposibilitan su acceso a las zonas más bellas, cierran extensas superficies pobladas y siendo un verdadero jeroglífico solucionar semejantes dificultades”.

Las instalaciones ferroporтуarias se convirtieron en el obstáculo más duro para el uso urbano del suelo, tanto interior como litoral, y esto será identificado en este momento con éste y otros planes en Argentina dado

16. El costo total de todas las expropiaciones, ejecución de avenidas de circunvalación y paralelas, relleno de zonas bajas para urbanizar, construcción completa de la nueva usina prevista y la ampliación de la red, erección de dos rascacielos en el inicio de la avenida central, estaba calculado en 46 millones de pesos moneda nacional (\$ 46.000.000 m/n). La expropiación de la estación e instalaciones del FCSF inmediatas al puerto, entre 9 y 10 millones de pesos moneda nacional (\$ 9.000.000 m/n - \$ 10.000.000 m/n). “Proyecto de Urbanización”, *Arquitectura*, 11, Revista de la Asociación de Arquitectos de Rosario, Rosario, noviembre de 1927, pp. 44-45.

el desarrollo que había alcanzado en los años 20 dicha infraestructura y el crecimiento de las ciudades con demandas de espacio y entornos naturales. El plan, como instrumento principal de una disciplina en consolidación, intentará remediar este conflicto propio de los procesos de transformación urbana. Y dotará de contenido a las acciones redistribuyendo las instalaciones y sectorizando las actividades en un esquema de conjunto que hará uso, por vez primera en el contexto de las ciudades argentinas de forma incipientemente sistemática y elocuente, del instrumento de *zoning*.

Porque si, como se ha descrito hasta ahora, establece un esquema estructural de los componentes considerados como partes determinantes que debían ser ordenadas para no entorpecer el despliegue de la vida urbana, como son la infraestructura portuaria y ferroviaria, con sus interrelaciones, no casualmente le seguirá el próximo apartado con la definición del área industrial.

Ubicada en la zona oeste de la ciudad, se destina una extensa superficie libre para industrias y depósitos, sobre la margen del río Salado que es el curso fluvial que cierra por ese costado a la ciudad. Justamente aquí en el oeste habrá un tratamiento estrictamente funcional y un proyecto técnico de esta parte de costa muy distinto de la costa este con el puerto principal y los espacios verdes sobre el río Paraná. En el oeste se proponen nuevos canales de 45 metros de ancho que se distribuirán paralelamente entre sí y oblicuos al curso de agua, según descripción de la memoria del plan. Esta canalización facilitará la comunicación entre estos sectores y de ellos con el puerto en el este, bordeando la zona sur de la ciudad. El reordenamiento del acceso del ferrocarril a la ciudad ya descrito, con la traza del FCCA que era levantada sobre el norte de la ciudad y ahora correría por este sector, terminaría de vertebrar toda esta zona de la ciudad con un uso industrial, ferroviario y navegación interna de la costa oeste y sur, a la que se sumarían barrios obreros como el proyectado en la isla de enfrente.¹⁷ Este sector de costa tendrá entonces en el plan una atención y caracterización muy diferente de la costa este sobre el río Paraná, marcando claramente un rol distinto dentro de un esquema diferenciador de actividades en la estructura urbana.

Siguiendo en la progresión de definiciones, se va concretando una matriz que se culminará –ya en otro apartado– con la determinación de los límites de la ciudad. Si los mismos ya están definidos por las costas en sus bordes este, sur y oeste –con una reorganización portuaria y su accesibilidad que posibilitaba su armonización con la estructura urbana–; y asimismo se reorganizan los elementos ferroviarios para evitar conflictos de extensión hacia el norte, justamente restará sólo establecer una definición para este límite norte ya que ahí la extensión del territorio era indeterminada. A estos efectos calcula el desarrollo e incremento demográfico, estipula una densidad orientativa en función de una tipología edificatoria que oportunamente explicará el plan más adelante, y en conse-

17. Esta isla urbanizada con barrios obreros, si bien no explicitada en el plan, constituía el reemplazo de la urbanización informal de sectores sociales marginados en la zona isleña denominada Alto Verde, que con la reforma y ampliación del puerto iba a ser levantada para la construcción del nuevo puerto del plan.

cuencia dispone un límite norte hasta donde el plan reconoce la entidad urbana proyectada, aclarando que más allá de esta extensión deberían realizarse otros y diferentes estudios y planes cuando sean sobrepasados estos indicadores. Fija como desarrollo futuro de la ciudad la cantidad de 700.000 a 1.000.000 de habitantes en un perímetro de 46 km², aumentando la población en mayor proporción que la superficie por lo que redundaba en un aumento de la densidad, la cual representaba un valor inferior a las ciudades europeas, pero francamente superior a las actuales en el continente sudamericano en general. Esta cantidad de habitantes y extensión de superficie eran consideradas máximas para el sostenimiento de un funcionamiento armónico de la ciudad.

Con las decisiones adoptadas hasta este punto, ya ha quedado definida en el plan una matriz estructuradora, que alcanza el objetivo de dotar de “una especie de casillero lógico donde se vayan ubicando progresivamente las instituciones”.

A partir de entonces el plan se dedica a describir los otros componentes de la urbanidad, que encuentran su posibilidad de realización desde aquella matriz –definida con el ordenamiento de los conflictos provocados por las nuevas formas y actividades del aparato productivo de la ciudad moderna–. Los monumentos, las avenidas y calles, los parques y equipamientos verdes, los tipos de edificación, la ubicación de edificios públicos y algunos proyectos especiales de ellos, serán la expresión más visible de la nueva ciudad, los elementos donde se condensarán las ventajas de aquellas resoluciones estructurales anteriores traducidos en espacios públicos y equipamientos para las actividades sociales y el intercambio ciudadano.

Los monumentos serán el primer ítem de este conjunto de elementos. Tomando nota de la abundancia de edificación de herencia colonial en Santa Fe –dada su temprana fundación–, establece una ponderación positiva de la misma para la caracterización de la ciudad actual. Junto a ella también considera las construcciones monumentales del período posterior a la independencia y la organización del Estado republicano y nacional. A todo este acervo, en distinto grado, no sólo lo preserva de la demolición por los nuevos trazados, sino que lo utiliza para calificar los puntos de la nueva estructura urbana de trazados y parques, jerarquizándolos a través de la generación de un espacio que le de centralidad visual en cruces de avenidas y plazas. Asimismo deja asentado mecanismos de confiscación en caso de ser necesario para su preservación.

En este aspecto, el plan también representará una innovación en la Argentina, ya que será la primera vez que se valoricen en un nivel urbano algunas edificaciones y sean tenidas en cuenta para las nuevas determinaciones del plan incorporándolas en un proyecto de conjunto de conservación. Hasta el momento, las menciones en planes como el de Buenos Aires de 1925 contenían una valoración exclusivamente arquitectónica y dentro de los límites del objeto, moviéndose en el plano de legitimidad

18. Años más tarde se llevará a cabo una remodelación del centro histórico del área sur de la ciudad, conocido como Plan del “Centro Cívico y Monumental de Santa Fe”, por parte de la Gobernación durante los años 1937 y 1941. Dicho plan estuvo a cargo de Ángel Guido y fue ejecutado parcialmente. Para aquel entonces, no era frecuente este tipo de proposiciones y se reconocen claramente lineamientos comunes entre las propuestas del Plan Urbano de 1927 y este plan parcial para el área histórica de años posteriores. Esta cuestión es un elemento más que acredita la hipótesis del protagonismo de Guido en la autoría del plan de 1927.

19. Este Parque Principal es una adaptación de la propuesta formulada por el intendente Rosas en 1910. Ver Cap. 3, apartado 6.2, de la tesis

artística y/o histórica. En este caso de Santa Fe la preocupación iba más allá, se establecerán relaciones y mecanismos para la puesta en valor, incorporando estas edificaciones como piezas activas del plan y con instrumentos específicos de política urbana.¹⁸

El siguiente aspecto son las dos avenidas principales nuevas que el plan propondrá. Se configuran como dos ejes que ordenan la localización de equipamientos públicos en un esquema de carácter compositivo y funcional a la vez.

El llamado “eje longitudinal de la ciudad” pasa por la zona de mayor intensidad de la ciudad que se propone potenciar, y es trazado sobre las manzanas existentes entre las dos calles principales, con lo que crea sobre lo expropiado una “Avenida Central” que “solucionaría el futuro tráfico” y “daría origen a un nuevo elemento de belleza”.

La Avenida Central comenzaba su recorrido desde la plaza histórica sede de edificios gubernamentales, y atravesando la parte céntrica de la ciudad consolidada llega a un nuevo “parque interior” propuesto en el centro geométrico de la planta urbana extendida por el plan. Nótese la referencia denominativa de “parque interior”, diferente de todos los otros parques que el plan localizará sobre la costa. Dicho parque interior, lindante con las instalaciones ferroviarias renovadas por la instalación de la nueva estación central realojada, se constituye en un núcleo interior de la estructura de los nuevos trazados viarios. La Avenida Central luego de llegar a este parque se bifurca para circundarlo y volverse a unir para continuar su recorrido hacia el norte hasta el límite de la urbanización propuesto, encontrándose con la avenida de circunvalación que es otra pieza del plan.

De esta manera la Avenida Central divide a la ciudad en dos mitades casi simétricas hacia el este y el oeste. El inicio de la misma desde la plaza histórica se concibe de forma monumental, con el proyecto de dos rascacielos simétricos configurando el ingreso y la construcción de un edificio para la sede episcopal que también hacía de simetría hacia la existente catedral histórica preexistente.

Indica la necesidad de una reglamentación edilicia especial que regule las construcciones en los solares frentistas para conseguir una edificación homogénea, de escala y digna de belleza.

Con igual criterio y argumento que la Avenida Central que hace de Eje Longitudinal, se traza el Eje Transversal que forma una avenida perpendicular. Los extremos de la misma son una plaza al oeste y, de mucha mayor importancia al este, el gran Parque Principal¹⁹ frente al Dique 1 del puerto existente.

El paso siguiente es la definición de una Avenida de Circunvalación que hace de perímetro a toda la superficie de la planta urbana dedicada a la “futura ciudad” del plan. La describe como un recorrido que ofrece distintas perspectivas y situaciones que aprovechan la variada naturaleza de las zonas que atraviesa y hace uso de obras de ingeniería, cruce con otras

vías y llegada de las avenidas principales; recomienda el alojamiento de edificios de escala y monumentos que realcen el espacio. La atención y el énfasis en la descripción están puestos en la zona que esta Avenida de Circunvalación recorre sobre la costa luego de dejar el área portuaria, es decir sobre la costa este del Paraná y la laguna Setúbal. Inicia el recorrido de indicaciones desde este punto deteniéndose en las funciones y equipamientos que aloja y en el valor paisajístico del frente de agua sobre la laguna Setúbal en la ribera este de la ciudad. Luego que la avenida deja el frente de agua en la parte este de la ciudad para circundar el límite norte, oeste y sur de la ciudad, las descripciones e indicaciones son mínimas, en franco contraste con el anterior tramo este frente a la laguna.

Con el Eje Longitudinal (Avenida Central), el Eje Transversal y la Avenida de Circunvalación se define el primer nivel del trazado, que se completará en un segundo nivel con las Avenidas Paralelas a los ejes y las Avenidas Diagonales, ambas con un ancho inferior. De esta manera queda definido un nuevo trazado que se complementa al existente intentando mejorar el sistema de movimientos entorpecido –según interpretación del plan– por el viejo trazado fundacional que no alcanza a responder a los nuevos requerimientos de circulación.

Con este nuevo sistema esos inconvenientes se pensaban resueltos, y se potenciaba funcional y estéticamente el espacio urbano existente con el desarrollo futuro de nuevas áreas. Porque además de garantizar una ágil accesibilidad, la imagen urbana se fortalecía con una articulación entre el trazado viario y la formalización espacial de las construcciones. Este sistema de trazado era concebido simultáneamente con la formación de un sistema edilicio, vía piezas concretas de edificios públicos o a través de la normativa, quedando asociadas la distribución de flujos con una imagen cívica en un nuevo sistema primario de espacios públicos. Por ello, se critica el trazado existente pero se opera sobre el mismo para diversificarlo en diferentes dimensiones de acuerdo con las pautas de las distintas intensidades de flujos, e integrando a ellas a la configuración arquitectónica del tejido y la puesta de una nueva escala monumental, en evidentes criterios referenciados en el Civic Art de Hegeman.²⁰

20. HEGEMANN, Werner; PEETS, Elbert: *The American Vitruvius: An Architect's Handbook of Civic Art*. Nueva York: Book Publishing Co. 1922.

Ahora bien, y aquí la originalidad y diferencia con los planes de embellecimiento, este nuevo sistema de espacios públicos se desplegaba sobre el fondo del trazado existente con una vocación de integración más que de imposición. La primera característica en este sentido es la consideración de los monumentos y construcciones de valor histórico existentes, que según expresa recomendación incluida en el plan no deben ser afectados por los nuevos trazados ni la nueva edificación. Y otra característica es que el trazado de diagonales no se dibuja en un esquema de repeticiones de simetrías y a distancia uniforme con rigidez y homenajando la axialidad en sí misma, sino que tiene el cometido de unir puntos distantes y, flexibilizando el esquema, son ubicadas donde sean necesarias a estos fines

21. El caso más emblemático de la "composición" celebrada en sí misma es el Plan de Bouvard para Rosario en 1910.

—como cuando une la nueva estación ferroviaria y el acceso al puerto— o contemplan preexistencias —como las rutas de acceso territorial—, además de que pueden tener distintas dimensiones —como el caso de la que va al puerto—. Se trata de organizar el movimiento dotándolo de significado, haciendo uso de recursos compositivos pero sin que éstos sean la condición primera y última de las decisiones de forma.

Por ello, primaba el concepto de funcionalidad y consideración de lo existente por sobre la estricta regularidad geométrica de la composición,²¹ la imposición de una imagen de la nueva edificación borrando lo existente, o la generación deliberada y apriorística de vistas en sí mismas como eran las promocionadas diagonales de los proyectos urbanos de embellecimiento con ángulos irregulares. Pero, principalmente, pesaba la remisión a un orden global por sobre intervenciones fragmentadas, donde cada proyecto encuentra una justificación en relación con su participación concordante en el conjunto, a la vez que otorga una caracterización a la parte.

En definitiva, con la determinación de este sistema de trazados se buscaba garantizar la homogeneidad circulatoria y funcional en toda la planta urbana, pero sin menoscabar el protagonismo jerarquizado de la centralidad histórica y el río puesto en valor a través de intervenciones precisas con efectos potentes. A la más evidente, y por aquellos tiempos usual, pretensión de generar una red ágil de canalización de flujos que alcance a toda la ciudad que crecía desordenadamente con la defectuosa y primitiva cuadrícula fundacional, introducía en esa nueva red elementos de jerarquización que concentraban flujos e inversiones en determinados puntos como eran los ejes, los cuales en su formalización incorporaban otra escala de espacios urbanos a la ciudad.

Pasando dichos ejes por la zona de mayor intensidad, consolida como tal a dicha zona también para la ciudad futura, y no sólo con una imagen nueva sino superponiendo el rescate de la construcción histórica y/o monumental en una nueva entidad que sintetiza tradición y novedad. Indicativo de esto último es la intervención en la plaza fundacional, donde al inicio del Eje Longitudinal —Avenida Central— se proyectan dos nuevos rascacielos de nueva forma; a pesar de ello no sólo se mantiene la original catedral sino que se propone un edificio con características similares en escala, imagen y programa —Sede Episcopal— del otro lado de la Avenida e incorporado en el entorno de la nueva edificación.

Toda esta Avenida Central se pretendía regular con una normativa especial edilicia, a los efectos de uniformar el sistema de construcción regulando altura, líneas de cornisa y zócalos, como materiales utilizados, a los fines de lograr una edificación homogénea y con parámetros compositivos de una nueva imagen de escala urbana. Esta atención normativa también se establecía para el Eje Transversal, y para las diagonales en el área central, liberalizando la reglamentación edilicia para los demás trazados propuestos que "no tendrán este criterio de sistematización absoluta".

Es a través de estas definiciones sobre el sistema edilicio, como también en el apartado “Edificios Públicos;” donde se traslucen las decisiones más estratégicas del plan en cuanto a valoraciones de localización, a puestas en valor de puntos de la estructura urbana propuesta, y que son convergentes asimismo con las determinaciones sobre los parques en la ciudad. Porque si bien enuncia que en la ubicación de los edificios públicos “se ha tratado de colocarlos diseminados por la ciudad a los efectos de enriquecer con obras de esta naturaleza los distintos barrios;” las decisiones explícitas y trabajadas en el plan concentrarán las propuestas sobre el centro y su extensión siguiendo la costa este.

2.2. El proyecto del plan: el río como eje de la expansión

Como se ha visto en el recorrido analítico de la memoria, también en la planimetría y documentación gráfica se revelan las ideas del plan. Más aún, en la misma se encuentra la disposición de forma jerarquizada de las intervenciones, mostrándolas en sus relaciones espaciales de estructura urbana.

Pero principalmente la imagen síntesis del plan registra de forma más elocuente las líneas fuerzas del mismo, las trazas y componentes fundamentales de la ideación de la ciudad propuesta. Una vista panorámica dibujada de la parte principal del territorio urbano, con nuevos proyectos incorporados, conforma la lámina principal de la documentación del plan y manifiesta su vocación de jerarquizar determinadas piezas con sus conexiones y roles.

En la base de la imagen, en su mismo centro, se encuentra la plaza fundacional reformada que aumenta la escala y significación de la edificación circundante. Este será el foco a partir del cual se irradian los nuevos trazados que formarán la proyectada estructura urbana. Su posición en la parte central inferior de la imagen reafirma su jerarquía, en cuanto se posiciona en el primer plano a partir de la cual la planta urbana se extenderá hacia el horizonte, reforzado por el efecto de la perspectiva con el punto de fuga hacia la parte de arriba de la imagen. Se presenta de esta manera ratificando el carácter de centro en la composición.

Desde de este punto focal, el centro cívico principal que es representado con su nueva edificación, parte la Avenida Central –eje longitudinal– y dos diagonales que conectan hacia otros dos focos: el centro cívico del oeste y –principalmente– el puerto en el este. Ambos focos estarán asimismo unidos por el eje transversal ubicado.

Sin embargo, y en forma coherente con lo analizado en la memoria, este esquema compositivo será formalizado de forma diferencial en sus partes en esta imagen, estableciendo distintas prioridades de atención. Si bien la base de la composición de los trazados es regular y simétrica, con la gran Avenida Central haciendo de eje longitudinal y cruzado por otro eje transversal, en este esquema simétrico aparece claramente la importancia de uno de los costados que será formalizado, mientras el otro aparece apenas

delineado. Dicho costado resaltado es el borde este sobre la costa urbana del puerto, y se presenta como gran centro de confluencia y edificación.

Por ello, en la imagen sobresale exclusivamente la importancia de la Plaza Fundacional y el Puerto como los dos centros de significación. Ni la Avenida Central ni el Eje Transversal –elementos representados aparte en planos específicos– aparecen formalizados en el plano general; quedan registrados en este último sólo con el trazado y una mera indicación de altura recomponiendo las tres dimensiones. Tampoco aparece el grupo de edificios públicos del centro cívico del oeste, que estaba proyectado en planimetría específica pero no se incorpora en esta vista general. Y de todos los ejes viarios y diagonales proyectados, la única diagonal que aparecerá formalizada en esta imagen general del plan será justamente la que conecta ambos centros mencionados, la Plaza Fundacional con el área portuaria.

En definitiva, y más allá de esta imagen, con sus decisiones y propuestas, el plan apuesta a reforzar la centralidad existente complementándola con su ampliación sobre la dirección de la costa este que ya había comenzado su ocupación con el puerto. Con la intervención en la Plaza Fundacional y la zona del puerto se consolida esa centralidad, la que se inserta de manera protagónica en una estructura ampliada de expansión, que asimilará el crecimiento de la planta urbana definiendo trazados viarios, normativas edilicias, localización de equipamientos y usos, pero sin perder el fuerte carácter central de este núcleo que será donde se concentrarán los mayores y más significativos proyectos.

La plaza fundacional es remodelada con sus nuevos rascacielos y edificios tal como se ha descrito. Pero mayor aún es el impacto de intervención en el área portuaria.

Cabe recordar que, tal como fue relatado en capítulos anteriores, esa área portuaria estaba en aquella época en un alto grado de indefinición física, ya que la construcción del puerto había dejado nuevos solares que formaban parte de la disputa entre el municipio y la administración portuaria en cuanto a su destino y uso.²²

22. Ver Cap. 3, apartado 6.2, de la tesis.

En el área portuaria se rescatará el proyecto municipal del Parque Central formulado en 1910 en ocasión de la construcción del nuevo puerto. En el plan de 1927 se lo denominará Parque Principal y se lo redefinirá insertándolo en un conjunto de espacios abiertos y edificios significativos a construirse en el sector. Con ello se define una estructura de espacios que en escala y forma se inserta protagónicamente en la estructura urbana global. En este conjunto, además del parque, queda incluido el nuevo edificio de la Municipalidad, rescatado de los proyectos formulados en 1910 con la inauguración del nuevo puerto, aunque reacomodado en su implantación en un nuevo solar. Frente a éste se coloca el edificio nuevo de la Aduana, con las cuatros fachadas libres rodeadas de columnas en un lenguaje arquitectónico de francas líneas clásicas. Vinculado e inmediata-

mente a ellos, aparece el conjunto denominado “Parque de la ciencias y las artes” en los terrenos ferroviarios que se pretendían reconvertir con el traslado de los trenes. Entonces, la autoridad de la ciudad y la actividad más urbana del puerto, junto con los nuevos equipamientos culturales, son los edificios públicos que articulan física y funcionalmente este sector que se destaca dentro de la estructura urbana. Pero principalmente junto al parque que se define establece una articulación entre el puerto y el tejido urbano, una cuestión que desde el comienzo mismo de las obras del puerto –con la consiguiente conquista de nuevas extensiones ganadas al río– estaba pendiente de resolución y fue fuente de conflictos.

El plan pretendía resolverlos dando una forma armónica de convivencia entre la actividad portuaria y las urbanas, generando espacios significativos de gran carácter simbólico que se constituyan en un foco protagónico de la estructura urbana tal como su descripción lo pretendía denotar: “el parque central de la ciudad”, denominación rescatada de como se lo conoció a su proyecto anteriormente –ahora en este plan, Parque Principal–. Y con ello se generaba una disposición que, además, en su aspiración terminaba de resolver la relación de la estructura urbana con el río en la parte que representaba el núcleo central del área efectivamente urbanizada de la ciudad.

Y a partir de allí, el frente de agua se convertía en la dirección de la extensión, en el eje alrededor del cual se articulan las intervenciones con parques y equipamientos públicos que motorizarán el proceso de extensión y jerarquización de la planta urbana. Cabal demostración de esta decisión del plan es que ubicados todos los proyectos en la planta urbana, la concentración de emprendimientos substanciales es en este sector costero. Más allá de que el esquema compositivo de trazados, la matriz de circulación y definición de componentes de actividades sea un esquema que cubre toda la extensión municipal, los emprendimientos más significativos se encuentran en una línea que va desde la Plaza Fundacional en dirección directa al frente de agua en el área portuaria, y pasando por los parques existentes en esa zona –como el Parque Oroño– que son potenciados y continuados en nuevos emprendimientos no abandonará más la referencia de río y la laguna. Concretamente, cuando el plan define a los parques enuncia que “se ha buscado, con preferencia, ubicarlos en lo largo de la orilla de la Laguna Setúbal, entendiendo que este es el sitio de mayor belleza y donde la temperatura es agradable”²³

Como refuerzo demostrativo de esto, es la indiferencia que el plan presenta a otros espacios existentes como el Parque Garay y el Boulevard Gálvez, sitios emblemáticos –sobre todo este último– que no son tenidos en cuenta en la nueva estructura urbana del plan. No aparecen mencionados ni considerados en las decisiones, y es de suponer que en ello gravita la localización interior de estos espacios –lejos de las costas–, en

23. Por otra parte, en una instancia justificativa secundaria, aunque no deja de ser un dato menor, el plan aclara que el costo del terreno es menor en este sector, lo que facilita las expropiaciones para la ejecución de los proyectos.

24. Existirá la previsión de otro gran componente verde en el norte, que será el área del bosque municipal, pero que cumplirá el rol de definir el confín del límite del municipio –y la ciudad física y jurídica como ámbito de aplicación del plan–; dado este rol y su carácter suburbano de lejanía del área efectivamente urbanizada al momento, y en cuanto a las previsiones del plan, no forma parte del núcleo de definiciones significativas del plan. Aun así, cuando ese bosque encuentra la costa cruzándose perpendicularmente a la Avenida Costanera, localiza en dicha encrucijada un equipamiento deportivo, como un gimnasio municipal y gran estadio de carácter urbano.

25. Es importante la cuestión, ya que estas ideas formarán parte del debate del urbanismo en su período de formación en Argentina, tal como se analizará más adelante en el apartado “El urbanismo en Argentina.”

contraste con la belleza y potencial de los sectores de la ribera citados en el párrafo anterior que son significativamente considerados.

En definitiva, en lo que respecta a parques, el plan define tres grandes conjuntos en el área urbana:²⁴ el Parque Principal frente al puerto, el elo-cuentemente denominado Parque Interior y toda la zona verde desde el puerto bordeando sobre la costa la laguna Setúbal, consolidando el incipiente trazado de la Avenida Costanera con nuevos parques y urbanizaciones que pretenderán formalizar una amplia red de espacios recreativos y de sociabilidad usufructuando paisajísticamente el lugar.

Estos tres conjuntos de parques, junto al conjunto de la Plaza Fundacional, se organizan en red a través de la estructura de trazados y vínculos establecidos. A partir de los componentes y vías de comunicación establecidas por el plan, se puede leer un triángulo rectángulo. Uno de sus vértices es la Plaza Fundacional de donde parten dos líneas, la Avenida Central –uno de los lados del triángulo– que dará al Parque Interior, y la Diagonal que va al puerto enmarcado con el Parque Principal y que luego se continuará en la Avenida Costanera con todos los equipamientos descriptos –la diagonal del triángulo–. Cerrará el triángulo el lado faltante, que será constituido como una Avenida Parque que conecta el Parque Interior con la Avenida Costanera. Esta Avenida tendrá grandes espacios simétricamente a sus costados, totalizando unos 140 metros de ancho con rosedales y jardín botánico en su extensión, donde “en todo su trayecto de esta avenida se ve del otro lado de la laguna,” aclaración para sopesar su localización interior perpendicular a la ribera. En el encuentro con la costanera se dispondrá un gran espacio para un Casino.

Entonces, el triángulo quedará conformado por sus lados constituidos por la Avenida Central desde el vértice de la Plaza Fundacional al vértice del Parque Interior. Desde este último estará el otro lado constituido por la Avenida Parque que terminará en el vértice del Casino que es el encuentro con la Avenida Costanera. Y está última será la diagonal del triángulo que llega hasta el Parque Principal del puerto y de ahí en continuidad hasta la Plaza Fundacional, el vértice del principio.

Pues bien, esta insistencia descriptiva es para transparentar bien la idea subyacente en el plan,²⁵ en cuanto refuerzo de una centralidad expandida solventada en la ocupación y urbanización de la ribera, representada en la diagonal de ese triángulo. El vértice del ángulo rectángulo opuesto a la diagonal –es decir a la parte más importante del río–, será el punto interior fuera de la ribera más importante donde se localizaran equipamientos y se constituye en el núcleo de la expansión interior futura de la ciudad, pero fuertemente vinculado y recostado en sus conexiones más significativas hacia la costa como se ha percibido a través del análisis del plan.

Por ello se define que en el plan de 1927 el río será el componente protagónico, el lugar a recomponer y proyectar la ciudad, insertándolo en una estructura de conjunto dentro de la red de espacios de la ciudad.

Se incorpora como pieza fundamental, como ámbito a desarrollar para cualificar y expandir la ciudad y, más aún, agenciarlo como agente dador de identidad.

El río operará en la determinación del contorno litoral de la ciudad, pero dándole centralidad en la dinámica de uso. En él se definirán programas de uso e indicaciones de formas de ese espacio que hasta el momento se había ocupado efectivamente sólo con el puerto, y de manera conflictiva, pero que se presentaba como el lugar a proyectar para construir el porvenir de la ciudad. Y estos programas se disponían en un incipiente *zoning* que acomodaba las nuevas actividades y equipamientos a partir de pautas ordenadoras que separen los usos incompatibles, pero soldados a través de espacios de transición con las características de la tradición histórica de la ciudad, es decir calles, avenidas, parques, edificios públicos, todos estos componentes en forma y escala usuales y no del tipo del que planteaban las propuestas del urbanismo funcionalista de ruptura con la ciudad histórica.

Quedarán divididos el puerto y los parques, los depósitos portuarios y la residencia, pero enlazados por espacios públicos de esas características que pugnaban recomponer una armonía y continuidad. Sin embargo, esta armonía y continuidad tendrán sus límites, quedarán remitidas a una parte de la ciudad y su costa, ya que existirá otra que será localizadora de usos que no podían evitar el conflicto en continuidad con el centro emblemático de la ciudad. Industria, nudos de transporte, vivienda obrera, cuarteles, son actividades que quedarán, solapadamente, alejadas del núcleo urbano. Aquí es donde el *zoning*, como mecanismo sutil, obra para establecer separaciones contundentes que quedarán establecidas.

Quedará la costa este para usos representativos de la vida social. El puerto que se atempera y reorganiza con sus accesos ferroviarios en la zona original, trasladando en su ampliación el mayor volumen de su área de trabajo a la zona de islas de Alto Verde y más allá en las islas. Las instalaciones del mismo que quedan del lado de la ciudad serán bordeadas por espacios verdes que lo articularán con el núcleo urbano consolidado y el conjunto edilicio descrito de la nueva Municipalidad y Aduana. Más allá del puerto, una sucesión de parques y paseos de una costanera renovada y ampliada en su escala y desarrollo, potenciada por conjuntos residenciales de subida categoría y baja densidad. Y la novedad, para terminar de completar un entorno de uso paisajístico de la Laguna, el proyecto de urbanización para terrenos del otro lado de la ribera con un gran parque público que rescata un proyecto municipal anterior, a lo que se le agrega un aeropuerto, una infraestructura que por entonces era un indicador de los más altos grados de la modernidad.

En franco contraste, para la costa oeste quedará la localización industrial, el trazado ferroviario más denso, y ya en dirección más al sur, las viviendas obreras. Sobre estas últimas es donde tal vez con más clari-

dad quede registrada la escisión de la ciudad con usos y caracterizaciones diferenciadas.

En estos barrios obreros, cuyos habitantes quedaban librados del pago de impuestos, la reglamentación de construcción se definía como “benigna”, en tanto no estaría sujeta a especificaciones “a los efectos de congregarse en dicha zona la población obrera y menos pudiente de la ciudad, apartándola así de barrios de mayor importancia donde dichos elementos afearían el conjunto”. Esto era justamente contrario –y a la vez complementario– con lo determinado para la residencia en los barrios parques de la costa este, donde sobre la costanera que continuaba la ribera después del puerto “se hará una reglamentación sistemática que fije el costo de la edificación y el valor arquitectónico, para impedir construcciones que desentonen la armonía del conjunto”. Estos dos tipos de residencia tenían dos localizaciones claramente diferentes, coherentemente ordenadas en base a una zonificación de los usos y actividades, y que establecían valorizaciones y funcionalidades.

Asimismo, el cuidado en la clasificación residencial y su desagregación de la localización llevaba a especificaciones de uso que reforzaban el esquema, tales como la que dispone que en los barrios adyacentes a las zonas de viviendas obreras libres, además de viviendas económicas sin mayores restricciones, estarán destinados “a la localización de concesiones de Café-Concierto, Music-Hall, Cabaret, Cines y teatros de género libre, casas de prostitución, etc.”

De esta manera quedará funcionalmente zonificada la ciudad, con distintos usos y significaciones para sus diferentes partes como también para sus frentes de agua. Con sus disímiles características en lo paisajístico, en las jerarquizaciones de accesibilidad y proximidad al núcleo central, en los valores de localización de usos, ambas riberas se ligan en la idea del plan con una estructuración de ejes viales jerarquizados que refuerzan el núcleo central de la ciudad. Por ello, tanto la Avenida Central como el Eje Longitudinal, las diagonales, es decir, los nuevos trazados en sus distintos niveles, pretendían constituirse en los artifices de recomposición de los usos y conformaciones diferenciadas de las distintas partes de la estructura urbana y –dentro de ella– de la costa con sus diferenciales características.

La disputa entre usos productivos y usos recreativos de la costa quedaba de esta manera resuelta, dando dosis distintas en dos sectores diferentes que serían reunificados en un nivel de estructura global por unos trazados que reforzaban –de forma deliberada– una centralidad. Esta última, y aquí la importancia sustancial desde el interés de la tesis, se expandía sobre el frente principal de agua de la ciudad, el de más tradición histórica, el de mayor proximidad al núcleo urbano originario de la ciudad, el de incipientes intervenciones hasta ese momento –débiles y fracasadas muchas de ellas–, el sector de mayor potencialidad tanto en lo natural como en el desarrollo de una urbanidad vinculada a ese entorno natural.

26. "Megalomanía edilicia," *El Orden*, Santa Fe, 5 de enero de 1928, p. 2.

27. "El Concejo aprobó anoche un Proyecto de Urbanización," *El Litoral*, Santa Fe, 24 de diciembre de 1927, p. 6.

28. "El proyecto de urbanización de la ciudad: un punto inaceptable," *El Litoral*, Santa Fe, 26 de diciembre de 1927, p. 6.

29. "Megalomanía edilicia," *El Orden*, Santa Fe, 5 de enero de 1928, p. 2.

Con ello, el plan, imbuido en decisiones que otorgan una imagen de unidad estructural tanto en sus determinaciones como en sus enunciados, pretende amalgamar sus diferentes componentes, con el río incorporado en su composición y roles.

Esta configuración del contorno litoral de la ciudad prefigurada en el plan de 1927 será lo que más pervivirá del mismo, mucho más que los olvidados ejes interiores y los patrones de extensión que propuso, y que tempranamente fueron percibidos por los críticos del plan como producto de una fantasía irrealizable,²⁶ terminando por desacreditar en su consistencia técnica al mismo plan. En cambio, estas delimitaciones y caracterizaciones de la costa planteadas en el plan permanecerán en cierto grado, y se materializarán con otros –con lógicas singularidades propias del transcurso del tiempo– en el proceso histórico de configuración de la ciudad muchas décadas después.

Las definiciones de forma arquitectónica en sectores puntuales de la ciudad, los proyectos a escala de arquitectura de espacios, no llegaron a materializarse en grado y forma prevista e incluso se abandonaron en casi la mayoría de los casos. Pero, por otro lado, este plan parece haber alcanzado su objetivo primordial expresado al inicio del documento, cuando enuncia que "este plan de urbanización tiene como propósito principal establecer todas las relaciones posibles entre las distintas partes y organismos que constituyen la ciudad, a los efectos de establecer una especie de casillero lógico, donde se vayan ubicando progresivamente las instituciones y funciones del futuro".

2.3. La deriva política del plan

El plan fue acogido con interrogantes por los agentes protagónicos del debate social. La prensa lo recibe con dudas que en realidad contienen cuestionamientos profundos, al punto tal que al día siguiente de su aprobación en el órgano legislativo municipal el diario *El Litoral* publica asépticamente el texto de la ordenanza con apenas unos renglones, en páginas interiores, en los cuales expone la perplejidad ante la importancia del tema a pesar de que fuera aprobada en el Concejo Deliberante de la Ciudad sobre tablas en poco más de una hora de sesión, sin mayores discusiones.²⁷

A ello seguirá, dos días después, un editorial del mismo diario titulado "El proyecto de urbanización de la ciudad: un punto inaceptable".²⁸ El otro diario, *El Orden*, publicará otro editorial bajo el título "Megalomanía edilicia".²⁹ En ambos editoriales quedarán reflejadas las dos líneas de cuestionamientos al plan que irán convergiendo hacia la final derogación del mismo. Por un lado, las dudas sobre los procedimientos administrativos, y por otro, las características técnicas.

Dentro de la segunda línea, *El Orden* lideraba estos interrogantes apuntando a los aspectos técnicos del plan, sobre su inconsistencia financiera

en relación con los recursos de la economía de la ciudad y la capacidad del municipio para enfrentar la inversión implicada. Asimismo, se ironizaba sobre el carácter fantasioso del plan por la distancia de sus proyectos demasiado ambiciosos con la escala de la ciudad, recurriendo a Julio Verne como hipótesis posible de inspiración para los concejales.

Sin embargo, las opiniones sobre estos y otros aspectos específicamente urbanísticos del plan no fueron las mayoritarias, sino que más bien las principales y más numerosas críticas y polémicas estuvieron remitidas al proceso de gestión política del plan, a las formas en que fue gestado e instalado jurídicamente, como claramente lo expresaba aquel primer editorial de *El Litoral*.

En esa primera línea de críticas, *El Litoral* cuestionaba la designación arbitraria de un profesional que no registraba antecedentes en el campo urbanístico, como era Durand, con la facultad otorgada por la ordenanza para contratar al personal que fuera necesario a los efectos de ejecutar el plan. "...nadie puede oponerse a que se estudie y resuelva un problema relacionado con la belleza del municipio," pero el arquitecto Durand no poseía "trabajos de la misma índole" que acrediten su idoneidad. Este diario venía bregando por la confección de un plan urbano que pusiera remedio al desorden de la ciudad, un discurso muy incorporado y vuelto común por aquel momento; por ello, mantenía una posición favorable a un plan e indicaba que esta no era la forma de llevarlo a cabo.

El Intendente de la ciudad, en este estado de debate surgido en la prensa y extendido a la ciudadanía, para deslindar responsabilidades devuelve el plan al Concejo para que fuera revisado. En un ambiente electoral como era el de ese momento, en el que estaban próximas a realizarse elecciones municipales y provinciales, era urgente la necesidad de despejar sospechas que sobreolaban en el debate y que acusaban al mismo intendente y concejal promotor de intereses ajenos a lo urbano debido a la ubicación de sus propiedades favorecidas por las intervenciones propuestas en el plan.³⁰

En pleno debate el mismo diario *El Litoral* alentará a "desempolvar [el plan] quitándole lo desparejo" pues el mismo "lleva buena finalidad"³¹ Cabe consignar que se estaba en vísperas de un cambio en la Intendencia ya que, por razones institucionales, se había producido una acefalía; quien asume el cargo de máxima autoridad de la ciudad al día siguiente de esta nota es el mismo concejal Cabal, la cara visible promotora del plan. Lo hará en carácter interino por el corto lapso de 60 días.

Ya con Cabal en la Intendencia, el Concejo aprueba una nueva ordenanza³² reformando la original. En ella es eliminada la designación de Durand como encargado del plan y mantiene absolutamente todos los otros aspectos del mismo. Esta reforma llevó más tiempo y debate que su primera aprobación, lo que indica lo delicado de la cuestión.

30. "El Plan de Urbanización," *El Orden*, Santa Fe, 6 de enero de 1928, p. 2.

31. "Ha sido observada la ordenanza sobre urbanización," *El Litoral*, Santa Fe, 7 de enero de 1928.

32. ACDM-AE. Tomo 1928. f.132 y ss. Ordenanza 2513, del 5 de abril de 1928 (modificatoria de la 2496).

33. Años 1927-1929. AA. VV.: *Inventario. 200 obras del patrimonio arquitectónico de Santa Fe*. UNL, Santa Fe. 1993, p. 204.

34. Años 1926-1934, *idem*, p. 200.

35. Años 1927-1928, *idem*, p. 207.

36. ACDM-Ordenanzas. Tomo 1928. f.126. Ordenanza 2541, 1 de junio de 1928. Esta nueva ordenanza deroga la 2513 y la 2496, es decir la aprobación y la reforma del plan.

Esto demostraba el escaso liderazgo y proximidad a los círculos de opinión de la ciudad que tenía Durand. Provieniendo de la ciudad de Rosario, en aquellos años pasaba tiempo en Santa Fe, ya que estaba encargado del proyecto y ejecución de la Jefatura de Policía,³³ el Palacio de Justicia³⁴ y Reformatorio de Menores;³⁵ pero estos grandes encargos de edificios públicos por el gobierno de la provincia en la capital santafesina no le alcanzaban a este personaje para legitimar su inserción en el tejido político y social de la ciudad.

De todas maneras, eran fundadas las críticas a su falta de experiencia en el campo del urbanismo. Teniendo en cuenta que en la Argentina ya habían pasado urbanistas extranjeros, y que algunas personalidades locales habían comenzado a formalizar sus primeras prácticas con algún grado de especificidad, tal el caso de Carrasco, la figura del profesional del urbanismo se comenzaba a recortar de la figura del arquitecto proyectista y constructor de edificios como lo era Durand. Complementario a ello, el alto grado de definición técnica y formal que el plan tenía alimentaba la sospecha de que alguien más –sin transparentarse en público– estaba por detrás en la redacción del mismo, una presunción por demás de evidente.

A pesar de las reformas y la eliminación de Durand en la comisión de estudios del plan, la ordenanza es derogada apenas dos meses después de sus modificaciones y tan sólo a poco más de cinco meses de su aprobación inicial, quedando sin efecto todas las actuaciones y del plan que deja de tener entidad administrativa.³⁶ Este trámite es cumplimentado rápidamente con menos debate aun que el que hubo para su aprobación. El concejal Cabal no tendrá un destino mejor. Cuando volvió al Concejo luego de su interinato en el cargo de Intendente, en notorio paralelismo a la derogación del plan, en esos mismos días es destituido de su cargo como Concejal debido a investigaciones respecto del manejo de fondos públicos.

Esta deriva política da cuenta del carácter experimental e improvisado que tuvo la gestión institucional del plan, con una evidente falta de relación articulada entre la formulación técnica del plan y la construcción del mismo como un instrumento de gobierno local. Estas circunstancias desfavorables ayudan a entender la decisión del autor de permanecer anónimo, resguardando su identidad –y honorabilidad– hasta que el plan se asiente institucionalmente, hecho finalmente no acaecido.

2.4. Las señas de un autor sin firma

Aparecen rastros e indicios sugerentes sobre la autoría del plan, tanto en las redes de relaciones de los agentes mencionados, como en las ideas puestas en juego. Estos rastros e indicios permiten validar con un alto grado de certidumbre la hipótesis sobre la autoría en la figura de Ángel Guido, ya que era una persona no ajena tanto a las intervenciones en la ciudad de Santa Fe, como también a las prácticas del urbanismo que también se vislumbran en las ideas del Plan de Santa Fe.

37. Para datos biográficos de Ángel Guido, ver: RIGOTTI, Ana María: "Guido"; LIERNUR, J.; ALIATA, F. (eds.): *Diccionario de Arquitectura en la Argentina. Estilos, Obras, Biografías, Instituciones, Ciudades*. Buenos Aires: Clarín Arquitectura, . Tomo 3. 2004, pp. 130-137; CICCOTTI, Bibiana; NICOLINI, Alberto: "Ángel Guido, arquitecto de una época de transición," *Cuadernos de Historia*, 9. IAA-FADU-UBA. Buenos Aires, junio 1998, pp. 7-36.

38. Decreto del Poder Ejecutivo Nacional del 6 de julio de 1920. Citado en "Memoria Correspondiente al período de Organización de la Facultad y Escuela Industrial anexa. Comprendido entre 1920 y 1921. Presentada por el Delegado Ingeniero Julio S. Gorbéa al Excmo. Señor Ministro de Justicia e Instrucción pública Dr. José S. Salinas." Universidad Nacional del Litoral, Facultad de Ciencias Matemáticas, Físico-Químicas y Naturales Aplicadas a la Industria. Rosario, Imprenta Belgrano. 1929, p. 3.

39. *Ibidem*.

40. "Memoria Correspondiente al Período Universitario 1922-1924. Presentado al Rector de la Universidad Nacional del Litoral, Dr. Pedro E. Martínez, por el Decano Ingeniero José S. Cardarelli." Universidad Nacional del Litoral, Facultad de Ciencias Matemáticas, Físico-Químicas y Naturales Aplicadas a la Industria." Rosario, Talleres de Emilio Fenner, 1929.

41. Coni Molina fue uno de los primeros arquitectos graduados en la Universidad de Buenos Aires, igual que Durand. También tuvo una actividad universitaria y gremial, fue presidente de la Sociedad Central de Arquitectos entre 1918 y 1927, por lo que seguramente significó una inspiración para Durand que era su socio hasta 1920, y para Guido que frecuentaba los ambientes de Buenos Aires vinculado por su hermano Alfredo Guido, reconocido artista en Buenos Aires. Ver ORTIZ, Federico; GUTIÉRREZ, Ramón; DE

En cuanto a las primeras cuestiones, las redes de relaciones con los agentes vinculados al plan, cabe mencionar que Guido tiene su asiento en la ciudad de Rosario, dentro de la Provincia Santa Fe –el nivel de Estado siguiente al municipal– cuya capital es la ciudad de Santa Fe, sede de ese gobierno provincial. Si bien Rosario tiene la mayor actividad económica de la región, y por ende el proceso de urbanización más avanzado donde surgen primeramente los debates sobre los conflictos en la ciudad, Santa Fe concentra las instituciones y decisiones gubernamentales de la región, por lo que existe un fluido intercambio entre ambas ciudades, y es Santa Fe un centro ineludible para emprendimientos de distinta índole, como los que encaraba Guido como activo impulsor.³⁷ Es más, también se encuentra en Santa Fe la sede rectoral de la Universidad Nacional en la que Guido será un impulsor de la Carrera de Arquitectura en Rosario –y dentro de ella la cátedra de urbanismo–. En años posteriores, Guido llegará al cargo de máxima autoridad en dicha Universidad, siendo Rector con asiento en la sede de Santa Fe entre 1948 y 1950.

Pero más allá de las inevitables relaciones existentes entre las cercanas ciudades por las características de estructura regional y organización política, más concreto aún es que quien es el único profesional comisionado en la ordenanza del plan es Durand, alguien muy cercano a Guido en la Universidad y otros proyectos conjuntos. Con el agregado de que Durand carecía de formación, experiencia, e incluso interés en los trabajos urbanísticos, es claramente probable que su referencia inmediata haya sido el mismo Guido con quien compartía espacios comunes. La relación entre ambos había nacido en 1921. Durand había sido designado en 1920 profesor de la Cátedra de Arquitectura II³⁸ de la recientemente creada Facultad de Ciencias Matemáticas³⁹ que tenía la carrera de Ingeniería. Guido será auxiliar de dicha cátedra, aparecerá en 1922 en la nómina de Directores de Trabajos Prácticos, pero se hará cargo prácticamente de la misma ya que Durand le cede el lugar porque había ganado por concurso la cátedra de Arquitectura III en el mismo año 1921.⁴⁰ Desde entonces tendrán una fructífera relación, con emprendimientos comunes, entre los que se destacan los proyectos de la creación de la Escuela de Arquitectura –como estructura autonomizada de la Carrera de Ingeniería–, la fundación de la Sociedad de Arquitectos de Rosario y un órgano de difusión de la misma, la revista *Arquitectura*, que queda bajo la responsabilidad de edición y dirección del mismo Guido con la participación de Durand entre los colaboradores. Es decir, han compartido la creación de espacios pedagógicos, gremiales y de debate sobre la arquitectura y la ciudad en estrecha colaboración y complementación.

Ambos estaban recién arribados a la ciudad de Rosario; Durand en 1920 venía de Buenos Aires donde había tenido ya una larga trayectoria en proyectos de edificios importantes en sociedad con Alberto Coni Molina.⁴¹ Guido volvía a Rosario desde Córdoba donde se había graduado de Inge-

PAULA, Alberto; VISUALES, Graciela y otros: *La arquitectura del liberalismo en la Argentina*. Buenos Aires: Sudamericana. 1968.

niero Civil en 1920 y de Ingeniero-Arquitecto en 1921. En 1922, además del trabajo en cátedras, ambos inician conjuntamente el camino para la creación de la Carrera de Arquitectura,⁴² cuando presentan un proyecto que sería aprobado por el Consejo Directivo de la Facultad de Ciencias Matemáticas en 1923, en ocasión de la integración del mismo por Guido.

En 1927 se crea la Sociedad de Arquitectos de Rosario, que incluyó entre sus objetivos “tomar la intervención necesaria en los distintos temas urbanísticos”. La revista *Arquitectura* será su órgano de difusión, y Guido –además de ser su público director responsable– redacta los editoriales y la mayoría de los artículos, convirtiéndose en realidad en la tribuna para la divulgación de sus ideas y su prolífera producción reflexiva en los diversos campos de la arquitectura y la ciudad. En esta revista por él dirigida con la colaboración de Durand es donde se publica el Plan de Santa Fe en 1927,⁴³ el único lugar donde aparece –por fuera de la ordenanza oficial– y donde se presenta en forma profusa con la totalidad del texto y algunas de sus imágenes más importantes.

Entonces, en el mismo año de presentación del Plan en Santa Fe, Guido deja registradas sus ideas de forma sistemática en doce números de esta publicación. Las relaciones discursivas entre el plan y los contenidos de la revista *Arquitectura* son otro de los fuertes indicios de la participación protagónica de Guido en el plan.

Si en el plan se lee que “Santa Fe, se eruirá fatalmente apoyándose en su puerto, de amplio porvenir, y en el origen rancio de su tradición honrosa, sobre el norte argentino, llegando a ser, en un lejano no muy distante, la más noble, a más bella y la más rica de las ciudades a las márgenes del caudaloso Paraná,”⁴⁴ en el primer editorial de la revista *Arquitectura* se hablará de un norte argentino, de un río Paraná y de la importancia de ambos para la configuración de una arquitectura y una cultura: “El Paraná, gestado también en las regiones de alma autóctona, cotidianamente baña su puerto con aguas norteñas, vírgenes aún de contaminación europeizante, ya que desde Buenos Aires nos llega lo europeo. Rosario, pues, por su estratégica posición geográfica y comercial recibe del sur el eco de Europa, del norte el eco autóctono. ‘Arquitectura’ tratará de plasmar este gesto en su acción estética y en ello pondrá el entusiasmo conforme al tamaño de su gran empresa.”⁴⁵ Por ello, en este primer editorial fundante que abre la publicación quedarán expresadas estas ideas para Rosario, pero que absolutamente son coincidentes en su talante con las expresadas para Santa Fe tanto en los fundamentos como en distintas partes del plan.

Más aún, si se toman las últimas definiciones de Guido sobre el urbanismo y la ciudad, los ejes estarán puestos en el papel del puerto, la división entre una tradición urbana procedente del norte argentino y otra corriente de cosmopolitismo portuario de las ciudades de la región litoral, el rol del urbanismo en la síntesis de ambas, es decir, todos elementos

42. Sobre la creación de la Escuela de Arquitectura, ver CICUTTI, Bibiana: *Facultad de Arquitectura UNR: su formación y desarrollo. 1923-1980*. Rosario: Fapyd. 1980; AA. VV.: *70 aniversario de la creación de la carrera de Arquitecto en Rosario. 1923-1993*. Rosario: Fapyd. 1994.

43. “Proyecto de Urbanización”, *Arquitectura*, 11, Revista de la Asociación de Arquitectos de Rosario, Rosario, noviembre 1927, pp. 22-45.

44. Ídem, p. 28.

45. “Proemio”, Editorial de *Arquitectura*, 1, Revista de la Sociedad de Arquitectos de Rosario, Rosario, enero 1927, p. 12.

46. GUIDO, Ángel: *Reargentinización edilicia por el urbanismo*. Buenos Aires: Amigos de la Ciudad. 1939, pp. 51 y ss.

47. Más adelante se analizarán esta y otras obras de Guido, pero se anticipó aquí para resaltar las coincidencias que validan la hipótesis de autoría de Guido del Plan de 1927 de Santa Fe.

48. GUIDO, Ángel: "El éxito de 'Arquitectura'", *Arquitectura*, 7, Revista de la Sociedad de Arquitectos de Rosario, Rosario, julio 1927, p. 48.

49. GUIDO, Ángel: *Orientación espiritual de la arquitectura en América*. Rosario: Talleres Gráficos La Tierra. 1927.

50. Ídem, p. 12.

51. Ídem, p. 7.

52. Ídem, p. 25.

presentes en el Plan de Santa Fe. En su libro *Reargentinización edilicia por el urbanismo* publicado en 1939,⁴⁶ compendio de su práctica y reflexión sobre la ciudad a lo largo de sus intervenciones y planes urbanos desarrollados, deja establecidos estos ejes y preocupaciones.⁴⁷ Y en este mismo libro incorpora a Santa Fe entre los ejemplos, mostrando el plan para el área sur con el proyecto "Gran Parque y Centro Cívico e Histórico Monumental"; un plan de ordenamiento y preservación monumental del área sur que guarda una gran semejanza con las líneas definidas en el plan de 1927 para dicha área, con las consideraciones acerca de la preservación monumental descritas en los apartados anteriores. Este plan había sido desarrollado y estaba llevándose a cabo parcialmente por el mismo Guido a partir de 1939 por contratación del gobierno de la provincia.

Las simbiosis entre una tradición histórica y un futuro moderno, entre función y estética y las apelaciones a un espíritu, una idiosincrasia, están presentes tanto en la revista *Arquitectura* como en el plan. El editorial de la revista define su objeto como "la intención vehemente de inquietar, plantear incógnitas, sugerir soluciones en el enorme problema de la orientación espiritual y estética de nuestra arquitectura";⁴⁸ mientras la memoria del plan propone comprender "las funciones colectivas no solamente con las que se refieren a las apremiantes a la población, sino a las tendencias y predisposiciones espirituales, las cuales son necesarias estimular". Semejantes alusiones al "espíritu" no estaban presentes en las obras urbanas –en la fundamentación urbanística específica– de forma tan explícita hasta ese momento, no era lo habitual en ese entonces, y sólo aparecerán cuando se consolida una corriente del urbanismo en Argentina liderada justamente por Guido en la década de 1930.

Gran parte de los artículos escritos por Guido en *Arquitectura* durante 1927 sobre arquitectura e historia del arte –campo originario de su actividad académica inicial– aparecerá compilada junto a otros escritos en un libro que llevará el sugerente título de *Orientación espiritual de la arquitectura en América*.⁴⁹ Ahí estarán condensados los embates contra la estandarización, las críticas a Le Corbusier, la adhesión a "la modernísima concepción de la historia del arte orientada por Wölfflin y Riegl";⁵⁰ y el rescate de las figuras de Otto Wagner y Josef Hoffmann, quienes se opusieron tanto al eclecticismo –al "blando tradicionalismo"– como a la militancia radical en la línea extrema de los modernos, buscando alternativas en las antiguas tradiciones artísticas de sus respectivos países contra la desacralización de la arquitectura que entiende personificada en Le Corbusier.

En definitiva, toda una postura direccionada a la búsqueda de una arquitectura "genuinamente americana";⁵¹ basada en una estética lograda "por la aguzada y profunda sensibilidad artística de transcendencias eternas".⁵²

La preocupación de encontrar un sentido más allá de lo funcional está asentada en la asimilación de una tradición donde "la actitud estética de la arquitectura es algo muy distinto que la actitud práctica. Esta resulta sen-

53. "Arquitectura," Editorial de *Arquitectura*, 1, Revista de la Sociedad de Arquitectos de Rosario, Rosario, enero 1927, p. 11.

54. "Proyecto de Urbanización," *Arquitectura*, 11, Revista de la Asociación de Arquitectos de Rosario, Rosario, noviembre 1927, p. 26.

55. "Proyecto de dos Avenidas Centrales en el Rosario," *Arquitectura*, 3, Revista de la Sociedad de Arquitectos de Rosario, Rosario, marzo 1927, p. 39.

56. DELLA PAOLERA, Farengo: *Guido: Plan Regulador y de Extensión*. Municipalidad de Rosario. Rosario. 1935, p. 42.

57. Este Plan fue premiado con "Plaqueta de oro" y "Gran premio de honor" en la exposición del Primer Congreso Argentino de Urbanismo en Buenos Aires en el mismo año 1935.

58. Ver más adelante el apartado 3 en este mismo capítulo de la tesis.

cilla dado a que su evolución no tiene misterios para nadie. No así la estética, en la cual influyen los mismos problemas espirituales que agitan a un pueblo.⁵³ En consonancia con esta definición editorial de *Arquitectura*, en el plan se expresará que "asegurado el plan de desarrollo cuantitativo de la ciudad es necesario orientarlo y definirlo en forma estética, a los efectos que todas las funciones y manifestaciones de la población se realicen en forma práctica, económica y bella".⁵⁴

Y no sólo en el plano del discurso y las teorizaciones de Guido se encuentran referencias directas expresadas en el Plan de Santa Fe, tanto en sus textos como en la estética arquitectónica de sus proyectos graficados. También se encuentran resonancias en propuestas concretas, en el mismo 1927, como el "Proyecto de dos Avenidas Centrales en el Rosario".⁵⁵ El mismo es presentado por el Dr. Ox, un ciudadano ilustre, pero que agradece a Guido el dibujo de los planos. Asimismo, estas avenidas serán incluidas en el plan de 1935 del mismo Guido asumiendo esta propuesta de 1927 como propia.⁵⁶ Estas avenidas serán unos nuevos ejes longitudinales y transversales a la planta urbana, con una monumentalización respectiva, concebidos de forma similar a los propuestos para Santa Fe tanto en sus objetivos y formas de trazado como en los efectos buscados.

Pero además de todo lo analizado hasta aquí, lo más elocuente será la relación de contenidos con el Plan Regulador de Rosario, donde Guido será su autor consolidado como un urbanista en la escena Argentina. El plan, producto de años de reflexión, debate y propuestas seguidas por Guido, se condensa como una síntesis de toda su labor realizada en los largos diez años previos a su aprobación en 1935, cuando obtiene un gran reconocimiento y consagración.⁵⁷

Demás está aclarar que ambos planes tienen una complejidad y extensión en su formulación muy distinta, donde los ocho años transcurridos entre uno y otro fueron densos en acontecimientos para el urbanismo en la Argentina con el consiguiente crecimiento de las propuestas y las personalidades locales intervinientes. Basta considerar que en ese transcurso se establece la primera cátedra universitaria de urbanismo, llegan de visita Le Corbusier y Hegemann, regresa el primer diplomado latinoamericano del Instituto de Urbanismo de París y se inserta en las estructuras de la administración pública de Buenos Aires, entre otras cosas que se analizan más adelante y son propias de los años más álgidos en la formación del urbanismo en el país.⁵⁸ Guido participará protagónicamente de estos episodios, como también se incorporarán de forma significativa las costas de las ciudades como tema del plan urbano.

Ahora bien, lo que en este apartado importa resaltar, en acuerdo con el argumento que viene siendo desarrollado, es cómo Guido participa de ambos planes, lo que por extensión interrelacionará a Santa Fe y la costa en el debate de las ciudades que se abordará en el apartado siguiente.

La coincidencia en aspectos fundamentales de ambos planes refuerza los indicios planteados sobre la intervención decisiva de Guido en el Plan de Santa Fe de 1927. La fijación de atención en los mismos problemas, las semejantes propuestas de resolución de ellos, la operación sobre idénticos componentes urbanos, son elementos identificables que hacen converger ambos planes en un conjunto de principios comunes que organiza la construcción de ellos, más allá del grado de precisión y extensión de su formulación final de cada uno.

Si en el Plan de Santa Fe se menciona “el establecimiento de un casillero lógico” donde se irían ubicando progresivamente las funciones, en el Plan de Rosario se hablará de “una armadura general (...) grandes líneas que deseáramos ver definitivamente fijadas, tales como la red ferroviaria y de caminos, las grandes unidades de sistema de parques y su conexión y la ubicación de zonas con destino determinado.”⁵⁹

59. *Plan Regulador y de Extensión.* Municipalidad de Rosario. Publicación Oficial. Rosario, 1935, p. 28.

60. Dada la importancia de esta cuestión y la precisión con que es abordada, la reestructuración ferroviaria será un capítulo aparte independiente, pero es mencionado desde el principio como el conflicto que debe ser resuelto.

Tal como en Santa Fe, y en similar secuencia argumentativa, en el Plan de Rosario de 1935 se definen las causas que sostienen el desarrollo de la ciudad: el río y el puerto; los inconvenientes en el proceso de organización y crecimiento de la estructura urbana; los desorganizados trazados ferroviarios; la inevitable resolución de ese inconveniente con un plan de reestructuración ferroviaria⁶⁰ para desplegar la propuesta del plan: definición de los límites de la ciudad, reorganización en distintos niveles de la estructura vial, con las Avenidas Norte-Sud, Este-Oeste como las dos vías principales –ejes transversales y longitudinales en Santa Fe–; establecimiento de un sistema de parques con especial concentración de intervenciones sobre la costa que de esta manera es incorporada en la estructura urbana salvando su disociación; la disposición de los edificios públicos, centros cívicos y monumentos; el reglamento de edificación, con las caracterizaciones del *zoning* de actividades y la vivienda en sus distintas variaciones; por último, consideraciones sobre los servicios públicos y el programa de financiamiento del plan.

La recuperación de la costa será la propuesta rectora, incluida también como en Santa Fe, la urbanización de una isla frente a la ciudad. El frente litoral se reconoce en los estudios de “evolución urbana” del plan como el vector a partir del cual Rosario ha ido conformándose: “Apoyada contra el Paraná en su costado Este, creció en forma sumamente acelerada, tendiendo a formar un solo cuerpo alargado.” Posteriormente, el entramado ferroviario y sus líneas de tensión hacia el territorio interior han roto esa “unidad morfológica” que pretende recomponerse habilitando nuevos espacios cívicos sobre la ribera, luego de su recomposición y zonificación entre las actividades recreativas, paisajísticas y ferroviarias-portuarias. Más allá de coincidencias puntuales entre los planes de Santa Fe de 1927 y el Plan de Rosario de 1935, lo importante es que son los mismos principios que rigen las decisiones de ambos planes.

En 1923 un proyecto de instalaciones del Ferrocarril Central Argentino sobre la ribera del área central de Rosario tuvo el rechazo de asociaciones

61. Ver MARTÍNEZ SAN VICENTE, Isabel: *La formación de la estructura colectiva de la ciudad de Rosario*. Rosario: Curdiur. 1985, p. 65 y ss. Ver más adelante el apartado 3.5.1 de este capítulo.

62. CIAyDM. Concejo Deliberante, Rosario. Ordenanza N° 58 del año 1929, por la cual se conforma una Comisión de Estudios y un Jurado para la consecución de las actividades para la confección de un Plan.

63. FARENGO, Adolfo: *Plan de Reestructuración Ferroviaria*. Rosario. 1928.

64. WERNER, Hegemann: *Report on a city plan for the municipalities of Oakland and Berkeley*. Oakland, California: 1915, The Kelley-Davis Co., printers. 1915.

65. HEGEMANN, Werner; PEETS, Elbert: *The American Vitruvius: An Architect's Handbook of Civic Art*. Nueva York: Book Publishing Co. 1922.

civiles vinculadas a la dinámica social y económica de la ciudad, las cuales forzaron una comisión de estudios del Consejo Deliberante de la ciudad para la evaluación del mismo en 1924.⁶¹ A partir de ese proyecto y el rechazo que produjo, quedó formalizado un conflicto en el que se concentrará la discusión urbana y dará origen a un consenso sobre la necesidad de un plan urbano como solución, originando las gestiones institucionales conducentes al mismo.⁶² Por lo tanto, este episodio de las instalaciones del Ferrocarril Central Argentino condensará y predispondrá el marco que terminará resultando en el plan de 1935. Dicho plan, que tal como se dijo más arriba tendrá entre sus piezas protagónicas a la costa como eje de su propuesta con una articulación espacial de uso público y puesta en valor paisajístico de la misma, será deudor de aquel conflicto, depositario del desafío que le planteaba y que intentará resolver. Y como se ha visto, también en Santa Fe el plan va en esa dirección, contiene la misma preocupación y predispone esfuerzos en el mismo sentido y del mismo modo, eso unos pocos años después del episodio rosarino que Guido siguió de cerca desde su lugar universitario y su interés profesional, y contó con la importante referencia del proyecto de reestructuración ferroviaria de Farengo. El año 1927 del Plan de Santa Fe fue un año álgido de este debate en Rosario, con muchas actuaciones en el Concejo Deliberante y gestiones ante el Ministerio de Obras Públicas de la Nación y que la prensa reportaba. Farengo había intervenido protagónicamente en el episodio de la estación del FCCA, y consecuentemente había hecho propuestas alternativas conformando un plan sistemático de reestructuración ferroviaria,⁶³ el que contenía criterios que son claramente identificables en el Plan de Santa Fe de 1927 y, por el contrario, ausentes en los demás planes urbanos hasta ese entonces.

Aunque resumida y sin desarrollo extenso y acabado, tal como se ha comentado, esta sistematización estaba clara y precisamente enunciada en el plan de 1927, con una gran seguridad en las afirmaciones sobre cuestiones ausentes hasta el momento. Es por ello que evidentemente se tenía un respaldo asentado en material de casos y bibliografía avalando los planteos. Y la más clara es la de Hegemann, con su *Report* para Oakland y Berkeley.⁶⁴ Seguramente sería también una más específica, pero la imbricación pragmática de la infraestructura ferroviaria con la problemática urbana es propia de aquel documento.

Este trabajo para Oakland y Berkeley terminaría de complementarse con la otra obra que fue el *American Vitruvius*,⁶⁵ justamente del mismo Hegemann: es obvia la coherencia. Pero lo que sobresalta es la claridad de selección de elementos esenciales de ambas y su articulación, además de la exclusividad de las mismas si se compara con los contenidos y la bibliografía expuesta en el Plan de Buenos Aires de 1925, donde convive un heteróclito conjunto de materiales. Esta síntesis de ambas obras

66. "Urbanización de Rosario," Editorial de *Arquitectura*, 10, Revista de la Sociedad de Arquitectos de Rosario, Rosario, octubre 1927, pp. 18 y ss.

67. Justamente, no se encuentra una evidencia documental de la participación de Guido, pero a pesar de ello, quienes han estudiado su obra avalan firmemente esa hipótesis. Ver: RIGOTTI, Ana María: ídem nota 37, p. 133; CICCUTTI, Bibiana; NICOLINI, Alberto: ídem nota 37, pp. 7-36.

68. Edificio Dellepiane. Año 1928. AA. VV.: *Inventario. 200 obras del patrimonio arquitectónico de Santa Fe*. UNL, Santa Fe. 1993, p. 284.

en el plan de 1927 queda claramente vislumbrada, aunque efectivamente desarrollada aparecerá posteriormente en el Plan de Rosario de 1935.

En aquel momento de 1927 Guido no era partidario de un gran plan urbano firmado por una persona, sino que confiaba en la necesidad de la convocatoria de concursos para la resolución de distintos problemas y espacios de la ciudad. Así lo expresa en un editorial de *Arquitectura*,⁶⁶ donde propone en contraposición a la confección de un plan que se convoque un conjunto de concursos sobre distintos problemas y espacios de la ciudad. El plan lo define como un mecanismo demasiado complejo y sofisticado, irrealizable en el ámbito local dada la carencia de profesionales como cuentan otros países Y el "proyecto de urbanización" –nombre administrativo que tuvo el Plan de Santa Fe de 1927– puede funcionar de esta manera, define los temas, contenidos y piezas con una coherencia estructural que aborda los problemas urbanos, pero que debe someterse a posterior concurso o asesoría. Por ello, mejor guardar el nombre para estos eventos posteriores, además que el propio no alcanza para el nivel de urbanista que requiere un plan.

Guido fue un autor que en su juventud jugó bastante a las escondidas. Existe un proyecto para el edificio de Correos del que se presume su autoría,⁶⁷ las avenidas de Rosario por él dibujadas y en donde sólo se reconoce su mano por la generosidad de quien presentó la propuesta que agradeció su autoría, y también dentro de esta forma de proceder, la contratación directa que obtiene para la realización del Plan de Rosario que generó sospechas sobre su trabajo en el mismo tempranamente antes de oficializar su labor en el mismo. Era lógico, dentro de este proceder, que en Santa Fe también pretendiera estar detrás de la escena hasta que la misma quedara claramente favorable, y que por cierto no lo era en términos políticos hasta el momento de presentación del plan. Por ello, mientras en carpeta ya tenía un encargo de un edificio residencial en Santa Fe –que finalmente fue construido en 1928–,⁶⁸ dada su juventud que no era pertinente para semejante tarea como era un plan urbano, es probable que haya querido ampararse en la edad y trayectoria de Durand para comenzar la gestión.

3 ~ EL RÍO ATRAVIESA LA HISTORIA DEL URBANISMO EN ARGENTINA

Se dista de contar con una obra acabada, abarcadora y con suficiente consenso acerca de la historia del urbanismo en Argentina; esto debido al carácter incipiente y de desarrollo a nivel de artículo o ponencia de congreso de muchas de ellas, porque son tesis recientemente presentadas en otros casos, o porque quedan remitidas a un capítulo o anexos de capítulos dado que forman parte de obras cuyo eje central es otro distinto de la misma. A pesar de estos abordajes parciales, se identifican en ellos líneas que van generando un campo historiográfico de enfoques.

69. En referencia a los de Jorge Enrique Hardoy, fundador del Centro de Estudios Urbanos y Regionales. Por ejemplo: HARDOY, Jorge: "Teorías y prácticas urbanísticas en Europa entre 1850 y 1930. Su traslado a América Latina", HARDOY, Jorge; MORSE, Richard (comp.): *Repensando la ciudad de América Latina*. Buenos Aires: Grupo editor latinoamericano. 1988.

70. GUTIÉRREZ, Ramón: *Arquitectura y urbanismo en Iberoamérica*. Madrid, Cátedra. 1983; GUTIÉRREZ, Ramón: *Buenos Aires, evolución histórica*. Bogotá, Escala. 1992.

Más allá de las innumerables monografías locales de ciudades y de otros trabajos difusos propios de estudios urbanos⁶⁹ más que históricos, cabe mencionar algunas producciones que contemplaron un análisis de las prácticas urbanísticas con una visión de alcance al menos nacional y que indagaron en distintos acontecimientos de diferentes ciudades. Sin pretender un análisis exhaustivo de ellas, se hace una sucinta reseña a continuación, ello para entender el campo sobre el que operan las prácticas urbanísticas particulares que se analizarán más adelante. Asimismo para referenciar el significado que han tenido los planes urbanos de Santa Fe con sus propuestas sobre el río en el concierto del urbanismo en Argentina.

El análisis de determinadas estrategias y planes estará guiado por los vínculos de las mismas con el tratamiento de los espacios litorales, por el intento de configurar la ribera de la ciudad a la que identifican como un lugar de la estructura urbana que debe ser intervenido. La costa se irá convirtiendo en un tema urbano que será abordado por los principales hitos del urbanismo en Argentina, como son los planes de Buenos Aires de 1925 y 1940, como el de Rosario de 1935, los que concentran la atención en los apartados siguientes. Aunque esa atención y el lugar clasificador que encuentran no sean los mismos que se hayan dado en la historiografía urbanística, ya que aquí se realiza desde una unidad de análisis específica –la ribera– que permite establecer nuevas relaciones y medir las posiciones desde otro ángulo.

3.1. La clasificación de las prácticas urbanísticas y la interpelación del espacio de la costa

Dentro de los trabajos existentes se pueden distinguir entre los más sobresalientes y de mayor difusión dos grupos distintos a partir de las preocupaciones evidenciadas en sus relatos. Por una parte, desde la historia de la arquitectura se indagó en aspectos urbanísticos a partir de la consideración de las transformaciones del entorno y las ideas formalizadas en proyectos significativos o intervenciones puntuales, como también la trayectoria de personalidades destacadas de la arquitectura que realizaron propuestas de alcance urbano. Aquí la figura más emblemática y pionera es la de Ramón Gutiérrez,⁷⁰ con la observación puesta en los aspectos morfotipológicos en sus estudios que alcanzan –en parte y de esta manera– a la ciudad.

Más recientemente, otro grupo abordó la emergencia y evolución del urbanismo desde la preocupación de su constitución como disciplina. El urbanismo como técnica, sus mecanismos de intervención y su profesionalización estuvieron presentes en distintos trabajos cuyos ejes estaban en historiar la constitución de un saber autónomo para la ciudad en el contexto argentino.

71. NOVICK, Alicia: "Árbitros, pares, socios. Técnicos locales y extranjeros en la génesis del urbanismo porteño," *Arquitectura Sur*, nro. 4, Año 2, Buenos Aires, mayo 1991.

72. NOVICK, Alicia: "Planes versus proyectos. Algunos problemas constitutivos del urbanismo moderno (1910-1936)," *Revista de Urbanismo*, nro. 3. Santiago, FADU, UCh. 2000.

73. BRAGOS, Oscar: *Urbanismo y urbanistas en la primera mitad del siglo XX. Propuestas para la transformación de la ciudad y de la sociedad*. Tesis de Doctorado, Universidad de Valladolid. 2001. Inédita. Ver también: BRAGOS, Oscar: "La costruzione del consenso sul Piano regolatore come strumento urbanistico nella citta di Rosario degli anni venti," *Storia Urbana*, Año 1997, Vol. 21, Núm. 78, pp. 29-52.

74. BRAGOS, Oscar. "La primera generación de planes reguladores en la Argentina: del arte urbano al urbanismo," *Anais do V Seminário História da cidade e do urbanismo*, Campinas SP, Brasil. 1998.

75. RIGOTTI, Ana María: *Las invenciones del urbanismo en Argentina. 1900-1960*. Tesis Doctoral, Universidad Nacional de Rosario. 2005. Inédita. Ver también: RIGOTTI, Ana María: "Il piano regolatore di Rosario fra la riforma civica e l'autonomia professionale," *Storia Urbana*, Año 1997, Vol. 21, Núm. 78, pp. 53-76 [Versión en español RIGOTTI, Ana María: *El Plan Regulador de Rosario. Entre la reforma cívica y la autonomía profesional*. Rosario: Curdiur. 1997].

Novick⁷¹ examinó en los personajes extranjeros que intervinieron en los debates en Argentina y la consolidación de un grupo de expertos locales, como se van intercambiando los roles de ambos hasta el afianzamiento de un cuerpo local con reconocimiento, instituciones y prácticas. En otro trabajo,⁷² esta autora reflexionó sobre la dinámica de producción de ideas a partir de la escala de las mismas, representadas por los "proyectos" y "planes" como formas instrumentales de intervenir en la ciudad que se van complementando en el tiempo. Esto último disparado por el debate de la década de los años 90 donde esta misma discusión entre ambas instancias instrumentales se daba para la intervención en la práctica contemporánea del urbanismo en lo que se conoció como el paradigma del "proyecto urbano".

Bragos⁷³ analiza los cambios en los contenidos de los planes reguladores estructurando tres "generaciones" correspondientes cronológicamente a las décadas de los años 20, 30 y 40. Estableció dicha clasificación a partir de las formas que cada una de estas "generaciones" tiene para aproximarse al conocimiento de la ciudad, avanzando evolutivamente hacia un mayor grado de cientificidad y definición instrumental. Desde los primeros planes de los años 20 cuando se definían trazados y un incipiente *zoning* para toda la planta urbana, pasando en los '30 por la pretensión de cientificidad con la incorporación del diagnóstico elaborado con datos empíricos y el control de resultados a partir del mismo, para concluir en los años 40 con la consolidación de técnicas e instrumentos puestos en juego a partir de inclinaciones estéticas y vocaciones sociales diferentes, aunque poco se extiende en analizar esas diferencias de posturas. Justamente, prima el análisis en los grandes núcleos definitorios de paradigmas como esencias de las prácticas, más que en las polémicas o procesos de cambios y rupturas, principalmente haciendo uso determinante de "arte urbano" y "urbanismo" como categorías explicativas de las prácticas.⁷⁴

Finalmente, Rigotti⁷⁵ representa el trabajo más extendido y desarrollado en cuanto establece una organización cronológica global del surgimiento y desarrollo del urbanismo en Argentina. Aquí la autora señala episodios a partir de los cuales se producen cambios epistemológicos y operativos en las prácticas del urbanismo. Los cambios en los procedimientos analíticos, en los conceptos e instrumentos, como fundamentalmente en las formas de configuración académica y profesional donde el urbanismo busca –fracasando– su consolidación como saber autónomo, son todos ellos los episodios a partir de los cuales se narró una historia estrictamente de evolución disciplinar. La focalización en sus representaciones científicas y sus dificultades para su institucionalización profesional son la fortaleza y debilidad de este trabajo, en cuanto contiene una rigurosidad propia de un recorte del objeto que lo hace controlable en sus alcances verificables, por un lado, pero le ahorra complejidad problemática en rela-

ción con la constitución heterogénea de las prácticas y procesos que inciden en la construcción de la ciudad, por otro.

Sin pretender realizar un reordenamiento general de la historia disciplinar, a partir de la indagación sobre el tratamiento que los espacios litorales han tenido en las prácticas urbanas en Argentina, se ha reconstruido un hilo que atraviesa estas prácticas en el tiempo.

La costa como una unidad espacial ha participado en la emergencia del urbanismo en Argentina de forma protagónica, y se ha constituido en la materia a partir de la cual los fragmentados proyectos sobre la ciudad –propios de una disciplina urbana no desarrollada hasta un cierto tiempo– empezarán a encontrar coherencia estructural y a significar un proyecto global para la ciudad. Esta identificación de una unidad espacial y su incorporación estelar en los planes urbanos son paralelas a la evolución entre las distintas “generaciones” de planes, a las distintas fases de cambios epistemológicos y procedimientos analíticos en las prácticas del urbanismo, al reemplazo de los expertos extranjeros por la constitución de un cuerpo local de técnicos que se incorporan o asesoran al Estado como portadores de un saber específico. Pero más allá de este paralelismo, este nuevo recorrido a partir de una unidad de observación espacial enlaza los acontecimientos entendiendo las ideas urbanas puestas en juego en relación con los procesos de transformación de la ciudad, superando el encadenamiento condicionado por su vinculación a la constitución de una disciplina autónoma donde se examinan los fundamentos legitimadores –como la de sus crisis– de la labor del arquitecto en la ciudad. Una historia de la ciudad “con” el urbanismo, más que una historia “del” urbanismo en la ciudad.

Esta perspectiva no replanteará estas historias del urbanismo en Argentina ni pondrá en crisis sus relatos, aunque establecerá matices a sus clasificaciones, quitará entidad determinante a sus tipificaciones y flexibilizará cronologías de emergencia y consolidación disciplinar que estructuran sus construcciones en la comprensión de los procesos urbanos.

3.2. La mirada en el río y primeras disputas:

Buenos Aires y Rosario en 1923

El año 1923 será un año clave para la consideración de la ribera como parte de las estrategias urbanas. En Buenos Aires se darán comienzo a las actividades de la Comisión de Estética Edilicia que culminarán con la formulación de un “Plan Orgánico para la urbanización del municipio”⁷⁶ en 1925, y cuyo objetivo principal expresado explícitamente fue la reconquista del río –la ribera del Río de la Plata–. En Rosario se planteará un conflicto entre las empresas ferroviarias, por una parte, y agentes ciudadanos nucleados en asociaciones que representaban principalmente a propietarios, y en menor medida a vecinos. El conflicto, en el que intermedian técnicos ferroviarios y urbanistas, se remitía a la propuesta de la principal

76. Comisión de Estética Edilicia.
“Plan Orgánico para la urbanización del municipio,” Intendencia Municipal de Buenos Aires, 1925. Talleres Peuser.

77. DELLA PAOLERA, FARENGO, GUIDO. "Plan Regulador y de Extensión," Municipio de Rosario. 1935. Publicación oficial.

empresa ferroviaria de ubicar una estación de pasajeros y plataforma de operaciones en solares de la costa del río Paraná en el área central de la ciudad. Esta controversia en Rosario disparó el inicio de un debate que concluyó con la redacción de un "Plan Regulador y de Extensión"⁷⁷ en 1935 y que tendrá como eje a la ribera de la ciudad.

Dichos acontecimientos, el inicio de las actividades de la Comisión en Buenos Aires y el conflicto sobre las instalaciones ferroviarias en Rosario condensarán el debate disperso que se venía dando sobre proyectos fragmentados para los espacios de la costa, incorporando ese debate y esos proyectos a los mecanismos del urbanismo en momentos que el mismo se estaba perfilando como saber encargado de los asuntos de la ciudad. Esta incorporación del tema litoral estaba lejos de ser secundaria o de ser un mero oportunismo de ocupación del espacio vacante, sino que por el contrario, será central para la constitución de un núcleo suficientemente fuerte que posibilitará entender a la ciudad desde una representación global de la misma y dotar la intervención sobre ella de un carácter estructural que la reformule integralmente.

Ahora bien, ambos planes coincidirán en el tema de la costa como elemento protagónico, pero existen diferencias tanto en sus procedimientos analíticos como en el carácter de sus propuestas, constituyéndose como dos enfoques diferentes sobre el tema. En el de 1925 quedarán elementos inacabados y propuestas con un grado de desarrollo primario que serán perfeccionados y sistematizados en el de 1935; se consolida como uno de los primeros planes de Argentina que contaron con todos los componentes y relaciones de lo que históricamente se reconoció como ciudad moderna. Entre estos dos planes, además de una densidad de episodios trascendentes, se encuentra el Plan de Santa Fe de 1927 reseñado en el apartado anterior, y que en ese marco se lee como una transición entre ambos, más aún, a partir de la proposición de autoría de Guido para Santa Fe que luego será protagonista en la confección del de Rosario de 1935.

Las diferencias entre el Plan de la Comisión de Estética Edilicia para Buenos Aires de 1925 y el Plan de Della Paolera, Farengo y Guido para Rosario de 1935, son tan notables como para hablar de un cambio de paradigma, y de hecho así lo hacen las historias urbanísticas, que hablan del paso del "arte urbano" al "urbanismo moderno" o "urbanismo científico," del *city beautiful* al *city efficient*. Y para que este desplazamiento se produzca deben haber existido acontecimientos entre ambos que posibilitaron este paso, una transición plagada de hechos que se encadenan para definir unas nuevas condiciones y determinaciones.

Tal vez esta transición es más sugerente en su análisis que los núcleos definitorios de paradigmas y los períodos que en sí mismos estos paradigmas explican, ya que en dichos procesos de cambios se hallan las tensiones, posibilidades y condicionamientos para el establecimiento de los cursos finalmente producidos. Porque además, estos últimos –una

vez cristalizados en categorías y paradigmas– anulan aquellas tensiones de su constitución, que tan importantes resultan para ponderar mejor el momento histórico.

3.3. La tradición intenta recuperar la costa del Plata: el Plan de Buenos Aires de 1925

La Comisión de Estética Edilicia fue creada en 1923 por el intendente de Buenos Aires Carlos Noel con la función primaria de emprender “el estudio de un plano general de la ciudad.”⁷⁸ Si bien se hace referencia que para llevar a cabo esta tarea debía tener en cuenta el plano desarrollado por Bouvard en 1909, se aclara que el mismo debía ser readaptado a los fines de poder implementar un nuevo “programa edilicio” que habían previamente trazado los integrantes de la Comisión en calidad de “representantes de los elementos más autorizados de los Poderes Públicos encargados de vigilar la construcción de monumentos nacionales y las obras públicas a erigirse en la Capital Federal”. Estos representantes eran: un arquitecto apoderado de la Municipalidad, el presidente de la Sociedad Central de Arquitectos, el director de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas de la Nación, y el presidente de la Comisión Nacional de Bellas Artes, todos ellos designados y conducidos –en carácter de presidente de la Comisión– por el Intendente de la ciudad, quien había asumido como política oficial dicho “Programa Edilicio”.

El primer punto del Programa Edilicio, y luego incluido en el plan definitivo al acabar sus trabajos la Comisión, será la “la reconquista del río”; expresa que “no hay nada más apremiante, dentro de las reformas generales, que el esforzarse en recuperar en las condiciones actuales de la ciudad y de su orientación las ventajas que le trae su vecindad privilegiada con el estuario del Plata. Toda obra que contribuyera a esta finalidad, hermanaría los hermosos puntos de vista y las magníficas perspectivas al sano mejoramiento de los paseos al margen del río, creando así nuevos ambientes de vida popular en condiciones amplias e inmejorables.”⁷⁹

El interés depositado en el río, en términos de reconquista, formaba parte de una recomposición de la relación de la ciudad con su entorno natural, roto por obra de la ocupación de la costa por el puerto y el ferrocarril. Pero más importante aún, convergía en ella una actitud de reacción al Plano de Bouvard, que había diluido en el territorio el núcleo de urbanidad de la ciudad histórica. El río se presenta como el lugar de reencuentro de esta urbanidad, la oportunidad a partir de la cual regenerarla rescatando su historia y relanzándola hacia un porvenir de progreso.

Bouvard,⁸⁰ jefe de Trabajos Públicos de París, había sido convocado en 1907 dentro del contexto de iniciativas preparatorias de los festejos de los 100 años de la Revolución de Mayo que marcó el inicio de la independencia nacional. Su Plano fue aprobado en 1911⁸¹ y contemplaba el ensanche de avenidas y el trazado de diagonales, con plazas en los cruces, como un

78. Acta fundacional de la Comisión de Estética Edilicia, incluida en la publicación del plan: Comisión de Estética Edilicia. “Plan Orgánico para la urbanización del municipio. El plano regulador y de reforma de la Capital Federal”; Intendencia Municipal de Buenos Aires, Talleres Peuser. 1925, p. 11.

79. *Ibidem*, p. 13.

80. Sobre Bouvard en Buenos Aires ver: BERJMAN, Sonia: *Plazas y parques de Buenos Aires: la obra de los paisajistas franceses. 1860-1930*. Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica, 1997; TARTARINI, Jorge: “El Plan Bouvard para Buenos Aires (1907-1911). Algunos antecedentes”, *Anales*, n° 27-28, Buenos Aires: IAA-FADU-UBA. 1992.

81. Intendencia Municipal, *El nuevo plano*, Buenos Aires. 1909.

82. JAESCHKE, Víctor: *Las Avenidas y la transformación de Buenos Aires*. Buenos Aires: Ediciones del Autor. 1912.

sistema que descongestiona y ayuda “a mejorar sensiblemente la estética de la ciudad.” Su estrategia consistió en agrupar proyectos aislados existentes en una idea de conjunto que se mostraba con esa malla de avenidas, diagonales y plazas que extendía por todo el territorio municipal. Con ello, intentaba emparentar la identificación de conceptos genéricos del academicismo francés con las aspiraciones culturales y tecnológicas que flotaban en la sociedad en vísperas de los festejos del Centenario.

El plan fue fuertemente criticado por carecer de “...un programa de ejecución, un programa financiero, planos de detalles, de presupuestos (...)”, siendo apenas “(...) un pobre bosquejo de anteproyecto, hecho sobre una mesa de hotel, entre le dessert et le fromage (...)”⁸²

Pero el Plan Bouvard había decepcionado no sólo por su incapacidad de dotarse de mecanismos que aseguren su precisión y ejecución, críticas ciertamente fundadas entre otras que se produjeron acerca de su poco contenido social. Hacia los años 20, la vocación artística y monumental cobrará nuevamente fuerza, y las dudas vendrán también porque en ese sistema de trazados y plazas que cubría toda la planta urbana –también la aún no urbanizada– se percibía el peligro de una homogeneidad que atentaba contra la exaltación monumental de la ciudad consolidada. En la uniformidad circulatoria y en la indefinición de usos y edificación para las distintas partes se vislumbraba una urbanidad diluida en el territorio –vía el trazado propuesto– que desdibujaba las características de la ciudad monumentalizada que se aspiraba materializar en los perímetros concretos de su centro más consolidado.

A esto último apuntará la acción de la Comisión de Estética Edilicia, al promover un programa de reformas que ponía en valor sitios del centro y dejaba para la periferia los usos conflictivos, atendidos sólo desde la lógica funcional y de la provisión de infraestructura. Perfilaba de esta manera la idea global de la ciudad, con roles diferentes para cada sector a los que definía con una edilicia diferenciada.

Martín Noel, arquitecto y presidente de la Comisión Nacional de Bellas Artes, encontrará espacio en el mandato de su hermano como intendente de la ciudad para el despliegue de esta orientación que queda palmariamente enunciada en el mismo nombre del grupo responsable para la confección de un nuevo plano: Comisión de Estética Edilicia. Dentro de dicha comisión es elocuente la ausencia de ingenieros como de higienistas.

Y tal como se avanzó más arriba, la recuperación de la costa del río como un espacio urbano será la acción clave para emprender esta tarea que pretenderá “acentuar la faz monumental de nuestra urbe”, expresión recurrente en el documento del plan. A partir de reconsiderar proyectos particulares que se habían formulado anteriormente, se plantea la remodelación de la Plaza de Mayo y sus edificios públicos –sitio fundacional y sede gubernamental– con una apertura al río en un juego sucesivo de terrazas que contemplaba también la reforma –en esa zona– de parte del

puerto inaugurado en 1897 y que cerraba la relación con el frente de agua. Concretamente, se eliminan los galpones paralelos al dique y se reemplazan por edificaciones simples perpendiculares al mismo dique, encargadas de enmarcar una plaza que señale un ingreso desde el río a la ciudad a través del centro gubernamental.

Ligado a este centro monumental y conectado por una avenida, se definía otro equivalente articulado en las Plazas del Retiro y San Martín, que en la propuesta se unifican, y con una nueva composición de terrazas superpuestas y escalinatas se abren en perspectivas hacia el río y el dique del puerto.

Sin registrar antecedentes de proyectos anteriores, sino que surge por iniciativa de la misma Comisión, este espacio es una de las piezas del plan especialmente estudiadas y proyectadas para establecer un espacio cívico monumental en un sector complejo por la concurrencia de instalaciones ferroviarias y portuarias en gran cercanía con el centro urbano y el río. Además de las confluencias de flujos por estas actividades, posee una localización estratégica debido a que es la transición entre el centro y la extensión hacia el norte por la costa. Esto es percibido por la Comisión y por eso su atención de proyecto –“realizar una gran composición de conjunto”–, ya que debían resolverse situaciones conflictivas como la fragmentación y rupturas por la ocupación ferroviaria y la definición de espacios y concesiones de usos en solares resultantes de la obra de ampliación portuaria en curso en aquellos momentos.⁸³

83. En esta cuestión hay una relación de similitud con el proyecto de Parque Principal del Plan de Santa Fe de 1927.

84. Ídem nota 78, p. 231.

Con la reunificación de las dos plazas, más la anexión de terrenos ganados al río por la obra del puerto, se reconfiguraba un conjunto que incluía a las estaciones terminales de los ferrocarriles hacia el territorio nacional y la estación marítima de grandes transatlánticos, “de suerte que esta plaza significará la puerta de entrada del país y de cuyo centro irradiarán las arterias de tráfico y comunicación con el interior, dentro de su concepto esencial como Capital Federal de la República”⁸⁴ A ello se agregaban, y para confirmar el carácter de “expresión de la Capital de la Nación”, edificios tales como el Museo Nacional de Bellas Artes y la sede de la Comisión Nacional de Bellas Artes, la Facultad de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales, una nueva estación marítima, y el Ministerio de la Marina, entre los más importantes. Estos dos últimos, junto a otros como la Dirección de Inmigración, la Prefectura Marítima y la Intendencia de la Armada, estaban en disposición para ocultar galpones e instalaciones del puerto, haciendo de transición entre los usos urbanos y portuarios.

Tal era el alcance del proyecto que contemplaba operaciones sobre el tejido circundante y pequeñas rectificaciones de calles circundantes, con algunas demoliciones y readecuaciones en los solares con frente a la nueva “explanada del retiro”, tal la denominación del espacio central del conjunto. Conformado como una estructura escalonada de jardines en terraza descendentes hacia el río, donde se incorporan escalinatas y elementos orna-

mentales, "(...) se conseguirá una hermosa perspectiva sobre la explanada de mil metros, y dada la altura a que se halla la meseta en la que se edificaría el Museo de Bellas Artes, podrá verse por encima de las construcciones del Nuevo Puerto el amplio horizonte del Río de la Plata"⁸⁵

La transformación propuesta, además de los "beneficios de la faz estética," contemplaba aspectos prácticos de conectividad. A la resolución de la relación con la estructura vial existente, se agrega la propuesta de incorporar una importante avenida de 90 metros de ancho que parte del conjunto –desde el lado oeste de su eje transversal– para vincular a este espacio con "el gran Paseo de la Costa" –otra de las piezas medulares del plan que se inicia donde finaliza el puerto hacia el norte.

Sobre la huella de trazados anteriores, se programaba una gran Avenida Costanera que daba estructura a todo el frente de agua desde el puerto hasta el límite municipal en el norte. Esta pieza, "de embellecimiento estético y de expansión urbana," se visualiza como un gran parque extendido linealmente, con prolíferos recursos compositivos en general y enfatizados en los cruces con algunas arterias importantes perpendiculares al río, donde además de espacios abiertos se localizaban algunos equipamientos como casino y acuario. En la zona inmediata se proponen alojar palacios, hoteles de lujo, villas y block de casas de renta, todos con vista al gran estuario. Para su diseño se contó con la colaboración de Jean-Claude-Nicolas Forestier –encargado de parques de París–, quien se desempeñó como asesor de la Comisión y tenía a su cargo el arreglo compositivo de parques y jardines del plan.

El trazado longitudinal de esta Avenida Costanera, según la propuesta de Forestier sobre las primeras aproximaciones de la Comisión, sigue una línea curva con ondulaciones alternativamente cóncavas y convexas. Estará dividida en tres partes, con diferente carácter y dimensiones. En la primera tendrá un ancho de 55 metros, con un pase al borde del río de 15 metros, una calzada de 22 metros para automotores y una colectora secundaria de 14 metros. Luego, hacia adentro de esto, un espacio parquizado de 60 metros, donde corría la vía del tren. La segunda parte se organiza en dos niveles, un gran paseo con terrazas a lo largo del río, dominado por la segunda parte más alta compuesta por una ancha avenida de 26 metros que forma otra terraza con hileras de árboles. La tercera parte pierde dimensión el trazado y se incrementan los recursos paisajísticos con mayor presencia de la naturaleza recreada con profusa vegetación y un lago.

La intervención era parte de una obra de infraestructura importante, ya que requería la construcción de un murallón exterior que desplace la línea de ribera ganando una vasta superficie de terrenos al río. De esta manera, se dispondría de espacio para el paseo costero sin interferir con la existente vía del ferrocarril que nadie imaginaba levantar considerándola como una coexistencia inevitable. A pesar de esta problemática contenida en la intervención prefigurada, los ingenieros no estaban incorporados en la

Comisión, y estas cuestiones quedaban indefectiblemente en manos de los ingenieros de las empresas portuarias y ferroviarias, quienes proveían las soluciones desde fuera del plan. La base financiera de la operación era la puesta en mercado de los nuevos terrenos para la construcción de barrios parque de alto estándar y equipamientos como hoteles y casinos.

La remodelación del centro gubernamental de Plaza de Mayo y su apertura al río, la reconfiguración del Parque del Retiro y su explanada hacia el estuario, y el trazado de la Avenida Costanera hacia el norte, son las tres grandes piezas de un ordenamiento de la ribera a partir de la cual orientar y caracterizar la transformación de toda la ciudad.

A las mencionadas iniciativas se agrega complementariamente el embellecimiento del barrio sur, sector urbano inmediato al centro administrativo gubernamental. Este barrio sur es depositario de una memoria histórica que se pretende rescatar, es el sur originario de la urbanidad y será potenciado en esta condición por el plan con la localización de instituciones “de tan elevado orden” como el Museo Histórico, el Archivo Nacional y el Museo Municipal –“en una de las casas-esquinas de mayor abolengo artístico”– que vivifican el recuerdo del pasado. Refuerzan esta iniciativa la implantación de la Facultad de Filosofía y Letras y el Conservatorio Nacional de Música, como la restauración de plazas como Santo Domingo y San Francisco.

Con todo ello la ciudad quedaría relanzada desde sus propias características históricas, naturales y construidas, desde el establecimiento de “dos puntos fundamentales que sirven de base al arranque del sistema radial, las dos grandes plazas de Mayo y San Martín (Parque del Retiro), cuyos proyectos parciales revelan la importancia que les atribuimos, no sólo como cabezas de dicha estructura urbana, sino también como centros determinantes de la importancia de Buenos Aires como Capital Federal de la República.”⁸⁶

86. Ídem, p. 91.

Ahí queda transparentada la lógica de este Plan de la Comisión, que dosifica los recursos compositivos de Bouvard en el espacio de la ciudad, utilizándolos con distinta intensidad dentro de la planta urbana, en vez de su homogéneo despliegue como lo había hecho el francés. Sin dejar de estipular intervenciones en distintas localizaciones, las que cataloga como “embellecimiento suburbano”, concentra la atención en el centro urbano intervenido a partir de la posibilidad que le da su río: “Las condiciones naturales de nuestra capital y su propia tradición, aconsejaban el hallar la forma de recuperar su más bella característica, es decir, devolverle su fisonomía de ciudad situada al borde de un gran estuario.”⁸⁷

87. Ídem, p. 203.

El núcleo central de la urbanidad será potenciado en ese rol central de una estructura que se reforma y expande, pero –fundamentalmente– que adquiere ese carácter a través de su relación con el río. Se expresará “que es en el centro de la ciudad donde debe buscarse el mayor efecto artístico, para hallar en las plazas las expresiones monumentales más caracte-

88. Ídem, p. 6.

89. Las diagonales habían sido muchas más, extendiéndose como una red que modulaba casi la totalidad de la planta urbana de forma homogénea con el trazado de estas avenidas.

90. Incluso, historiográficamente, muchas veces se ha intercambiado la denominación e identificación de este Plan como el plan Forestier o Plan de la Comisión.

91. Sintomático de ello es cómo, en la memoria del Plan, la Comisión aclara explícitamente que la documentación de todos los proyectos de la misma habían sido entregados al Sr. Forestier antes del inicio de su tarea, rematando que "habiendo comparado el proyecto del Sr. Forestier con los proyectos de esta Comisión, nos es grato comprobar la mayor conformidad entre ellos; todas las ideas primitivas de la Comisión han sido adoptadas por el señor Forestier". Ver nota 78, p. 153.

rísticas y adecuadas al sentido cívico y social de la nacionalidad".⁸⁸ Por ello, sobre la malla de Bouvard de diagonales y avenidas extendida en toda la planta como composición total, la Comisión prioriza y da impulso a la ejecución de las Diagonales Norte y Sur que parten de la Plaza de Mayo⁸⁹ –principalmente– y también prioriza la Avenida Norte-Sur –con el tiempo la emblemática Avenida 9 de Julio– que corre paralela al río cerrando un circuito triangular con las dos Diagonales cuyo vértice es la Plaza de Mayo –apuntada al río y de donde parten las dos Diagonales y la Avenida Norte-Sur es el lado opuesto al vértice de la Plaza de Mayo.

Fortalecido este núcleo queda marcado el centro de la ciudad que concentra las operaciones de reforma que cambiarán la imagen y darán funcionalidad a este sector otorgándole preeminencia de uso y simbólica en el conjunto de la ciudad. Se refuerza esta operación con el ensanche de calles perpendiculares al río en este sector, una nueva diagonal de conexión de la Avenida Norte Sur con la Explana de Retiro, y la readecuación de plena forma de la existente Costanera Sur. Todas estas intervenciones tendrán un sentido de conjunto bien elocuente, en comparación a las aperturas, ensanches y diagonales por fuera de este centro, que tendrán un carácter parcial de conexiones particulares y correctivas entre puntos aislados sin configurar conjuntos.

Con ello se alcanza una diferenciación de partes de la ciudad, el centro para los usos terciarios y la imagen de capital, mientras para la periferia las residencias de menor categoría, las actividades productivas y la vivienda obrera. Una zonificación, aun sin los mecanismos precisos con que se la sistematizará conceptual y técnicamente en momentos posteriores de las prácticas urbanísticas, pero que determinará usos y caracterizaciones que incluso serán reforzadas con una normativa edilicia diferencial.

El plan busca organizar un razonamiento global de la ciudad, pero aun persiste en ideas fragmentadas y se apoya en proyectos particulares como núcleos de una supuesta composición global que no termina de confirmar.

A pesar de utilizar el recurso de "el partido," lugar donde se condensan las premisas e intenciones, el índice de apartados posterior al mismo no trasluce una secuencia estructurada por un sistema lógico general, sino que es la compilación de actuaciones y unidades espaciales distintas en un recorrido de iniciativas y crónicas de trabajo, que si bien buscan una dirección común hacia el partido, permanecen justificadas en su unidad original. La misma constitución de roles en la Comisión es otro indicio de ello;⁹⁰ en ella no estarán ausentes recelos como los suscitados con la participación de Forestier, quien había sido contratado por el Municipio sin la consulta expresa de la Comisión, había realizado su trabajo en forma independiente y termina presentando un informe y proyectos por separado que forman parte de un material que se anexa al plan.⁹¹

92. Esto queda palmariamente registrado en el relato, que forma parte de la memoria del plan, de la visita que los integrantes de la Comisión realizan al área de la costa, guiados por los ingenieros de la empresa Ferrocarril Central Córdoba. En realidad, el recorrido de la costa es realizado en un vehículo ferroviario puesto por la sobre la misma vía del tren que ocupaba la ribera. Ver nota 78, pp. 205 y ss.

93. Ídem, p. 62.

94. Ídem, p. 59. Se refiere justamente al concierto de teorías e ideas que se vuelcan en los congresos internacionales –Berlín, Viena, Londres– y que luego son procesadas híbridamente en forma singular de acuerdo con las particulares necesidades de la ciudad en que son aplicadas.

95. Ídem nota 78, p. 62.

96. Ídem, p. 13.

En general, los proyectos según se exponen podían ejecutarse separadamente y gestionarse sin mayores necesidades de concurrencia de otras dependencias administrativas.

No tuvo competencias para resolver temas referidos a las infraestructuras como ferrocarriles y puertos, y ello no sólo por no haber obtenido la cuota de poder necesaria en las incumbencias administrativas, sino porque la motivación de monumentalidad que subyacía en sus percepciones e iniciativas relegó la consideración de estas cuestiones a circunstancias dadas e inevitables, a las que sólo le cabía adaptarlas a las reglas compositivas de un “arte urbano” en el espacio de la ciudad.⁹² Ahí estaba depositada su aspiración: “La aplicación de los conceptos fundamentales del urbanismo empleados prácticamente a las necesidades, y todo ello vivificado por el genio del artista, podrá hacer agradables a las ciudades modernas.”⁹³ Estuvo ausente la concurrencia de distintos saberes y técnicas en su mesa de trabajo, y por ende, la síntesis entre ellos no fue una premisa como será en los debates y planes posteriores.

En realidad, la posición asumida consistía en una declaración de renuncia a ciertos elementos problemáticos de los debates en torno al urbanismo como ciencia integradora: “(...) declaramos ante todo, que el partido por nosotros elegido, no corresponde en manera integral al concepto absolutamente científico del urbanismo moderno; sino más bien, a una fusión de los preconizados sistemas actualistas aplicados a las condiciones prácticas y naturales de Buenos Aires.”⁹⁴ Y en cuanto a la vocación artística de sus promotores y el talante en esa dirección que pretendieron dar a la práctica planificadora, los recursos puestos en juego no variaron entre el repertorio *beaux arts* y el pintoresquismo en los moldes del arte urbano, no alcanzando a formular nuevas alternativas estéticas inherentes al abordaje de las transformaciones urbanas en curso.

La atención e interés estaban en la particularidad de una situación, la propia de Buenos Aires, más que en el ejercicio de una lógica universal del problema genérico de las ciudades, como se debatía el urbanismo desde su constitución científica. Por ello, el “carácter y fisonomía particular de la Capital Argentina” serán el caudal a partir del cual organizar la ciudad, acervo a rescatar a través de la salvaguarda y puesta en valor en las decisiones de intervención. El “respeto por la figura histórica” será la guía orientadora más que la organización de las nuevas lógicas estructuradoras del espacio global de la ciudad.

El río será para el plan el elemento central que condensa ese carácter y fisonomía de la ciudad, el núcleo de actuación de esta estrategia. Si bien no será el único, será el eje sobre el que otras intervenciones se complementan y refuerzan. Los “fundamentos del planeamiento que se propone, obedecen, pues, en primer término a la defensa de las condiciones naturales de la ciudad,”⁹⁵ a partir de la cual “volveríamos, por otra parte, al sentido primitivo, a la alameda arbolada fresca y umbrosa, paralela a la playa.”⁹⁶

97. Ídem, p. 62.

98. Ver el Cap. 4, apartado 3, de la tesis.

Con las intervenciones sobre la costa se busca recobrar espacios que fueron “el encanto de la ciudad colonial, tal como lo demuestra un fotograbado que reproducimos de la Plaza Manzini y otros que señalaban el aspecto pintoresco y risueño de la avenida ribereña (...) Proyectamos, pues, la reaparición de esta gran Avenida Costanera (...) cuyo estudio expondremos en capítulo especial, dedicado a esta importante obra, encargada de devolver a la Capital su verdadera fisonomía.”⁹⁷

El río en este plan se convierte en el lugar a partir del cual la ciudad se reorganiza, se reencuentra con una identidad recobrada, con su momento idílico del pasado reconstruido desde lo pintoresco. Será protagonista del plan, ya que este rescate pretende ser trascendido de ser la mejora de un espacio particular para convertirlo en el espacio de toda la ciudad. Ahora bien, la forma en que es pensada esta operación la hace asimilable todavía más a planes de embellecimiento que a las formas de los planes urbanos llamados modernos, en donde los componentes son parte de una estructura definida con procedimientos analíticos de una totalidad.

El río para pensarse como componente estructural de la ciudad todavía requerirá otras formas de entender la ciudad, que se desplegarán con otros personajes, en otras ciudades. El Plan de la Comisión de Estética Edilicia de Buenos Aires significó un avance que fue profundizado y concretado posteriormente, y confirmó cómo el río siempre estuvo presente en la emergencia y consolidación del urbanismo, protagonizando las búsquedas y acomodamientos del discurso y de la práctica que buscaba hacerse cargo de entender y operar en la ciudad.

3.4. La opción paisajista que no alcanza: ideas y planes de Carrasco

El ingeniero Benito Carrasco será el autor de dos planes urbanos dentro del período de transición entre el Plan de la Comisión de Estética Edilicia para Buenos Aires de 1925 y el Plan de Della Paolera, Farengo y Guido para Rosario de 1935. Las diferencias notables en ambos son fruto de procesos de experimentación, dentro de los cuales las prácticas del paisajismo representarán un importante intento para dar forma urbana e insertar en la ciudad a las costas que habían comenzado a percibirse como un espacio de valor superlativo.

Carrasco se desempeñó en la Municipalidad de Buenos Aires como Director de Parques y Paseos entre 1914 y 1918 y creó dentro de esta dependencia la Escuela de Jardinería. Ingeniero Agrónomo de formación profesional, su labor más concreta siempre estuvo enfocada al área de los parques y jardines, ya que luego de desempeñarse en la Municipalidad de Buenos Aires creará una empresa denominada “Oficina Técnica de Parques y Jardines;” desde donde realiza una extensa obra en temas de paisajismo.

Carrasco ocupó entonces el puesto anteriormente desempeñado por Carlos Thays⁹⁸ y durante su gestión llevó a cabo las intervenciones de los

99. Para datos biográficos de Carrasco, ver BERJMAN, Sonia: "Carrasco", LIERNUR, J.; ALIATA, F. (eds.): *Diccionario de Arquitectura en la Argentina. Estilos, Obras, Biografías, Instituciones, Ciudades*. Buenos Aires: Clarín Arquitectura, Tomo 2. 2004, pp. 20-21; BERJMAN, Sonia: "El pensamiento de Benito Carrasco: hacia una teoría paisajística argentina", *DANA*, 30. Resistencia. 1991.

100. Tomando de referencia a la de París, en 1924 se funda la Asociación "Amigos de la ciudad", entre cuyos promotores se encontraba Benito Carrasco. Sus objetivos declarados son informar a la población y alertar a las autoridades sobre los problemas urbanos. Ver: *Cinco lustros al servicio de la ciudad 1924-1949*. Buenos Aires: Amigos de la ciudad. 1951. En algunos aspectos, esta asociación fundada en 1912 continuaba la labor del Museo Social Argentino, también inspirado en su homólogo parisino de 1895, y con una fuerte vocación filantrópica en sus iniciativas.

101. CARRASCO, Benito: "Como debe estudiarse un plan de transformación urbana", *Arquitectura*, 6, p. 44.

102. CARRASCO, Benito: op. cit., p. 41.

103. "... un plan de conjunto, previamente estudiado y que contemple, en forma orgánica, articulada y técnica, a todas las cuestiones que afecten a la higiene, vialidad o belleza de la ciudad."

Jardines de Invierno y el Rosedal en el Parque de Palermo, los inicios de la Costanera Sur y el reordenamiento de las Plazas Pellegrini, San Martín y Británica, entre las obras más destacadas. La conclusión de su función en la Municipalidad obedeció más a cuestiones de política partidaria –su pertenencia al Partido Demócrata Progresista que no era gobierno– que a la eficiencia de su labor que, por el contrario, además de tener un carácter activo elocuente pretendía darle un mayor alcance.⁹⁹

Carrasco tuvo una vocación de trascender el paisajismo y para ello asumió el problema de la ciudad participando activamente en los debates a través de textos –fundando ámbitos como la asociación "Amigos de la Ciudad"–¹⁰⁰ y de trabajos como los que le fueron encargados para los planes urbanos de Mendoza en 1917, Córdoba en 1927 y Concordia en 1928.

Era columnista regular del prestigioso periódico *La Nación* –de Buenos Aires pero de lectura nacional–, y además de otros medios más vinculados al ámbito profesional, entre ellos la revista *Arquitectura* de Rosario que dirigía Ángel Guido. En *Arquitectura*, donde aparecerán algunos de sus artículos de *La Nación*, aprovechará la extensión y el lector especializado de la misma para explayarse más profundamente y dejar registradas sus posiciones. En la lectura de sus textos queda explícita la crítica genérica a los planes de embellecimiento y, particularmente, al Plan de la Comisión de Estética Edilicia que incluía dentro de este paradigma, y del que no había participado por no haber sido convocado en otro hecho explicable desde su filiación política más que por sus condiciones profesionales.

"A la falta de este plan técnico, que en el léxico profesional se denomina 'plan regulador' –no puede llamarse así a las distintas iniciativas realizadas entre nosotros, ya se trate del Plan Bouvard o del reciente editado de la Comisión de Estética Edilicia–, es que debemos atribuir el estado caótico de nuestras cuestiones edilicias y los graves males soportados por la población que, a no dudarlo, han de ir en aumento a medida que transcurra el tiempo si no se pone remedio a la desorientación en que se encuentran al respecto las autoridades municipales."¹⁰¹

Desde estas críticas, Carrasco plantea la necesidad de incluir en el plan urbano a un conjunto de problemáticas que considera no atendidas en el Plan de la Comisión de Estética Edilicia. "(...) estas comisiones cuando se forman deben estar constituidas por ingenieros urbanistas, médicos higienistas, abogados, paisajistas, financistas, historiadores, etc."¹⁰² Y agrega: "(...) un plan de conjunto, previamente estudiado y que contemple, en forma orgánica, articulada y técnica, a todas las cuestiones que afecten a la higiene, vialidad o belleza de la ciudad."¹⁰³

Carrasco pedía ensanchar la base de temas que debían incluirse en el plan para articularlos en un resultado que dé respuestas integrales al problema urbano. En ese sentido era deudor de algunos debates de la década de los años 20, que habían estado influidos por el tema de la vivienda a partir del accionar del Museo Social Argentino y su congreso

104. Primer Congreso Argentino de la Habitación: Actas y Conclusiones. Buenos Aires, Museo Social Argentino. 1920.

105. En 1912, la denominada Ley Sáenz Peña estableció el sufragio secreto y universal, terminando con mecanismos espurios de manipulación de los procesos electorales. Con ello permitió el ingreso a la vida política plena y protagónica de partidos que representaban intereses populares levantando demandas de mejoras sociales.

106. Municipalidad de Córdoba, Archivo Histórico Municipal. Documentos de 1926, tomo 4, Secretaría del Honorable Concejo Deliberante, Comisión de Obras Públicas. Expediente N° 2301, Folio 273 y subsiguientes. Aquí se encuentran la ordenanza de contratación, los debates antes y durante el plan, como un primer informe de Carrasco.

107. Para ver circunstancias de contratación como descripciones de este plan ver: BRAGOS, Oscar: "La primera generación de planes reguladores en la Argentina: del arte urbano al urbanismo", Anais do V Seminário História da cidade e do urbanismo, Campinas SP, Brasil. 1998.

108. El plan para Mendoza, denominado "Proyecto de ampliación y rectificación del trazado actual para la ciudad de Mendoza", dada su temprana formulación con escasos elementos nuevos y el nulo impacto que tuvo, no es analizado aquí. Ver: PONTE, Ricardo: *Aquella ciudad de barro. Historia de una ciudad andina desde el siglo XVI hasta nuestros días*. Mendoza: Municipalidad de Mendoza, 1987; RAFFA, Cecilia: "El urbanismo de Benito Carrasco: entre parques y jardines y la propuesta para la ciudad de Mendoza", *Registros 2*, Mar del Plata: UNMDP, diciembre 2004, pp. 149-165.

109. Ver PAGE, Carlos: *Propuestas e intervenciones urbanas en Córdoba 1880/1930*. Córdoba: FAU/UNC, 1991.

de 1920.¹⁰⁴ Las nuevas condiciones políticas, establecidas por las nuevas reglas en los procesos electorales que otorgaban un mayor protagonismo a los sectores populares,¹⁰⁵ generaron un clima de apertura hacia temas sociales desde el Estado. La vivienda, que había sido el eje del mencionado evento denominado Primer Congreso Argentino de la Habitación, se incorporaba como cuestión inherente al crecimiento y bienestar de la ciudad, y Carrasco entiende que debe atenderse y encontrar resolución desde el plan urbano.

Sin embargo, esto que en sus textos aparece explícitamente no queda registrado de esa manera en sus planes urbanos realizados. Tanto en el "Plano Regulador y de Extensión de Córdoba" de 1927¹⁰⁶ como en el "Plan Regulador y de Extensión de Concordia" de 1928,¹⁰⁷ los temas se encuentran enunciados pero no se articulan en propuestas precisas de orden general. Priman las estrategias paisajísticas sin incluir significativamente a otros aspectos en su pretendida síntesis de lo urbano como que se manifiesta en las premisas.¹⁰⁸

En el Plan de Córdoba¹⁰⁹ traza un amplio boulevard de circunvalación que encierra el núcleo urbano histórico y su ensanche proyectado. Este boulevard, con calzadas para tráfico ligero y pesado, jardines y arbolado, tendrá unos 125 metros de ancho, una escala generosa considerando que la Avenida del Bois de Boulogne tenía 120 metros –muy conocido por Carrasco ya que los análisis y referencias de París eran frecuentes en sus textos–. Este boulevard tiene un trazado regular de forma arriñonada y cuyo centro coincide con el núcleo urbano histórico. Los nuevos sectores proyectados contenían nuevos trazados y descartaban la cuadrícula, e incorporan distintos repertorios de esquemas concéntricos o radiales, con la siempre presencia de diagonales y el paisajismo irregular de las zonas verdes.

Justamente, la gran diversidad de trazados será la característica sobresaliente de este plan. El trazado será el recurso principal para la diferenciación de sectores de la ciudad que tendrán distintas funciones como se estipulaba en su clasificación y agrupación. Pero a ese aspecto quedaba reducida la propuesta diferencial y residía la confianza de resolución. Los grandes usos –las instalaciones ferroviarias, el distrito industrial, el campo de aviación, el hipódromo, el matadero, entre otros– quedaban por fuera del boulevard de circunvalación, sin demasiadas indicaciones ni prefiguraciones de proyecto. Como habiéndose expulsado de la ciudad a estos elementos, quedaba despejado el solar y la ciudad podía realizarse en su clave compositiva.

Carrasco había desarrollado previamente en 1923 un modelo ideal de "Ciudad Nueva",¹¹⁰ donde todos los dispositivos del trazado de parques eran aplicables a la definición de la forma urbana. Desde el diseño de jardines, y vía trazado urbano, se llegaba al nivel urbano transformando a la ciudad en un gran parque con diagonales y variedad geométrica que diferenciaba distintos sectores con distintas funciones –industrial, comercial, residencial.

110. CARRASCO, Benito: *Parques y Jardines*. Buenos Aires: Peuser. 1923, pp. 166-174.

La fuerza de la composición determinando las decisiones queda demostrada también en el plan para Concordia. El trazado de toda la ciudad se organiza a partir de una gran plaza central de la cual parten y a la cual llegan cuatro diagonales y cuatro avenidas importantes. Esta pieza monumentalizada, que recuerda la Place de l'Étoile, adquiere el carácter de foco al que convergen los flujos. Se encuentra en un límite del núcleo urbano histórico y es la articulación entre la ciudad vieja y nueva, una que mantiene la cuadrícula y la otra que experimenta con el conjunto de posibilidades que la geometría de senderos puede dar dentro del marco de las leyes de equilibrio y simetría.

El esquema se completaba con nuevas diagonales en el centro existente y una avenida de circunvalación que englobaba todo el territorio diseñado con un trazado circular, que sólo se interrumpe en su pureza geométrica en el lado del río, aunque no alcanzó a perder el reconocimiento de la figura circular con toda la potencia pregnante de semejante forma contundente.

Tal era la supremacía de la forma que los accidentes naturales como el río y la montaña no aparecían con su potencia inherente de elemento singular, sino que permanecían opacados en la documentación gráfica –ni tampoco tenían demasiadas consideraciones en la memoria–. Si a los planos del Plan de Córdoba y Concordia se le quitan sus riberas –sobre todo al de Concordia implantada a la vera de un importante curso de agua como es el río Uruguay–, el plano no quedará amputado sino que por el contrario recompondrá la forma en dicha parte. Por ello, estos accidentes podrían no estar, se comportan de forma neutra para la composición y no se integran cabalmente en ella.

En el caso de Concordia, la zona de la ribera es un parque más, cuya relación con el centro es igual a la del lado opuesto en territorio interior, con las mismas conexiones simétricas hacia uno y otro destino, pudiéndose intercambiar indistintamente. En el caso de Córdoba, que los ríos son interiores, en el curso de agua de “La Cañada” se prevé su entubamiento para construir una gran avenida, que además del beneficio para el tráfico y la vegetación de la ciudad, se justifica por la bella perspectiva que se consigue del edificio del Palacio de Justicia. Con el río Primero se prevé la construcción de calles en las riberas y puentes que lo atraviesen, y adecuar funcionalmente el espacio, pero sin explotar el carácter de singular pieza para significar la estructura urbana.

Es llamativo porqué Carrasco había desarrollado en 1923 un proyecto de un parque metropolitano sobre la costa de la provincia de Buenos Aires.¹¹¹ De unos aproximados 70 km de extensión, iba desde el límite municipal norte –ciudad de Buenos Aires– subiendo por el Río de la Plata en esa dirección, y se estructuraba a partir de organizar el viario y la jardinería poniendo en valor las vistas del paisaje. Aquí Carrasco había amalgamado un *parkway* de escala territorial con una interesante articulación de trazado,

111. Carrasco realiza el proyecto para el Ministro de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires, en cuyo ámbito se había creado una Comisión de Embellecimiento de la Costa. Ver CARRASCO, Benito: *Parques y Jardines*. Buenos Aires: Peuser. 1923, pp. 155-9; CARRASCO, Benito: “La avenida de la costa”, *La Nación*, 11 de febrero de 1924, reproducido en *Arquitectura*, 11, Rosario. 1927, pp. 62-64.

equipamientos, edificación –regulada para los solares privados– y paisaje en un complejo sistema.

Pero en sus planes no aparece esta articulación, y elementos como el río y la montaña no forman parte importante en la definición de la propuesta. Pareciera que cuando realiza un proyecto de fragmento aparecen más articulados los elementos y las estrategias que cuando se intenta abordar la unidad espacial de todo el “organismo” urbano.

Se estaban dando pasos hacia un plan que abarcara la totalidad del espacio de la ciudad como al conjunto de aspectos que determinan su proceso de construcción. Pero aún se carecía de un método que lograra llevar a cabo la tarea, ensamblando coherentemente objetivos con acciones y resultados. Por ello, no llaman la atención estos desajustes entre la potencialidad de un elemento natural como eran los cursos de agua y la indiferencia con que los utiliza Carrasco en sus formulaciones. Así también la supuesta contradicción entre los textos con referencias a la problemática de la vivienda y a su escaso tratamiento fundido con los recursos compositivos del trazado, se explica por la carencia de un dispositivo de abordaje que sistematice las problemáticas y elementos en proposiciones de intervención. Sin definir categorías analíticas nuevas, ni especificar las formas y variables con que se realizarían los estudios previos mencionados como necesarios, las proposiciones quedarán remitidas al trazado, a las disposiciones de monumentos y edilicia, y al diseño de parques; es decir, los recursos usuales al momento no aportan una integración efectiva a los nuevos temas y elementos que se enunciaban en sus textos como crítica a los planes anteriores.

Este nuevo método y procedimientos analíticos que permitirán abordar la totalidad espacial y problemática de la ciudad, la emergencia del urbanismo, estaban en formación y, como se sabe, fueron parte de una batalla de distintos saberes para apropiarse de un nuevo discurso de conocimiento e intervención en la ciudad. Carrasco intentará ese abordaje desde el paisajismo, sin superar sus métodos y recursos específicos de este campo, y los utilizó aplicándolos sin discernimiento claro de las escalas y complejidades diferenciales entre el parque y la ciudad, que intercambiaba indistintamente en sus procedimientos confundiendo los.

Asimismo, la síntesis entre sus inclinaciones compositivas parisinas y sus vocaciones sociales inspiradas en el progresismo norteamericano¹¹² –el verde como función social– no logrará fraguar.

Aun tendrán que abrirse nuevas instancias, con una renovada interpretación de las condiciones en que el desarrollo de la ciudad en Argentina planteaba. Sin embargo, es importante la labor de Carrasco para terminar de mostrar los límites y desajustes de esta forma de intervenir en la ciudad, aun desde una visión crítica como la que pretendió encarnar diferenciándose de la Comisión de Estética Edilicia.

112. CARRASCO, Benito: *Memoria de los trabajos realizados en los parques y paseos públicos de la ciudad de Buenos Aires*, Buenos Aires: Talleres Gráficos Weiss y Preusche. 1917.

113. BRAGOS, Oscar: "La primera generación de planes reguladores en la Argentina: del arte urbano al urbanismo", *Anais do V Seminário História da cidade e do urbanismo*, Campinas SP, Brasil, 1998; y RIGOTTI, Ana María: *Las invenciones del urbanismo en Argentina. 1900-1960*. Tesis Doctoral, Universidad Nacional de Rosario, 2005.

Y además, a través del análisis de sus propuestas, quedan en contraste las diferencias con el Plan de Santa Fe de 1927, el mismo año del Plan de Córdoba del mismo Carrasco. La consideración de los cursos de agua, como el lugar que ocupa en el plan la infraestructura ferroviaria, son elementos claves que descartan la intervención de Carrasco en Santa Fe, como podía suponerse a partir del rol protagónico que tenía en la contratación para planes, como también por la clasificación de los planes de Carrasco y del Plan de Santa Fe dentro del mismo paradigma y período denominado "arte urbano" como lo hace la historiografía urbanística.¹¹³

Por ello, en hipótesis contraria, además de no participar Carrasco en la propuesta para Santa Fe, este plan está más en relación con la etapa de un "urbanismo científico", ya que si bien no alcanza a formularse en un nivel alto de desarrollo las nuevas prácticas interpretativas y propositivas sobre la ciudad, sí contienen perspectivas que representan experimentaciones que conducirán a ellas. El Plan de Santa Fe, interpretado en sus contenidos como en la inferencia de su autoría tal como se hizo en los apartados anteriores, se acerca mucho más a los planes urbanos posteriores que a sus contemporáneos de Carrasco u otros anteriores.

La aceleración de las contradicciones entre la infraestructura ferropor-tuaria de la red productiva, por una parte, y las pretensiones compositivas tanto de la tradición arquitectónica como la del paisajismo, por la otra, tendrán su condensación en el mencionado episodio en Rosario sobre la localización de instalaciones ferroviarias en la ribera del río Paraná. A partir del debate y circunstancias alrededor de este episodio de 1923 se movilizarán inquietudes y estrategias que intentan resolver el conflicto, muchas de las cuales pueden visualizarse en el Plan de Santa Fe y son parte del plan urbano de Rosario de 1935.

3.5. La alternativa científica y estética para apropiarse del río: el Plan Urbano de Rosario de 1935

En las disputas entre las empresas ferroviarias y portuarias con las autoridades municipales para el uso de la costa, habrá un episodio clave en Argentina que representará la apertura de un capítulo importante, ya que si bien no se logró cambiar la tendencia en el conflicto, implicó el planteamiento de una discusión y la sistematización de propuestas urbanísticas de características inéditas. El "Plan Regulador y de Extensión" de Rosario de 1935 ajustará una metodología precisa, definirá los componentes de la ciudad y sus vínculos dentro de un sistema de relaciones unificado y, con ello, representará uno de los desarrollos más avanzados de las prácticas urbanísticas del estado de discusión y emergencia en el ámbito nacional.

Ese grado de desarrollo del plan vendrá en la forma en que el mismo aborda el problema de la ocupación de los terrenos de la costa por las empresas ferroviarias; unifica en las decisiones primarias del plan la resolución de los elementos ferroviarios y portuarios con el establecimiento

de un sistema de parques, todo ello dotado de una coherencia estructural que hace inviable una cosa sin la otra.

En el sistema de parques previsto por el plan, los cursos de agua tendrán un gran protagonismo. Principalmente la costa sobre el río Paraná, pero también los dos cursos de agua de los arroyos interiores también se convertirán en piezas claves del plan.

Anteriormente se ha descrito la identificación de la costa como una pieza urbana, con sus intentos de incorporarla en la red de espacios de la ciudad a través del arte urbano, como fueron el Plan de Buenos Aires de 1925 y el uso de los recursos de intervención del paisajismo como en el caso de Carrasco. Sin embargo, estos ejemplos no alcanzaron el grado de desarrollo que el Plan de Rosario de 1935 obtuvo en sus procedimientos analíticos y en la fuerza técnica de su propuesta para la valoración y uso del frente litoral de la ciudad, intentando ordenar los conflictos y dar forma urbana a este sector singular de la ciudad que cobrará una importante significación.

3.5.1. El episodio del ferrocarril sobre el Paraná: nuevos escenarios para las disputas sobre la costa

En lo que en 1923 parecía que iba a ser un trámite sin novedades, terminó siendo la puesta en escena de cuestiones que redimensionarán las tensiones en debate sobre la ciudad y, particularmente, el uso de la ribera.

En dicho año la empresa FCCA,¹¹⁴ de capitales británicos y principal operadora del servicio en la región, había presentado un plan para la reestructuración de sus instalaciones en la ciudad de Rosario al Ministerio de Obras Públicas de la Nación.¹¹⁵ Dicho ministerio era el organismo público encargado de regular las intervenciones sobre ferrocarriles de las empresas de capitales privados y de coordinar asimismo los servicios a nivel nacional; poca injerencia decisoria tenían los otros niveles del Estado, como la ciudad. Para ello, el Ministerio contaba con una Dirección Nacional de Ferrocarriles, que es donde ingresa y se estudia el expediente de solicitud de permiso de obras de la empresa.

El gobierno nacional termina aprobando el plan de obras de la empresa,¹¹⁶ pero en su dictamen expresa que “en cuanto a los aspectos edilicios se debe consultar a las autoridades locales” y “en la inteligencia de que con respecto a los terrenos de propiedad Municipal, debía la empresa ocurrir a la autoridad local!”¹¹⁷ Esta consideración era incluida dada la controversia que el plan generaba entre algunos funcionarios, particularmente el informe negativo del Jefe de la Sección Vías y Obras de dicha Dirección Nacional de Ferrocarriles encargada de evaluar el plan de la empresa. Aun así, el gobierno nacional lo aprueba y el intendente de la ciudad designado por el gobierno provincial accede a su implementación.

El cambio de situación estaba dado en que se incorpora un nuevo referente en el debate y en la toma de decisiones que impactarán en el espacio urbano y sobre el río. Porque si bien el municipio desde su poder ejecutivo tiene una posición de indiferencia al tema o directamente avi-

114. Ferrocarril Central Argentino.

115. Ministerio de Obras Públicas. Expediente 19030, letra F, año 1923; y Expediente N° 026904, letra C, año 1923 (Fondo Documental Montes, Biblioteca Hilarión Hernández Larguía, FAPYD/UNR).

116. Poder Ejecutivo Nacional, Decreto 4007 del 20 de julio de 1925.

117. Boletín Oficial del año 1925, Decreto 4007-Expte. 19030, letra F, año 1923.

118. "El ingeniero Farengo, en busca de popularidad, pretende dejar a Rosario sin la nueva estación," *Crítica de Rosario*, 24 de enero de 1927, p. 4.

119. Ley Nacional 5313 de 1907, conocida como la "Ley Mitre" por el nombre de su autor.

niéndose a los planteos de la empresa, las fuerzas locales a partir de dicha cláusula llevarán la cuestión al Concejo Deliberante de la ciudad –el poder legislativo municipal–, el cual se convierte en la caja de resonancia de las opiniones ciudadanas, presiona al poder ejecutivo municipal que reverá su participación en el tema, y termina instalándose un debate ciudadano de amplias repercusiones e implicancias.

La empresa responsabilizará a un funcionario que "en busca de popularidad, pretende dejar a Rosario sin la nueva estación."¹¹⁸ Dicho funcionario del Ministerio de Obras Públicas era el ingeniero Farengo, de la mencionada Sección de Vías y Obras. Y lo acusa de buscar notoriedad y ascenso político, haciendo gala de un conocimiento erudito sobre casos internacionales que no se corresponden con las condiciones económicas del país y la ciudad de Rosario.

Sin embargo, lo que se ponía en discusión era la forma en que se venían gestionando las obras ferroviarias, en donde las empresas obtenían facilidades para desarrollar sus proyectos dentro de un marco regulatorio cuyo principal objetivo era atraer capital para la inversión; por lo tanto, quedaban en segundo plano otras cuestiones aviniéndose a las conveniencias y propuestas de las empresas.

Este marco regulatorio¹¹⁹ y forma de gestión gubernamental de las obras ferroviarias se habían definido en una etapa cuando la importancia prioritaria era la construcción y consolidación de la red ferroviaria para ocupar el territorio con escasa población y productivamente inexplorado. Pero la situación en 1923 era otra, la propia de una etapa en donde la red ya estaba consolidada y el territorio ya tenía un grado de ocupación, principalmente una gran concentración poblacional en algunas ciudades donde el tráfico ferroviario confluía y se concentraba. Esto generaba nuevos fenómenos con los cuales ahora el ferrocarril debía convivir dejando atrás su solitaria implantación en un espacio inhóspito.

Lo que estaba surgiendo era el conflicto entre las estructuras ferroviarias y las estructuras físicas de la ciudad con sus dinámicas de uso, necesidades e intereses económicos propios de una sociedad urbana. Agentes de esta última serán los que entrarán en escena y los que propiciarán pensar la presencia del ferrocarril en la ciudad de otra manera, utilizando como argumento las limitaciones que el ferrocarril ponía a la expansión de la ciudad, pero principalmente, la ocupación de la costa central de la ciudad, cercenando la posibilidad de una avenida costanera y un parque de uso cívico para la ribera. Con este impedimento de obras públicas, también se estaban limitando las posibilidades de valoración inmobiliaria de las propiedades cercanas a la costa, cuestión no menor teniendo en cuenta que será a partir de estos intereses desde donde se apuntalará el debate sobre las instalaciones ferroviarias y portuarias. En este marco, en junio de 1924 se crea una comisión en el Concejo Deliberante para estudiar el tema y se consulta a distintas personalidades y técnicos, con lo

120. Para una descripción acabada de estas asociaciones y sus actividades, ver BRAGOS, Oscar: "La costruzione del consenso sul Piano regolatore come strumento urbanistico nella citte di Rosario degli anni venti", *Storia Urbana*, año 1997, Vol. 21, Núm. 78, pp. 29-52. También BRAGOS, Oscar: *El estado de la ideas en torno de un plan para Rosario, 1924-1934*. Rosario: Curdiur, 1992.

121. También se encontraba el Centro La Propiedad, fundado en 1922 por propietarios de viviendas de alquiler. No se lo menciona directamente ya que su acción estaba más orientada a defender los intereses relativos a la legislación que regulaba el mercado de alquiler y la política tributaria, aunque en muchos casos actuaban a favor de obras de embellecimiento ya que entendían los beneficios de las mismas para el valor sus propiedades –principalmente localizadas en el centro de la ciudad–. Asimismo, muchos de sus miembros eran influyentes políticos o personalidades activas, como Ramón Araya que también fue fundador del Centro de Ingenieros y propulsor de legislación regulatoria de las profesiones técnicas.

122. Tal como se mencionó anteriormente el caso de la Asociación de Amigos de Buenos Aires en 1924, al que cabría agregar el de la Comisión pro Mar del Plata por esos mismos años. Es de destacar la ausencia de las mismas en Santa Fe hasta 1936, cuando se lanza una iniciativa similar aunque de muy fugaz e intrascendente existencia.

123. Memorial de la Asociación Amigos del Rosario al presidente del Honorable Concejo Deliberante, 1927. Con fecha de entrada del 9 de abril de 1927. Centro de Información, Archivo y Digesto Municipal. Concejo Municipal de Rosario.

cual el proyecto de la empresa FCCA se ponía en interrogación y quedaba planteado un estado deliberativo.

Con un grado de presencia inusitado, intervendrán asociaciones civiles, por lo que el mismo debate acelerará la organización de las mismas.¹²⁰ En 1925 se crea Federación de Fomento Edilicio que agrupará a distintas entidades vecinales menores principalmente de la zona norte. En 1926 se crea la Asociación Patriótica Amigos del Rosario.¹²¹ Si bien este tipo de asociaciones es un fenómeno propio de los años 20 repetido en otras ciudades,¹²² en Rosario serán catalizadores de este fenómeno los debates originados en 1923, con la originalidad agregada que estas asociaciones son previas a la decisión de las autoridades de la ciudad de elaborar un plan urbano, tal como acontecía en otros casos como Buenos Aires. Por el contrario, serán los promotores del mismo, por delante de las autoridades a las que presionaban.

Con la emisión de documentos, folletos de difusión y memorandos entregados a autoridades, expresaran sus opiniones que serán convergentes en la prédica a favor de la elaboración de un plan urbano. El primer artículo del estatuto de la Federación de Fomento Edilicio define que su función es promover que las autoridades decidan la elaboración de un plan regulador.

Se agregan a ellas, las asociaciones de profesionales, como la Sociedad de Ingenieros, Arquitectos, Constructores de Obras y Anexos, que se manifestará a partir de su revista *El Constructor Rosarino*; y la Sociedad de Arquitectos de Rosario, creada en 1927 a partir de la iniciativa de Guido quien, asimismo, editorializaba la revista *Arquitectura*, órgano de difusión de la misma. Estas agrupaciones también bregarán por la elaboración de un plan urbano, más allá de las motivaciones y de las formas como entendían al mismo y las competencias por quedarse con el encargo, y participarán del debate ciudadano promoviendo el papel protagónico del técnico profesional, donde no estarán exentas las competencias.

La Asociación de Amigos del Rosario presentará en 1927 un memorando¹²³ al presidente del Concejo Deliberante donde se condensan los ejes del debate. En el mismo se solicitan dos cuestiones: por un lado, la elaboración de un plan urbano, y por otro, la gestión ante el gobierno nacional para la revisión de los proyectos de la empresa Ferrocarril Central Argentino en sus estaciones y accesos. En los motivos expresaba que ante el peligro de que la ciudad perdiera "lo más hermoso de su ribera" por la consolidación de las instalaciones de la empresa con las nuevas obras, se debe actuar "en defensa de su viabilidad, higiene y estética"; por lo que propone "adquirir los terrenos de las barrancas del Paraná, con el objeto de levantar sobre ellos el futuro parque y avenida costanera, que han de transformar favorablemente la fisonomía de toda la zona Norte y Este de la ciudad, sin obstaculizar el tráfico portuario".

Continúa fundamentando que “los proyectos de la empresa atentan contra la vialidad: sobre los proyectos del Ferrocarril Central Argentino se han hecho importantes estudios, y las comisiones especiales nombradas por la Sociedad de Ingenieros, Arquitectos y Constructores de Obras, el Centro de Arquitectos, los Amigos de Rosario y la Federación de Fomento Edificio, unánimemente han llegado a la conclusión de que las obras proyectadas por la empresa no consultan los principios de la técnica ferroviaria, atentan contra la vialidad y obstaculizan el progreso de Rosario”.

Para terminar resaltando “la activa campaña llevada a cabo con tanto éxito como entusiasmo por varias asociaciones, comités y entidades cuyos fines son la edificación; en pro del Plan regulador de Rosario y de la emisión de un empréstito para obras públicas, tiene hoy la adhesión y simpatías de toda la ciudad”.

Por todo ello, solicita la creación de “una comisión de urbanistas que proyecten un plan orgánico municipal, con el trazado y emplazamiento de estaciones, vías, construcciones férreas, parques, paseos y una avenida costanera sobre las barrancas de Rosario”.

De esta manera quedarán amalgamados los cuestionamientos al proyecto ferroviario, el uso urbano de la costa, y la necesidad de un plan urbano; quedan relacionadas estas tres cuestiones de forma causal, y no se pueden entender de forma separada la necesidad de reordenar instalaciones ferroviarias, puesta en valor de la costa y definición de un proyecto global de ciudad. Todos los problemas de la ciudad, por pequeños que hayan sido en ese momento, serán reencauzados en el debate a esta triada que terminará convirtiéndose en el sentido común de aquel entonces, presente en todos los discursos que atravesaban distintos sectores sociales y disciplinares.

En definitiva, se da un grado de articulación en tres niveles: de organización de intereses económicos, el surgimiento de nuevas demandas sociales y la emergencia de nuevos paradigmas disciplinares. En el primer caso las asociaciones locales apuestan al crecimiento urbano como fuente de riqueza frente a una dinámica económica que si bien prospera por momentos no terminan de controlar, dado el carácter extra local de sus agentes protagónicos como la administración privada de puerto y ferrocarriles que asimismo responden a controles nacionales y no locales. Por ello, las obras públicas que valoricen propiedades son fundamentales en la generación de un mercado urbano que se expandía y complejizaba, y un plan urbano era un marco de eficiencia para esas intervenciones. En el segundo caso, los conflictos por nuevos espacios que restauren las condiciones de calidad en la ciudad perdidas en su proceso de expansión, desde lo higiénico al esparcimiento y la sociabilidad. Por último, los debates profesionales por apropiarse de un campo de actuación como la ciudad que movilizaba tantas demandas e intereses en la sociedad, y dentro de ello, los avances por instalar una nueva ciencia como pretendió ser el urbanismo.

124. DELLA PAOLERA, FARENGO, GUIDO: *Plan Regulador y de Extensión*. Municipalidad de Rosario. Rosario. 1935, p. 170.

125. Centro de Información, Archivo y Digesto Municipal. Concejo Municipal de Rosario. Ordenanza del 27 de setiembre de 1927. Posteriormente se llamará Comisión de Embellecimiento Edilicio y Urbanismo.

126. Además de las conocidas personalidades del debate sobre la ciudad a nivel nacional, muchas de ellas ya mencionadas, también responderán a la consulta algunos extranjeros, como el caso más notable de Agache. En realidad, todo este material es un fondo documental de tal importancia que merecería un tratamiento particularizado en un trabajo específico.

127. Centro de Información, Archivo y Digesto Municipal. Concejo Municipal de Rosario. Decreto del día 27 de noviembre de 1925.

128. Archivo General de la Nación. Poder Ejecutivo Nacional, decreto del 24 de agosto de 1924.

129. Municipalidad de Rosario. El Plan Regulador del Rosario y los accesos ferroviarios. Memorando elevado por la Municipalidad del Rosario al Ministerio de Obras Públicas de la Nación relacionado con los proyectos de construcciones de playas de maniobras, estaciones de cargas, pasajeros y reorganización de las vías de acceso del FCCA a Rosario. Rosario, 1928.

Ahora, en todo ello, está presente la ribera. Ella será la clave donde la higiene, la viabilidad, la estética, el urbanismo y la eficiencia aparecen sintetizados en aquel momento en Rosario, que buscará su resolución en la elaboración de un plan y será el contenido emblemático del mismo donde “se juega el progreso”. Tal como lo expresará la última frase de la memoria del finalmente realizado plan regulador, se trata de “dar nuevas formas urbanas a la culta, activa y progresista gran metrópolis del río Paraná.”¹²⁴

Finalmente, el Concejo Deliberante, al responder al comentado memorando presentado por la Asociación de Amigos de Rosario, crea una Comisión dentro de su órbita denominada “Comisión Especial Pro Embellecimiento Edilicio.”¹²⁵ Era una comisión integrada por miembros del Concejo Deliberante, es decir ediles con carácter político, y no por personas técnicas. Por ello, su principal actuación estuvo remitida a realizar consultas a técnicos y especialistas, tanto locales como nacionales y extranjeros, con lo cual el material de dicha consulta representa una importante documentación sobre el estado del urbanismo, la manera de entender el plan y los procedimientos de su elaboración entre los principales puntos de consulta.¹²⁶

Entre las primeras gestiones de la Comisión estará la elaboración de un decreto repudiando los proyectos de la empresa FCCA.¹²⁷ En realidad el Gobierno Nacional –que asumía el papel de mediador entre la empresa y la municipalidad– había emplazado a dicha Municipalidad¹²⁸ para que concrete cuales eran sus criterios desde el punto de vista urbano sobre el problema ferroviario suscitado con la empresa FCCA. Este requerimiento aceleró la formación de esta nueva comisión y fue una de sus primeras gestiones dar respuesta al mismo, junto con la Comisión Especial sobre este tema ya existente; se generaron los fundamentos incorporados en un decreto los que posteriormente formarán parte del memorando elevado por la Municipalidad al Ministerio de Obras Públicas.¹²⁹

Al año de funcionar la Comisión, habilita la designación de un secretario ad honorem que no tuviera como requisito ser integrante del Concejo, sino estar avalado por un perfil de idoneidad para cuestiones específicas relativas a la ciudad. La designación recae en Ángel González Theyler, un contable vinculado a la actividad inmobiliaria y remate de tierra, que era a su vez el mismo presidente de la Federación de Fomento Edilicio. González Theyler tendrá una extendida labor, participará como representante municipal en diversos ámbitos y misiones en el extranjero, y será directamente colaborador en la elaboración del plan que finalmente se realizará a partir de 1929 a instancia de esta Comisión y del proceso que le dio origen desde aquellos episodios de 1923 con los proyectos sobre la ribera.

3.5.2. La costa urbana como problema científico: formación del equipo del plan y primera cátedra argentina de urbanismo

Dentro de los debates y movimientos suscitados alrededor de este escenario, se irá conformando un grupo de especialistas que será el encargado

de la realización del plan urbano aprobado en 1935. Carlos María Della Paolera y Adolfo Farengo, junto al ya mencionado Ángel Guido, serán los tres partícipes –en distintos grados y roles– de la elaboración del plan, a partir de un proceso de confluencia en se que va configurando el espacio de trabajo.

Como se ha descrito más arriba, Farengo era el funcionario de la Dirección Nacional de Ferrocarriles –perteneciente al Ministerio de Obras Públicas de la Nación– que había puesto reparos a la aprobación del plan de la empresa FCCA, y más precisamente a sus instalaciones sobre la costa central de la ciudad. Ingeniero civil de profesión y profesor universitario, dentro del cargo público que desempeñaba, y más concretamente en el marco de la tramitación del expediente de permiso de obras de la empresa FCCA donde había planteado sus objeciones, Farengo irá desarrollando una propuesta de reestructuración ferroviaria alternativa paralelamente al conflicto entre la Municipalidad más asociaciones civiles con la empresa.

Su propuesta consistirá en una sistematización de las instalaciones ferroviarias que le permitirá resolver los conflictos entre las mismas y la estructura urbana, incluida la polémica nueva estación del FCCA sobre la costa. Su nuevo esquema implicará reordenar los accesos ferroviarios unificándolos y simplificando su presencia y contacto con el tejido urbano, la construcción de una nueva estación central de pasajeros que reemplace las existentes y la del controvertido proyecto, como también la redefinición de las playas de cargas y maniobras. Todo ello incorporando criterios de separación altimétrica entre circulación ferroviaria y urbana, ya sea haciendo subterráneas o elevadas las vías de circulación de trenes.

Basado en recomendaciones del ámbito de la ingeniería ferroviaria, la nueva estación central se ubicaría en el centro geométrico del territorio municipal, en un sitio ocupado en un grado incipiente y adyacente al núcleo central de la ciudad más densamente construido. Con ello, libera la costa del uso ferroviario al trasladarlo al interior de la ciudad; con ello da disponibilidad de ese solar sobre la ribera para un uso urbano y la construcción de un parque.¹³⁰

130. Estos mismos criterios con este grado de sistematización no estaban presentes en ningún plan urbano de estos tiempos; cabe destacar su perfecta correspondencia con los aplicados en el Plan Urbano de Santa Fe de 1927, siendo el primero en asumirlos, y posteriormente profundizados en este plan urbano de Rosario de 1935. Farengo ya había sentado las bases en su propuesta de reestructuración ferroviaria en Rosario en 1924.

Farengo realiza la crítica al plan de la empresa FCCA desde la lógica ferroviaria, más que desde las disfunciones con la estructura urbana, aunque incluye esta cuestión de forma importante y será desde la cual se articulará en el debate cívico suscitado alrededor del proyecto del FCCA. La nueva estación proyectada por la empresa es la propia de una estación terminal, más ineficiente en su funcionamiento y optimización de uso de las instalaciones que las estaciones de tráfico pasante según la ingeniería ferroviaria. El tiempo de uso útil de las vías es mucho más extendido en esta última que en las estaciones terminales, por lo que argumenta la desactualización del proyecto presentado por el FCCA. Asimismo, considera su localización inadecuada por la equidistancia de los flujos de circulación urbana de aquel entonces y, principalmente, de los futuros que se

131. FARENGO, Adolfo: *Plan de Reestructuración Ferroviaria*. Rosario, 1928.

132. Para datos sobre Della Paolera, ver NOVICK, Alicia; PICCIONI, Raúl: "Carlos María Della Paolera (1890-1960). Los orígenes de la profesión de urbanista en la Argentina", *Serie Crítica*, nro. 16, IAA-FADU/UBA, Buenos Aires, 1990; NOVICK, Alicia; PICCIONI, Raúl: "Carlos María Della Paolera o la amnesia del urbanismo argentino", *Anales del Instituto de Arte Americano*, nro. 29, Buenos Aires, IAA-UBA, 1993.

133. DELLA PAOLERA, Carlos María : "Contribution a l'étude d'un Plan d'aménagement, d'embellissement et d'extension de Buenos Aires. Etude sur la évolution de la ville", Institut d'Urbanisme de Paris. 1927. Tesis para optar al título de Urbanista.

134. DELLA PAOLERA, Carlos María: *Dos conferencias sobre urbanismo. Rosario y sus problemas urbanos*. Rosario: Centro de Ingenieros, Arquitectos y Agrimensores Titulares de Rosario. 1928. Aquí están íntegramente editadas sus dos disertaciones realizadas el 5 y 7 de julio de 1928 en la Biblioteca Argentina de Rosario.

135. Los cursos por los que pasó Della Paolera se encuentran condensados en una edición posterior en Poëte, Marcel: *Introduction a l'urbanisme: l'évolution des villes*. Paris: Boivin, 1929.

136. LAVEDAN, Pierre: *Qu'est-ce que l'Urbanisme?: Introduction a l'Histoire de l'Urbanisme*, Paris: Laurens Éditeur, 1926.

137. DELLA PAOLERA, Carlos María: *Dos conferencias...* op. cit., p. 8.

generarían con la expansión de la planta urbana hacia la dirección opuesta a la ubicación de la estación.

Pero además de todo ello, esta intervención del FCCA es criticada por Farengo porque ocupa una porción importante de la costa central impidiendo su uso paisajístico, divide sectores de la ciudad e inhabilita la construcción de una avenida costanera, es decir, está obstruyendo el desarrollo urbano de la ciudad en un sector clave. Con ello, Farengo se convierte en un personaje relevante en establecer los fundamentos de un discurso que articula lo urbano y paisajístico con lo ferroviario. Dará contenidos tanto a la prédica de las asociaciones civiles como a las autoridades municipales en contra de la empresa FCCA, hasta terminar siendo el artífice de una propuesta alternativa que tendrá un rol de referencia en la polémica y debate.

Farengo dejará planteada su propuesta en 1924,¹³¹ la que será utilizada en el debate de esos años, reiteradamente presente en los folletos de las asociaciones civiles y posteriormente incluida en el plan urbano de 1935, oportunidad en la cual será ampliada con una profusa fundamentación y documentación que la avalaba, otorgándole a Farengo por este aporte el carácter de coautor del plan urbano junto a Della Paolera y Guido. Todas las consultas hechas, incluso al mismo Hegemann en su visita a Rosario en 1931, incluía una opinión sobre el plan de reestructuración ferroviaria de Farengo.

Otro integrante del equipo del plan urbano de 1935 será Della Paolera,¹³² quien en 1928 dará dos conferencias en Rosario invitado por el Centro de Ingenieros, Arquitectos y Agrimensores Titulares de Rosario.

Della Paolera era ingeniero y en ese mismo 1928 había regresado de Francia, lugar donde se había trasladado para graduarse en el Instituto de Urbanismo de París siguiendo sus intereses urbanísticos. Fue el primer latinoamericano en diplomarse en dicho Instituto, y su tesis¹³³ estuvo referida al estudio de la evolución de Buenos Aires bajo la dirección de Marcel Poëte.

En sus disertaciones¹³⁴ Della Paolera expondrá su definición de urbanismo, con sus consecuentes principios rectores y métodos de trabajo coherentes con ella. Siguiendo las enseñanzas de su director Poëte¹³⁵ y de Lavedan,¹³⁶ considera que la ciudad es un organismo viviente y estudiar la evolución desde sus orígenes es "el primer principio consagrado por esta nueva ciencia" que es el urbanismo. "Sin perder de vista los restos materiales y las constataciones de hechos fidedignos, se seguirá el examen de las variaciones sucesivas del aspecto material, creando así una perspectiva que, explicando el estado actual de la aglomeración, pueda permitir la deducción de reglas que guiarán las transformaciones necesarias para el futuro de la ciudad."¹³⁷

Estableciendo explícitamente las divulgadas correspondencias entre la medicina y la nueva ciencia del urbanismo, el estudio de la evolución de una ciudad corresponde a la esfera de la "anatomía", el estudio de los componentes y factores que inciden sobre las características del orga-

nismo urbano, “el hecho revelador de su fisonomía”, dando intervención en esto a la estadística para darle medida tanto a los factores positivos como negativos. Todo ello se transforma en el *diagnóstico* –“el diagnóstico de la clínica”–, donde quedan organizados y jerarquizados los problemas que el plan deberá atender en su confección.

El programa de intervenciones del plan entonces era derivado de estos procesos previos, y no preexistente o desvinculado de ese diagnóstico. Con ello marca la diferencia con los planes urbanos anteriores y con las intervenciones de embellecimiento, como con todo lo que hasta el momento se conoce como “arte urbano” al que considera obsoleto por carecer de conocimiento sobre las situaciones que opera, y le contrapone su definición de “urbanismo científico”. De esta manera, con el diagnóstico planteado en estos términos y los mecanismos del arte urbano puestos a posteriori de ese diagnóstico, “el urbanismo saldrá definitivamente de muchas soluciones empíricas, para entrar de lleno en el cuadro de los conocimientos científicos.”¹³⁸

138. Ídem.

“Para una aglomeración urbana, y correspondiendo a la historia clínica de la medicina, debe estudiarse de antemano –es decir, antes de operar con éxito– un programa básico en el que estén perfectamente definidos los recursos, las modalidades y las exigencias presentes y futuras de la población (...) Las transformaciones urbanas inconsultas, hechas al correr de la escuadra y el lápiz sobre el plano de una aglomeración, están expuestas a los mismos contrastes y reveses que la fortuna reserva a los juegos de azar.”¹³⁹

139. Ídem, p. 14.

140. Ídem, p. 30.

La importancia del diagnóstico es fundamental, jerárquicamente mayor a la intervención misma, ya que si se fracasa en el diagnóstico no podrá haber intervención adecuada. Y por eso se extiende en la descripción de los métodos y procedimiento de esta tarea, que representa la innovación a los debates de aquel momento, y donde concentra la función del urbanista. “(...) procediendo de esta forma que hemos indicado, la organización de la ciudad no será sólo una obra de urbanización más o menos adecuada, sino un producto del urbanismo científico.”¹⁴⁰

Delimita y propone la tarea del urbanista –encarnado en su persona idóneamente formada– como la confección de un conjunto de documentos e investigaciones, denominado expediente urbano, donde reposa el análisis minucioso de la evolución de la ciudad y sus necesidades presentes y futuras, basado en estudios de diversas disciplinas que, como conclusión, dejará establecido el programa básico para la confección del plan urbano. El expediente urbano será entonces la pieza clave, el encargo al que debe aspirar todo urbanista y al que Della Paolera se postula como su mejor y único candidato. Para ejemplificar, menciona a los *dossier urbain* de Francia o los *civic survey* de Inglaterra.

Estos aspectos analíticos referidos a la forma de entender el urbanismo y sus métodos de trabajo, como los procedimientos del plan, serán lo fun-

damental de su paso por Rosario en 1928. Si bien se refirió a cuestiones concretas de Rosario, no aportó grandes novedades sino que reprodujo casi todos los temas y problemas existentes en el debate de la ciudad, que recorrió rápidamente en sus pocos días de visita acompañado por las asociaciones civiles que alimentaban ese debate y lo informaban.

Dentro de su rápido análisis de Rosario, puso en valor la implantación de la ciudad sobre el río, la importancia de esa característica geográfica, dio su apreciación positiva del plan de reestructuración ferroviaria de Farengo, apoyó la construcción de una avenida costera y planteó el traslado del puerto, entre los puntos más sobresalientes donde también estuvieron referencias al tránsito y la habitación. Pero justamente, utilizó esos mismos temas y visiones para articularlos dentro de esta matriz metodológica que definió y representó el punto de mayor atracción e innovación de su participación.

El río, la costa urbana, las disputas por su ocupación y uso, se enlazan con las nuevas propuestas urbanísticas, son claves para pensar la ciudad como totalidad incorporándose ya no como intervenciones parciales sino desde una aproximación comprensiva a todas las dimensiones y problemas de la ciudad. El litoral se acopla con las premisas que para ello Della Paolera trae de París no ya como extranjero, sino como técnico local conocedor de las condiciones existentes que es capaz de hacer la síntesis con los contenidos –en realidad no tan nuevos– adquiridos en París. Síntesis que todavía no lograba plantar en Buenos Aires, siendo Rosario y sus temas el lugar donde mejor recepción y disposición encuentra.

Su visita a Rosario será clave para el encuentro con Ángel Guido, quien será el tercer integrante con que terminará de conformarse el equipo redactor del Plan de Rosario de 1935. Guido, tal como ya se ha dicho anteriormente, era un personaje inquieto y partícipe activo del debate académico y profesional de la ciudad. Había publicado la revista *Arquitectura* donde ya había expresado claramente sus ideas acerca de la historia del arte y la arquitectura, que era su área de especialidad original, en las orientaciones de Wölfflin y Riegl,¹⁴¹ como la inclinación en las producciones arquitectónicas por búsquedas en la brecha entre el eclecticismo historicista y la modernidad emblematizadas en las figuras de Wagner y Hoffmann.

En cuanto a urbanismo, Guido escribirá en *Arquitectura* un editorial luego de la promulgación de la ordenanza de creación de la “Comisión Especial Pro Embellecimiento Edificio” del Concejo Municipal.¹⁴² Titulado “Urbanización de Rosario” criticará el carácter burocrático de la misma al carecer de integrantes técnicos que puedan atender “el proyecto del plan regulador de la ciudad”, por lo que deduce que será necesario contratar a un urbanista. Su crítica se concentra en que justamente ese urbanista no existe en el país con experiencias en este medio, y que por lo tanto se volverá a fracasar al contratar a un extranjero repitiendo las experiencias anteriores de Buenos Aires.¹⁴³ Su propuesta es que se convoque a un

141. Ver apartado 2.4 de este capítulo, donde se analiza “la modernísima concepción de la historia del arte orientada por Wölfflin y Riegl” que seguirá Guido. GUIDO, Ángel: *Orientación espiritual de la arquitectura en América*. Rosario: Talleres Gráficos La Tierra. 1927, p. 12.

142. HCM de Rosario, Ordenanza del 27 de setiembre de 1927. Posteriormente se llamará Comisión de Embellecimiento Edificio y Urbanismo.

143. “Urbanización de Rosario”, Editorial de *Arquitectura*, 10, Revista de la Sociedad de Arquitectos de Rosario, Rosario, octubre 1927, p. 18. Sobre este punto dirá: “En nuestro país aún no existe una verdadera escuela de urbanistas, con experiencias propias, ya que todo lo escrito hasta el presente no ha pasado más allá de lo teórico, circunstancia, por otro lado, distinta a muchos países europeos, donde ya existen subdivisiones de la misma especialidad, por ejemplo en Francia, Jaussely y Forestier, arquitecto urbanista y arquitecto de jardines respectivamente” (p. 19).

144. Su hermano, Alfredo Guido, le facilitó los vínculos con el ambiente intelectual y artístico de Buenos Aires, ya que Alfredo ahí era un reconocido artista plástico partícipe de núcleos destacados, como por ejemplo el "Círculo de la biblioteca", que marcaron fuertemente a Ángel Guido en sus perspectivas de ideas. Ver RIGOTTI, Ana María: "Guido", LIERNUR, J.; ALIATA, F. (eds.): *Diccionario de Arquitectura en la Argentina. Estilos, Obras, Biografías, Instituciones, Ciudades*. Buenos Aires: Clarín Arquitectura. 2004, p. 130.

gran concurso de anteproyectos, para que a partir de distintas participaciones sobre distintos problemas y espacios de la ciudad se conforme un concierto de posturas más plurales que la "arriesgada aventura de librar a una sola persona el destino estructural de la ciudad".

El encuentro con Della Paolera será fundamental entonces para superar esta cuestión. Guido de hecho podría haberlo conocido antes a Della Paolera debido a que mantenía fluidos contactos en Buenos Aires,¹⁴⁴ pero la estancia de Della Paolera en la ciudad será sustancial para emprender un camino que comenzó con un hito bien concreto. Guido le ofrecerá a Della Paolera conformar una cátedra de urbanismo en la Facultad de Ciencias Matemáticas de la Universidad Nacional de Litoral –con sede rectoral en Santa Fe, abarcaba a toda la región de su mismo nombre litoral incluido Rosario–. Y de hecho, a partir de la gestión de Guido que como vimos era un activo promotor de espacios en la Universidad y más precisamente de la Escuela de Arquitectura, comienza en 1929 a funcionar la primera cátedra universitaria de urbanismo en Argentina en la Universidad Nacional del Litoral. Será un curso que estará presente en los últimos años de las carreras de Arquitectura, Ingeniería y Agrimensura, cuya responsabilidad como titular será ejercida por Della Paolera secundado por Guido.

Este nuevo espacio académico será una instancia para desplegar sistemáticamente la definición del urbanismo y sus métodos que Della Paolera expuso en sus conferencias, asimilándolos a la situación local por Guido quien aportaba su visión desde el arte y la historia de la arquitectura, con sus referentes mencionados, hacia la construcción de una definición del proyecto de arquitectura.

Della Paolera todavía no tenía la recepción en Buenos Aires que esperaba dada su condición de idóneo diplomado. Por ello su disposición en Rosario fue una gratificación que lo entusiasmó y le abrió el paso mientras tanto. Guido, como activo promotor de muchas iniciativas, no tenía en el terreno urbanístico demasiadas herramientas específicas como lo reconocía en su artículo de *Arquitectura* donde reclamaba la intervención de un arquitecto urbanista como León Jaussely que no existía en el país y no era pertinente su contratación. Aquí es donde un alumno de Jaussely, entre otros de los profesores de Della Paolera en el Instituto de París, debidamente diplomado e instruido en los mecanismos de la "nueva ciencia" del urbanismo, bien podía venir al auxilio dando el método para que los proyectos de arquitectura dejen su parcialidad espacial y se conviertan en piezas de una estructura comprensiva de la ciudad en su totalidad.

A medida que avanzaba el entendimiento de Della Paolera con Guido, va a ser inevitable la búsqueda de unión con Farengo, quien representaba un amplio consenso alrededor de su plan para el problema que se había puesto como central en el debate urbano de Rosario. Y de esta manera va quedando conformado un equipo de trabajo por tres ingenieros de diferentes inclinaciones: la especialización en transportes en el caso de Farengo,

145. Centro de Información, Archivo y Digesto Municipal. Concejo Municipal de Rosario. Diario de Sesiones, Año 1929, octubre 1929, folio 745.

146. Ver BRAGOS, Oscar: *El estado de la ideas en torno de un plan para Rosario, 1924-1934*. Rosario: Curdiur. 1992, p. 17. Aquí aparecen descritas con detalles las operaciones de Della Parlera desde el Centro Argentino de Ingenieros para influir en la decisión de un contrato directo, y su sociedad en ello con Guido y Farengo.

147. Centro de Información, Archivo y Digesto Municipal. Concejo Municipal de Rosario. Ordenanza del Plan Regulador de Rosario. Ordenanza N° 58, aprobada por Concejo el 8 de octubre de 1929, promulgada el 21 de octubre de 1929.

148. La composición del jurado era: un ingeniero o arquitecto designado por el Concejo de la Facultad de Ciencias Exactas de Universidad Nacional del Litoral; un ingeniero o arquitecto especializado en urbanismo, nombrado por el Concejo Deliberante; el director del Departamento de Obras Públicas Municipal; un ingeniero o arquitecto especializado en urbanismo, designado por el Concejo de la Facultad de Ciencias Exactas de Universidad de Buenos Aires; un ingeniero delegado del Centro Nacional de Ingenieros de Buenos Aires; un arquitecto delegado de Sociedad Central de Arquitectos de Buenos Aires; un arquitecto o ingeniero delegado de la Sociedad de Ingenieros, Arquitectos y Agrimensores titulares de Rosario; un jurista, designado por el Colegio de Abogados de Rosario; un financista designado por el Concejo de la Facultad de Ciencias Económicas de Universidad Nacional del Litoral; un higienista designado por el Concejo de la Facultad de Ciencias Médicas de la Universidad del Litoral.

la vocación por la ordenación orgánica y científica de las actividades humanas en el caso de Della Paolera, y la dedicación proyectual arquitectónica desde la cultura y el arte en el caso de Guido. Los tres coincidiendo en la ciudad como objeto de trabajo. Y esta será la trama constitutiva del Plan Regulador y de Extensión de Rosario de 1935.

En estos tres ingenieros era tal el nivel de conciencia sobre sus capacidades y la ambición por desplegarlas que en 1929 se ofrecen directamente al Concejo Deliberante de la ciudad para realizar el plan urbano.¹⁴⁵ Contra todas las recomendaciones de llamado a concurso, incluso las del mismo Guido en un momento anterior, ellos tres operaron en conjunto en una acción de lobby para quedarse con el encargo directo del Municipio,¹⁴⁶ objetivo que consiguen con la Ordenanza del Plan Regulador de Rosario que en su primer artículo encomienda a estos profesionales “la confección del plan regulador, reformador y de extensión de la ciudad del Rosario y la zona que la circunda.”¹⁴⁷ Hubo lógicas protestas desde asociaciones civiles y profesionales que habían propuesto el concurso, como también de la oposición política, pero el proyecto de ordenanza logró imponerse al justificar en el ahorro de recursos y tiempo que esta modalidad de contratación directa supuestamente implicaba.

Las bases de esta ordenanza, elaborada por la Comisión del Concejo, fueron tomadas de la respuesta que oportunamente diera la Sociedad Central de Arquitectos ante las consultas realizadas por esta misma Comisión a distintos especialistas e instituciones. De esta respuesta se pudo extraer un programa sobre el cual contratar a Della Paolera, Farengo y Guido para la confección del plan. La “ordenanza-contrato” estipulaba las piezas que debería contar el trabajo, compuesta por planos cuyas cantidades, informaciones y escalas se especificaban explícitamente, y demás documentos técnicos. Se dividían en dos paquetes: uno el expediente urbano a realizar en 8 meses donde constaran los datos de la situación de la ciudad, y otro del plan regulador a desarrollar en 18 meses donde debían estar todas las propuestas y los mecanismos financieros previstos para su realización. Además, se creaba un jurado al cual sería sometida la aprobación definitiva del plan regulador y de extensión, compuesto por representantes de instituciones académicas y profesionales como de oficinas públicas, donde primaban protagónicamente arquitectos e ingenieros, más un jurista, un médico y un financista que meramente acompañaban a aquellos.¹⁴⁸

En definitiva, con la ordenanza se estaba institucionalizando las ideas de Della Paolera, sus métodos principalmente referidos al expediente urbano, y los posicionamientos que estaban alcanzando los profesionales de la ingeniería y la arquitectura por sobre otras disciplinas que pugnaban por alzarse con la primacía sobre el conocimiento de la ciudad tal como se había planteado la puja desde la segunda década del siglo XX en el país. Quedaban afuera las asociaciones civiles, que en la mayoría de los casos

149. El caso de Ángel González Theyler, presidente de la Federación de Fomento Edilicio, que había sido designado secretario de la Comisión del Concejo en 1928, será un continuo asesor ad honorem de la Municipalidad, representando a la misma en diversos ámbitos y misiones, como interviniendo en gestiones concretas. Será indicativo la presencia de su nombre en los rútolos de los planos del plan regulador de 1935, con un tamaño apenas menor que el de sus autores Della Paolera, Guido, Farengo. Además, en la Introducción de la Memoria del Plan, sus autores lo reconocen como el asesor municipal que recorrió distintas municipalidades de Europa con fin de recabar y volcar en el plan aspectos económicos, financieros y legales de los planes reguladores de dichas capitales visitadas.

150. Decreto del Intendente Municipal del 5 de febrero de 1932 y Ordenanza N° 4576 del Honorable Concejo Deliberante de Buenos Aires, diciembre de 1932. En febrero se crea el "Servicio Técnico de Estudios Urbanos" y en diciembre se convierte en Oficina del Plan de Urbanización, que posteriormente funcionó hasta 1943 como Dirección del Plan de Urbanización. Legislatura de la ciudad autónoma de Buenos Aires. Biblioteca Esteban Echeverría.

151. DELLA PARLERA Carlos María: "Enseñanza del Urbanismo. Método y programa", *Revista del Centro de Estudiantes de la Facultad de Ciencias Matemáticas*, 5, Rosario, 2° trimestre 1933.

152. Este Plan fue premiado con "Plaqueta de oro" y "Gran premio de honor" en la exposición del Primer Congreso Argentino de Urbanismo en Buenos Aires en el mismo año 1935. *Primer Congreso Argentino de Urbanismo*, Publicación oficial, Buenos Aires, 1937. Tomo III, p. 51. Lo curioso es la coincidencia exacta de fechas entre el congreso que se desarrolla los días 11 a 19 de octubre en Buenos Aires y le otorga los premios, y el acta de constitución

representaban intereses parciales motorizados por propietarios inmobiliarios; pero también existían agrupamientos de demandas vecinales que podrían haber evolucionado en un mecanismo participativo –pudiendo haber abierto un proceso de carácter reformista– que había comenzado fuertemente en los inicios de los debates pero que con el correr del tiempo se fueron diluyendo entre la tecnocracia de los especialistas y las maniobras de los intereses más fuertes que habían logrado instalarse en el proceso del plan.¹⁴⁹

Una serie de sucesos hará que los plazos previstos en la ordenanza fueran extendidos y el plan vea la luz recién en 1935. Crisis económica internacional de 1929 y sus repercusiones locales, la interrupción del orden democrático en el país con la suspensión del funcionamiento del Concejo Deliberante de la ciudad, los cuestionamientos a la contratación directa, todo apartó un fondo de ruido en el ambiente que postergó el encargo que recién se ejecutará en 1931. Ya en ese momento, Farengo había sido designado Director General de la Dirección Nacional de Ferrocarriles; por ello, incluso, renuncia a los servicios en Rosario aunque posteriormente brindará su asesoramiento para completar con mayor detalle su plan de reestructuración ferroviaria oportunamente realizado en 1924. Della Paolera, con más ascendencia y responsabilidades en Buenos Aires, irá relajando su atención en Rosario, ya que en 1932 es designado al frente de una nueva Dirección del Plan de Urbanización¹⁵⁰ en la Municipalidad de Buenos Aires, y en 1933 se establece la cátedra de Urbanismo en la Facultad de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales de la Universidad de Buenos Aires.¹⁵¹

Por ello, Guido se convertirá en el sostenedor del encargo y será el protagonista en la definición de los contenidos y formas finales que el plan adquiere en su presentación final en 1935.

Un plan que será reconocido y premiado en el Congreso de Urbanismo de 1935 con todos los honores,¹⁵² y en el que sus autores quedan consagrados con las figuras claves del urbanismo en Argentina. Cabe consignar que a esa fecha será uno de los únicos planes formalizados que atravesaron las instancias administrativas y superaron la condición de proyectos. Ni Della Paolera en Buenos Aires alcanzará en sus actuaciones la consecución de un plan, un poco por desconfianza en ese instrumento, aunque sería difícil de dilucidar si esa desconfianza era por convicción o imposibilidad de las condiciones.¹⁵³ En cualquier caso, será Guido quien luego de una estadía en Estados Unidos se hará cargo plenamente del plan y también de la cátedra de Urbanismo en Rosario.¹⁵⁴

Este marco de situaciones redefinía las formas de actuar sobre la ciudad. Ya no será la Comisión de notables del Plan de Buenos Aires de 1923 con sus inclinaciones estetizantes, queriendo realizar una escultura de la costa. Se irá más lejos que las maniobras paisajísticas, con los proyectos y planes de Carrasco poblados del recurso de convertir en un jardín la ribera. Y se alcanzará un mayor grado de rigurosidad, detalle e institucionalidad

y dictamen del jurado creado por la ordenanza municipal para la evaluación y aceptación del plan por parte de la Municipalidad, fechada en Rosario el mismo 19 de octubre de ese año 1935.

153. Municipalidad de Buenos Aires. *Boletín del Honorable Concejo Deliberante*, n° 39-40, 1943. En el mismo se hace un inventario de las actuaciones realizadas por la oficina, donde constan propuestas y proyectos.

154. Más aún, en 1934 Guido será vicedecano de la Facultad de Ciencias Matemáticas, con lo cual la reunión de cargos y funciones era propia de un conjunto importante de facultades con amplios márgenes de decisión.

155. DELLA PAOLERA, FARENGO, GUIDO: *Plan Regulador y de Extensión*. Municipalidad de Rosario. Rosario. 1935, p. 9.

156. Esta será una de las primeras conclusiones del expediente urbano del Plan de Rosario. *Ibidem*, p. 9; como también una de las ponencias de Ángel Guido al Primer Congreso Argentino de Urbanismo será justamente "Influencia de los ferrocarriles en la evolución morfológica de las planta urbana de Rosario", *Primer Congreso Argentino de Urbanismo*, Publicación oficial, Buenos Aires, Tomo II. 1937, pp. 84-87.

157. La Universidad Nacional del Litoral fue creada por Ley Nacional el 17 de octubre de 1919, formó parte del movimiento reformista de 1918 que institucionalizó en Argentina y proclamó para América Latina las ideas de comunidad universitaria libre y abierta, políticamente autónoma y aseguradora del carácter estatal de la enseñanza universitaria. La UNL tendrá un carácter de universidad regional y comprenderá a dependencias asentadas en distintas ciudades como Santa Fe, Rosario, Paraná y Corrientes. Formalmente da inicio a sus actividades lectivas en 1920 con las Facultades de Derecho en Santa Fe, Medicina en Rosario, y Ciencias Matemáticas en Rosario.

que en Santa Fe. A esas experiencias anteriores se refiere implícitamente el Plan de Rosario de 1935, cuando en su introducción dice que "faltó uniformemente el método, la unidad de vistas, la concepción del conjunto y la previsión del futuro,"¹⁵⁵ marcando el inicio de una nueva etapa.

La costa en su condición urbana comenzaba a ser un problema científico. En la medida en que paulatinamente se iba visualizando su rol como parte de la ciudad, y el urbanismo perfeccionaba progresivamente sus procedimientos, la ribera de la ciudad se convierte en una pieza clave a redefinir sistemáticamente y, a través de ella y de esta manera, transformar en sentido positivo y metódico toda la ciudad.

El expediente urbano, nuevo fetiche de la novel ciencia, servirá para demostrar el problema de la ciudad inscrito en su evolución: la ocupación de la costa por el puerto y ferrocarriles, que priva a la ciudad de la riqueza paisajística, entorpece el tránsito y establece divisiones que asimismo impiden crecer a la ciudad.¹⁵⁶

El expediente urbano –más allá del éxito en su cometido operativo– era lo que hacía emerger la evidencia de los problemas, los racionalizaba y dejaba planteada la demostración de las soluciones. Con ello las percepciones se hacían certezas, se obtenían pruebas de ellas, y las ideas se convertían en seguridades, a tal punto que se hicieron plan urbano en una ciudad como Rosario, donde se había planteado una polémica por el veredicto sobre un permiso de obra en su ribera.

La síntesis de conocimiento, representaciones y proyectos, que implica un plan urbano, fraguó, a partir de condiciones concurrentes como la escala de la ciudad factible de intervención, la fase en que se encontraba en su proceso de crecimiento, el escenario social con un determinado grado de conciencia y organización de intereses de los agentes económicos locales, el surgimiento de un debate académico propio de una universidad recientemente creada¹⁵⁷ y las pugnas por la organización de las profesiones y su posicionamiento entre las demandas sociales. Estas condiciones concurrieron en la discusión sobre la forma de ocupar y significar la costa e intentaron resolverlo para la ciudad.

3.5.3. La construcción estética del río: declaración contra Le Corbusier

En 1929 vendrá a la Argentina Le Corbusier, invitado por los Amigos del Arte. Esta visita será el inicio de un proceso que bastantes años posteriores derivará en un plan urbano para Buenos Aires. La invitación respondía a variadas y heterogéneas motivaciones, que iban desde instalar la necesidad de un plan urbano en la agenda pública hasta la satisfacción de consumo –principalmente en este caso– propio de aspiraciones de índole cultural.¹⁵⁸

En Rosario, en principio, la situación era distinta de Buenos Aires, ya que se había legislado favorablemente para la realización del plan con un amplio consenso social sobre su necesidad y una buena disposición de

158. Analizado más adelante en otro apartado cuando se aborda la visita de Le Corbusier y su plan derivado. Ver apartado 3.6 de este capítulo

159. Guido, desde la ya citada revista *Arquitectura* que dirigió en Rosario en 1927, estableció un contrapunto a las ideas de Le Corbusier en el plano estético, ya que en ese campo era donde Le Corbusier se había expresado desde *L'Esprit Nouveau*. Guido, asimismo, estaba atento a las exposiciones internacionales de artes decorativas y había comentado con distintas notas en esta revista la de 1925 en París, aquella que había suscitado debate y donde estuvo presente el pabellón de *L'Esprit Nouveau*.

160. GUIDO, Ángel: *La machinolatrie de Le Corbusier*. Rosario: SE. 1930 [versión sintética en español en GUIDO, Ángel: "La Maquinolatrie de Le Corbusier"; *Colegio de Arquitectos* N° 2, Vol 15, La Habana, febrero 1931, pp. 29-32].

161. *Ibidem*, p. 12.

162. *Ídem*, p. 11.

163. GUIDO, Ángel: *Orientación espiritual de la arquitectura en América*. Rosario: Talleres Gráficos La Tierra. 1927.

los agentes locales. Sin embargo, la demora en la concreta puesta en marcha institucional de la confección del plan sumaba preocupación principalmente entre sus impulsores contratados, y en esto sí se asemeja a Buenos Aires cuando se convoca a una figura del urbanismo internacional para reimpulsar el proceso de elaboración del plan urbano. De todas maneras, y aquí anida una cuestión sustancial, será distinta la figura convocada. En 1931 estará de visita en Rosario Werner Hegemann para opinar sobre el plan de reestructuración ferroviaria de Farengo y la problemática urbana de esa ciudad.

Esta visita terminará siendo el impulso definitivo al plan urbano en Rosario, tanto en su concreción como en el ajuste y síntesis de las diferentes fuentes y referentes que lo alimentaron durante su largo proceso de configuración. Y Hegemann era la figura más concordante, en relación con ese proceso, para dotar de un esquema argumental y doctrinal que termine de cristalizar la propuesta concreta.

Guido ya venía enfrentando las ideas de Le Corbusier desde sus posiciones de la historia de arquitectura y el arte.¹⁵⁹ Pero en 1930, en respuesta a la visita de Le Corbusier a América, publicará un libro titulado *La machinolatrie de Le Corbusier*,¹⁶⁰ donde sistematiza su oposición a lo que llama "un arte subalterno y despreciable"¹⁶¹ en el mismo inicio del texto, marcando claramente el tono de un libro escrito en francés, el idioma en que Le Corbusier dio sus conferencias en Buenos Aires. No deja de llamar la atención esto último, ya que en el prólogo expresaba que su texto iba dirigido a alertar a los "estudiantes americanos" sobre "las teorías mecánicas del arte, encarnadas por el arquitecto Monsieur Le Corbusier que nos visitó este año."¹⁶² Sin embargo, su intención pareciera apuntar a otro público y plantear la polémica en el idioma de origen del personaje que critica y del contexto de debate en que se originan y se discuten internacionalmente sus ideas, y de esa manera buscar la confrontación sin mediaciones en un acto que no tiene ahorro de ambición. Además, con ello establece un contrapunto irónico con quienes a nivel local comenzaban a entusiasmarse con las nuevas ideas planteadas por Le Corbusier. Pero también cabe mencionar que mucho del texto, en realidad, son fragmentos reacomodados de otro libro suyo publicado apenas tres años antes en español,¹⁶³ por lo que es dable entender que puede haberse querido evitar la repetición.

Sin embargo, es casi inexistente la atención hacia este libro en los estudios sobre Guido, que tiene la importancia de medirse frente a frente con la figura predominante en la historiografía del siglo XX. En esa confrontación, aparecen referencias no abordadas en los estudios sobre Guido –como el caso del realismo mágico de Franz Roh– que son fundamentales para entender el posicionamiento del mismo Guido frente al debate de los años de entreguerra. Pero, principalmente, este libro es una prueba de que la vasta producción de Guido admite mayores posibilidades de interpretación que el encasillamiento que obtuvo en los trabajos históri-

164. En muchas historias de la arquitectura en Argentina, sobre todo en las más sintéticas y enciclopedistas, Guido ha sido emparentado en una misma corriente con Noel y Kronfuss, como cerrando un ciclo o período homogéneo iniciado por éstos y completado con la última producción de Guido. Ver BULLRICH, Francisco: *Arquitectura Argentina Contemporánea*. Buenos Aires: Sudamericana, 1969; GUTMAN, Margarita: "Casa de Ricardo Rojas o La Construcción de un Paradigma", *DANA*, 21, 1986, p. 47; AA. VV.: *Documentos para una historia de la arquitectura argentina*. Buenos Aires: Summa, 1988.

En realidad, profundizando se encuentra, además de la pertenencia a disímiles generaciones temporales, diferencias notorias en cuanto a fuentes y resultados estéticos en sus prácticas, más allá de formas y discursividades concurrentes en algunos aspectos relativos a una postura opuesta al eclecticismo historicista. Si bien, sin caer en taxonomías tan brutales ahogando la heterogénea composición de las prácticas, las nuevas historias no profundizan en estos aspectos intentando una reflexión más compleja sobre el rico intersticio entre el ascenso del racionalismo y otras búsquedas en la transición de salida del eclecticismo historicista.

165. Tal vez, el más actual y profundo estudio sobre el pensamiento de Guido en el plano estético –trascendiendo lo biográfico– sea el de Noemí Adagio. Sin embargo, dicho trabajo opera con la hipótesis de la autonomía de la arquitectura enfatizando los aportes que a ello hizo Guido, sin adherir pero tampoco respondiendo contundentemente al encasillamiento de Guido en el estilo neocolonial y rol identitario en el debate cultural que le reservó la historiografía. ADAGIO, Noemí: "Hay que salvar a la arquitectura que se hizo atea. Ángel Guido y su apuesta a la dimensión artística de la disciplina", *Block*, 1, Buenos Aires. 1997, pp. 34-42. Justamente el indicio de un

cos sobre él desarrollados. Ya fuera en visiones persistentes desde épocas triunfantes del *international style* y el movimiento moderno cuando éstos se apoderaron del discurso teórico, histórico y práctico de la arquitectura, y Guido queda como la figura de "reacción" retrógrada a la abstracción y al cosmopolitismo; como en perspectivas reivindicadoras de un *revival* encorsetando su producción en el "estilo neocolonial"¹⁶⁴ y con el rol de defensor de identidades de corte esencialista; como también en búsquedas más recientes reivindicando –a partir de su analítica sobre el fenómeno estético– un supuesto aporte de Guido en la definición de una "autonomía" para la disciplina arquitectónica.¹⁶⁵

En *La machinolatrie de Le Corbusier*, Guido fundamentará su oposición al mismo en que "1) -carece de originalidad; 2) -la imposibilidad de que su teoría desarmada sea una estética; 3) -tiene desconocimiento e interpretación moderna de la historia del arte; 4) -es desastroso el resultado de las construcciones realizadas de acuerdo con su doctrina."¹⁶⁶

La polémica la planteará en el terreno del campo estético y sus fundamentos, y no habrá referencias a lo urbano, cuando en realidad muchas de las conferencias y las impresiones más intensas de Le Corbusier estuvieron referidas a esa dimensión. Guido discutirá en el plano de la historiografía de la arquitectura, incluso por momentos pareciera que está polemizando más con los grupos radicales de la modernidad que con el venido de París que habló del Plan Voisin; y en todo caso parece más concentrado en el debate estético europeo de los años 20 más que en la discusión

desajuste de Guido con una exclusiva interpretación autónoma del arte, no sólo lo proponen los distintos planos en que opera la tarea de Guido, sino también lo da el debate suscitado en aquel momento, donde Payró desde la revista *Sur* –militante de esta idea de autonomía y dirigida por Victoria Ocampo– rescata de Guido el carácter instructivo, informativo, pero poco riguroso por la dispersión de sus fuentes y prédicas desde campos en que no es especialista, acto que lo invita a corregir. PAYRÓ, Julio: "Ángel Guido. Redescubrimiento de América en el arte", *Sur*, 95, Buenos Aires, 1942. Más bien se podría decir que Guido hace un aporte en una definición del rol del arte –esclareciendo fines, objetos y métodos de esa tarea– dentro y en relación con un conjunto de prácticas culturales y sociales, más que militar en la idea de la autonomía.

No es menor la diferencia, ya que esto habilita la interpretación de la obra de Guido en oposición a *L'Esprit Nouveau* –que sí elabora la forma desde la autonomía–. Por el contrario a la autonomía, Guido se entronca en línea a un rescate de lo narrativo, tal como se ve más adelante en el texto. Un idea disímil respecto de la de autonomía presente en Guido es la que rescata el crítico literario Raúl Antelo, aunque muy remitida a ese campo de la crítica literaria y en exclusiva relación con la definición de barroco en latinoamérica, sin ahondar en otros planos de operación que tuvo la obra de Guido. ANTELO, Raúl: *La Fusión: el círculo*. Inédito. Conferencia del 20 de agosto en Facultad de Humanidades y Artes. Rosario, 2008.

166. GUIDO, Ángel: *La machinolatrie de Le Corbusier*, op. cit., p. 12.

167. LE CORBUSIER: *Vers une Architecture*. Paris: G. Cres, 1923.

168. LE CORBUSIER: *Urbanisme*. Collection de "l'Esprit Nouveau". Paris: Les Éditions G. Crès & Cie, 1924.

169. Aparecen 3 fotografías de la misma, como única ilustración de la obra del criticado Le Corbusier, y se presentan en comparación con –entre otras– la Estación Central de Stuttgart de 1920 de Bonaz, donde se ven “la grandeza y nobleza de las formas modernas” sin renunciar a la “claridad y simplicidad” de las formas históricas. La Villa Garches se mostrará en su fachada ya conocida, a la que se agregará el fondo y un escorzo de la terraza. No es casual que muestre el fondo como forma de develar la fragilidad oculta de esta arquitectura, pero la ironía se diluye o tiene un sentido inverso al buscado con la foto del escorzo de la terraza, que deja muy bien parada a la obra de cara al desarrollo sensible que tuvieron las formas modernas posteriormente.

170. GUIDO, Ángel: *La machinolatrie de Le Corbusier*, op. cit., p. 46.

171. III Congreso Panamericano de Arquitectos, Buenos Aires, 1927.

172. GUIDO, Ángel: *La machinolatrie de Le Corbusier*, op. cit., p. 47. En realidad, en 1927 había sido más severo, al expresar que “París, la ciudad artística por antonomasia, pasado este caos de tanteos e incertidumbres olvidará muy pronto a este arquitecto que hoy pasa por un momento feliz. No es posible que un pueblo con tan fina y alta sensibilidad tome en serio comparaciones de esta talla [entre el Partenon y un auto Delage Gran Sport 1921] (...) el disparate de estos conceptos grandilocuentes está escondido en la confusión entre la aguzada y profunda sensibilidad artística de transcendencias eternas, con el caprichoso, superficial y efímero gusto por la moda; la fervorosa búsqueda de la forma ultraprecisa

urbana, más enfocado a refutar *Vers une architecture*¹⁶⁷ que *Urbanisme*,¹⁶⁸ en analizar más la *Villa á Garches*¹⁶⁹ que la *Ville Contemporanie*.

Guido, siguiendo a Wölfflin y ubicándose en la línea de su construcción historiográfica, rescatará a Wagner y Hoffmann, y considera que de este último es la proeza plástica en el manejo de la masa, el plano y la línea como fundamento de la forma construida a partir de “una moderna interpretación de la historia del arte”, orientada por el mencionado Wölfflin y también por Riegl. Asumiendo el movimiento cíclico entre lo clásico y romántico o barroco, lo lineal y pintoresco, augura un final pintoresco para el eclecticismo debido a que caben en el mismo la variedad caprichosa y la ausencia de rigor en la selección de los estilos. Pero la reacción extrema a este “blando tradicionalismo” que desprecia la tradición y renuncia a sus conquistas también traerá el capricho fundado en otros referentes como la máquina, indignos del arte y más limitantes que la tradición artística. París, desde comienzos del siglo XX, se encuentra ante estas dos opciones que se han extremado, y la arquitectura francesa en franca decadencia, distraída demasiado en el peso y coerción de las formas tradicionales de los Luises y demás expresiones estilísticas vacuas, repara tardíamente ante la necesidad del regreso de lo lineal que en plan de recuperar terreno exagerará la reacción surgiendo una desorientación de nuevo signo, la *machinolatrie* emblemizada por Le Corbusier.

La puesta en un mismo plano de igualdad del Partenon y el automóvil hecha en *Vers une architecture*, en cuanto ambos son producto de la selección estandarizada y por ello se encuentran igualados en jerarquía y rol en el avance de la civilización, será atacada por Guido.¹⁷⁰ Responde con las consideraciones del Congreso Panamericano de Arquitectos¹⁷¹ sobre el deshumanizador y monótono resultado sensible de otorgar valor estético a la máquina, y completa la reflexión con que el impacto de “la estandarización hace de la arquitectura una industria innoble y no un arte, o lo que es lo mismo, convierte al arquitecto en traficante o comisionista en lugar de hacerlo artista. La estandarización es un producto de la posguerra, resultado de la decadencia estética habitual en los pueblos después de conmociones de esta naturaleza!”¹⁷²

En cambio, Hoffmann será el representante más genuino de un programa moderno para la arquitectura, trazado inicialmente por Wagner con su entramado entre la tradición universal, lo nuevo y los recursos de raigambre local.¹⁷³ En “una lección de la masa, el plano, y la línea”, Hoffmann pone en movimiento la inquietud plástica de la tarea arquitectónica “moderna”, una inquietud presente en las arquitecturas del pasado, pero que en ese momento adquiere “una fuente nueva de influencias espirituales”, una sensibilidad nueva que era patrimonio de la contemporaneidad: “existe la consciencia mayor de lo que significa el ritmo de las masas, la música de los planos que se cortan y la expresión clara, elocuente, inteligente de ese intento”.

que exige las más escondidas fibras del sentido humano de lo bello, con la búsqueda interesada, comercial, de la estandarización industrial que lleva, ante todo, la orden marcial de abaratar el producto a todo trance. (...) como puede observarse, estamos ante un arquitecto convertido en un Moisés que quiere crear un nuevo espíritu entre los hombres de este mundo. (...) que nuestros jóvenes arquitectos americanos reciban la obra de este autor con la desconfianza que merece" GUIDO, Ángel: *Orientación espiritual de la arquitectura en América*. Rosario: Talleres Gráficos La Tierra. 1927, pp. 24 y ss.

173. "El programa para los arquitectos modernos estaba trazado ya: continuar hacia las formas nuevas el camino de Wagner". Citando a Max Eiler agregará que "Wagner solamente había descartado la parte ficticia de la tradición ligada por el siglo anterior a las cortes ducales, con toda suerte de medios prestados, (...) copiándose todos los estilos habidos. Contra todo ello Wagner se levantó y se apoyó en una tradición nacional (...) Con la vuelta al estilo imperio unió la evolución moderna a la última época viviente de la arquitectura vienesa" GUIDO, Ángel: *La machinolatrie de Le Corbusier*, op. cit., pp.15 y ss.

174. GUIDO, Ángel: *Orientación espiritual de la arquitectura en América*, op. cit., p. 42.

175. GUIDO, Ángel: "Le Corbusier et le tracé régulateur", *La machinolatrie de Le Corbusier*, op. cit., pp. 48 y ss.

176. GUIDO, Ángel: *La machinolatrie de Le Corbusier*, p. 48. Ver más adelante también cuando Guido planteará el realismo mágico como coartada para salvar la contradicción entre materialismo e idealismo, en una interpretación y proposición diferente de la de *L'Esprit Nouveau* en relación "a la vuelta al orden".

177. ROH, Franz: *Realismo Mágico. Postexpresionismo*. Madrid: Revista de Occidente, 1927 (reeditado por Madrid: Alianza, cop. 1997) [La versión original es ROH, Franz:

Si Hoffmann era el "(...) maestro de las armonías cúbicas, que con una flexible sensibilidad plástica supo crear formas llenas de una nueva emoción en la arquitectura y capaces de ocupar un lugar importante en la historia",¹⁷⁴ siguiendo líneas ya trazadas previamente, lo planteado por Le Cobursier carecía de novedad, había llegado después y, en esa tardanza, sobreactúa de una manera distorsiva sus teorizaciones para demostrar la originalidad y potencia que no tiene, cayendo en la idolatría de la máquina.

Pero también Guido encuentra contradicción en Le Corbusier. Analiza en un capítulo¹⁷⁵ el uso que hace de los "trazados reguladores", ya que el mismo es una acción intelectual que incorpora un sentido de la proporción que por extensión conlleva una actitud estética y, como tal, se contrapone a la exteriorización orgánica de la utilidad y la economía propias de la mecanización y el universo de la máquina. Los trazados reguladores son ya una "decoración"; y es inevitable que las formas exteriores de un edificio, cuando éstas responden a un trazado regulador, dejen de ser materialmente orgánicas, lo que entra en contradicción con las teorías puristas.¹⁷⁶

Si bien la crítica puede alimentarse desde viejas teorías nostálgicas de rescate de lo artesanal, concepciones preindustriales que critican las nuevas formas de producción y su impacto en diversas esferas, y sin duda que hay alguna dosis de ello en Guido a partir de su heterogénea construcción, también cabe resaltar que provienen de experimentar el escepticismo hacia efectos percibidos del proceso de industrialización, que son plausibles en un contexto como el alemán de aquel momento donde Guido tiene sus referentes teóricos y prácticos.

En medio en una fase avanzada de desarrollo industrial, y por ello con vastas experiencias acumuladas, estas señales de desconfianza del medio alemán son propias de haber atravesado la industrialización, más que de detención por prejuicios ante la misma. El proceso de industrialización insuflado desde el desarrollo técnico y las leyes de mercado sin más, mostraba límites que comenzaban a expresarse luego de la Primera Guerra. Guido hará referencia a la crisis del maquinismo, hará algunas rápidas referencias al expresionismo –en cuanto rescata la manifestación de una interioridad que pulsa la racionalidad en un plano simbólico–, y citará concretamente al "realismo mágico" de Franz Roh,¹⁷⁷ quien había estado

Nach Expressionismus: Magischer Realismus: Probleme der neuesten europäischen Malerei. Leipzig, Klinkhardt & Biermann, 1925]. Los mismos pintores citados por Roh para su argumentación son quienes compartieron la conocida exposición en Mannheim organizada por Harlaub que llevó de título "Neue Sachlichkeit", que puede traducirse como nueva objetividad o también nuevo realismo.

Ver: "Franz Roh: teórico y fotógrafo" Textos de H. Fernández y F. Roh. Valencia: IVAM Centre Julio Gonzalez 1997; BONET, Juan Manuel y otros: *Realismo Mágico: Franz Roh y la Pintura Europea 1917-1936*. Valencia: IVAM Institut Valencià d'Art Modern, 1997. Catálogo de exposición. Ver también como Frampton hace una genealogía del término, incluyendo alusiones del mismo Wölfflin ya en

1915 como "la nueva línea viene a servir a una nueva objetividad" FRAMPTON, Kenneth: *Historia crítica de la arquitectura moderna*. Barcelona: Gustavo Gili. 1987, pp. 132 y ss.

178. Entre el conjunto de artistas a que hace referencia Roh, y que en su mayoría coinciden con la exposición de Mannheim, están Picasso, Miró, Dérain, Carrá, De Chirico, Severini, Schrimpf, Mense, Davringhausen, Kanoldt, Dix, Grosz, Scholz y Ernst.

179. "No bien prontamente sean esclarecidas las filas de las maquilatrías, no sería una sorpresa que Le Corbusier vuelva sobre sus pasos él mismo, archivando su doctrina romántica y visionaria, y comience a crear dentro del clasicismo mágico que se esta iniciando" GUIDO, Ángel: *La machinolatrie de Le Corbusier*, Rosario: SE. 1930, p. 55.

180. Roth, dada la extendida repercusión de la exposición en Mannheim, terminará incorporando el término de Nueva Objetividad poniéndolo de título en uno de los capítulos de su libro sobre pintura alemana. Sin embargo, en la argumentación de su análisis persistirá aludiendo al realismo mágico. ROTH, Franz: *German painting in the 20th century*. Greenwich: NY Graphic Society Art Library, 1969.

181. GUIDO, Ángel: *Orientación espiritual de la arquitectura en América*, op. cit., pp. 24 y ss.

182. GUIDO, Ángel: *La machinolatrie de Le Corbusier*, p. 51.

183. ROH, Franz: *Realismo Mágico. Postexpresionismo*. Madrid: Revista de Occidente, 1927, pp. 48 y ss.

teorizando sobre el trabajo de un grupo de pintores que buscaban nuevas salidas al empantanamiento en que se encontraba la vanguardia, al final de la Primera Guerra Mundial.¹⁷⁸ Considerando cierto agotamiento –en términos de lenguaje– del futurismo, el cubismo y el expresionismo, Roh se planteaba una respuesta realista –aunque distinta del realismo del XIX–, y si bien manteniendo dosis de expresión se presentaban depuradas en sus formas superando al expresionismo, de ahí su nombre de posexpresionismo que denota continuidad y cambio a la vez. A esta postura de Roh, en consonancia a sus contenidos, Guido la reconduce y hace confluir con la vuelta de lo lineal, de lo clásico, propugnada desde su perspectiva historiográfica de Wölfflin, y llegará a hablar de "clasicismo mágico"¹⁷⁹ parrafeando a Roh.

El realismo mágico de Roh era un planteo bastante abierto como para contener tendencias que con el tiempo se irán decantando como líneas separadas, pero que en ese momento anidaban juntas intercambiando la denominación de nueva objetividad como realismo mágico para el mismo conjunto de producciones.¹⁸⁰

El argumento era que la representación, regulando los niveles y formas de abstracción, permitía dos cosas. Por un lado, retomar cierta esencialidad formal obteniendo estabilidad de significados en un nivel. Por otro, abrirse, a partir de esa serenidad formal alcanzada, a expresiones ocultas –de ahí lo mágico–, a "la fervorosa búsqueda de la forma ultraprecisa que exige las más escondidas fibras del sentido humano de lo bello" como lo expresa el mismo Guido cuando da su definición de arte en contraposición a la "estandarización".¹⁸¹

El realismo mágico sería lo opuesto a la estandarización, y en cuanto tal, es la manera de ser moderno sin caer en ella, que es la gran preocupación de Guido por la limitación semántica que produce lo normado que se vuelve fetiche por embrujo de la mecánica ajeno al arte. "(...) todo lo que puede ofrecer la máquina para la creación arquitectónica (...) deberá siempre ser aceptada por 'vía subjetiva', por 'simpatía simbólica'. En caso contrario, por 'vía objetiva' psíquica, resultará la *machinolatrie*, el fetichismo maquinista".¹⁸² En sintonía con Roh,¹⁸³ la relación con el mundo de la máquina se plantea como una reconstrucción íntima, simbólica y subjetiva, y no como imitación de apariencias motivadas por proyecciones sentimentales que derivan en sumisiones idolátricas.

Guido ponía la atención, y fijaba posición, en lo que Coulquhoun definía como la caída del *l'Esprit Nouveau* en una contradicción que no pudo resolver creativamente, consistente en el materialismo al que se inclina por aplicación del positivismo, y el idealismo que condiciona cualquier razonamiento y decisión: "La conexión entre viabilidad técnica y forma estética simplemente se afirma, pero nunca se argumenta. Aunque las formas llegasen a ser legítimas tan sólo gracias a la técnica, en cierto modo se daban validez a sí mismas. Con todo, esta contradicción no resuelta entre

184. COLQUHOUN, Alan: *La arquitectura moderna. Una historia desapasionada*. Barcelona. G. Gili. 2005, p. 139. Cap.: "Retorno al orden: Le Corbusier y la arquitectura moderna en Francia, 1920-1935", pp. 137-157. Todo el capítulo es una condensación de aquel momento y las derivaciones de posiciones, sobre todo el caso del Purismo y la obra de Le Corbusier. También estas cuestiones están ampliadas COLQUHOUN, Alan: *Modernidad y tradición clásica: ensayos sobre crítica arquitectónica*. Madrid: Júcar. 1991, pp. 203-210.

185. En este panorama confuso de entreguerras configurado por la indefinición denominativa de nueva objetividad y realismo mágico cabían, algunos más inclinados por la objetividad y otros por lo mágico, la incorporación de cierta figura en Picasso, Braque y Modigliani, la abstracción purista de Ozenfant y Le Corbusier y el neoplasticismo de un Mondrian, superpuestos con la búsqueda del absurdo de Duchamp, o la liberación onírica y sexual de los surrealistas. En cuanto a la arquitectura es interesante la descripción que hace Coulquhoun de la cita anterior.

186. OZENFANT, Amedée; JEANNERET, Charles-Edouard: *Acerca del purismo: escritos 1918-1926*. Edición al cuidado de Antonio Piza. Madrid: El Croquis. 1994, p. 74.

187. COLQUHOUN, Alan: *La arquitectura moderna. Una historia desapasionada*, op. cit., p. 140.

188. ROH, Franz: *Realismo Mágico*, op. cit., p. 37.

materialismo y el idealismo no quedó circunscrita a las páginas de *L'Esprit Nouveau*; en mayor o menor grado, fue algo que caracterizó el movimiento moderno de la década de 1920 en su totalidad"¹⁸⁴

Por ello, aun cuando Le Corbusier a través del purismo, en los años 20, participara en las referencias de la nueva objetividad, el realismo mágico de Roh aún mezclado con ello presenta sustanciales diferencias, las que serán explotadas por Guido como el arma de combate contra Le Corbusier para marcar posiciones dentro de ese confuso panorama artístico de la entreguerra.¹⁸⁵

En lo que se denominó "la vuelta al orden" se tomarían distintos caminos, y la recuperación del realismo y/o de lo clásico fue desde intereses muy dispares. Algunos irán por el neoplatonismo y la esencialidad geométrica, la utilidad traducida automáticamente en función y forma elemental bella intentando cerrar el círculo. Otros por el contrario, a partir de la elementalidad liberada de cargas adicionales de superficie, pero también sacudida de la idealización –idolatría para Guido– del objeto resultante sin más que su ley universal, irán con esas dos descargas alcanzando una estabilidad formal con el propósito de abrirlas a nuevos significados que actualicen lo universal de esas leyes desde posiciones subjetivas.

La atención central en el objeto, el *objet-type*, era propuesta por el purismo como control sobre fragmentaciones que relativizaban la integridad del mismo en el cubismo. Se debía dar vuelta la página, y como titularon Ozenfant y Jeanneret uno de sus trabajos en 1918, *Después del cubismo*, se buscaba rescatar los valores inmutables del objeto que no eran otros que los de una geometría platónica. "Por un error paradójico, en lugar de extraer leyes generales de esos objetos, el cubismo sólo ha mostrado aspectos accidentales de ellos"¹⁸⁶ decían en pasajes de *L'Esprit Nouveau*, la plataforma de la teoría del "Purismo": "En virtud de esas leyes generales, el objeto se convertía en un *objet-type*, y sus formas platónicas serían fruto de un proceso análogo a la selección natural, convirtiendo así en «banales» y susceptibles de una infinita duplicación las cosas de la vida cotidiana."¹⁸⁷

La eliminación de cualquier narración que no fuera la propia de la estructura geométrica era el punto de inflexión del purismo, la divisoria de aguas, en donde el realismo mágico quedará del otro lado, como mucha otra producción de la vanguardia moderna que no entenderá el realismo como orden y encontrará distintos causes, siendo el surrealismo uno de las más radicales y conocidos en esta tendencia.

En definitiva, Roth expresaba que la realidad representada en su realismo mágico, si bien con los recursos de objetivación, "confiere a todas las cosas una significación más honda y rozan misterios que están amenazando siempre la tranquila seguridad de los simples e ingenuos"¹⁸⁸

Por el lado de Guido, no precisamente desde los ardores surrealistas, pero sí desde una temprana desconfianza a cierta arquitectura moderna reducida

189. GUIDO, Ángel: *Orientación espiritual de la arquitectura en América*, op. cit., p. 48.

190. Ídem, p. 76.

191. Ídem, p. 77.

192. Las líneas fundamentales de este plan fueron esbozadas en su estancia en Buenos Aires en 1929. Posteriormente Le Corbusier avanzó en el mismo publicándolo parcialmente en sus obras editadas en 1939: *Le Corbusier et Pierre Jeanneret: Oeuvre Complète de 1934-1938*. Zurich: Girsberger, 1939; reimpresso 1964. La versión definitiva se dará entre 1938 y 1940 —año que se considera como propio del plan— con la colaboración de Ferrari Hardoy y Kurchan en París. Esa versión iba a publicarse en Buenos Aires con la llegada de la documentación desde París, pero la Segunda Guerra Mundial dificultó ese envío y publicación, que finalmente se realiza recién en 1947, a través de la versión castellana de *L'Architecture d'aujourd'hui*: "Plan director para Buenos Aires", *La Arquitectura de Hoy*, 4, Buenos Aires, 1947, pp. 5-53.

a reglas empobrecidas simbólicamente, el territorio será el recurso para una restitución significativa de la forma que el orden purista cancelaba.

El planteo es recoger la orientación estética moderna, según aquella "lección de la masa, el plano y la línea"; pero no como finalidad en sí misma sino como medio para el despliegue de inspiraciones significativas que la informen. "(...) el proceso plástico que comentábamos, la ubicación de las masas y planos en el espacio, obedece a un concepto subjetivo,"¹⁸⁹ dirá en otra ocasión, y "nuestra actitud está en no perder el ritmo de la corriente moderna sugerida por Europa ni renegar de él, sino muy por el contrario: tratar de ser modernos, escuchar la lección de la masa, el plano y la línea, pero ser nosotros mismos; decir y hacer todas estas cosas, pero no con inspiración prestada, sino creación bien nuestra, recónditamente americana."¹⁹⁰

El territorio será el referente para la inspiración, la "emoción territorial" un valor a traducirse en forma urbana, la que surge de "depurar y enfocar con mayor precisión la visión actualmente distraída de nuestro paisaje americano: nuestra pampa, nuestra sierra, nuestra costa."¹⁹¹ La perspectiva clásica y mágica genera un espacio donde la elementalidad universal admite y se carga de lo local, y esa carga estará referenciada en las características de un territorio que se transforma vertiginosamente en el acelerado proceso de urbanización de aquel tiempo.

Atrás de esta "subjetividad" para la orientación estética, de lo nuestro y lo "recónditamente" americano, habrá demasiada densidad que Guido irá recargando en el tiempo, llegando en algunos de sus hilos a posiciones francamente reaccionarias en la década de los años 40 cuando agudiza su visión identitaria americanista. Pero a finales de los años 20, su reflexión desde sus preocupaciones en la historia del arte y la arquitectura le permitirá operar en los debates de la ciudad con una postura articuladora, donde estarán presentes los debates estéticos y las nuevas condiciones técnicas dentro del proceso urbano.

La costa estará plenamente presente en ello, encontrará un lugar preponderante, y Guido la interpretará no sólo como una respuesta técnica a una demanda fáctica en el plan urbano, sino también y a partir de ella como una construcción estética y moderna de la ribera constituida en contenido significativo del plan. Y con ello, define una línea diferenciada a las propuestas que comenzarían a configurarse en los CIAM (Congreso Internacional de Arquitectura Moderna) y que están ya trazadas en las ideas expuestas por Le Corbusier en Buenos Aires de 1929 y confirmadas en el plan de 1940¹⁹² para esa misma ciudad.

El olvido de este libro sobre Le Corbusier hizo olvidar elementos de Guido que permiten rescatar algunas líneas de su vasta y compleja obra en años tan cambiantes como eran los del inicio de la década de 1930. Si Wölfflin impugna una visión restrictiva de la historia del arte a partir de una cristalización estática de lo clásico, para Guido ello no sólo habilitará una nueva mirada al barroco, sino a una otredad abierta que permite una

193. GUIDO, Ángel: *Fusión hispanoamericana a través de Wolfflin*. Ponencia en el III Congreso Panamericano de Arquitectos, Rosario: Talleres Gráficos La Tierra, 1927.

194. El proyecto para la Avenida 9 de Julio en Buenos Aires, ocasión en la que polemizará con su antiguo compañero Della Paolera que tenía otro proyecto para ella, es elocuente de esta deriva. Dicho proyecto es una recargada composición de elementos clásicos e historicistas, sin componer acabadamente las demandas de uso. GUIDO, Ángel: *Monumentalización funcional de la Avenida 9 de Julio de Buenos Aires*. Buenos Aires: Los Amigos de la ciudad, 1941. Otro proyecto en este sentido es el Monumento al Combate de San Lorenzo en el Campo de la Gloria, de 1950 y conmemorativo de la batalla de la independencia ahí sufragada, un monumento decorado y por cierto muy distinto del lenguaje depurado del Monumento a la Bandera –este sí construido– anteriormente proyectado en 1939, y que no sólo difieren en su formalización escultórica, sino también en la retórica que acompañará a dichos proyectos.

195. “No se denunció aún, hasta la aparición de esta novela, el quebranto espiritual de una generación de rosarinos, nacidos a principio de siglo, en pleno auge victorioso de su ancho puerto, entonces angosto para servir a los cientos de buques de todas las banderas del mundo. No se reveló la subterránea protesta de esa generación traicionada, al advertir ya en la madurez de su juventud, los síntomas implacables de la triste y aceptada claudicación de la ciudad ante su puerto, ayer feérico, pujante y triunfal y hoy sumido en un silencio impresionante que este autor titula de ‘puerto petrificado’.” Onir Asor: *La ciudad del puerto petrificado. El extraño caso de Pedro Urfano*. Rosario: Editorial Litoral. 1954, p. 55. Onir Asor era un seudónimo ampliamente probado de Ángel

nueva construcción desde el presente, una “fusión” donde cabían plurales elementos en un conjunto híbrido que daba respuestas a las demandas y condiciones actuales.¹⁹³ Lo local, la raíz, la tradición, lo moderno, las nuevas técnicas, lo científico, la geografía, todo ello, nutrían “el mito que el arte nuevo requiere para gritar su autenticidad”. Esta construcción con el tiempo terminaría derivando en una cristalización de esencias que se harían recurrentes en Guido en muchos proyectos y posiciones a partir de los años de la década de 1940,¹⁹⁴ donde pareciera que la angustia que antes movilizaba cedió a lo absoluto en una vana promesa de reparación.¹⁹⁵

Pero que en aquel momento de plenitud creativa sobre los finales de los años 20, lejos de partir de una concepción predeterminada, sus prácticas surgen de una búsqueda en donde “la vuelta al orden”, aunque fuera desde un *esprit nouveau*, no lo seduce para la pluralidad de fuentes que informan su trabajo artístico y cultural. Tanto esa interpretación de Wolfflin, como la mirada sobre la arquitectura de Hoffmann y la crítica a Le Corbusier, se asocian a una búsqueda de otredad, a una construcción deudora de una generación emergente en momentos de reforma¹⁹⁶ y surgimiento de la sociedad urbana de masas, a una ansiosa exploración de otra síntesis de forma y sentido que el que tomaba la “vanguardia” en la arquitectura que se conocerá como movimiento moderno.

Estas posturas, con respecto a la discusión estética, fijarán líneas de contenidos sustanciales que permitirán entender las decisiones en los planes urbanos que realizará Guido. En definitiva, más que tomar partido por la pugna maniquea modernidad e identidad, intenta comprender la especificidad de una experiencia histórica como la del Plan Regulador de Rosario de 1935, y el porqué la costa ocupó el lugar que tuvo en el mismo.

3.5.4. El Paraná era como el Rhur: Hegemann visita Rosario

Aun fuera del fervor puesto en la polémica estética, habrá algo muy importante presente en el libro de Guido sobre Le Corbusier que marcará el rumbo que tomará Guido en su labor urbanística. Por primera vez en todos los textos de Guido, en este libro aparecen referencias a Werner

Guido, utilizado en esta novela como en un anterior –y juvenil– libro de poesía de 1922. Onir Asor: *Caballitos de mi ciudad*. Rosario: 1922. Guido entonces abre y cierra su producción desde la poesía y la novela.

196. “La reforma” se denominó al movimiento universitario originado en Córdoba en 1918, lugar donde estudió Guido, y que se expandió por Latinoamérica bajo los principios de educación libre y gratuita bajo órbita

estatal, pero que también trascendió entroncándose con movimientos políticos de masas, como el caso de Raúl Haya de la Torre en Perú, líder reformista y posterior fundador del conocido APRA –Alianza Popular Revolucionaria Americana– de contenido marxista para el contexto latinoamericano. PORTANTIERO, Juan Carlos: *Estudiantes y política en América Latina: el proceso de la Reforma Universitaria (1918-1938)*. México: Siglo XXI, 1987.

197. GUIDO, Ángel: *La machinolatricie de Le Corbusier*, op. cit., p. 21.

198. GUIDO, Ángel: *La machinolatricie de Le Corbusier*, op. cit., p. 53.

199. *Wasmuths Monatshefte Für Baukunst* se fusionó en 1930 con el periódico *Der Städtebau*, lugar donde Hegemann desarrolló más específicamente sus ideas sobre la ciudad, y que también editaba desde 1921. Asimismo, será en la misma *Wasmuths Monatshefte Für Baukunst* donde Hegemann publicará la crónica de su viaje a Argentina a través de distintas notas durante 1932 y 1933.

200. El viaje a Argentina de Hegemann, dentro del marco de estudio de su figura, está abordado en CRASEMANN COLLINS, Christiane: *Werner Hegemann and the Search for Universal Urbanism*. New York: W. W. Norton. 2005, pp. 252-265; y más específicamente en comparación al viaje de Le Corbusier, en CRASEMANN COLLINS, Christiane: "Urban Interchange in the Southern Cone: Le Corbusier (1929) and Werner Hegemann (1931) in Argentina", *Journal of the Society of Architectural Historians*, Vol. 54, nro. 2 (Jun., 1995), pp. 208-227. Ambos son importantes trabajos con documentos personales de Hegemann. Además están los estudios de GORELIK, Adrián: *La grilla y el parque. Espacio público y cultura urbana. Buenos Aires, 1887-1936*. Buenos Aires: Universidad Nacional de Quilmes. 1998, pp. 346-355, enfocado sobre los aspectos de la vivienda de Buenos Aires referidos por Hegemann; y TARTARINI, Jorge: "La visita de Werner Hegemann a la Argentina", *DANA*, N° 37/38. 1995, pp. 54-63, con una crónica panorámica sobre las actividades de la gira.

Hegemann, quien estaba ausente en su anterior libro de 1927 que le sirvió de base para este otro de 1930 para criticar a Le Corbusier en ocasión de su visita a Argentina.

Si bien de forma un tanto imprecisa, cita a Hegemann para sostener una clasificación entre clasicismo y maquinismo de la producción de arquitectura moderna,¹⁹⁷ como también para criticar la mimesis automática y primaria de la máquina como fundamento estético en un artículo sobre la estación ferroviaria de Stuttgart.¹⁹⁸ En la bibliografía aparecerán números correspondientes a 1927, 1928 y 1929 de la *Wasmuths Monatshefte Für Baukunst*, la revista que editaba Hegemann y de donde extraeré las citas y ciertos argumentos en su elucubración estética.¹⁹⁹

No estarán presentes las cuestiones urbanas en este libro, pero este contacto con Hegemann hace pensar que no podían pasar desapercibidas para Guido en ese momento, y más aún, coincidiendo en lo estético seguramente también sería en lo urbano, por lo menos mucho más que con el criticado Le Corbusier que lo movilizó con su visita al país escribiendo este libro de "advertencia" sobre sus ideas.

Pero en 1931 sí estarán presentes las cuestiones urbanas de Hegemann con su misma presencia en persona en la ciudad. Los Amigos de la Ciudad de Buenos Aires, con el asesoramiento y la gestión de Della Paolera, organizan la visita de Hegemann a Argentina. En Buenos Aires se lo había convocado para apoyar el impulso a la realización de un plan regulador, campaña que estaban desarrollando los anfitriones de Hegemann, es decir, la Asociación Amigos y Della Paolera que aún no había resuelto su inserción efectiva en dicha tarea desde su regreso de París en 1928, y que logrará justamente en 1932 luego de estos eventos. Además de su programa central en Buenos Aires, Hegemann visitará Mar del Plata y Rosario.²⁰⁰

Hegemann llegará a Buenos Aires el 27 de agosto de 1931 y permanecerá hasta mediados de diciembre; embarca hacia Europa desde Montevideo luego de una corta estancia en esta ciudad para una conferencia e inauguración de la exposición que traía de Europa. En estos casi cuatro meses desplegará una intensa actividad de estudio de las circunstancias locales, en paralelo a las conferencias que brindará y las exposiciones que organizará, fiel a sus formas de trabajo ya desarrollada en Estados Unidos y Alemania. Y si bien el eje de su actividad pasaba por Buenos Aires donde estableció su base con mayor cantidad de labores, en Rosario poseía una amplia plataforma de recepción. De hecho, fue en el único lugar donde se editaron convenientemente sus conferencias; no ocurrió lo mismo con sus disertaciones en Buenos Aires.

En Rosario, tal como se ha descrito más arriba, estaba avanzada la gestación de un plan urbano, la discusión pública de la ciudad tenía una gran repercusión social, y estaba académicamente institucionalizado el urbanismo con una cátedra universitaria con Della Paolera y Guido. Todo ello

representaba un marco apropiado para la recepción de Hegemann a la que se abocaron los agentes locales.

Estaba en vigencia la ordenanza que disponía la realización del plan urbano con la contratación de los mismos Guido y Della Paolera, por lo que el secretario municipal comprometido con el plan, González Theiler, será el encargado de solucionar todas las cuestiones operativas para la visita, y la posterior edición de las conferencias para la adecuada repercusión del evento, en el cual se ponían expectativas dada la oportunidad que representaba para terminar de formalizar el plan urbano con una base de legitimidad otorgada por la opinión del experto visitante. Y de hecho, el plan Regulador y de Extensión de 1935 de Rosario será producto de sistematizar las discusiones, ideas y propuestas que se venían acumulando en el tiempo, a partir de una base metodológica que terminará de cristalizarse en aportes contundentes de Hegemann y en el prestigio que su apoyo brindó para ello.

201. Aun dada la importancia de sus actividades en Buenos Aires, sólo se relatan aquí rápidamente algunas sustanciales, dado que ya fueron vastamente abordadas por Crassemann Collins en una reconstrucción a partir del archivo personal de Hegemann y las publicaciones en Alemania a su regreso. Nos concentraremos más en su tarea en Rosario, debido al interés de la tesis, pero también porque no fueron contempladas en ese trabajo salvo referencias muy rápidas.

El conjunto de sus conferencias de Buenos Aires²⁰¹ le servirá para dar una visión global de sus posiciones sobre los problemas de las ciudades y el urbanismo, la dimensión teórica e histórica de ellos, a lo que adjuntará opiniones sobre las circunstancias específicas de Buenos Aires a partir de sus recorridos, estudios y entrevistas con autoridades y agentes locales, actividades todas ellas de mucha intensidad. Hizo largas caminatas y realizó vuelos, tomó fotografías que usó en las conferencias, confeccionó algunas propuestas sobre cuestiones muy particulares, y se explayó en sugerencias sobre aspectos legales, financieros y económicos de la administración de la ciudad.

Sus conferencias, muchas de ellas en español y algunas transmitidas por radio, pusieron énfasis en la necesidad de un plan regional. Postuló que la reforma de la ciudad y su extensión en el territorio debía ser una operación conjunta, y no como en el plan de la Comisión de Estética Edilicia de 1925 al que criticaba en este aspecto. El plan regional, yendo más allá que Della Paolera quien ya había planteado su necesidad, era importante para suplir el déficit de espacios verdes de la ciudad construida, ese “desierto de casas” sin oasis donde respirar, en lo que identifica como una de las cuestiones más graves de Buenos Aires. Con el cambio de escala, el poder público podría disponer de suelo en condiciones económicas y prever acciones planificadoras de espacios verdes que reequilibren la relación con lo construido. Pone como modelo el Plan de Berlín, principalmente, y ejemplos de ciudades norteamericanas.

En relación con esto, planteará la cuestión del transporte, ya que una ciudad extendida en el territorio debía contar con una infraestructura que comunique las distintas partes. El plan regional debe prever también la propiedad de la tierra para trazar los corredores futuros que vinculen el centro con los barrios y ciudades satélites.

Cohherentemente con estas dos cuestiones, y fiel a su experiencia en Norteamérica y el *American Vitruvius*, bregará por un trabajo de diversificación de la trama urbana como estructura de la ciudad. Contra las críticas que el damero –forma tradicional sobre la que se había fundado y crecido Buenos Aires– recibía tanto desde la vanguardia corbusierana y los planteos paisajistas de ciudad jardín, Hegemann planteará un uso diversificado de recursos donde se conjugan las reformas de calles existentes, nuevos trazados de extensión con manzanas “oblondas”; y urbanizaciones irregulares con recursos paisajísticos. Es decir, una trama jerarquizada en vías de distinto rango según roles de circulación y trazados diferenciados de acuerdo con funciones y caracterizaciones.

Para Hegemann el problema del trazado está en su consideración bidimensional, en la despreocupación sobre el resultado espacial que tuvo en el proceso de construcción de la ciudad, en el desacople entre las definiciones de trazado y lo que se construiría en los solares resultantes.

Apuntará entonces su arsenal crítico hacia el reglamento de edificaciones, el instrumento que regulaba la forma y grado de construcción sobre los terrenos definidos. Esto era un debate importante y vigente en Buenos Aires, ya que en 1928 se había promulgado el reglamento de edificación, una de las pocas consecuencias que tuvo el plan de la Comisión de Estética Edilicia de 1925, ya que sus contenidos son relacionables con el plan aunque no necesariamente en su totalidad.

El problema que veía Hegemann era la distorsión que este reglamento generaba al otorgar un alto grado de edificabilidad, provocando alteraciones en la conformación de sectores urbanos y con construcciones resultantes absolutamente fuera de los requerimientos de aire y luz. En una palabra, era la legitimación de ese “desierto de casas” oscuras por fines especulativos sobre el valor de la tierra que alteran los contextos en que fueron conformándose. Particularmente sobre esto último, el precio del suelo y sus derivaciones en valores urbanos se extenderán en consideraciones jurídicas y económicas.

Con la colaboración del arquitecto local Kalnay, construirá maquetas de manzanas aplicando el reglamento, para compararlas con otras maquetas con otras formas tipológicas edilicias donde se obtienen mejores resultados. Además, hacía una proyección de la cantidad de habitantes que podían alojarse si todo el territorio de la ciudad se construía al límite máximo permitido por el reglamento, arrojando la irrisoria cifra de 50 millones de habitantes que podrían ocupar esa superficie construida.

Las maquetas eran exhibidas en la exposición que había montado Hegemann con material traído por él de los planes de Berlín, Londres, Hamburgo y la Región del Rhur, junto a material de obras de arquitectura.²⁰² La exposición era un mecanismo del que siempre se valió, siendo un promotor de las mismas a nivel internacional, y formaba parte de su modo de hacer partícipe a un público extendido sobre los temas urba-

202. En sus relatos en la *Wasmuths Monatshefte Für Baukunst* Hegemann comenta que le faltó tiempo para recopilar material para la exposición, por lo que optó por una conformada por Werner March para el Congreso Internacional de Arquitectos en Budapest del año anterior. A ello le agregó material de Mendelsohn, Luckhardt y Bonaz, en cuanto a arquitectura, y el material de urbanismo mencionado como también de Jansen y Zuazo Ugalde premiado en un concurso urbanístico de Madrid, por donde pasó en escala previa a Argentina.

203. "En los salones de Los Amigos del Arte fue inaugurada la exposición de urbanismo. Hegemann pronunció una conferencia sobre el desarrollo de la urbanización moderna," *La Prensa*, 6 de octubre de 1931. Es una crónica que describe con detalle la exposición y su repercusión. Citado por CREAMANN COLLINS, Christiane: "Urban Interchange in the Southern Cone: Le Corbusier (1929) and Werner Hegemann (1931) in Argentina," *Journal of the Society of Architectural Historians*, Vol. 54, nro. 2 (Jun., 1995), p. 213.

204. En referencia al movimiento civil promotor de reformas urbanas en Boston iniciado hacia 1909, ver Boston 1915 Inc. *New Boston; a chronicle of progress in developing a greater and finer city-under the auspices of the Boston-1915 movement*. Boston (Mass.): Boston-1915 Inc, 1911.

205. El 6 de noviembre de 1930 se produjo la interrupción del orden democrático por un golpe militar. Recién en noviembre de 1931, período que abarca la visita de Hegemann, se realizan nuevas elecciones, aunque en un clima de restricciones. Estos acontecimientos políticos también incidieron en el atraso de la confección del Plan de Rosario, ya que el mismo era encomendado por el Concejo Deliberante de la ciudad, que en su condición de poder legislativo estuvo suspendido por las autoridades golpistas.

206. HEGEMANN, Werner; PEETS, Elbert: *The American Vitruvius: An Architect's Handbook of Civic Art*. Nueva York: Book Publishing Co. 1922.

207. HEGEMANN, Werner: *Report on a city plan for the municipalities of Oakland and Berkeley*. Oakland, California: 1915, The Kelley-Davis Co., printers, 1915.

208. HEGEMANN, Werner: "Schinkelscher geist in Südamerika," *Wasmuths Monatshefte, Baukunst*

nos. De hecho, según los registros de prensa, la exposición y conferencias tuvieron una gran asistencia y repercusión;²⁰³ Hegemann dejaba en claro la necesidad de participación en las decisiones urbanas, un talante que le venía de la experiencia "Boston 1915"²⁰⁴ y que no era menor en ese momento de Argentina que atravesaba momentos de alteraciones del funcionamiento de sus instituciones democráticas.²⁰⁵

Los centros cívicos terminarían de soldar su propuesta de una ciudad basada en una presencia y formalización de lo público, que readecua el centro y se extiende con un damero diversificado en rangos de circulación y usos, hasta su dilución en el territorio con suburbios jardín, y participa activamente e integrado en todo este conjunto una potente infraestructura de transporte con los servicios de trenes como protagonista. La cultura del *civic art*²⁰⁶ y sus fundamentos en aplicaciones de políticas públicas²⁰⁷ quedaban de esa manera compendiados.

Como último punto, y en coherencia con su visión estética que venía perfilando en su trabajo editorial, Hegemann intercambiaba sus pragmáticas inclinaciones clásicas de la tradición con las circunstancias modernas y las condiciones locales. Su matriz incluía la "otredad" de esta región, la expresión de una arquitectura vernácula fuera de lo ecléctico, como también las incipientes características delineadas en respuestas a las condiciones locales como eran las casas que tanto fotografió y exaltó a no perder por su potencialidad, no sólo práctica sino estética representativa.²⁰⁸ Esta edificación coincidía en un lenguaje clásico, formas depuradas bien predisuestas para una síntesis entre la tradición y las nuevas formas en una arquitectura moderna de carácter regional.

Flotaba en los auditorios de Buenos Aires una inevitable lectura comparativa con la anterior visita de Le Corbusier, y la especulación sobre la vocación de réplica a la misma de los organizadores de la visita de Hegemann. Esto debido a que todavía estaban presentes los ecos sobre el planteo respecto de que Buenos Aires podía tener un Plan Voisin como París,²⁰⁹ con la consiguiente reacción de sorprendidos, entusiastas y detractores de estas ideas.

Pero será en Rosario adonde lo llevará Della Paolera y lo esperará el autor de *La machinolatrie de Le Corbusier*, y donde sus postulados quedarán más plasmados. El Plan regulador de Rosario recogerá estos postulados expresados por Hegemann, dándole la oportunidad de materializarse en un instrumento urbanístico que en Buenos Aires no llegó a materializarse. Por el contrario, en Buenos Aires será el plan del Le Corbusier el que alcanzará formalización, aunque no tendrá entidad administrativa para el gobierno de la ciudad ni inserción en el proceso de construcción de la ciudad.

En Rosario Hegemann resumirá de forma muy abreviada sus visiones generales, pero lo interesante es como focalizará en aspectos muy específicos, lo que permite tener otra perspectiva de sus ideas al medirlas en un caso concreto, otorgando un interés especial además dado el escaso

und Städtebau, 16, 1932 [Traducido se publicó en Argentina: HEGEMANN, Werner: "El espíritu de Schinkel en Sud-America", *Arquitectura*, 142, Buenos Aires. 1932, pp. 468-473].

209. "El plan Voisin de París. Buenos Aires puede convertirse en una de las ciudades más dignas del mundo". Conferencia de Le Corbusier pronunciada en la sede Buenos Aires de los "Amigos del Arte", el 18 de octubre de 1929. Publicada en LE CORBUSIER: *Precisiones*. Barcelona: Poseidón. 1978, pp. 193-237.

210. HEGEMANN, Werner: *Problemas Urbanos de Rosario. Conferencias del urbanista Dr. W. Hegemann*. Edición a cargo de Ángel González Theiler. Rosario: Publicación Oficial de la Municipalidad de Rosario. 1931, p. 7.

211. *Ibidem*.

212. *Ídem*, p. 8.

213. "El sistema del Stadtbahn, gran línea central Este-Oeste de tránsito ferroviario en Berlín, da otra importante ventaja: grandes terrenos que antes necesitaban para las estaciones terminales, quedan librados para funciones más útiles que las de servir de depósitos de coches y vagones desocupados o de playas de maniobras". HEGEMANN, Werner: *Problemas Urbanos de Rosario. Conferencias del urbanista Dr. W. Hegemann*, op. cit., p. 13.

tratamiento de la historiografía de este episodio. La focalización en cuestiones específicas no es casual, ya que muchos conflictos urbanos estaban señalados producto del debate que en la ciudad se había dado hasta ese entonces, hecho que sorprendió al mismo Hegemann cuando expresa que "no hay en el mundo personas más interesadas por su ciudad que los rosarinos"²¹⁰

En el comienzo de la primera conferencia define cuatro problemas que padece esta ciudad: "Primeramente los accesos ferroviarios; luego, la falta de espacios libres y la realización necesaria de una avenida costanera, peligrosamente pospuesta desde hace largos años (...) el tercer problema urgente es del servicio de tráfico rápido suburbano. El cuarto problema lo constituye la necesidad de un moderno reglamento de construcciones". Los trazados ferroviarios y los espacios verdes sobre el río –emblematisados en la avenida Costanera– son los dos primeros conformando una unidad que definirá como el principal núcleo a resolver y por lo tanto sobre el que más se extenderá en sus disertaciones.²¹¹

Hegemann venía a la ciudad con el encargo específico –según su contrato– de opinar sobre el proyecto de reestructuración ferroviaria de Farengo, y lo apoyará en todos sus aspectos; expresa que "la idea del Ingeniero Farengo, de reunir la mayor parte de los accesos ferroviarios en un solo haz y libertar la ciudad de un estrangulamiento peligroso, constituye una de las ideas urbanísticas que en todos mis trabajos y libros he sostenido con gran convicción"²¹² Aquí implícitamente recordará su *Report* para Oakland y Berkeley, citará el caso de Berlín y su ferrocarril urbano Stadtbahn, y asevera que la línea central de tránsito ferroviario es una de las ideas más eficaces del urbanismo moderno.

Postulará las ventajas de las estaciones de tránsito frente a las estaciones terminales que necesitan extensas playas de maniobras y garajes y que por eso ocupan amplios solares improductivos;²¹³ tal era la actual situación en Rosario que coincidía en el agravamiento que tendría si se ejecutara el polémico proyecto del FCCA sobre la costa que desató el conflicto entre los agentes urbanos. Según su visión, el atraso en la ejecución del Plan de Farengo impedía justamente encauzar estos conflictos que se continuarían, como era el caso a la fecha de las construcciones de elevadores de granos en la costa central. Por el contrario, su implementación permitiría dar un ordenamiento a la costa deslindando las actividades portuarias hacia el sur, y las actividades urbanas hacia el centro y norte. Con ello, sustentado en el Plan Farengo que estaba avalando, Hegemann tendrá el camino despejado para su hipótesis general de uso de la costa para definir el plan urbano como se comenta más adelante.

Mientras tanto, sobre la cuestión específica ferroviaria, ponderará positivamente los accesos en trincheras, permitiendo el ordenamiento altimétrico de cruces entre tránsito ferroviario y automotor. Avanzará en este sentido mostrando ejemplos de piezas con coexistencias de vías ferrovia-

214. HEGEMANN, Werner: *Problemas Urbanos de Rosario...*, op. cit., p. 13.

rias y de automotores, como las intervenciones en New York, la Charlottenburg Heerstrasser en Berlín, la Aldwich Kingsway de Londres, y debatirá el caso de la avenida 9 de Julio en Buenos Aires, con lo que hace una contrapuesta a la de Della Paolera, donde armoniza el tránsito en distintas modalidades con el carácter de paseo y recreo de la avenida.

Estas propuestas las contraponen a las intervenciones de ensanche de calles como operaciones fragmentadas sin carácter estructural de conjunto. Citando una conversación con el secretario de obras públicas de Buenos Aires, dijo que "la construcción de nuevas avenidas y el ensanche de calles, son prácticamente el medio de enriquecer a unos pocos propietarios, en detrimento de la colectividad"; agrega por su parte que "los gastos exorbitantes para la apertura de calles en distritos ya edificados, pueden justificarse solamente, si se combinan con la construcción simultánea de medios rápidos de transportes, indispensables para la vida urbana actual".²¹⁴ Con ello, dejaba explícita la crítica a todos los planes urbanos anteriores, tanto de la Comisión de Estética Edilicia como de Bouvard en Buenos Aires, y específicamente lo mencionaba al Plan de Bouvard para Rosario.

Y por extensión, deja explícitamente planteado su firme apoyo al Plan de Farengo –también en su argumentación financiera de realización–, en cuanto el mismo contiene una forma de resolver lo ferroviario aportando en convergencia resoluciones a problemas urbanos, lo que lo hace un elemento muy importante en vistas a la confección del plan urbano futuro que está en curso de realización y sobre el que Hegemann ofrecerá interesantes lineamientos.

En primer lugar, y siguiendo el mismo razonamiento de su crítica a las operaciones fragmentadas de ensanche de calles, propone el salto de escala a lo regional, ya que considera inviable la resolución de los temas urbanos sin considerar las implicancias regionales, y en esto será fundamental la cuestión del transporte. Si bien Della Paolera planteaba ya la consideración regional, el aporte de Hegemann es este vínculo con el tránsito, ya que las circulaciones urbana y suburbana están articuladas justificándose una con otra, y así deben planificarse. Si el ensanche de calles se justificará si se dota de un medio de transporte masivo que traiga y extraiga flujos del centro hacia la periferia, esa periferia debe ser estructurada para alojar el origen de esos flujos, y para que den vitalidad al centro debe ser extendida en un territorio adecuadamente preparado y conectado.

Como ejemplo propone la labor de la Asociación del Rhur, un ente planificador que abarcaba una porción de casi medio millón de hectáreas con casi medio millón de habitantes del territorio alemán. Sobre este espacio regional de ciudades y pueblos articulados por el río Rhur, el Asociación dispone de prerrogativas para determinar la expropiación de lo que denomina "fajas de tránsito" para dar una estructura de circulación regional enlazada con los ordenamientos particulares de las ciudades que la integran.

215. HEGEMANN, Werner: *Problemas Urbanos de Rosario...*, op. cit., p. 20.

216. Guido propondrá un tiempo después una ciudad industrial en alineación a la costa. GUIDO, Ángel: "Ciudad industrial tipo." Primer Congreso Argentino de Urbanismo. Publicación oficial, Buenos Aires, Tomo II. 1937, pp. 118-129.

217. HEGEMANN, Werner: *Problemas Urbanos de Rosario...*, op. cit., p. 36.

218. ADAGIO, Noemí; RIGOTTI, Ana María: "Recuperando el río. Ideas, proyectos, realizaciones. Rosario 1925-1940," *A&P*, nro 10. Rosario. 1995, p. 19.

219. HEGEMANN, Werner: *Problemas Urbanos de Rosario...*, op. cit., p. 32.

Pero lo que será francamente sugestivo será la manera de asociar este paradigma con el proyecto local, el objeto señalado a partir del cual la ciudad debía focalizar su tarea con esta metodología. "Los 150 kilómetros de costa entre Rosario y Santa Fe, debieran ser sometidos a un estudio semejante al que se ha hecho para el Distrito del Rhur, realizados por la Asociación del Rhur que es considerada una de las organizaciones más modernas y eficaces en materia de urbanismo."²¹⁵

La costa entonces será la protagonista de la planificación de la ciudad también para Hegemann. Una vez resuelto lo ferroviario liberando la ribera, el proyecto debe centrarse sobre esta zona poniendo en valor su potencialidad. Pero no sólo en cuanto al ordenamiento de la ciudad únicamente, sino también en relación con el territorio del que forma parte la ciudad.²¹⁶ Ponía el ejemplo de Buenos Aires con su operación de expropiación en marcha para su avenida de circunvalación, la emblemática Gral. Paz, como un caso de aplicación de este mecanismo de la región del Rhur. Pero en Rosario cambiará el interés de una avenida circunvalación interior por la construcción sobre la ribera de la misma articulando las posibilidades del río que será el elemento clave de la composición.

La costa será percibida por Hegemann como elemento continuo y articulador en distintos niveles del espacio. "(...) es sumamente necesario que, fajas de esta índole [como las del área del Rhur], sean establecidas en Rosario, no solamente en las avenidas costaneras" de la ciudad, sino que "la costanera rosarina, debe naturalmente continuarse desde Rosario hasta Santa Fe. Ella será necesaria no solamente para el placer de los domingos sino también para la conexión diaria y rapidísima entre Rosario y cien pueblos del Norte."²¹⁷

Esta será la hipótesis de trabajo que Hegemann planteará para Rosario. Está el apoyo al Plan de Farengo, que es correcto y necesario, pero el fundamento último del plan para la ciudad pasaba por la puesta en valor urbano y territorial del potencial de la costa, interpretada como el eje de su ordenamiento en el centro de la ciudad y su expansión, cívica al norte, y portuaria al sur.

Se extenderá opinando sobre los proyectos existentes para una avenida costanera. Criticará el proyecto del ingeniero Devoto del año 1928,²¹⁸ que se extendía por la zona norte de la ciudad. Lo considerará recargado de un diseño de jardinería pseudo-romántico que "multiplica innecesariamente rincones triangulares." Pero principalmente su preocupación está en que no contiene una costanera superior en relación con la proyectada en la parte baja de la barranca. Si bien reconoce que esto se debe a la propiedad de los terrenos, de los cuales Devoto no podía disponer, esta carencia es grave ya que con esta pieza superior se podrá reorganizar el tráfico a la escala y complejidad de la que esta faja le corresponde, y además "sólo la costanera superior dará el pleno goce del insuperable panorama majestuoso del Paraná y sus islas."²¹⁹ Las islas son la otra parte a la que el

220. HEGEMANN, Werner: *Problemas Urbanos de Rosario...*, op. cit, p.

34. Se extenderá en el rol de esta idea, en cuanto la organización de las islas es importante también para el ecosistema natural –el combate de plagas y pantanos insulares, en el caso del canal de Panamá y como también se está llevando a cabo en las islas del delta del Río de la Plata.

proyecto de una costanera debe contemplar, previendo los puentes y los usos, ya que “serán el gran parque natural del Rosario del futuro.”²²⁰

Para este caso de islas, ejemplificará con el reciente puente que une a Detroit con una isla frente a ella. En referencia a proyectos de espacios costeros, mostrará la obra en Chicago de 1908 sobre el Michigan, su proyecto de un gran parque costero para la parte Este de la Bahía de San Francisco, y el proyecto en curso de realización en ese momento de otro emprendimiento sobre zonas costeras en Berlin-Wannsee, todos proyectos con programas deportivos, espacios de recreo y valoración paisajística.

Tendrá elogios hacia la propuesta de Guido que proponía una estación fluvial de pasajeros en el remate de la Avenida Pellegrini, y con ese edificio articulaba el desnivel propio de la barranca con el que llegaba al río esta avenida perpendicular al mismo. La avenida continuaba con su nivel –en puente– hasta el edificio de la estación fluvial sobre el río, rematando en la terraza de dicha estación. Con ello evitaba el cruce directo entre las avenidas con la diferencia altimétrica, y establecía las conexiones a través de descargas laterales. Las soluciones altimétricas de cruces eran compartidas por Hegemann y en este caso fue para ponderar el proyecto de Guido, y para relacionarlo con una propuesta similar que él venía estudiando en Buenos Aires, consistente en un viaducto prolongación de la calle Cangallo que supere al alto nivel la Avenida Alem –que era la avenida que contorneaba el área portuaria y por ende de tráfico pesado y rápido– para llegar a la avenida costanera que estaba detrás de los diques sin tener ningún cruce.

Estas resoluciones altimétricas de los cruces llegaron a ser una cuestión recurrente en las preocupaciones de Hegemann; hizo muchas referencias en sus disertaciones, que complementarían con aseveraciones a favor de un damero diversificado con arterias de distinto rango, tal como correspondía a su visión ya expuesta en Buenos Aires. Será enfático en la necesidad de arterias suplementarias al damero original, grandes vías con administración de cruces a distancias reguladas y mecanismos apropiados que conjuguen el tránsito automotor y ferroviario. Y coherente a ello, en contraposición a la manzana cuadrada fundacional, manzanas rectangulares siguiendo la dirección de mayor tránsito, con subdivisión en el sentido perpendicular a este último. Esta era su visión de trama abierta; conservar sus líneas estructuradoras pero adaptadas en distintas partes a su rol.

Es interesante el temprano alerta que plantea sobre el automóvil en tiempos en que este era objeto de deseo. No tanto por los efectos concretos producto de su uso, sino en cuanto a la economía de la ciudad. A las anteriores bondades y necesidades de un tren suburbano, agregaba ahora que “la ciudad moderna descentralizada y la idea de ciudad-jardín, son arruinadas por los gastos elevados de los pavimentos inútiles. Para tener buenos pavimentos, la municipalidad moderna debe concentrarlos

221. HEGEMANN, Werner: *Problemas Urbanos de Rosario...*, op. cit., p. 40.

222. Este terreno mide 151.500 metros cuadrados, es decir, que el pobre Jockey Club paga un alquiler de 7 centavos anuales por metro cuadrado. El rendimiento actual de las cédulas argentinas se calcula hoy en más o menos el 7%. El Jockey Club rosarino paga entonces un alquiler que corresponde al precio de un peso el metro cuadrado del terreno por el que la ciudad está pagando 25 pesos el metro cuadrado. Esto puede llamarse un "belle affaire"... para el Jockey Club. HEGEMANN, Werner: *Problemas Urbanos de Rosario*, p. 28.

en pocas arterias esenciales. No hay que olvidar jamás, que el pavimento más económico es el de acero. La mayoría de los rosarinos no desequilibrarán la balanza del comercio argentino comprando automóviles norteamericanos. Al contrario, la mayoría de los rosarinos estarán muy satisfechos, teniendo el acceso al riel, más económico, corto y seco, con el que el tranvía garantiza una comunicación segura con el centro de la ciudad. (...) no es necesario pavimentar todo el ancho de la calle con piedras costosas sino que bastan dos estrechas cintas de acero para transportar cargas más pesadas, más lejos y más rápidamente."²²¹

Hará una serie de indicaciones generales sobre los espacios verdes y su importancia para la vida urbana, y tendrá observaciones irónicas sobre situaciones particulares de los mismos en Rosario, no desprovistas de asombro e ironías. Criticará a una de sus instituciones patrocinantes en la ciudad, el tradicional Jockey Club, por ocupar una gran extensión del Parque Independencia con la práctica de "un juego hípico de azar". Con ello, resta espacio para otras actividades de juegos deportivos populares y que espontáneamente la población podría desarrollar en el espacio libre sin la explotación de una institución privada. Y lo que podría ser un desvío anecdótico, lleva el episodio hasta el final para plantear la forma de concesión en términos de un problema de administración jurídica y económica de lo público. En un análisis rápido pero sagaz contrapone el canon de alquiler que paga el Jockey Club al Estado municipal con lo que el Estado municipal paga en concepto de expropiación de estos terrenos a sus antiguos propietarios para hacer el parque público.²²²

No será la única instancia que abordará aspectos financieros, incluso hará mención a la situación financiera y presupuestaria general del municipio, más allá de la vinculación de ello con las limitaciones para una acción de consolidación de espacios verdes. Por último hará menciones al reglamento de edificación en el mismo sentido de las ya hechas en Buenos Aires.

En definitiva, la costa será el lugar de recuperación del verde y el paisaje, de la organización del tránsito y del ordenamiento territorial. Semejante definición, una capa más entre las tantas que se vienen superponiendo sobre este espacio tan singular de la ribera, la dará Hegemann a partir del despliegue de las herramientas y recursos del planning norteamericano, que tan bien había sintetizado en su vasta y activa experiencia con la tradición europea de su formación originaria. La sistematización de esta experiencia, tanto en el *American Vitruvius* como en también el *Report*, será reafirmada en persona en Rosario poniéndolos en relación empírica con la ciudad y el plan urbano en gestación; con ello incorpora una de las influencias más notorias en su plural acumulación de su proceso de conformación.

El problema ferroviario ya estaba presente con los conflictos planteados desde 1923 y en los intentos de Farengo por resolverlos; convergía en la idea de que el plan urbano podía ser la herramienta para ello. La metodología para desarrollar un plan urbano estaba a disposición a partir de las

ideas de Della Paolera, traídas desde su formación en París con Poëte. Y la costa era un tema recurrente de propuestas en la ciudad. Pero Hegemann, sobre todo esto puesto en juego, dará el aporte más original en un plano analítico y operativo, al interpretar la costa desde su integralidad y bendiciendo su carácter estructural fundamental para la resolución de los problemas de la ciudad, ya que la convierte en una pieza donde se resuelven simultáneamente el déficit de espacios públicos con el ordenamiento de los sistemas de transporte, todo ello en una síntesis de fuerza interpretativa y propositiva que la abre a dimensiones impensadas hasta ese momento como era la dimensión metropolitana de la misma. La dimensión metropolitana para la ciudad ya había estado planteada por Della Paolera, pero ahora Hegemann la plantea desde esta parte de la ciudad que bendice como la llave para resolver los problemas urbanos, la ribera.

223. RIGOTTI, Ana María: "Guido", op. cit., p. 134.

No hay constancia de un trato profundo entre Guido y Hegemann en ese momento, como tampoco existen rastros de una relación siguiente, relación que sí dio con Della Paolera registrada en correspondencia postal entre ambos. Pero el acceso de Guido a las revistas alemanas, su lectura empática de las mismas, no dejan dudas de una relación más allá de los protocolos. Y será evidente el impacto de estas ideas del *planning* norteamericano, ya que Guido luego de la visita de Hegemann emprende las gestiones para una estancia en EE. UU.;²²³ esto será determinante en su carrera como urbanista y reordenará sus ideas en esa dirección, que será la que tomará con el Plan regulador de Rosario como hito fundamental en su producción y como pieza fundante para el urbanismo en Argentina.

Beca Guggenheim mediante, Guido estará en EE. UU. hasta octubre de 1933, momento del regreso que será cuando se hará cargo definitivamente del plan urbano y de la cátedra de Urbanismo, como también del vicedecanato de la Escuela de Arquitectura y Urbanismo –tal como se pasaba a denominar con el agregado de urbanismo en ese momento– en la Universidad Nacional del Litoral.

Su previsión de trabajo en EE.UU. consistía en el estudio de la aplicación moderna de la Arquitectura Neocolonial y la realización práctica de planes reguladores en ciudades americanas. Se dedicará a ambas con igualdad de profundidad, tal como se puede apreciar en sus publicaciones posteriores, e incluso llega a integrarlas entendiendo la acción como parte de un mismo programa de dimensión cultural. Antes de su regreso, recibirá el Doctorado honoris causa en Bellas Artes de la Southern California University por sus estudios de las formas misioneras y californianas interpretadas contemporáneamente. También en su estancia estudiará las actuaciones urbanísticas en Washington DC, Nueva York, Chicago, San Francisco y Palos Verdes. Esta experiencia le servirá para procesar, en una síntesis reordenadora de sus visiones, una matriz claramente sustentada en las herramientas del *planning* americano que le dará sustento epistemológico de aquí en adelante, referenciando sus acciones en un cuerpo de normas

224. GUIDO, Ángel: *Reargentización edilicia por el urbanismo*. Buenos Aires: Amigos de la Ciudad, 1939.

225. Ver mas adelante, cap.6 apartado 2 de la tesis.

226. HEGEMANN Werner, *Report on a city plan for the municipalities of Oakland and Berkeley*. Oakland, California: 1915, The Kelley-Davis Co., printers, 1915. Los capítulos que lo componen –identificados como los componentes mismos de la ciudad– son: Harbor, Railroads, Streets, Parks and Playgrounds, y Civic Art, Civic Centers. Werner Hegemann. *Report on a city plan for the municipalities of Oakland and Berkeley*. Oakland, California: 1915, The Kelley-Davis Co., printers, 1915, p. 18.

227. CRASEMANN COLLINS, Christiane: “Urban Interchange in the Southern Cone: Le Corbusier (1929) and Werner Hegemann (1931) in Argentina”, *Journal of the Society of Architectural Historians*, Vol. 54, n°. 2 (Jun., 1995). En todo caso, si hay un plan urbano en Argentina que tiene una mimesis rápida del *Report* y descontextualizada del debate local ese es el plan de Santa Fe de 1927. Tal como se mencionó antes, poca atención le ha dado Crasemann Collins a Rosario, aunque no deja de ser sugerente una mención de la postergación de su regreso a Alemania dado “que aún no había terminado sus gestiones en Rosario” según una de las cartas escritas por Hegemann desde Buenos Aires a su esposa justificando su ausencia para navidades de 1931.

que las legitiman, y partir del cual desplegar su programa urbano sin olvidar sus visiones estéticas que condensará en *Reargentización edilicia por el urbanismo*,²²⁴ luego de la formulación de planes urbanos para tres ciudades argentinas, y donde la costa será la pieza clave sobre la que basará una definición diferenciadora de las ciudades argentinas.²²⁵

3.5.5. Estrategia final para la costa: la herramienta del plan

El Plan Regulador y de Extensión de la ciudad de Rosario de 1935 constará de un conjunto de 148 planos, una gran cantidad de paneles con imágenes y gráficos estadísticos correspondientes al expediente urbano, y unas 4 maquetas parciales de intervenciones, todo ello articulado argumentativamente en una extensa “memoria descriptiva y justificativa”. Dicha memoria, que es la que otorga el sentido de toda la tarea y propuestas del plan, se divide en siete partes. En la primera –Introducción– y en la segunda –Plan Regulador– están las premisas y el “criterio general adoptado”, ocupando para ello un tercio de la extensión general. Las otras cinco partes en que se divide –abordando especificaciones particulares de los aspectos enunciados previamente– son: “Plan ferroviario portuario”, “Red de subterráneos”, “Reglamento general de construcciones”, “Organizaciones varias” y “Plan de financiación”.

Si se compara este índice de la Memoria del plan con el *Report* de Hegemann para Oakland y Berkeley²²⁶ saltarán evidentes y notorias coincidencias. La gran presencia de la cuestión portuaria y ferroviaria, primer y largo capítulo del *Report*, seguido del tema del transporte urbano y suburbano –*railroads* en Oakland y subterráneos en Rosario– en el siguiente apartado, y a continuación de ellos la trama y la edificación como objeto, constituyen un núcleo de cuestiones absolutamente coincidentes en ambos casos. Salvadas algunas diferencias como la presencia de los parques en los capítulos iniciales en el caso del plan y no como capítulo aparte como en el *Report*, igual respecto de las vías de comunicación y los centros cívicos, salvo ello, la importancia del puerto, la preeminencia de la costa y el reordenamiento ferroviario son los elementos fundamentales que definen a la ciudad en ambos documentos, y con los cuales se pretende redefinir su estructura en una red ordenada de espacios y actividades con contenidos de identificación colectiva.

Sin embargo las coincidencias no son producto de una reproducción del *Report* en el plan propio de un apuro para resolver este último, tal como lo planteó Crasemann Collins,²²⁷ sino que más bien es la confluencia de procesos propios del desarrollo urbano y el debate correspondiente suscitado en Rosario con una línea de trabajo del urbanismo internacional. Para demostrar ello es que antes de la descripción específica del plan que se aborda en este apartado, se ha dado un considerable espacio para describir el proceso histórico de la confección del plan en los apartados anteriores.

Y así como lo de Oakland y Berkeley significó un importante momento de síntesis sobre el entendimiento y operación sobre la ciudad, en Rosario con este plan por primera vez en Argentina se abordan, de forma sistemática y con un profundo nivel de definición, estas cuestiones desde un método uniforme, con “unidad de vistas” y “concepción de conjunto”.

Luego de consideraciones acerca de la “ventajosa situación sobre la gran vía fluvial formada por el Paraná” de la que deriva su gran importancia económica que la eleva a segunda ciudad de la República, destaca que “entre estos problemas que no admiten postergación, colocamos en primer término el que ha inspirado la solución propuesta para la reorganización del sistema ferroviario-portuario, el que deriva de la escasez de espacios libres utilizables por toda la población de la ciudad (...) La solución ferroviaria-portuaria propuesta, es el producto de largos y pacientes estudios. Hemos conferido a este plan ferroviario una importancia fundamental ya que ha constituido la estructura central y primordial del Plan Regulador.”²²⁸

228. Plan Regulador y de Extensión. Municipalidad de Rosario. Publicación Oficial. Rosario, 1935, p. 10.

229. Plan Regulador y de Extensión. Municipalidad de Rosario. Publicación Oficial. Rosario, 1935, p. 12.

230. *Ibidem*, p. 13.

El divorcio entre la ciudad y el río es el primer apartado que abren las conclusiones del “Expediente urbano” que se encuentran en la introducción –primera parte de las siete– de la memoria del plan. “La ciudad ha quedado encerrada dentro de una presionante cintura formada por la trama de vías férreas que cierran su circuito con el puerto. El desarrollo y las extensiones normales de los barrios han sido afectados por la presencia de esta verdadera muralla que, en la región costanera, ha desvinculado totalmente a la ciudad de su grandioso río. Por tal causa, la población de Rosario ignora la presencia del majestuoso Paraná que corre a pocos metros de sus barrios más viejos y activos.”²²⁹

“La reorganización del sistema ferroviario-portuario se impone, pues con la simplificación de las redes, desaparecerán la mayoría de los obstáculos que se han opuesto al normal desarrollo de Rosario, y la habilitación consiguiente de zonas inaccesibles al público en proximidades del Paraná, permitirá que desaparezcan también el verdadero divorcio existente entre la ciudad y su río.”²³⁰

La premisa de solución al problema –ya anticipada en el expediente– es encontrar un orden asignando a los distintos usos, ferroportuarios y paisajísticos, distintos espacios a lo largo de la costa. De esta manera, la ribera se segmenta en un espacio social y un espacio productivo como partes diferenciadas que encontrarían su unificación en el orden estructural a través de sus diferentes roles.

La insuficiencia de las plazas y el parque existente –Parque Independencia– en el interior de la planta urbana hacen inevitable volver la mirada a la costa como fuente de recuperación de espacios verdes con valores paisajísticos. “Los sistemas de parques, equilibradamente distribuidos dentro de las zonas de edificación y complementados por la incorporación de las playas, balnearios y otros lugares propicios de la costa del Paraná,

231. Ídem.

232. En esto, este plan de Rosario coincide plenamente con el plan de Santa Fe de 1927, y a su vez se distancia del Plan de Buenos Aires de 1925, en el sentido que la recuperación de la costa tiene un carácter patrimonial histórico y no opera sistemáticamente sobre el problema portuario y ferroviario dejándolas fuera de las decisiones del plan. La “*alameda umbrosa*” frente a la “*costanera urbana*”.

233. GUIDO, Ángel: “Influencia de los ferrocarriles en la evolución morfológica de la planta urbana de Rosario”, Primer Congreso Argentino de Urbanismo, Tomo II, Buenos Aires: Publicación Oficial, 1937, pp. 84-87. Esto podría matizarse, en el sentido que la existencia de Rosario antes del ferrocarril era de una escala que apenas alcanzaba el rango de urbana, justamente, es con el ferrocarril que la ciudad cobra condición de tal, por lo que definir como tendencia histórica de la ciudad el desarrollo previo al ferrocarril es discutible. En realidad, más que una discusión sobre el grado de cientificidad del postulado, lo que el mismo permite vislumbrar es el carácter de proyecto más que de interpretación histórica de las decisiones, más allá que se utilice la interpretación histórica –como método pretendidamente riguroso– para su legitimación.

234. Guido presentará un aparato de su invención llamado Heliómetro, del que hará una representación práctica de su uso en el congreso de urbanismo de 1935. Dicho aparato facilitaba el estudio del asoleamiento a partir de la proyección de luz sobre modelos de referencia, permitiendo definir el “eje heliotérmico” para definir la mejor orientación de calles y viviendas. GUIDO, Ángel: “Ciudad industrial tipo.” Primer Congreso Argentino de Urbanismo. Publicación oficial, Buenos Aires, 1937. Tomo II, p. 129.

deberán constituir la solución obligada del problema de los espacios libres en Rosario.”²³¹

Aquí se encuentra el nudo del plan. Un doble movimiento, decidido y acabadamente estudiado sobre la estructura ferropuertaria para rehabilitar la relación de la ciudad con el río como forma de recuperar espacios abiertos para la ciudad. Una acción doble simultánea y coordinada,²³² pero que no sólo se legitima desde una necesidad fáctica presente, sino que se funda en una interpretación histórica de la ciudad y su potencialidad futura, sintetizando los tiempos en el método.

Tal como lo había planteado Della Paolera, era “el primer principio consagrado por esta nueva ciencia” entender la evolución de la ciudad para determinar las orientaciones de futuras transformaciones. Guido, siguiendo este principio, aunque con matices propios, hará un análisis de la evolución morfológica de la planta en donde “la localización de las instalaciones ferroviarias ha provocado un verdadero forzamiento en la libre evolución natural de su planta urbana”. La “*evolución natural*” para Guido era el desarrollo de la planta en sentido longitudinal sobre la costa, y asienta dicha interpretación en la serie histórica de plantas donde resalta que las anteriores a la instalación e incremento de piezas del ferrocarril tenían esa direccionalidad.²³³

A estas definiciones fundamentales les seguirán otras consecuentes sobre otros aspectos en un nivel de análisis inferior. El análisis de las grandes direcciones de circulación, los problemas de tránsito en sus distintas formas, la desorganización funcional, factores de higiene urbana y las condiciones de las viviendas, últimos dos pero no por ello menos importantes, ya que si bien no tuvieron un desarrollo extenso en este plan, fueron enunciados de forma enfática anticipando una posterior obsesión de Guido en estos temas en otras producciones.²³⁴

En la segunda parte –“Plan Regulador”– el primer apartado trata el “*criterio general adoptado*” para formular el programa de trabajos con el objeto de organizar el crecimiento de la ciudad. Según el análisis este crecimiento hasta el momento se materializa a través de “*masas de edificación desvinculadas entre sí*”, en el centro por una parte, y el oeste, el norte y el sur del mismo, por otra. Las divisiones de estas masas edificadas –impidiendo su continuidad– están hechas por las instalaciones ferroviarias, por lo que la primera preocupación y dedicación es resolver ese sistema ferroviario. Reorganizando y simplificando el sistema ferroviario, junto con la aplicación de recursos altimétricos para las vías que atravesasen inevitablemente la planta, estas masas construidas de tejido urbano restablecerían su continuidad y “*en esta forma, la ciudad recobraría la unidad de su organismo integral perdida*”. Esta unidad recuperada no es más ni menos que el crecimiento longitudinal continuo –considerando la tendencia histórica de desarrollo– con la costa como el elemento referenciador y orientador del mismo.

235. Plan Regulador y de Extensión. Municipalidad de Rosario. Publicación Oficial. Rosario, 1935, p. 36.

236. Della Paolera ya en su segunda conferencia que dio en su primera visita profesional a Rosario en 1928, hará esta misma delimitación expresando que “examinando aún más de cerca la topografía de las costas del Paraná, en el lugar que hoy ocupa esta gran ciudad, saltan a la vista las siguientes condiciones favorables al establecimiento de la vivienda humana: limitada por la cuenca del arroyo Ludueña al norte y por la del Saladillo al sud, avanza hacia el río una meseta, en el centro de la cual se verifican la máxima entrada en la cuenca del Paraná y las alturas máximas de la barrancas en esos parajes”, DELLA PAOLERA, Carlos María: *Dos conferencias sobre urbanismo. Rosario y sus problemas urbanos*. Rosario: Centro de Ingenieros, Arquitectos y Agrimensores Titulares de Rosario. 1928, p. 17.

237. “Plano N° 101. Urbanización total de la ciudad a realizarse en el término de 30 años”. Escala 1:10000, en colores. Reproducido en la memoria en colores a escala 1:50000.

238. Esta secuencia de definiciones, desde la figura inicial con el reordenamiento ferroviario para la constitución de un sistema de parques apoyado en los espacios de la costa, siguiendo con la definición de límites, sistema vial y localización de edificios públicos, es exactamente igual al Plan de Santa Fe de 1927.

“Estos avances hacia el Norte y el Sud, constituyen el crecimiento lógico y natural de la ciudad, por razones que derivan de su sitio y su cuadro geográfico. En efecto, la necesidad de vincularse al río Paraná, sea bajo el punto de vista higiénico y estético como bajo el punto de vista comercial, por su puerto, fue la fuerza poderosa que atrajo la edificación hacia la región ribereña.”²³⁵

A partir de las líneas generales de la evolución histórica registrada, y la corrección de la perturbación producida por el ferrocarril, se define una nueva configuración donde el ferrocarril y puerto son controlados y cobra protagonismo un continuo urbano que es estructurado y cualificado por un sistema de parques, dentro del que sobresale la ribera del Paraná como pieza fundamental del mismo y, por extensión, de la ciudad.

Ese sistema de parques está constituido por la costa del Paraná y los cursos interiores de los arroyos Saladillo al norte y Ludueña al sur,²³⁶ ambos alejados del núcleo urbano consolidado pero dentro del territorio administrativo municipal, casi en los mismos límites. Estos cursos de agua menores ahora pasaban a ser “secciones importantes del gran sistema de parques” protagonizados por el litoral del Paraná, al que se le agregaba la urbanización de la isla enfrente de la ciudad.

Esta es la definición de máxima síntesis del plan, “(...) la unidad orgánica del total de la aglomeración” era interpretada y traducida en una instancia de síntesis con el río y los arroyos como unidad formal coherente, contenedora y resolutive de la problemática global en un nivel de totalidad comprensiva de la ciudad. Ya no es el “partido” como recurso compositivo del Beaux Art que establece jerarquías y axialidades de la red pública, sino que en un nivel superador, es la articulación en el plano de la forma a escala urbana de una imagen totalizadora. Figura de futuro,²³⁷ pero deudora de una unidad originaria, y principalmente, fundamentada en condiciones geográficas y en las nuevas demandas para la ciudad. Todo estaba en ella con el río como materia vertebral.

En la secuencia de su procedimiento, el paso siguiente del plan es la “delimitación periférica de la urbanización y extensión proyectadas para Rosario”. Con parques al norte y al sur –algunos de los ya mencionados– y una avenida de circunvalación con otros equipamientos verdes al oeste. Le seguirá la definición del sistema vial, donde se establece una red de vías de distinto rango con avenidas principales y secundarias –tanto nuevas como potenciación de las existentes– y la avenida de circunvalación, que conforman una trama de geometría regular pero dimensiones variables a las demandas y distribución de flujos circulatorios y equipamientos edilicios. Algunas consideraciones más específicas sobre el sistema de parques ya realizadas en la premisa inicial, para terminar con un apartado sobre “Conjuntos monumentales” referidos a intervenciones de zonas especiales como partes de la avenida costanera, nueva estación central ferroviaria, “centro cívico”, la edificación de las grandes avenidas, entre otros elementos a nivel ya de tejido urbano.²³⁸

239. Se hace una rápida mención a que fueron estudiados los edificios que se pierden concluyendo que en la mayoría de casos no poseen valor histórico, estético ni funcional.

240. Se cita en varias ocasiones a las publicaciones de Charles Diggs de la Regional Planning Commission Country de Los Ángeles.**241.** DELLA PAOLERA, FARENGO, GUIDO: "Plan Regulador y de Extensión", Municipio de Rosario, 1935. Publicación oficial. p. 51. Cabe aclarar una vez más que el adjetivo mediterráneo en Sudamérica significa interior, tierra adentro alejada de la costa.

241. DELLA PAOLERA, FARENGO, GUIDO: "Plan Regulador y de Extensión", Municipio de Rosario, 1935. Publicación oficial. p. 51. Cabe aclarar una vez más que el adjetivo mediterráneo en Sudamérica significa interior, tierra adentro alejada de la costa.

En el apartado de "Sistema vial" de esta parte referida a las ideas estructurales del Plan Regular queda expuesta la utilización de una trama abierta. Asumiendo críticas al damero tradicional, la opción no es su reemplazo sino su mejoramiento a partir de interpretar las demandas funcionales y circulatorias y su traducción dimensional dentro de la misma regularidad geométrica. Así se definen dos nuevas arterias en el núcleo consolidado que servirán para agilizar la entrada y salida del centro. Dichas avenidas principales se trazan por el medio de la línea de manzanas que son demolidas a tal fin.²³⁹ Ello indica otro criterio importante, ya que se descartan las diagonales dada la evaluación de la experiencia en Buenos Aires que se contraponen a los resultados de la experiencia de las ciudades norteamericanas,²⁴⁰ que será la referencia para el cálculo de rendimientos y distribución de distancias –entre otros indicadores cuantitativos del tráfico– como en la definición de una trama de vías maestras, secundarias y sectoriales, y también el alejamiento de los grandes cruces de acuerdo con las exigencias de continuidad y velocidad.

Las avenidas principales del centro, con un ancho entre 35 y 40 metros, tendrán características especiales, tanto en los equipamientos edilicios que se incorporan y conectan, la edificación especialmente regulada con características de escala, como en la previsión de incorporar "tranvías eléctricos subterráneos". La avenida Este-Oeste será el eje monumental central de la ciudad, con la estación central ferroviaria y la estación fluvial de pasajeros del puerto como remate, con la implantación del centro cívico de edificios gubernamentales y culturales en su recorrido, todo representado en la maqueta principal de la documentación del plan.

El esquema vial se completa, por una parte, con grandes arterias radiales de penetración que utilizan los caminos territoriales de acceso a la ciudad, que comunican al área de expansión y los barrios satélites previstos dentro del plan; y por otra, con dos avenidas envolventes denominadas de circunvalación, proyectadas como "avenidas-parque"

Con respecto al sistema de parques, se amplían los conceptos centrales ya anticipados en el criterio general del plan, y se reiteran las bondades de la ribera para justificar el protagonismo de la misma en la concentración sobre ella de intervenciones del plan, mitigando el actual déficit. "Las mejores zonas de esparcimiento, no son, sin duda en Rosario, las mediterráneas; el río Paraná, es en este sentido un recurso inestimable y del que debe sacarse todo el partido posible"; "la ciudad aislada del río, (...) no tiene en la actualidad, sobre su barranca 50 metros de balcón hacia el río Paraná!"²⁴¹

Se describen con mayor detalle las intervenciones, particularizadas para cada unidad de proyecto de las cuencas de los arroyos Saladillo y Ludueña, las acciones para partes de la avenida-parque costanera sobre el Paraná, la incorporación de la isla del Espinillo del Paraná frente al núcleo urbano consolidado y el ordenamiento de una parte de bosques. El con-

cepto utilizado es el de “grandes espacios verdes, casi en estado natural, con grandes tapices de césped, árboles, sin arreglos decorativos costosos e inutilizables para los fines de solaz y esparcimiento de la población.”²⁴² Con ello se dejaban de lado los diseños decorativos y escultóricos, incorporando en cambio “un concepto de la verdadera función del espacio libre urbano” con equipamientos adecuados a los usos sin decoraciones propias del paisajismo. Se avanza en especificaciones de las obras de saneamiento y las propias para usos concretos como instalaciones deportivas y de recreación, o incluso grandes instalaciones abiertas singulares como aeródromos, pequeño en un caso pero de gran escala en otro.

Y por supuesto, estarán las consideraciones acerca de la necesidad de la configuración de sistema a partir de la insuficiencia demostrada hasta el momento de espacios desconectados; descritos los componentes, realiza la especificación de las avenidas-parque que conectan los distintos componentes verdes y le dan accesibilidad, a la par que se constituyen en espacios verdes ellas mismas. La potencia de su figura estará dada por el río y los parques de los arroyos que penetran al interior con sus equipamientos. Cerrarán este esquema medios círculos verdes concéntricos alrededor del núcleo urbano central con el río como diámetro que se constituye en la pieza clave de toda la geometría del trazado verde.

Los fundamentos generales usados serán estadísticas sobre porcentajes de espacios verdes actuales en Rosario en desfavorable comparación con otras ciudades como Londres, Berlín, Viena y, por supuesto, un conjunto de norteamericanas. No sólo ello será parte de la de por sí extensa utilización de información cuantitativa en el plan, sino que avanzará en algunos datos comparativos entre espacios verdes y de funciones infantiles en distintas ciudades, y sacará las reiteradas conclusiones al respecto.

Merece especial comentario la urbanización de la isla del Espinillo. Aquí los autores del plan mencionan una sugerencia anterior de ellos, pero explícitamente convocan a Hegemann para citar el apoyo que la iniciativa recibió del mismo luego de estudiarla con “la sagacidad y juicio técnico que todos conocemos”. La isla representa 300 ha muy próximas al centro, por lo que “su habilitación para espacio libre constituiría un verdadero desahogo para la población de una zona densa de la ciudad”. Además de los equipamientos recreativos –deportivos, balnearios y de ocio–, se plantea la localización del gran aeropuerto de la ciudad y otra zona dedicada a “exposiciones”. El aeropuerto tenía por entonces una imagen amigable muy distinta de la de hoy, por lo que no se lo considera incompatible como el ferrocarril para uso cívico y paisajístico. Aunque también podía ser un atajo para encontrar actividades que solventen la intervención.

Conscientes de la magnitud de recursos necesarios, se aclara que se emprendieron gestiones en la Cámara de Diputados de la Nación para la intervención del Estado nacional en dicha operación. La importancia de la misma es alta ya que “con la incorporación y urbanización de la isla del

243. DELLA PAOLERA, FARENGO,
GUIDO: ídem, p. 52

244. DELLA PAOLERA, FARENGO,
GUIDO: ídem, p. 58.

Espinillo, el cuadro urbano de la ciudad sobre el río Paraná acrecentará sus atractivos". La isla se conectaría en principio a través de embarcaciones, pero el proyecto consiste en la realización de un puente, que desde la ciudad partiría en el remate del Boulevard Oroño, es decir, en el mismo solar donde el FCCA realizó su proyecto de instalaciones ferroviarias y estación terminal que tanta resistencia produjo. Por ello, este plan deudor de aquel proceso concibe no sólo su ordenamiento en relación con la construcción de una avenida-parque costera –proyecto en terrenos costeros ferroviarios entre calle Rodríguez y Sarmiento–, sino que programa desde ahí el acceso a unas nuevas 300 ha en el río. Expulsados los usos ferroviarios, "con esa conquista el pintoresco Paraná entraría a formar parte del cuadro urbano de Rosario."²⁴³

Ahora bien, aquella estación terminal propuesta por el FCCA será reemplazada en el plan por la Gran Estación Central Ferroviaria localizada en el remate de la avenida Este-Oeste, que va desde ahí hasta el río donde finaliza con la estación fluvial proyectada. El recorrido de esta avenida es el elegido para la implantación de edificios públicos y equipamientos urbanos, que es el apartado que continúa al de sistema de parques antes descrito; en la secuencia de decisiones del plan es el último punto donde se define el esquema general y se confirman decisiones previas en otros niveles y expresadas ahora en edificios y programas emblemáticos en coherencia global a todo el conjunto de propuestas.

Comienza describiendo las intervenciones en zonas de la costa, para luego hacer referencias a normativas edilicias especiales en las avenidas principales Norte-Sur, Este-Oeste, para luego dedicarse a lo que denomina "un verdadero sistema de centros monumentales que tendrán, por consiguiente, como eje o elemento común a la citada arteria Este-Oeste."²⁴⁴ Los componentes de este "sistema" que define el plan son cinco, y van desde el río con un parque memorial a la bandera y accesos a la estación fluvial de pasajeros, seguido de un centro comercial en la intersección con la avenida Norte-Sur, una zona con equipamiento de "recreaciones públicas", un "centro cívico administrativo", y la "Gran Estación Central Ferroviaria".

Este conjunto estará representado en la maqueta, la más importante de ellas, y será la que se reproducirá tanto en la memoria publicada por la Municipalidad como en los folletos y artículos de difusión. Ahí aparecerán los volúmenes, las formas plásticas que materializan los programas monumentales que sobresaldrán en altura de la edificación del entorno genéricamente representada.

El Monumento a la Bandera, que forma parte del subconjunto de la avenida que se encuentra con el río, es una torre que contiene una sutil forma escultural alegórica dentro de las líneas de su volumen articulado con pequeños pliegues; en sí mismo, el volumen de torre es el monumento que sobresale sobre un parque donde se resuelven las conexiones viales, dando inserción al entorno de la ribera en la estructura vial primaria de la

245. DELLA PAOLERA, FARENGO,
GUIDO: ídem, p. 59.

ciudad, y amojonado con el monumento que por sus proporciones es asimilable a una torre urbana tipo "rascacielos".

El centro comercial estará materializado con "cuatro grandes construcciones en torre tipo rascacielos, que marcarán fuertemente el cruce de los dos grandes avenidas proyectadas en pleno corazón de la ciudad".²⁴⁵ En estos edificios y su entorno se prevé el alojamiento de compañías, bancos, empresas y la actividad comercial.

En cuanto a la zona de "recreaciones públicas" se refiere a la "agrupación de locales de espectáculos y de recreaciones nocturnas" de acuerdo con la "tendencia observada en ciudades modernas" de concentrar "cinematógrafos, dancings, teatros de diversa índole, restaurants, salas de espectáculos y otros locales accesorios de los centros de diversiones". Este subconjunto contiene también el proyecto de un Teatro Municipal, un equipamiento de grandes dimensiones que remataría la avenida que se abriría transversal a la avenida Este-Oeste como parte de la operación, denominada Avenida del Teatro, y que con una normativa edilicia especial propugne "la instalación de recovas y de interesantes motivos decorativos de propaganda mecánico luminosa, que contribuirán a dar gran atractivo y animación a ese moderno centro de vida nocturna".

El "centro cívico administrativo" estará constituido por edificios públicos con funciones gubernamentales más la nueva catedral. Apoyándose en la presencia incipiente de dos edificios existentes –la jefatura de policía y los tribunales de justicia– en torno a la Plaza San Martín, se abre un espacio monumental que conecta dicha plaza con la avenida Este-Oeste y se alojan nuevos edificios de gobierno como la Municipalidad, el Concejo Deliberante de la Ciudad, la Administración Provincial, entre otros. Se remite a normas específicas para el sector del reglamento de edificaciones –posteriormente tratado en otra parte del plan–, para alcanzar "una ordenación general de la composición del conjunto de edificios públicos (...) para evitar vecindades molestas y desequilibrios de masas y de líneas demasiado evidentes".

Por último, sobre la Gran Estación Central Ferroviaria que remata este conjunto de la avenida Este-Oeste, se afirma su importancia edilicia como puerta de la ciudad, y se lo materializa con volúmenes articulados en forma ascendente sobre la fachada principal cuyo eje simétrico central coincide con el eje de la avenida a la que da remate. Se prevé un espacio libre alrededor, donde el edificio queda exento y, además de jerarquizarlo ediliciamente, sirve para organizar la red tráfico en la parte subterránea. De todas maneras, esta intervención será detallada en la parte del plan correspondiente al plan de reestructuración ferroviaria, extenso capítulo con el que se inician los desarrollos específicos de los aspectos fundamentales esbozados en las dos primeras partes relativas al expediente urbano de estudios previos y los criterios generales del plan.

246. DELLA PAOLERA, FARENGO, GUIDO: ídem, p. 58.

247. “No podemos contar con los templos de los dioses de la antigüedad que ya no nos protegen, que la voz del pregonero en la plaza pública ha sido sustituida por los periódicos, que las antiguas basílicas se han convertido en Bolsas de Comercio y de Cereales y que el general victorioso de nuestros tiempos instala frecuentemente su tribuna de las arengas delante del micrófono radioeléctrico. En otras palabras, el foro de la ciudad moderna, debe ser construido con elementos representativos de las necesidades urbanas de la actualidad”. Asimismo en sus descripciones, da el ejemplo del Rockefeller Center de Nueva York. Las referencias a esta ciudad son inevitables, donde Guido había estado durante 1933.” DELLA PAOLERA, FARENGO, GUIDO: “Plan Regulador y de Extensión”, op. cit., p. 61.

Lo importante es la definición de centro cívico que explicita para fundamentar estas intervenciones –denominada sistema monumental– que, además de reafirmar criterios estéticos de la importancia plástica del ordenamiento de volúmenes, es significativa en la definición programática de los actividades urbanas dando referencias al modelo de ciudad que subyace, ya que “este partido de grandes composiciones, escalonadas sobre la futura gran Avenida Monumental de Rosario, consagraría con nobles formas plásticas los aspectos más representativos e influyentes en la historia y la vida de nuestra ciudad.”²⁴⁶

Si bien la ordenanza-contrato –el marco regulatorio del encargo de confección del Plan a Della Paolera, Farengo, Guido– estipulaba la demanda de proyectos de centros cívicos –en plural–, los autores adoptarán la idea de un solo centro cívico concentrado, y lo justificarán en la escala de la ciudad y su condición demográfica inferior a un millón de habitantes; ello hace que pueda materializarse resolviendo los problemas de congestión que la concentración produciría, y se diferenciará en ese caso de Buenos Aires que posee otras condiciones tanto demográficas como de complejidad administrativa en cuanto capital nacional.

Sin embargo, esa concentración estará internamente desagregada en distintos programas, “focos de actividad ciudadana”, que amplían el contenido programático de los centros cívicos llevándolo más allá de edificios públicos y gubernamentales con plazas para actos conmemorativos.

A lo conmemorativo del monumento y las sedes gubernamentales, se le agregan la actividad comercial, la actividad de espectáculo y la actividad de movilidad ferroviaria, todas participando del conjunto en el mismo plano de significación y jerarquía, tanto en su escala como en el cuidado de formalización estética. De hecho, los rascacielos más altos son los del sector comercial. Los elementos monumentales a agrupar y ponerse en valor entre sí no pueden agotarse a la conmemoración estatuaría y la función administrativa, sino que “el foro de la ciudad moderna, debe ser construido con elementos representativos de las necesidades urbanas de la actualidad”, y en ellas se encuentran las nuevas funciones de la vida urbana que movilizan los recursos y deseos de sus habitantes.²⁴⁷ No sólo está contemplada la ciudad fábrica, arreglada de acuerdo con normas de higiene y estética, sino también los componentes culturales de la ciudad moderna.

Este conjunto monumental, este centro cívico, esta agrupación de equipamientos para las necesidades urbanas de la actualidad, es decir, esta pieza urbana que condensa todas estas características en una formalización espacial, son el eje que atraviesa el núcleo urbano consolidado en un recorrido desde la costa hacia el centro de la extensión urbana municipal –lugar adecuado según las recomendaciones sobre transporte ferroviario para la localización de una estación central de pasajeros.

Dicho una vez más para reafirmar el concepto recurrente presente en el plan, se invierte el lugar de la estación propuesta de la compañía ferrovia-

248. El *emerald necklace*, o collar de esmeraldas, es la estrategia de Hegemann mostrada en la Exposición de Planificación Urbana de Berlín en 1910 sobre los planes para Boston, donde el sistema de parques es el recurso para enmarcar y estructurar la masa construida de la ciudad.

249. Es importante aquí referenciar el procedimiento "compositivo" a una distinción hecha por Hegemann, y que cabe para las formas del plan, entre Clasicismo y Academicismo. La existencia de una organización subyacente en la parte que se remite al todo –clasicismo–, y no la operatividad de formas guiadas por reglas autónomas y autosuficientes en sí misma –academicismo–. HEGEMANN, Werner: "Akademismus und Klassizismus", *Wasmuths Monatshefte Für Baukunst*. Berlín, 1927, pp. 1-10.

250. Publicada en el libro GUIDO, Ángel: *La machinolatrie de Le Corbusier*, ver nota 155. Esta obra aparece en la *Wasmuths Monatshefte Für Baukunst*, y también formará parte posteriormente de la exposición que Hegemann trae a Argentina.

251. Recuérdese a modo indicativo, entre algunos detalles descritos, que dicho plan tiene dos planos síntesis, uno de la propia Comisión de Estética Edilicia, y otro producto del asesoramiento realizado por Forestier, y ambos forman parte de la documentación oficial.

ria para llevarla hacia adentro como último eslabón de una cadena que va desde el río y contiene los equipamientos con el mayor nivel funcional y simbólico identificativo de la ciudad en su conjunto.

El río queda rehabilitado para su uso urbano, público y paisajístico, organiza sus accesos y conexiones a la red primaria de espacios de la ciudad hacia el interior de la planta, dentro de los cuales el eje cívico con los equipamientos descritos constituye el principal espacio significativo. La preocupación puesta en los centros cívicos encarna la inquietud por la configuración de un espacio público como guía de transformación de la ciudad, y esta vocación no está separada de una sensibilidad para mirar al río y traducirlo en una forma urbana que se integre a la red de espacios de la ciudad. Ambas cuestiones están intrínsecamente enlazadas.

Por ello, la costa en combinación con otros elementos –las cuencas de los arroyos– constituye el sistema de parques que enmarca la ciudad como primer nivel de definición –una especie de *emerald necklace*²⁴⁸– al que se le agregan los otros elementos para confirmar el mismo concepto en los diferentes niveles de intervención, según un procedimiento escalonado en la singular composición.²⁴⁹

Las infraestructuras inevitables sobre la costa como el puerto, emplazado en un lugar acotado al sur, también serán enmarcadas por espacios verdes intermedios –separados de la masa edificada– que ocupan la barranca alta sobre las instalaciones fluviales en la parte baja. "(...) la unidad orgánica del total de la aglomeración" queda resuelta en todos los niveles a través de la inserción ordenada del litoral en la red estratificada de espacios de la ciudad.

En la estación central proyectada por el plan puede observarse la síntesis de criterios puesta en acto, entre una estética centro-europea y el proceder funcional norteamericano, entre la Stuttgart Hauptbahnhof de 1920 de Bonaz²⁵⁰ donde se ven la "claridad y simplicidad" de las formas históricas articuladas de forma moderna, y la New York Central Station como elemento urbano exento emergente del sistema de flujos que discurren ordenadamente por debajo de la superficie. No se rehúyen ni los problemas de la ciudad en expansión ni los desafíos tecnológicos, y se los incorpora en una organización urbana enlazando la eficiencia social con recursos estéticos.

El plan es de una extraordinaria complejidad, producto de sintetizar en una instancia las corrientes más diversas del debate del momento, como distintas direcciones capturadas en su período de emergencia. Un plan suficientemente homogéneo en su formulación, sin las tensiones internas de forzado agrupamiento como en el plan de 1925 de Buenos Aires.²⁵¹ Por ello, se podría seguir desmenuzando todas sus aristas en las especificaciones hechas en las distintas partes de la memoria y en su variada planimetría, muchas de ellas con interesantes estrategias y mecanismos no abordados hasta ese momento o no desarrollados en el nivel de pro-

252. Fundada en 1924, con la presidencia de Elena Sansinena de Elizalde desarrolla una intensa labor desde 1927 hasta su disolución en 1943, con la participación de extranjeros de una gran diversidad de ideas y prácticas, que van desde artistas tradicionales a Siqueiros, Marinetti, u Ortega y Gasset, Gómez de la Serna y García Lorca, o la difusión de producciones como las películas de Eisenstein. Representando un lugar de movimiento de inquietudes renovadoras con infraestructura propia de 300 m² de exhibición, además de sala de conferencias, proyecciones y conciertos, contabiliza en su haber más de 500 muestras, 300 conciertos, 15 puestas de teatro y 300 conferencias. Ver MEO LAOS, Verónica: *Vanguardia y renovación estética: Asociación Amigos del Arte (1924-1942)*. Buenos Aires: Ciccus, 2007. En su emblemática sede de Florida 659, Le Corbusier dará cinco de sus diez conferencias de Buenos Aires, siendo las otras en la Facultad de Ciencias Exactas –cuatro– y en la Asociación Amigos de la Ciudad –una.

253. Un importante trabajo sobre los papeles de Le Corbusier referidos a la correspondencia organizativa del viaje y su contratación como a la posterior gestión referida a las posibilidades de sus proyectos planteados en Buenos Aires, es el de Jorge Liernur, que se encuentra resumido en: LIERNUR, Jorge y PSCEPIURCA, Pablo: "Precisiones sobre los proyectos de Le Corbusier en la Argentina, 1929-1949", *Summa*, Buenos Aires, noviembre 1987; LIERNUR, Jorge; PSCEPIURCA, Pablo: *La red austral. Obras y proyectos de Le Corbusier y sus discípulos en la Argentina (1924-1965)*. Buenos Aires: Universidad Nacional de Quilmes, Prometeo libros, 2009.

254. La revista de la Sociedad Central de Arquitectos no registra ninguna crónica de la visita en ese momento. Asimismo, la reseña de la publicación del libro *Précisions...* con las conferencias, será reseñado por el arquitecto Prebisch en la Revista *Sur*,

fundidad que desarrolla este plan; tal es el caso del tema ferroviario, el reglamento de construcciones, la determinación de edificación en base a extensos estudios de asoleamiento de laboratorio, las ciudades satélites, el establecimiento de vías de financiación, mecanismos de reapropiación de plusvalías, entre otras.

De todas maneras, aquí a los fines de la tesis importa resaltar la presencia de la ribera en la definición del plan y, principalmente, la forma en que es materializada esa presencia con un rol preponderante. Sobre todo en la forma, porque es lo que lo diferenciará de otros planes.

Ya en el plan de la Comisión de Estética Edilicia en Buenos Aires, el río se convierte en el lugar a partir del cual la ciudad se pretende reorganizar, pero ello lo hacía a partir de reencontrarse con una identidad recobrada en la parte, en el fragmento de la ribera reconstruida desde lo pintoresco y desde su particular historia. En cambio, en este Plan de Rosario de 1935, el río se vuelve un componente estructural de la totalidad de la ciudad, y a través de la pretendida universalidad de un método científico se convierte en una pieza nueva y moderna, en continuidad con una dinámica histórica y en referencia a una estética.

Pero también, a este Plan de Rosario de 1935, su forma de interpretar la presencia del río lo diferenciará de otros planes que en ese momento se estaban formulando y serán presentados poco después, como el de Le Corbusier para otra ciudad argentina sobre el Río de la Plata. La misma agua pero distinta ribera y diferentes ideas para ella.

3.6. *L'esprit nouveau* se vislumbra en el agua: el Plan para Buenos Aires de Le Corbusier y sus socios argentinos

Le Corbusier vendrá a la Argentina en 1929, invitado por la Asociación de Amigos del Arte.²⁵² Las vicisitudes de esta invitación,²⁵³ motivada desde el ámbito del arte más que desde los agentes del urbanismo y las instituciones de la arquitectura,²⁵⁴ tanto como las consecuencias de su estancia para Le Corbusier y para el contexto argentino, fueron abordadas en numerosos casos dentro de la extensa bibliografía que existe sobre este personaje protagónico de la arquitectura del siglo XX.

Sin entrar en el debate específico sobre Le Corbusier, el objetivo aquí es recortar sobre el fondo de la amplia producción de Le Corbusier algunas cuestiones que tienen que ver con este río Paraná y con su extendida cuenca sobre el Río de la Plata en las orillas de Buenos Aires. Cuestiones que si bien no estaban del todo ausentes tienen diferente grado y forma de abordaje –principalmente en relación con el río Paraná– que en no pocas veces llevaron a conformar una figura cuyo recorte no era del todo preciso.

El contenido de este apartado conforma el contrapunto con lo descrito hasta aquí sobre otros planes y otras visitas, y que terminarán de constituirse justamente en relación con las posiciones del promotor de

revista literaria dirigida por Victoria Ocampo –quien lo había contactado en París, y su madre le había hecho un encargo de un conjunto de viviendas, entre otros análisis de emprendimientos económicos proyectuales en Buenos Aires-. PREBISCH, Alberto: “Precisiones de Le Corbusier”, *Sur*, N°1. Buenos Aires, verano 1931.

255. Indicativo de este estado interpretativo todavía en 1979 será la edición que la Sociedad Central de Arquitectos hace de sus conferencias para conmemorar los 50 años de su visita. En una edición bastante informal y poco cuidada –aunque altamente celebrativa– de las conferencias de Le Corbusier en 1929, estaban otros escritos donde se lee que “han pasado ya más de cincuenta años desde esa batalla –de cuya victoria hoy gozamos sin apercibirnos de ello– y al releer algunos escritos de Le Corbusier no dudamos de su carácter profético, y no dudamos de que dentro de unos años, cuando los ‘ismos’ actuales hayan sido olvidados, la obra de Le Corbusier, su papel en la historia de nuestra época se agigantará y ocupará un lugar de privilegio entre los hombres de nuestra época”. SACRISTE Eduardo: *Le Corbusier en Buenos Aires 1929*. Buenos Aires: Sociedad Central de Arquitectos, 1979, p. 85. En el prólogo del libro se escribe que “Buenos Aires tuvo el privilegio de hospedarlo unos días. Intentamos con esta publicación reseñar su histórica visita tratando, asimismo, de colocar su nombre en alto, dentro de la pléyade de autores que invaden con sus efímeras teorías los anaqueles de las librerías”. Estas líneas historiográficas pervivirán durante largo tiempo, y aun en coexistencias con las nuevas tendencias en la arquitectura y las revisiones filosóficas, todavía subsistían y se respetaban las invocaciones propias de “los tiempos heroicos”. Recién será en el 2009 cuando se publiquen estudios acabados con un aporte documental más ajustado y con un análisis plural de las posiciones, que “actualizan” la perspectiva abriendo

l’esprit nouveau que explícitamente se confrontaron en aquel momento –emblematizada en el libro de Guido sobre la *machinolatry*–, aunque este contraste no tenga la extrema tonalidad que las maniqueas historiografías le pretendieron dar –tanto de los “maestros” del “movimiento moderno” como de las exaltaciones reaccionarias locales–. Justamente, reacomodar los planos de la compleja escena cargada de acontecimientos, poniendo la luz sobre aspectos y secuencias desenfocadas por el resplandor de esas historiografías, permite entender mejor las diferencias que son sustanciales, pero que por ello no dejan de formar parte de los mismos desafíos y contradicciones de la construcción moderna de la ciudad, que en continua tensión van pulsando las transformaciones urbanas como las ideas que en ella intervinieron.

3.6.1 Los ríos impresionan a Le Corbusier

El río tendrá una presencia importante en Le Corbusier y, particularmente, el río Paraná como la cuenca del mismo junto al Plata. Sin embargo, y como en realidad ocurre siempre con los mecanismos de construcción del pensamiento, esta influencia no sólo se remite a la “conmoción” que tuvo en el contacto presencial con el mismo, sino a una red de experiencias e intenciones anteriores y posteriores a tener la percepción directa en el espacio.

Otros espacios, otras ideas, otras elaboraciones y vinculaciones del propio Le Corbusier, dibujan la red que sustentó su percepción personal aquel año 1929, sin duda fundamental y sustancial, pero no por ello reducida al mero efecto de natural observación del artista esclarecido, como se ha interpretado en muchas ocasiones –perviviendo por mucho tiempo y encandilando el análisis²⁵⁵–; también cabe mencionar las lecturas que el mismo texto de Le Corbusier sobre su viaje facilita, con su histriónico discurso en el libro que compila sus conferencias, experiencias y propuestas.²⁵⁶

Esta edición inmediata a su regreso, en París y en francés –la edición en español deberá esperar hasta 1978 y será fuera de Argentina–, da cuenta de la importancia que el mismo Le Corbusier otorgaba a sus actividades en el cono sur y en Buenos Aires en particular en aquel momento en

el plano de las significaciones de los acontecimientos sin una mirada teleológica de los mismos: LIERNUR, Jorge; PSICHEPIURCA, Pablo: *La red austral. Obras y proyectos de Le Corbusier y sus discípulos en la Argentina (1924-1965)*. Buenos Aires: Universidad Nacional de Quilmes, Prometeo libros, 2009; y GUTIÉRREZ, Ramón; GONZÁLEZ, Nery: *Le Corbusier en el Río de la Plata, 1929*.

Buenos Aires, Montevideo: Cedodal. 2009.

256. LE CORBUSIER: *Precisiones respecto a un estado actual de la arquitectura y el urbanismo*. Barcelona: Poseidón, 1978. La edición original corresponde a LE CORBUSIER: *Précisions sur un état Présent de l’Architecture et de l’Urbanisme*. Paris: Editions G.Crès et Cie, 1930.

257. Novena conferencia del día 18 de octubre de 1929, en los amigos de las artes, bajo el sintomático título: “El plan Voisin de París. Buenos Aires puede convertirse en una de las ciudades más dignas del mundo”. LE CORBUSIER. *Precisiones respecto a un estado actual de la arquitectura y el urbanismo*. Barcelona: Poseidón, 1978, pp. 193-237.

258. LE CORBUSIER: *Precisiones respecto a un estado actual de la arquitectura y el urbanismo*. Barcelona: Poseidón, 1978, p. 164. La expresión forma parte de la sexta conferencia, del 14 de octubre de 1929 en la sede de “Asociación Amigos de la Ciudad,” cuyo título es: “Un hombre = una célula. Unas células = la ciudad”.

259. El vuelo será el 22 de octubre de 1929. Era la inauguración de la ruta Buenos Aires Asunción realizada por la Compañía Sud-Americana de Navegación Aérea –precursora de lo que sería Aerolíneas Argentinas–. La Compañía Sud-Americana de Navegación Aérea era una compañía en cuya conformación había capitales franceses de la Compagnie Générale Aéropostale –antecesora de Air France– y personal técnico francés como Saint Exupéry, alojado en el mismo Hotel Majestic que Le Corbusier, y con quien realizará este vuelo.

260. LE CORBUSIER: *La Ville Radieuse*. París: Editions Vincent, Féral & Cie, 1964, pp. 79-80.

261. LE CORBUSIER: *Precisiones respecto a un estado actual de la arquitectura y el urbanismo*. Barcelona: Poseidón, 1978. “Prólogo Americano”, pp. 17-37.

262. El viaje a oriente apenas será tenido en cuenta en ocasión de las primeras compilaciones de sus obras completas, y aparecerán en la primera de ellas en 1929 en segundo plano algunos dibujos perdidos en la mezcla de otros tantos croquis de viajes.

que se producían. La imagen de aquellos días en Buenos Aires quedará emblematizada en el croquis que hará casi sobre el final de su penúltima conferencia en esta ciudad²⁵⁷ –tapa en general de casi todas las ediciones del libro–. Su modo de oratoria –que ejerció una gran seducción en el auditorio– consistía en una serie de croquis que iba haciendo ante el público mientras desarrollaba sus ideas oralmente, y este croquis condensa el viaje; tan así es que queda incluido en el mismo su impresión de arribo como la propuesta que dejará pendiente al partir, ofrecido a la voluntad de realización de “la autoridad”. En un círculo perfecto relata cómo llega y se va, en cuyo interior está la idea... o el río. “Dibujó un río. La finalidad es precisa: ir de un punto a otro: río o idea;”²⁵⁸ dirá cuando exponga la ley del meandro en una de las conferencias.

La secuencia de acontecimientos es importante, porque es distinta de la de lectura que propone el libro con su estructura. Primero explica ley del meandro, luego la aplica para explicar el proceso de conformación urbana de París y de su plan, y seguido a ello, la utiliza para proponer la solución a Buenos Aires. Luego de estas conferencias, tomará un avión hacia Asunción,²⁵⁹ desde el aire verá el Plata, el Paraná –pasando por arriba de Rosario y Santa Fe–, y ya en el barco de regreso a Europa escribirá el “Prólogo americano” que es el prólogo del libro y “que no tiene nada que ver con la arquitectura americana, pero expresa el estado de ánimo de un arquitecto en América”. En este último texto escribirá las impresiones que tuvo desde el aire sobre el río Paraná, y esas percepciones serán el respaldo para la “ley del meandro”, la cual fuera enunciada y aplicada previamente para París y Buenos Aires como figura metafórica para introducir sus ideas y propuestas sobre las transformaciones urbanas, aunque estén después en el libro. Y también estará presente esta “ley del meandro” en *Ville Radieuse*²⁶⁰ para apuntalar muchas de sus proposiciones, por lo que la presencia de esta figura del río es una compleja red espacial y temporal en sus ideas y prácticas.

Sin embargo, la percepción fluvial de Le Corbusier, con el grado de detenimiento y atención propia para su conversión alegórica, no sólo estuvo en el Plata a su llegada, ni en el vuelo a Asunción que relatará en el texto escrito en el barco de regreso a Europa.²⁶¹ Sino que también anidará previamente en un viaje de catorce días a lo largo del Danubio, cuyo registro quedó plasmado en un texto redactado durante el mismo viaje, pero que quedó olvidado durante mucho tiempo²⁶² y apenas pudo ser corregido –es decir, reacomodado de la espontaneidad de la observación directa–; fue publicado poco después de su muerte en 1966.²⁶³

Cuando contaba con 23 años, en 1911 Le Corbusier realizó un viaje a lugares que por aquel entonces podían admitir la denominación de Oriente. En siete meses recorrió el Danubio, los Balcanes, Constantinopla, Grecia e Italia. En Viena, es decir aun en su natural Centroeuropa, descartará el tren como medio de movilidad debido a que la velocidad del

263. LE CORBUSIER: *Le voyage d'Orient*. Paris: Forces Vives-Fondation Le Corbusier, 1966. Traducción en español: JEANNERET Charles Eduard: *El viaje de Oriente*. Murcia: Colegio de Aparajedores y Arquitectos Técnicos de Murcia, 1984.

264. "El Orient Express no se retrasa. Atraviesa los países, mugiendo, resoplando unos minutos apenas en la triste parada de las grandes estaciones -insensible a las bellezas naturales que pasan a su lado o a las que molesta. Hay que resignarse incluso, con él, a la ida como a la vuelta, a no ver nunca en la llanura donde discurre la Maritza, elevarse sobre la colina de Andrinopla, el Gloria Deo de sus tres incomparables mezquitas. Renunciamos al Orient-Express". Jeanneret Charles Eduard: (Le Corbusier). *El viaje de Oriente*. Murcia: Colegio de Aparajedores y Arquitectos Técnicos de Murcia, 1993, p. 43.

265. JEANNERET Charles Eduard: (Le Corbusier). *El viaje de Oriente*, op. cit., pp. 45-6. En el relato posterior queda claro que en vez de Budapest se está refiriendo a Belgrado, donde llegó en barco y luego de 14 días desde Viena.

266. JEANNERET Charles Eduard: (Le Corbusier). *El viaje de Oriente*, op. cit., p. 46.

267. JEANNERET Charles Eduard: (Le Corbusier). *El viaje de Oriente*, op. cit., p. 53.

268. JEANNERET Charles Eduard: (Le Corbusier). *El viaje de Oriente*, op. cit., p. 47.

269. JEANNERET Charles Eduard: (Le Corbusier). *El viaje de Oriente*, op. cit., p. 46.

mismo "es insensible a las bellezas naturales que pasan a su lado o a las que molesta."²⁶⁴ Optará por tomar un barco por el Danubio desde Viena a Belgrado, que le llevará catorce días y cuyas impresiones quedarán en el extenso capítulo del libro titulado *Danubio*, el más extenso capítulo luego de los referidos al Athos y al Partenón. Por ello, el río, tanto como en el viaje a América, tendrá una dedicación especial, incluso, con una atención más intencionadamente serena, desde el lento transcurrir de la navegación y no desde la velocidad de la "era maquinista" como el tren al que renuncia o el avión que usó en Argentina.

"¿Qué decir de esta travesía, yo que no sé escribir? Como mucho sufrí amasijo –todavía bien poco sensible– huellas amplias pero imprecisas, como aquellas, que en sus formas infantiles, nos transmiten esas cerámicas que pueblos jóvenes hicieron hace miles de años, en esas tierras desde donde escribo. Para evocarlos, es preciso haber superado el tema. Yo fui subyugado y aplastado. Las impresiones –confieso– fueron enormes, inesperadas. Me agarraron lentamente. Esta carrera de tres días hacia Budapest [Belgrado] la hicimos en catorce. Permanecimos en el puente, para contemplar siempre un espectáculo incesantemente unido pero poco a poco cambiante; nuestros libros quedaron cerrados sobre las rodillas. Fue una gran dicha, una serena alegría. ¡Perdón por estas pocas líneas, pálidas, incapaces! La marea sucia de la gran ciudad pronto se vuelve nacarada, después azul: Valseamos deliciosamente sobre el Straussiano 'Danubio Azul!'"²⁶⁵

Las impresiones de Le Corbusier fluctuarán entre esta euforia descubridora, de la sorpresa y de las impresiones enormes, y la sensación de soledad, a la que de tanto en tanto hará mención. Una combinación adecuada para la armadura trágica. "Es una soledad increíble. Durante horas no se ve nada a derecha, ni a izquierda, más que una horizontal de árboles pequeños en su alejamiento, y azules bajo la luz (...) Fantasma blanco, nuestro barco nada en un elemento inabarcable. ¿Cómo diferenciar este cielo de la corriente que lo absorbe?"²⁶⁶ "El silencio y la soledad se obstinan en torno a este alma trágica removida por la marejada."²⁶⁷

Así se enfrenta al meandro del Danubio, "me parece estar en algún río amazónico, tan lejanas están sus orillas, y sus arboledas inexplorables (...) Ahora ya no se ve nada más que una horizontal: ¡los meandros hacen que sea continua de una orilla a otra!"²⁶⁸ Y ahí se detendrá, en esa horizontal continua, ante ella y apoyándose en la misma para seguir las curvas que le plantearán los recodos de la corriente, abandonado en lo que "era la total entrega a Oriente de esas aguas. Y yo seguía, turbado, esas peripecias que iban a ser las mías."²⁶⁹

Su representación del curso del río, desde el punto de vista a nivel de flotación del agua propio del barco, es la visión plana del horizonte, mirada que estira la línea de horizonte anulando sus flexiones y que aplanar la espacialidad de los recodos, a los que se abandona recorrer trágicamente,

270. JEANNERET Charles Eduard: (Le Corbusier). *El viaje de Oriente*, op. cit., p. 48.

271. JEANNERET Charles Eduard: (Le Corbusier). *El viaje de Oriente*, op. cit., p. 53.

272. LE CORBUSIER: *Precisiones respecto a un estado actual de la arquitectura y el urbanismo*. Barcelona: Poseidón, 1978, p. 225.

273. LE CORBUSIER: *Precisiones respecto a un estado...*, op. cit., p. 17.

como una espera inevitable del acontecimiento arquitectónico que vendrá después de superada esta accidentada geografía: “En fin, en la hora en que todo se abandona a la poesía, bajo un cielo verde, fue en el río un inmenso abanico de lamas negras y de lamas de oro, en grandes ondas diluidas de rosa; y, surgiendo, nos rodearon unos montes, de perfiles voluntarios. Evocación violeta de una Grecia que augurábamos hecha de este modo, pero todavía más arquitectónica. Pues los montes serán de piedra y el abanico será el mar.”²⁷⁰ Una espera inevitable, pero no por ello descargada de poesía y vitalidad.

En el Danubio todavía no hay ley del meandro, ni teorema para un recorrido que acorte la espera. No hay estrategia, no hay épica, hay espera cargada de contemplación. La ley del meandro vendrá después y será en el momento de la acción, de la anulación del espíritu trágico por obra del *esprit nouveau*, “la vuelta al orden”; y la ley cumplirá el rol de apoyo y legitimación a la acción. Será en el Río de la Plata donde explicará la evolución de París y las soluciones del Plan Voisin para seguir esa “ley natural” metafórica en los ríos, que asimismo será pertinente para Buenos Aires con la *citté d’affaire* sobre el mismo río. Volando sobre el Paraná desde el avión recogerá la referencia visual para confirmar la ley del meandro, para afirmar la orientación de la acción, de alguna manera ya definida de antemano.

Dejará el Danubio en Belgrano, hasta donde “era tan sereno, tan azul!”²⁷¹ El Danubio aportó la poesía, el Plata y el Paraná la voluntad de acción. En el viaje por el Danubio estarán los elementos que encontrará a la llegada al Plata y su recorrido por avión en el Paraná: la inmensidad, la llanura, el cielo infinito, las planicies inundadas, los sembrados, los montes, el horizonte. De todo ello escribirá en su travesía por el Danubio. Las impresiones ya estaban presentes en ese Danubio, lo que cambiará en el Plata y el Paraná será el espíritu –de Le Corbusier–, su mirada, de la tragedia a la acción, de los vales Straussianos a las llamadas del *esprit nouveau*, del azul al enrojido del barro.

“Una especie de sacrosanto entusiasmo me ha embargado. He pensado: ‘Yo haré algo, porque siento algo’. El recuerdo de mi llegada –la horizontal insigne– y este cielo, y este mar, despertaban en mi unas percepciones en extensión y en elevación. Un ritmo constructor empezaba a sacudir la amorfa realidad de vuestra ciudad amorfa.”²⁷² Este tono diferente será para Buenos Aires, para Argentina “que es verde y llana y su destino es violento”,²⁷³ y por lo tanto y desde el mismo momento de llegada, un lugar de batalla más que de contemplación.

En una conferencia explicará la ley del meandro haciendo analogías entre el fluir del agua y las derivas del pensamiento creativo, entre el discurrir del agua y el destino de la vida. En realidad, dado este salto que hace Le Corbusier en la construcción cognitiva de los dos componentes de la analogía, que queda lejos de las profundidades heracliteanas, tendría mayor propiedad llamarla parábola más que ley del meandro, pero mantengamos la denominación de su autor.

Explica que en el curso de un río el agua corre, pero “surge un incidente ínfimo –las incidencias del espíritu–: seguidamente, un pequeño codo de nada, apenas sensible. El agua es rechazada hacia la izquierda, invade la orilla; de ahí, por incidencia, es rechazada hacia la derecha. Entonces, la derecha desaparece. A la izquierda, a la derecha, siempre más profunda, el agua roe, ahonda, gasta; –cada vez más ampliada, la idea reconoce el campo. La derecha se ha convertido en sinuosa; la idea se ha llenado de incidencias. La sinuosidad se caracteriza, el meandro se dibuja; la idea se ha ramificado. Muy pronto, la solución se vuelve terriblemente complicada, es una paradoja. La máquina funciona, pero es lenta y su mecanismo se ha vuelto delicado y molesto. El móvil es respetado: se va a la finalidad, pero ¡por que camino!

Las vueltas del meandro hacen como unos ochos y esto es estúpido. De repente, en el momento más desesperante, ¡esas vueltas se tocan en el punto más ancho de las curvas! ¡Milagro! ¡El río corre recto! De ese modo, la idea pura surge, ha aparecido la solución. Empieza una nueva etapa. La vida será buena y normal nuevamente (...)

(...) el maquinismo, nos dota con unos elementos constructores o reconconstructores. El absceso revienta, el camino va en línea recta. Es la lección del meandro, victoria sobre sí mismo, enseñanza reconfortante. Esta es la ley del meandro.

(...) la finalidad es precisa: ir de un punto a otro: río o idea”²⁷⁴

Las incidencias de la vida molestan para la acción, lo importante es ir rápida y económicamente en línea recta a la solución. “La llamada a los medios nuevos de la época maquinista, deshacen los terribles anillos del meandro, más exactamente, deshacen la sinuosidad de parte a parte, y la vida puede recomenzar su largo curso.”²⁷⁵ Sin curvas, sin demoras, sin narrativas. “Existe una hora en que los elementos están presentes, en que la operación se propone. Esta hora es presente. Es el desenlace del meandro; es la solución de hoy para nuestro caos inextricable.”²⁷⁶

Ese caos será ejemplificado con París, será el ejemplo de la ley del meandro, de como su desarrollo histórico ha vuelto muy intrincada y confusa la configuración urbana de esta ciudad alrededor del río Sena. En la misma conferencia y punto seguido al desarrollo abstracto de la ley del meandro, Le Corbusier comienza dibujando el trazado sinuoso del Sena y alrededor del mismo prosigue delineando los distintos componentes de la ciudad que a lo largo del tiempo van conformando a París para convertirla en la ciudad congestionada actual. Clasifica históricamente los períodos en “la edad del caballo” hasta 1850, “la edad del ferrocarril” que desde esa fecha a la actualidad provoca la disfunción presente, y “la edad de del automóvil, del avión y del ferrocarril”, la ciudad actual de la era de la máquina, la que está por venir, la que él propone.

Las dos primeras etapas son el surgimiento del flujo de agua y las incidencias de la vida que se interponen en el discurrir de ese flujo, formando

274. LE CORBUSIER: *Precisiones respecto a un estado...*, op. cit., pp. 165-6.

275. LE CORBUSIER: *Precisiones respecto a un estado...*, op. cit., p. 177.

276. LE CORBUSIER. *Precisiones respecto a un estado...*, op. cit., p. 203.

277. LE CORBUSIER: *Precisiones respecto a un estado...*, p. 169.

278. LE CORBUSIER: *Precisiones respecto a un estado...*, op. cit., p. 173.

279. Entre otras alusiones a la dinámica de las finanzas para graficar la idea, expresará retóricamente: "Ustedes dirán: ¡que carrera alocada por la rapidez, por la velocidad! Pues sí, ya que los negocios estarán entre las manos de aquel que obre más rápidamente. Mediten bien sobre lo siguiente: cada mañana, a la hora de la Bolsa, los mercados del mundo se enfrentan; el precio del trabajo está fijado. Está fijado cada mañana. Debe ajustarse cada día (...) Para ganar la partida –puesto que son mil queriendo arrancar el pedido– para ganar la partida, repito, hay que ir lo más aprisa posible, a lo más preciso, a lo más directo, a lo más exacto. Hay que estar equipado para jugar a los negocios." LE CORBUSIER: *Precisiones respecto a un estado...*, op. cit., p. 172.

280. LE CORBUSIER: *Precisiones respecto a un estado...*, op. cit., p. 218.

281. LE CORBUSIER: *Precisiones respecto a un estado...*, op. cit., p. 172. Luego esto lo sistematizará en "El poema del ángulo recto", *Le Poème de l'Angle Droit*. Madrid: Círculo de Bellas Artes 2006 [1955]. La versión original es una edición limitada de 250 ejemplares compuesta de textos y litografías originales en color y blanco y negro sobre papel pergamino. Ver más adelante en el apartado siguiente de la tesis donde se referencia este libro de Le Corbusier.

las configuraciones meandrosas con las que se figuran los problemas urbanos. Del nacimiento de la ciudad donde las relaciones son directas, se pasa a una segunda poblada de incidencias, que van desviando ese flujo, llegando a las sinuosidades de la actualidad: nuevos medios de transportes, centros de trabajo concentrados, movilización de multitudes al centro, zonas congestionadas en el centro, espacios de circulación descalibrados e insuficientes para llegar al centro, falta de espacios verdes, todo producto de la edad industrial. Los ensanches de avenidas son apenas paliativos, remedios sin efecto.

La tercera etapa es que permite deshacer las vueltas del meandro. Por auxilio de las nuevas técnicas se pueden construir altas densidades, y con poca necesidad de suelo. Se abre el espacio, entonces el agua corre recta, "dibujo la fisonomía de la ciudad contemporánea de la edad del automóvil, del avión y del ferrocarril: inmensas calles anchas en el centro. Potentes penetraciones en los *hinterlands*,"²⁷⁷ la idea pura ha surgido y ha aparecido la solución: era la *ville contemporaine*, el Plan Voisin. "(...) inmuebles de doscientos metros de altura, avenidas gigantescas. Hemos cambiado la escala de la ciudad,"²⁷⁸ con ríos rectos de circulación, directos de un punto a otro, sin incidencias.²⁷⁹

Basta mirar el croquis de la misma conferencia, donde al contorno de la planta de París con el recodo del Sena, un poco más arriba del mismo, Le Corbusier dibuja en claro contraste un nuevo componente, una nueva traza, bien recta. "(...) a quinientos metros hacia el norte, a la derecha de la Ópera, paralelamente a la Ruta Triunfal, a través de barrios podridos, a punto de pico y pala, el Plan Voisin de 1922-25, proponía la 'grande percée' este-oeste, sin obstáculo, viniendo de la anchura y yendo a la anchura, ventilando de golpe París, espina dorsal de la ciudad. Valorización gigantesca!"²⁸⁰

Este trazo contenía la intencionalidad de abrir el cauce al flujo urbano que se desenvolvía en forma de meandro, enderezarlo, darle orden eficiente y arquitectónico. "¿Cómo puede ser que su diagnóstico se apoye sobre un régimen circular y radial y que su proposición se haga sobre un régimen rectangular, establecido sobre dos ejes particulares?" se preguntaba retóricamente para responder: "Porque he abandonado el terreno del economista que recurre a figuras emblemáticas y me he reconvertido en arquitecto. La arquitectura está dirigida por el ángulo derecho. El peligro de la arquitectura está en el abandono de este terreno sólido y magnífico, para sufrir la derrota del ángulo agudo u obtuso: todo se convierte en fealdad, sujeción y prodigalidad!"²⁸¹

Y un orden que no prescindía de los mecanismos de gestión: "El urbanismo estético cuesta muy caro, acarrea gastos inmensos y es una carga terrible para el contribuyente. El urbanismo verdadero encuentra en las técnicas modernas los medios que pueden dar la solución a la crisis. Encuentra en los problemas económicos, que son su esencia, su propio financiamiento (...) De este financiamiento automático resalta un beneficio

282. LE CORBUSIER: *Precisiones respecto a un estado...*, op. cit., p. 174.

283. LE CORBUSIER: *Precisiones respecto a un estado...*, op. cit., pp. 203-211.

284. La conferencia de Le Corbusier será el 18 de octubre y las jornadas negras de la bolsa serán el jueves 24, lunes 28 y martes 29 de octubre del mismo 1929. **286.** Ver WINOCK, Michel: *Histoire de l'extrême-droite en France*. Paris: Seuil, 1994.

287. LE CORBUSIER: *Vers le Paris de l'époque machiniste*, supplément au bulletin du Redressement français, 15 février 1928.

288. "L'Action Française ha dicho: este proyecto es nuestro programa. El fascismo francés de 1926 ha dicho exactamente lo mismo", LE CORBUSIER: *Precisiones respecto a un estado...*, op. cit., p. 214. Para profundizar en la relación de Le Corbusier con estas ideas y grupos ver: ANTLIFF, Mark: "La cité française: Georges Valois, Le Corbusier, and fascist theories of urbanism", AFFRON, Matthew; ANTLIFF, Mark (eds.): *Fascist Visions: art and ideology in France and Italy*. Princeton: Princeton University Press, 1997, pp. 134-162; ANTLIFF, Mark: *Avant-garde fascism: the mobilization of myth, art, and culture in France, 1909-1939*. Durham: Duke University Press, 2007; KALMAN, Samuel: *The extreme right in interwar France: the Faisceau and the Croix de feu*. Aldershot-Hampshire: Ashgate Publishing, Ltd., 2008, pp. 35-59. También es importante para entender la persistencia de Le Corbusier en esto, el trabajo de FISHMAN, Robert: "From the Radiant City to Vichy. Le Corbusier's Plans and Politics. 1928-1942", WALDEN, Russell (ed.): *The open hand, essays on Le Corbusier*. Cambridge, Massachusetts: MIT press, 1982.

289. El 6 de setiembre de 1930 ocurre un golpe militar con la suspensión del estado de derecho y la asunción de un gobierno de facto de neto y confeso

financiero enorme que permite invertir los gastos de los cuales depende la tranquilidad social. Para que este financiamiento exista, surja, es necesaria una intervención de la autoridad suprema.²⁸² Los accidentes históricos hicieron que apenas una semana después de la conferencia donde explicara la imbricación de su propuesta urbana con la valoración del suelo en una estrategia al amparo de los mecanismos financieros vigentes – cuestión medular para nada accesoria en sus proposiciones²⁸³–, la bolsa de Nueva York estallara en el histórico crack de 1929 y quedara inaugurada la gran depresión.²⁸⁴

Aquí quedan condensados todos los elementos, estéticos, funcionales y sociales de la intervención en la ciudad que propone, emblemática por el Plan Voisin, siendo parte del conjunto que viene desarrollando durante los años 20 junto a "Urbanisme" y "Ville Contemporaine". En Buenos Aires lo expondrá como su "doctrina", y en su máximo grado de pureza lo pondrá en acto para transformar Buenos Aires, en la hora de la acción que se piensa posible dado que América se presenta –en sus esquemas europeos– una tierra libre de obstáculos para el despliegue de *l'esprit nouveau*.

En Europa viene de algunos fracasos en el ámbito de la arquitectura, y sus apoyos serán los propios de agentes económicos que buscan salidas tecnocráticas y autoritarias. Reiteradamente citará al grupo Redressement Français y a su fundador, el empresario eléctrico Ernert Mercier. Esta "organización de estudios económicos de la gran industria francesa"²⁸⁵ tenía entre sus objetivos programáticamente expresados una confesa vocación antiparlamentaria y propugnaba la creación de corporaciones tecnocráticas para la constitución del "gobierno de la autoridad" en reemplazo del gobierno político, como asimismo la reunión de la elite para la educación de las masas.²⁸⁶ Este grupo publicará en un suplemento especial de su boletín el escrito *Vers le Paris de l'époque machiniste*,²⁸⁷ con la firma de Le Corbusier, documento de continuas alusiones también en sus conferencias.²⁸⁸ Esto explica el silencio de ese momento sobre la interrupción democrática que tiempo después de la visita de Le Corbusier ocurriría en Argentina,²⁸⁹ confirmando sus dudas sobre la convergencia entre democracia y eficiencia de acción.²⁹⁰ Y también da pautas para entender sus

corte fascista. Sobre este asunto Le Corbusier no hace ninguna referencia en ninguna de las ediciones de *Precisiones*.

290. En *Urbanisme* ya había dejado planteada estas dudas. "Luis XIV, después de haber intentado limpiar el Louvre (la Columnata), disgustado, tomó drásticas medidas: Versalles, ciudad y castillo fabricados de pies a cabeza, rectilíneos y ordenados,

y el Observatorio, los Inválidos y la Explanada, las Tullerías y los Campos Elíseos, lejos del caos, fuera de la ciudad, en orden y rectilíneos. La sofocación estaba superada. Todo prosiguió magistralmente: el Campo de Marte, la 'Etoile', la avenida de Neuilly, de Vincennes, de Fontainebleau, etc. Generaciones vivirían allí. Pero, muy suavemente, por cansancio, debilidad y anarquía, por el sistema de las

responsabilidades 'democráticas',
recomienza la sofocación". LE
CORBUSIER: *La Ciudad del Futuro*.
Buenos Aires: Infinito, 1962, p. 27.
[Edición original: LE CORBUSIER.
*Urbanisme. Collection de "l'Esprit
Nouveau"*. Paris: Les Éditions G. Crès
& Cie, 1924].

291. LE CORBUSIER: *Precisiones
respecto a un estado...*, op. cit., p.
212.

292. LE CORBUSIER: *Precisiones
respecto a un estado...*, op. cit., p.
203.

293. LE CORBUSIER: *Precisiones
respecto a un estado...*, op. cit., p.
293.

referencias a la "Autoridad", a quien dirige su producción, a quien ofrece sus servicios y conocimientos, ello de forma explícita, a quien en definitiva estará dedicada la Ville Radieuse. Ni siquiera al Estado, es a la "Autoridad" a quien se convoca para "equipar a la civilización maquinista": "¿No creen ustedes que en cada país, la prudencia ordena que se instituya un Ministerio de Equipamiento Nacional, con un ministro al amparo de los sobresaltos de los parlamentos?"²⁹¹

Había sonado la hora, su autoproclamada hora más que la del mundo, y era el comienzo de los *Grands Travaux*. "Existe una hora en que los elementos están presentes, en que la operación se propone. Esta hora es presente. Es 'el desenlace del meandro'."²⁹²

Con el "financiamiento automático", estudiado con los industriales de la elite, y ahora yendo junto a ellos por el convencimiento de la "autoridad" para que tome las decisiones y ejecute la intervención, es decir, por la instalación en el gobierno, esta fase cierra el círculo para "la hora de los grandes trabajos". Las últimas palabras de *Precisiones* serán para dictaminar que "el mundo –Buenos Aires, São Paulo, Río, Nueva York, París, la URSS– tiende hacia la realización de tareas urgentes, esta estremecido a la hora de los grandes trabajos. La hora de los grandes trabajos, tal es, me parece el tema actual ofrecido a nuestras reflexiones."²⁹³

Le tocaba a Buenos Aires y a su Río de la Plata. El río y sus derroteros son figura alegórica en el proceso urbano de París. En Buenos Aires también será figura alegórica –asimilación de la ley del meandro a los procesos de construcción de la ciudad–, pero además de eso será también escenario material donde la propuesta urbana se formule, la que se construye sobre el mismo río que inspira la metáfora, reforzando el referente y sus significados. El agua será el solar para "el gran trabajo" que Le Corbusier viene a buscar y concretar en América y que, en realidad, ya trae en el barco.

Generalmente se ha visto el viaje a América como el agente de cambio en Le Corbusier, como de sus preocupaciones sobre la arquitectura, las nuevas técnicas y la forma, se desplaza a las inquietudes y propuestas alrededor de grandes proyectos de infraestructura urbana, de gran escala incluso paisajística. Y si en un punto esto es así, sin embargo la generalización arrastrará alguna imprecisión, ya que incluye a la observación y propuesta sobre Buenos Aires dentro de la nueva etapa, cuando en realidad no es más que la puesta en operación de lo que Le Corbusier ya dispone al embarcar en Europa.

Buenos Aires representa la puesta en acción de pulsiones y necesidades previas. En definitiva, Le Corbusier ya traía en el barco su propuesta para Buenos Aires. Todos los elementos que volcará ya los disponía antes de embarcar: *la citte d'affaire*. La percepción que tiene a la llegada es perfectamente asimilable a experiencias previas, como la del Danubio. Lo que cambia es su voluntad y capacidad de acción, el contexto que es leído por él como de mayor posibilidad de realización –territorio vacío en

294. "Buenos Aires es la ciudad más inhumana que yo he conocido, verdaderamente el corazón se martiriza. He recorrido, como un alucinado, durante semanas, sus calles sin esperanza. Me he sentido oprimido, deprimido, furioso, desesperado". LE CORBUSIER: *Precisiones respecto a un estado...*, op. cit., p. 224.

295. "He vagabundado durante ocho días con mis ocupaciones. He sufrido en vuestra ciudad como nunca. Un día exploté: Sin embargo, ¡aquí había un mar cuando llegué! ¿Dónde está el mar? Ya no vi el cielo tampoco, desde que estoy con vosotros, ¡yo quiero ver el cielo! Hemos ido, después de haber atravesado las vías férreas y las baracas del puerto –de un puerto inmenso, pero que no se ve, hasta tal punto establecido de un modo raro– hemos ido, repito, a la Costanera, vuestro gran paseo nuevo que cae a plomo sobre el río. Allí, cielo inmenso, mar enrojecido por los barros del Paraná (color magnífico que es como una riqueza manando de un cuerno de la abundancia). ¡Ah, cómo se vive aquí, como se respira, cómo se alegra uno, cómo se sacude uno del agarrotamiento pavoroso de vuestra ciudad inhumana!". LE CORBUSIER: *Precisiones respecto a un estado...*, op. cit., p. 225.

296. LE CORBUSIER: *La Ville Radieuse*. París: Editions Vincent, Féral & Cie, 1964, p. 222.

297. "(...) más allá de las primeras balizas iluminadoras, he visto Buenos Aires. El mar liso, sin límite ni a derecha ni a izquierda; encima, vuestro cielo tan lleno de estrellas; y Buenos Aires, esta fenomenal línea de luz, empezando a la derecha hasta el infinito y huyendo hacia la izquierda hacia el infinito, a ras de agua. Nada más, salvo, en el centro de la línea de las luces, la crepitación de una luz eléctrica que expresa el corazón de la ciudad. ¡Esto es todo! Buenos Aires no tiene nada de pintoresco, ni variedad. Simple encuentro de la Pampa y del océano,

contraposición a Centroeuropa– y que acelerará su propia necesidad de intervención.

La pampa, el río y la orilla que une a ellos serán los protagonistas de su primera observación y su última proposición sobre Buenos Aires, y ellos son tres elementos que ya los ha podido observar en los mapas durante el viaje, tal como cuenta que ha hecho. De la ciudad existente –aquella que puede ver a la altura de peatón– nada le interesará, todo será descartado. Es la ciudad "sin esperanza"²⁹⁴ que sólo encuentra sosiego en la costa, relatará luego de caminar por ella.²⁹⁵ Todo es congestión y oscuridad, como decía de París aunque Buenos Aires tenía una extensión y densidad edilicia muy diferente. Nada lo ha conmovido y atraído de ella y no registra ninguna bondad en sus conferencias y escritos. Y de las tantas críticas ni siquiera se salva su entidad más abstracta, el suelo, ya que la nueva forma urbana la propondrá en una plataforma artificial sobre el mismo río: "¿No tienen terrenos libres en el lugar fatal de la concentración? Tomen el mar, construyan sobre el agua"²⁹⁶

La superficie de agua, antes de bajar a la ciudad, será la parte sustancial de la operación, el solar valorado de forma simbólica, arquitectónica y económica. Ahí estará el corazón de la propuesta, ya señalada al llegar, antes de entrar en la ciudad. La conferencia clave donde realiza los dibujos que pasarán a formar parte de la propuesta para Buenos Aires, llevará el indicativo título de: "El Plan Voisin de París. Buenos Aires puede convertirse en una de las ciudades más dignas del mundo". En ella explicaba el Plan Voisin y los referentes políticos y económicos comentados anteriormente. Y en ella hará las consideraciones para Buenos Aires, junto al famoso croquis. Adaptaciones mediante, para Le Corbusier el Plata era el Sena, y Buenos Aires necesitaba también una cité *d'affaires*. Todas serán "precisiones" sobre el estado actual y las formas de intervenir.

Apenas comienza a hablar de Buenos Aires relata su llegada y manifiesta la conmoción que le provoca la visión nocturna de la ciudad. Y ahí queda: "Esta visión me ha quedado grabada, intensamente y magistral. He pensado: no existe nada en Buenos Aires. Pero, ¡qué línea tan fuerte y majestuosa!"²⁹⁷ La imagen de llegada sólo condensa los elementos esenciales, territorio, agua, y línea de encuentro de ambos. Pampa, océano y luces que forman la línea, que no dejan de seducir por su gran abstracción compositiva sintética, pero que más allá del lirismo, el "propio de un hombre que ha vivido catorce días en la soledad y el silencio del mar" –aunque también podría haberse referido al lirismo propio de la compañía de Josephine Baker que venía en el barco–, más allá de la "sensibilidad a flor de piel"; ellos son elementos que no estaban ausentes tanto en distintas visiones locales hasta antes de la venida de Le Corbusier, ni en las visiones personales del mismo Le Corbusier en barco y que se intuían magnificadas en su escala a través de los mapas. Aquí está el punto de

en una línea iluminada por la noche de extremo a extremo. Esta visión me ha quedado grabada, intensamente y magistral. He pensado: no existe nada en Buenos Aires. Pero, ¡qué línea tan fuerte y majestuosa!”, LE CORBUSIER: *Precisiones respecto a un estado...*, op. cit., p. 225.

298. LE CORBUSIER: *Precisiones respecto a un estado...*, op. cit., p. 225.

299. LE CORBUSIER: *Precisiones respecto a un estado...*, p. 235.

300. LE CORBUSIER: *La Ville Radieuse*. Paris: Editions Vincent, Fréal & Cie, 1964, p. 82 [Le Corbusier: *La Ville Radieuse*. Boulogne: L'Architecture d'Aujourd'hui, 1935].

301. En la conferencia que se está analizando, a continuación de la crítica y caracterización de que “Buenos Aires es la ciudad más inhumana que yo he conocido” argumenta la potencia del cambio y lo entrelaza con su historia personal, fundiendo todo en la figura del meandro. “Sin embargo, ¿dónde se siente como aquí, semejante potencial energético, una tal potencialidad, la presión incansable y fuerte de un destino inevitable? Un gran destino. Se me ha dicho con frecuencia que yo había nacido bajo una buena estrella; mi vida ha sido extremadamente agitada, peligrosa, pero jamás ha zozobrado. En el mismo instante de llegar al borde del abismo abierto, he visto siempre la solución. Es mi famoso meandro”, LE CORBUSIER, *Precisiones respecto a un estado...*, op. cit., p. 224.

302. “El hombre camina derecho porque tiene un objetivo; sabe a dónde va, ha decidido ir a determinado sitio y camina derecho. El asno zigzaguea, pierde el tiempo un poco, sesera esmirriada y distraída; zigzaguea para evitar los cascos, para esquivar la pendiente, para buscar la sombra; se preocupa lo menos posible. El hombre rige sus sentimientos con la razón; reprime

inflexión y sutileza, donde la diferencia se direcciona para la repetición, la diferente escala del lugar reconducida para la repetición del esquema e intención mental previa. La situación y proporciones del estuario del Plata que indistintamente Le Corbusier tiene dificultades para denominar intercambiando las palabras de río, océano, mar para el mismo espacio, y confunde las aguas del Atlántico, del Plata, del Paraná frente a Buenos Aires, cuando lo llama “mar enrojecido por los barros del Paraná”²⁹⁸

La amplitud expresada en la abertura del horizonte implica la ausencia de meandros. Ausencia de meandros geográficos, ya que Le Corbusier convoca esa figura para referirse a ellos como modelos de procesos físicos y formas de actuar en ellos. Pero la línea de horizonte de Buenos Aires dada a partir del plano de agua en su encuentro con el cielo no es una línea reconstruida en base a distintas partes de la costa que se van superponiendo visualmente pero que están separadas en el espacio y son los accesos y los recorridos meandrosos que irá transitando el barco por el Danubio. Por el contrario, en el Río de la Plata es una línea recta, sin flexiones, a la que se enfrenta perpendicularmente. Cuando dibuje la planta de Buenos Aires, tanto en las conferencias²⁹⁹ como en las notas de viaje del vuelo a Asunción que serán publicadas en la *Ville Radieuse*,³⁰⁰ esa línea de ribera será recta, incluso sin el pronunciado quiebre que la hace convexa desde el río, recta incluso luego de haber visto muchas veces el plano de la ciudad. Siempre la vio recta, y a partir de esta visión disparó su profusa lírica y su voluntad de acción, el desenlace del meandro mental.³⁰¹

Estos impulsos fueron los que le dieron la lucidez para que elementos inmediatos como la pampa y el río fueran despejados de las capas que los naturalizan en su cotidianidad cubriendo su presencia y, luego de ello, puestos en su máxima exhibición con una simplicidad articuladora que celebra su manifestación. Ahí radica el mérito creativo y la potencia de su efecto, pero también anida el naufragio de un gesto rígido –la vía recta– luego de apagado el shock inicial.

3.6.2. El cuadro purista del Río de la Plata

Al enfrentarse a la ciudad desde “el puente que domina la pasarela del mando del buque”, según relata en la conferencia, reconoce la importancia de la ribera como lugar donde se condensa la urbanidad de Buenos Aires, articulando su condición portuaria, de intercambio y de mando. Señala el sitio, lo decide definitorio y depositario de sus reglas del arte, de *l'esprit nouveau*. A esa línea recta de la ribera, sin recodos y estirada para su mayor pureza, le contrapondrá otra perpendicular, que desde el río penetra la ciudad, en línea recta, sin meandros –aquellos que da por descontados en la forma urbana de la Buenos Aires que aún no ha pisado–. Así va formando ejes y cruces cartesianos. Así va imponiendo el “camino de los hombres”, el andar recto frente al zigzagueo del asno³⁰² o del meandro.

sus sentimientos y sus instintos en pos del objetivo que tiene. Gobierna a la bestia con su inteligencia. Su inteligencia erige normas que son efecto de la experiencia." LE CORBUSIER: *La Ciudad del Futuro*. Buenos Aires: Infinito, 1962, p. 25 [Edición original: LE CORBUSIER: *Urbanisme. Collection de "l'Esprit Nouveau"*. Paris: Les Éditions G. Crès & Cie, 1924].

303. Ver LE CORBUSIER: *Precisiones respecto a un estado...*, op. cit., p. 218.

304. Esta expresión la utiliza en ocasión de cuando explica el Plan Voisin. LE CORBUSIER: *Precisiones respecto a un estado...*, op. cit., p. 218. Y específicamente sobre Buenos Aires, dirá: "En este lugar, conquistado con poco gasto al río, pongo 3200 habitantes por hectárea y no solamente los 400 que arrojan vuestras estadísticas para los barrios del centro. ¡Qué valorización! ¡Qué negocio! ¡Cuántos millares de millones creados por milagro de las técnicas modernas!"

305. LE CORBUSIER: *Precisiones respecto a un estado...*, op. cit., p. 226.

306. LE CORBUSIER: *Precisiones respecto a un estado...*, op. cit., p. 227.

307. Al explicar la ley del meandro, dirá que al agrandarse las curvas del meandro y tocarse el río corre recto pero advierte que "no obstante, siguen pedazos de viejos meandros, inerte, desempleados, pantanosos, estancados; las malezas invaden las orillas. Hay unos organismos sociales, mentales, mecánicos que son parasitarios, anacrónicos y paralizantes". LE CORBUSIER: *Precisiones respecto a un estado...*, op. cit., p. 165.

308. LE CORBUSIER: *Precisiones respecto a un estado...*, op. cit., p. 229.

Sería "le grand percée" como habría propuesto para París.³⁰³ En París el Sena estaba imbricado en la ciudad, en Buenos Aires el Plata estaba separado, y siendo el sitio fundamental en su existencia y funcionamiento, era el lugar indicado para acometer la operación, "el lugar del urbanismo de la época contemporánea." Al agua la verá con valor de suelo, a partir del proyecto que sobre ella se posa tendrá precio de suelo urbano y hará una "valorización gigantesca,"³⁰⁴ valorización por el cambio de territorio acuático a urbano.

"Sobre mi primera visión de la ciudad, extendida a orillas del río, he construido la ciudad que podría ser Buenos Aires."³⁰⁵ Una perforación, un ataque según admite la traducción de *percée*, ahí mismo desde su misma posición del barco que lo trae, desde ese "lugar predestinado, a orillas del Río de la Plata, al fondo del gigantesco estuario. Ya se extiende una ciudad inmensa, ya está pataleando, cabeza enorme de un cuerpo apenas formado"³⁰⁶

En el agua establece una cabecera de una "potente penetración en el *hinterland*" que transformará la ciudad "sin esperanza," "inhumana," de la que poco importa en su actual configuración y que está destinada a pervivir "como pedazos de viejos meandros, inertes, desempleados, pantanosos, estancados,"³⁰⁷ viejos meandros al costado del cauce recto propio propuesto como desenlace del meandro, es decir, de la idea que transformará desde el agua del río la totalidad de la ciudad.

Este será el foco del Plan de Buenos Aires de Le Corbusier, la *cité d'affaires* en el río, la idea que dejará antes de regresar a Europa. "...la naturaleza ha aportado este encuentro de la Pampa y del océano, en una línea infinita y llana. El hombre está aquí para accionar, para manifestarse. Entonces, Buenos Aires, pura creación humana, pura creación del espíritu, bloque inmenso alzado por el hombre, en el agua del río y de pie en el cielo de la Argentina. Hay en esta esperanza algo embriagador, ennoblecedor ¡Qué incitación!"³⁰⁸

Le Corbusier terminará de amalgamar su idea con el famoso croquis que será realizado en la conferencia, aunque, como muestra su relato, ya conscientemente definido de antemano, no obstante ejecutado en vivo para darle mayor espontaneidad a la idea. Tenía preparado el papel y comienza con, una vez más, la referencia de su llegada para terminar con la idea propuesta para la ciudad. "La primera vez que llegué de Europa fue en vapor, y estuve intensamente emocionado por la línea infinita de las luces y el pequeño centelleo en su centro, que señalaba el centro de la ciudad. Hoy, en esta nueva hipótesis me veo frente a la creación humana de la época contemporánea. Vale la pena dibujar una cosa tan pura. He preparado esta gran hoja de papel azul, oscura en su parte superior, ligeramente más clara debajo. Me supongo en la proa del vapor con todos los pasajeros, también con todos los emigrantes tocando la tierra prometida. Con un trazo de pastel de color amarillo, trazo la línea infinita de las luces

309. LE CORBUSIER: *Precisiones respecto a un estado...*, op. cit., p. 230.

310. LE CORBUSIER: *Precisiones respecto a un estado...*, op. cit., p. 232.

que ya he visto. Con este mismo pastel amarillo, dibujo los cinco rascacielos de doscientos metros de altura, alineados en un frente impresionante, rebosando de luz. Una vibración amarilla a su alrededor. Cada uno de ellos contiene treinta mil empleados. Un segundo alineamiento de rascacielos está detrás y posiblemente el tercero. En el agua del río, dibujo las boyas luminosas y en el cielo argentino, la Cruz del Sur, precediendo los millones de estrellas. Me imagino la gran explanada a pico sobre el río, con sus restaurantes, sus cafés, todos los lugares de reposo donde, finalmente, el hombre de Buenos Aires habrá reconquistado el derecho de ver el cielo y de ver el mar..."³⁰⁹

Una vuelta más dará para terminar de afirmar la reiterada intención, la repetición casi aforística de su propuesta. Le Corbusier realiza un viaje a Montevideo en hidroavión antes de esta conferencia, y también usará la vista que tiene de la ciudad al llegar. Aunque aquí será distinta, de día en vez de noche, desde el aire en vez desde el agua, es decir, desde el punto de vista superior en vez desde el punto de vista del horizonte. Aquí la línea, entonces, tiene espesor, no está aplanada por el efecto visual, y hay luz natural de día homogénea que permite otra visión. El resultado percibido es distinto de aquella poética llegada de artista inspirado. Aquí dirá que "a quinientos metros de altura, apareció la ciudad: orillas sucias llenas de barracones, corazón de la ciudad alejado del ribazo, erizado, hirsuto, tumultuoso, con ese desorden propio de América, signo de una prodigiosa vitalidad, pero también de improvisación, de incoherencia". Sin embargo, el destino ya estaba definido, y es más, ya poetizada la costa, ya establecido su rol para la nueva ciudad, y este "penoso espectáculo" es usado para legitimar su contrario, para avalar el impulso a actuar, "...a este penoso espectáculo de pesadilla intensa, opongo ese nuevo estado de conciencia, esos prismas de cristal, brillantes, geométricos, con luz intensa; frío razonamiento (millones ganados) y lirismo (amor al orden y a la belleza, a la organización y a la armonía). Pura creación humana".

De esta manera se hizo el croquis de la costa de Buenos Aires con el proyecto de Le Corbusier, croquis reproducido y referenciado hasta el infinito. Y estas palabras acompañaron sus trazos. La gran exégesis sobre Le Corbusier le ha impreso muchas significaciones, y en vez de aportar una más, la intención aquí es recortar simultáneamente el trazo y la palabra del suceso, que representan el propio paisaje de Le Corbusier mucho más que el de Buenos Aires. Porque en definitiva, la costa era "imposible" según Le Corbusier, era indiferente, imperturbable; y el agente activo era el espíritu creador suyo que enaltecerá el sitio. "La costa, llana e imposible de la Argentina llevaría el signo del espíritu creador. Aquí estaría un puesto de mando. Aquí en verdad, todos es preexistente para alzar un monumento al espíritu contemporáneo."³¹⁰

Con la primera visión, desde el puente del barco, construye una representación propia de la perspectiva con punto de vista en el horizonte, aun-

311. "...en esta ciudad gigantesca, a la par que la más inhumana que pueda imaginarse, me había suficientemente aplastado, comprimido, para que luego me incorporase e idease –con toda humildad– algo por su salvación. En aquel lugar del Río de la Plata se está elaborando uno de los centros esenciales del mundo." LE CORBUSIER: *Precisiones respecto a un estado...*, op. cit., p. 18.

312. LE CORBUSIER: *Precisiones respecto a un estado...*, op. cit., p. 17.

313. LE CORBUSIER: *Precisiones respecto a un estado...*, op. cit., p. 262.

que "purificada". Porque la aplanar, comprime la profundidad y la reduce geoméricamente con una operación propia de cuadro purista que elimina no sólo la fenomenología sino también la superposición de vistas múltiples del cubismo. Luego, desde el avión que lo trae de la fugaz visita a Montevideo, como dibujando una axonometría desde un punto de vista infinito inexistente, ideal, termina de dar forma al *objet-type* que monumentalizará el río, y con ello, emprende la transformación de la ciudad y elabora "uno de los centros esenciales del mundo".³¹¹ Esta es la manera como mira, representa y opera Le Corbusier al territorio que se le presenta en el primer contacto que tiene con América.

Como él mismo reconoce, en este viaje a Sudamérica, sus experiencias "se habían ido sucediendo, escalonando, sobreponiéndose en una pirámide de la cual Río [de Janeiro] era la cima y esta cima estaba coronada como un fuego artificial".³¹² Y la primera de ellas en Argentina, muchas veces fundida en su caracterización con las posteriores en Montevideo y Brasil, en realidad tendrá unas particularidades sustanciales. A pesar de las verificables diferencias entre Buenos Aires y París en indicadores básicos como densidades, funcionamientos y configuraciones, todo el negativo diagnóstico que hacía Le Corbusier del estado de las ciudades lo adscribe rápidamente a Buenos Aires, e inmediatamente propone unas formas platónicas producto de la más exacta abstracción de leyes formales, y elimina toda accidentalidad en la inspiración y concreción del objeto. En definitiva, la puesta en acto de la más literal doctrina del "purismo," en una representación de valores inmutables puestos sobre la fluidez del agua y contra la fragilidad de la costa. Una acción desprovista de sensibilidad paisajística –comparada con las propuestas para Sao Paulo, Montevideo y Río– y excedida en ambición y confianza con un gesto rígido desprovisto de cualquier "narrativa" que no fuera la universalidad de la técnica y su expresión en formas elementales, o mejor dicho, primarias.

Aun preservando la contundencia del gesto, el proyecto para Montevideo con un gran edificio con preeminente desarrollo horizontal que desde la ciudad llega al agua, al que otorga una original denominación de "rascamares",³¹³ representa una actitud más receptiva del territorio observado y proyectado, una tipología atenta a las características formales sobresaliente de la dimensión horizontal de la llanura, una forma como respuesta más sensible a ella y por ende con una mayor interacción e intercambio.

Y por supuesto, en el crescendo de las etapas del viaje, en este mismo sentido se podrían reiterar los numerosos análisis sobre Sao Paulo, Río y otros que reconocen influencias como el Plan Obus para Argel. Pero no Buenos Aires, cuya imagen del Río de la Plata con la silueta de los "cartesianos" rascacielos es un cuadro purista –desde una base predelineada en el Danubio–, y en cuanto tal, se aseguró una gran difusión y estruendosa presencia en los debates de la época, pero explica la gran incapacidad de insertarse en los procesos de transformación urbana, no sólo de

314. Y en ese sentido, contrasta abiertamente con el Plan de Rosario de 1935 y las conferencias de Hegemann, cuyos lineamientos de configuración y uso de la costa no se realizaron total e inmediatamente, pero se confirmaron décadas posteriores como una tendencia definida. En Buenos Aires no ha ocurrido ello, ya que la costa en su desarrollo posterior, tanto con la acometida reurbanización del puerto en los años 1990, como con fallidos proyectos de infraestructura aeroportuaria en el río, entre otros proyectos, no admite un reconocimiento claro con las propuestas de Le Corbusier de 1929 y su desarrollo posterior en el plan de Buenos Aires de 1940.

315. LE CORBUSIER: *Les trois établissements humains*. Paris: Edition Denoël. 1945. En esa edición original junto a la de Le Corbusier aparecen las firmas de N. Bézard, J. Commelie, Coudonin, J. Dayre, H. Dubreuil, Leyritz, Hanning, Aujames, De Looze, que luego en las siguientes ediciones desaparecen. Edición en español: LE CORBUSIER: *El Urbanismo de los tres establecimientos humanos*. Buenos Aires: Poseidón, 1959.

316. Cabe mencionar asimismo “La règle des 7V (Voies de circulation)”. Ver LE CORBUSIER: *Oeuvre complète 1946-1952*. Zurich: Editions d'Architecture, 1976, pp. 90-94.

317. LE CORBUSIER: *Le Poème de l'Angle Droit*. Paris: Editions Verve, 1955 [Edición en español: LE CORBUSIER: *Le Poème de l'Angle Droit*. Madrid: Circulo de Bellas Artes, 2006].

318. LE CORBUSIER: *Precisiones respecto a un estado...*, op. cit., p. 20.

ese momento, sino a lo largo de todo el tiempo posterior.³¹⁴ Los otros proyectos americanos de esta etapa tampoco tenían un carácter de realismo y mantenían el talante utópico, pero aun así, significaban otra atención y traducción de las características de implantación que no se registran en Buenos Aires, donde la geografía mental pesará más que la física.

Entre Buenos Aires y las otras ciudades sudamericanas, Le Corbusier realizará el vuelo sobre el río Paraná y Uruguay, cruzando la región argentina que se identifica con el nombre de Litoral por la presencia del caudaloso Paraná. Esta experiencia la referirá en el prólogo de *Precisiones*, y será la instancia donde surgirán percepciones que tendrán derivaciones sensibles en construcciones posteriores, como se verificará en una limitada presencia en la *Ville Radieuse*, pero más concretamente en la *Les trois établissements humains*³¹⁵ en cuanto a una traducción a forma territorial,³¹⁶ y tardíamente en el *El poema del ángulo recto*³¹⁷ como elemento del hábitat. Pero en relación con Buenos Aires, era tarde para volver atrás la contundencia purista de la propuesta sobre el Río de la Plata, que había planteado unos días previos en su conferencia y que terminará cristalizada en el Plan de Buenos Aires de 1940. El relato de este vuelo en el prólogo de *Precisiones* tendrá entonces dos partes: una con un carácter confirmatorio para legitimar acciones ya decididas para Buenos Aires, y otra que será una apertura a nuevas instancias.

En cuanto a la primera, desde el avión a Asunción Le Corbusier relata que tuvo la impresión de ver “espectáculos que podrían calificarse de cósmicos”, y confiesa haberse sentido convocado a una profunda reflexión conclusiva: “¡Qué invitación a la meditación, que llamada a las verdades fundamentales!” Aun así, persisten sus imágenes previas con las que correlaciona las percibidas: “Desde el avión, este delta evoca, pero de manera gigantesca, los grabados italianos o franceses del Renacimiento, ilustrando los tratados sobre el arte de los jardines.”³¹⁸ Y prosiguiendo con su experiencia confirmatoria, verifica la ley del meandro, ya que “el curso de estos ríos, en estas tierras que no tienen límites y son completamente llanas, desarrolla apaciblemente la implacable consecuencia de la física; es la ley de la línea de mayor pendiente y después, si todo se hace llano, es el teorema conmovedor de la ley del meandro”.

Sin agregar mucho sobre su teoría del meandro a lo expuesto anteriormente a subir a este avión en las conferencias previas en tierra, sí será importante la forma explícitamente literal y lineal con que asociará esto con sus proyectos futuros, con las formas del pensamiento creador y, principalmente, como forma de fundamentación, que no era otra que metafórica, mental, pero que pretendía naturalizar. “Dibujando desde lo alto de los aires los lineamientos del meandro, me he explicado las dificultades que encuentran las cosas humanas, los atolladeros con los cuales se encuentran y las soluciones de apariencia milagrosa que solucionan de repente las situaciones más embrolladas. Para mi uso, he bautizado

319. LE CORBUSIER: *Precisiones respecto a un estado...*, op. cit., p. 21.

320. LE CORBUSIER: *La Ville Radieuse*. Paris: Editions Vincent, Fréal & Cie, 1964, p. 220.

321. LE CORBUSIER: *Precisiones respecto a un estado...*, op. cit., p. 28.

322. LE CORBUSIER: *Sur les quatre routes*. Paris: Editions Denoël, 1941 [Edición en español: LE CORBUSIER: *Por las cuatro rutas*. Barcelona: Gustavo Gili, 1972].

323. LE CORBUSIER: *El Urbanismo de los tres establecimientos humanos*. Buenos Aires: Poseidón, 1959.

este fenómeno la ley del meandro y en el transcurso de mis conferencias, en Sao Paulo y en Río, he aprovechado este prodigioso símbolo, para introducir mis proposiciones de reformas urbanas o arquitectónicas, para tomar soporte de la naturaleza, en una coyuntura en la cual yo presentaría un público capaz de acusarme de charlatanería.”³¹⁹

En la *Ville Radieuse* estará el croquis con los rascacielos sobre el Plata. Junto al mismo, aparecerá la definición de Le Corbusier sobre su decidida determinación en la acción: “...si uno tiene un espíritu que ya se ha rebelado contra las ordenes de las academias, y se dirige a la naturaleza para la construcción de sistemas armoniosos, los espectáculos descubiertos y los sistemas percibidos se comportan como conmociones violentas: de un golpe seco uno transita de la palabrería, de las explicaciones confusas, hacia el fondo esencial de la pregunta. Uno siente de forma justa y lo ve claro.”³²⁰

Por ello, no es precisamente aquí donde se puede verificar la influencia de la geografía en sus proyectos, en este proyecto para Buenos Aires, sino por el contrario se verifican las persistentes ideas y talante de *l'esprit nouveau*, el modo de “saber vencer la fatiga ambiental y juzgar sobre patrón.”³²¹ Compárese el Plan de Buenos Aires con el Plan Obus en la construcción de la forma urbana sobre la costa.

El territorio no es aquí una “manifestación decisiva”, tal como titula el apartado del capítulo “de los planes” en la *Ville Radieuse*. La geografía, la observación del paisaje, y en ellas los cursos de agua, estará presente en la *Ville Radieuse* en las consideraciones iniciales, en las partes inspiradoras de un discurso, pero no alcanzará a traducirse en la modelización tanto del arquetipo *Ville Radieuse* como en muchos de los casos concretos de planes formulados. El paso en las modelizaciones teóricas de la *ville contemporaine* a la *ville radieuse* queda reducido a la complejización de la estructura urbana, donde a la *cité d'affaires* se agregan la importancia de la vivienda y una atención a la organización y relaciones entre las partes y actividades de la ciudad. Pero no aparecen cuestiones significativas ni decisiones fundamentales en relación con la geografía, las cuales decidan las formas más allá de su utilización expresiva y se inserten en una estructura funcional concreta. En todo caso lo que hay es una representación purista donde gana el patrón con el que se juzga. En definitiva, la geografía es intercambiable, lo fijo es el patrón.

Es verificable la importancia que le va dando Le Corbusier, ya que le otorga una mayor extensión incluso que a la de *Precisiones* que es el relato del viaje a Argentina donde toma contacto con la escala geográfica americana y, por supuesto, con respecto a *Urbanisme* donde directamente no existe geografía y territorio. Pero aun así, en la *Ville Radieuse* no pasa de lo enunciativo o de algunos de los proyectos, y todavía primará una idealización previa, propia de *l'esprit nouveau* que se impone en el arquetipo que define. Recién será en *Sur les quatre routes*,³²² pero principalmente en *Les trois établissements humains*,³²³ dos textos amalgamados durante

la guerra, que la geografía cobrará significado tanto para la definición de formas como usos, racionalizándola en configuraciones propias de una escala territorial, generando estructuras de uso complejas –circulación y otras– que incluye pero trasciende la escala de la arquitectura.

La geografía en la *Ville Radieuse* quedará aun en la parte lírica. Y aquí sí tienen su importancia los ríos de Argentina, y principalmente el Paraná. Aquí es donde cuenta esa experiencia que será la otra parte del relato del prólogo de *Precisiones*, la segunda parte y la más original percepción del territorio y el río, luego del fragmento ya comentado dedicado a la confirmación de la ley del meandro y su adecuación para fundamentar los trazos puristas sobre el Río de la Plata.

Con este vuelo Le Corbusier se hará una nueva imagen de la tierra, en un nivel de universalidad que alcanza a todo el globo y su atmósfera. Describe una interacción entre el agua y el sol para explicar las configuraciones naturales del territorio, sus matices y diversas características. La tierra está saturada de agua en su superficie y está en constante función de evaporación y de condensación, y estos procesos por obra del sol son los que generarán distintos “estados de humedad”; “... toda una biología, toda una vida orgánica fundamental aparece, visto desde lo alto: bellos prados o campos de hierbas perniciosas... La tierra no es uniformemente verde, tiene todo el vetado de un cuerpo en putrefacción... desesperadamente húmeda, no eres más que moho! ...agua, sea vapor o en líquido, manio-brada por un astro de fuego tan lejano, te trae, entremezclado, el goce o la melancolía, la abundancia o la miseria.”³²⁴

Esta manera en que interactúan el agua y el sol será procesada en un dibujo y una descripción poética del transcurrir del ciclo diario de vida en la *Ville Radieuse*: “la apoteosis de una gran día”³²⁵ En la tercera parte del libro *Los tiempos modernos*, en un apartado de la misma titulada “Leyes”³²⁶ continuará en esta línea de reflexión y asimilará el funcionamiento ambiental a los mecanismos de inspiración humana.³²⁷ En este proceso, además del agua y el sol, establecerá interacciones de opuestos como lo masculino y lo femenino, lo activo y lo pasivo, la creación humana y la dinámica natural, a lo largo de un ciclo que son las horas del día y que configuran “el reloj de la tierra”. La jornada de 24 horas es un funcionamiento admirable, toda una “sinfonía pastoral” que acomoda matemáticamente el destino.³²⁸ Ahora bien, en este encadenamiento armónico también estará el meandro, y su desenvolvimiento será la ley que rige la dinámica de accidentes y resoluciones. Aquí aparecerán los dibujos del río Paraná, las plantas de algunas ciudades sobre sus costas y llanuras dibujadas en el vuelo a Asunción, y que servirá para explicar toda una dinámica de fluidos, erosiones, creaciones humanas. Las obras y las contingencias propias de “la apoteosis de una gran día” asociada a la configuración de los destinos humanos.

324. LE CORBUSIER: *Precisiones respecto a un estado...*, op. cit., pp. 22-3.

325. LE CORBUSIER: *La Ville Radieuse*. Paris: Editions Vincent, Féral & Cie, 1964, p. 77.

326. LE CORBUSIER: *La Ville Radieuse*, op. cit., pp. 76-85.

327. “Leyes de la naturaleza y leyes de los hombres. El hombre es un producto de la naturaleza, las leyes que se formule deben concordar con las de la naturaleza. Las leyes de la naturaleza son. Inútil de criticar.” LE CORBUSIER: *La Ville Radieuse*, op. cit., p. 76.

328. Sumiéndose en un determinismo geográfico, dirá: “La naturaleza es de características matemáticas y consecuencias implacables: destinos. Las características fijan los destinos.” LE CORBUSIER: *La Ville Radieuse*, op. cit., p. 78.

329. LE CORBUSIER: *La Ville Radieuse*, op. cit., p. 83. Agregaré asimismo: “El hombre ha proyectado las leyes de la naturaleza dentro de un sistema que es la manifestación misma de su espíritu: la geometría.”

330. LE CORBUSIER: *Le Poème de l'Angle Droit*. Madrid: Circulo de Bellas Artes, 2006.

Todo un paisaje de referentes ambientales pero plagado de metáforas. La geometría media entre esa matemática sinfónica del mundo –la naturaleza– y el entorno del hombre resultante de sus obras –sus creaciones y contingencias–. La geometría es una conexión trascendente de “l’homme qui perçoit et l’homme qui révèle: l’homme médium”³²⁹ La *ville radieuse*, inspirada por ese hombre atento a las leyes del mundo y las leyes geométricas, aporta a los hombres de la civilización maquinista las “alegrías esenciales”.

Este es el recorrido por el que los ríos y mares, la presencia del agua en la tierra, son uno de los fundamentales “elementos de una doctrina de urbanismo para el equipamiento de la civilización maquinista”, como se titulaba la *ville radieuse* dedicada a “la autoridad”. Recorrido cuyos saltos de abstracción en el proceso de dar cuenta de los fenómenos lo ha cargado poéticamente aunque ha empobrecido al objeto resultante –el *objet-type*–, que adquiere integridad “vuelto al orden” y fuerza para la “hora de la acción”, pero pierde multiplicidad, complejidad, interacción y, en definitiva, narrativas de su relación con el mundo.

Más calmo, más distante, y porqué no, más escéptico luego de la devastación de la Segunda Guerra, el fracaso de Vichy y la desilusión sobre “la autoridad”, en *El poema del ángulo recto*³³⁰ el objeto pareciera recuperar todas esas cualidades que la sentencia contra el cubismo de l’esprit nouveau había clausurado. No hay planes urbanos concretos en este particular libro compuesto por litografías y textos casi en métrica de verso en 1955. Así y todo, se infiere a través de las ilustraciones de los conceptos una ciudad más abierta, tal vez por la ausencia de su definición figurativa, por la renuncia a una forma, pero sólo ello ya es bastante diferente luego de tanta afirmación.

El agua será uno de los cinco elementos que conforman el “medio”, junto al fuego –el sol–, la tierra –el nivel–, el aire –el horizonte al unir cielo y tierra– y el espacio –donde confluyen todos para la generación de la vida–. El agua es la que en las formas de su recorrido sobre la tierra –ley del meandro– nos demuestra las modalidades de funcionamiento de las ideas, y con sus estados de humedad que genera configura los territorios. Metáfora y biología. Por eso son tan valiosos el río, los mares, el agua. Y aunque las palabras del poema digan que “la verdad no está presente más que en algún lugar de la corriente siempre buscando su cauce”, y el meandro encuentra resolución cuando “la trayectoria surgida del espíritu es proyectada por los clarividentes más allá de la confusión”, a pesar de estos reparos de Le Corbusier al fluir vital de la corriente que los ríos encarnan, a postularse él a través de las palabra como el iluminado, la presencia femenina en esta litografía que representa al río, en una figura con incipientes protuberancias y curvas, casi sin ángulos rectos, es una señal distinta en las imágenes que pinta y que se irá incrementando en las posteriores ilustraciones de los poemas; son los signos curvos que ablandan

los trazos rectos que sólo habitan en las palabras y se van desdibujando en las imágenes, las que van perdiendo pureza e integridad de objetos por una concurrencia cromática y morfológica más plural. Asoma una presunción de artificialidad sobre la operación geométrica, una auscultación de los límites y equívocos de la misma para imponerse sobre las sinuosidades formas de la existencia.

Comenzaba otra hora, la de mirar atrás más que la de la fuga hacia delante. El último libro en el que Le Corbusier trabajó para su publicación fue *El viaje a oriente*, un revivir una experiencia pasada. Volver al Danubio, el río recorrido y observado con ojos sensibles sin vocación de acción, sin la velocidad de la era de la máquina, sin el peso del llamado de la hora, reinstalando un espíritu trágico luego de apagada la acción, luego de fracasos entre los que también estaban el naufragio de la *cit  d'affaires* de Buenos Aires.

3.6.3. El estuario como pieza central del plan: de la ribera al archipiélago

La concentración de Le Corbusier sobre la *cit  d'affaires* en sus conferencias en Buenos Aires continuará siendo confirmada en sus actos posteriores. En todas las referencias a Buenos Aires luego de su visita se referirá a ello específicamente. También como eje de la transformación de la ciudad, aunque esto último como sucedáneo de aquello primero.

Tanto en los croquis de las conferencias, como en los dibujos posteriormente publicados en sus Obras Completas, y asimismo en todo momento que haya querido referenciar con una imagen su experiencia de Buenos Aires, lo que aparece es el esquema general de una intervención sobre el río como elemento en sí mismo y como foco de una reconfiguración general de la ciudad, aunque esto como fondo y consecuencia de las nuevas instalaciones sobre el agua.

Lo que se conoce como el "Plan Director para Buenos Aires" será producto de una estancia de Jorge Ferrari Hardoy y Juan Kurchan en París en 1937. Luego de finalizar su viaje de graduación de arquitectos por Europa, ambos se presentan en el estudio de Le Corbusier para realizar una experiencia que, por indicación del mismo Corbusier, será la realización de estudios y documentación para un plano de urbanización de Buenos Aires. Durante el trabajo de unos aproximados doce meses a partir de ese año, surgirá lo que se conoce y que será publicado recién en 1947 como "Plan Director para Buenos Aires". Se toma como fecha del plan el año 1940 debido a que es en ese año que se dio forma al material elaborado para una publicación y es enviado a Buenos Aires. Las circunstancias de la guerra provocan el retraso del envío y escasez de materiales para la publicación, aunque también esta dilación tendrá que ver con una falta de repercusión y apoyo a la iniciativa. Justamente, es publicado en 1947 casi en coincidencia con la creación de la oficina municipal para el "Estudio

331. Estudio del Plan de Buenos Aires. "Evolución de Buenos Aires en el tiempo y el espacio," *Revista de Arquitectura*, N° 375 y 376-377. Buenos Aires: Sociedad Central de Arquitectos, 1955 y 1956, pp. 2/84 y 25/125.

332. Ferrari Hardoy también será delegado oficial a los CIAM. En el seno de la oficina de Estudios para el Plan de Buenos Aires (EPBA), se encontraba como asesor el hijo del vicepresidente Quijano. En realidad, este será el momento en que las propuestas de Le Corbusier encontrarán una inserción en el organigrama estatal, aunque será corta y con reticencias a una contratación del mismo. Ver LIERNUR, Jorge y PSCEPIURCA, Pablo: "Precisiones sobre los proyectos de Le Corbusier en la Argentina, 1929-1949," *Summa*, Buenos Aires, noviembre 1987, pp. 40-55. LIERNUR, Jorge; PSCEPIURCA, Pablo: *La red austral. Obras y proyectos de Le Corbusier y sus discípulos en la Argentina (1924-1965)*. Buenos Aires: Universidad Nacional de Quilmes, Prometeo libros, 2009.

del Plan de Buenos Aires"³³¹ a fin de ese año, y con Perón en la presidencia de la Nación. Dicha oficina estaba integrada por el mismo Jorge Ferrari Hardoy como Consejero Director, y Juan Kurchan se integrará el año siguiente. Asimismo, formaba parte Antonio Bonet, con quien Ferrari Hardoy y Kurchan habían coincidido en París; formarán el Grupo Austral, referencia en la promoción de Le Corbusier en Argentina de ahí en más en el campo de la disciplina.³³²

Por ello, la transformación de la original *cité d'affaires* del Río de la Plata de 1929 en el Plan Director de Buenos Aires de 1940, será producto de este proceso donde quedan compuestas la irrupción de lo nuevo de la contundente propuesta original, con la irradiación desde ahí a toda la ciudad en una "transformación molecular" que encuentra formulación en el trabajo realizado junto a Ferrari Hardoy y Kurchan a partir de 1937.

Ya en el Plan Voisin Le Corbusier establecía una fuerte intervención al costado del área histórica más valorada. Su *cité d'affaires* parisina generaba una nueva valoración lateral a ella, y esto es lo que se repite para Buenos Aires. Le Corbusier, al fijar el foco en el río, se despegaba de la ciudad existente, se pone en campo neutral más allá de las situaciones e intereses que se juegan en ese momento en la ciudad, y genera un foco de valoración en un nuevo sitio. De esta manera, su nuevo componente será el contrapunto de la ciudad existente a transformar. Con ello obtiene un efecto contundente, preciso y elocuente de las nuevas formas urbanas, y aislado de las configuraciones históricas que determinan "la ciudad sin esperanza" e impiden la intervención. Además, le permitirá evitar conflictos con distintos agentes y personajes, como el caso de Forestier del que incorpora en el plan su proyecto para el área costera en la zona norte dentro de la extensión urbana. Dejará con desinterés que floten los proyectos existentes. Y todo ello se lo da el haber puesto la observación y acción en el río.

Junto a la forma pura de gran protagonismo sobre la superficie del agua que es la *cité d'affaires*, se disponen otros componentes sobre la costa que participarán configurando un conjunto cuyo centro –geométrico, plástico y simbólico– es la plataforma con los rascacielos cartesianos. Esta operación completa al primer gesto en 1929, y de esta manera convierte a esta zona del río frente a la ciudad en un sitio configurado como un archipiélago de actividades. Sobre la costa se irán disponiendo un nuevo puerto comercial hacia el norte, un área de esparcimiento en las instalaciones portuarias que se desafectarían –por ese nuevo puerto– linderas al área central de la ciudad, otras instalaciones portuarias de carácter industrial al sur, y un aeropuerto luego de estas últimas. Con estas incorporaciones la costa irá adquiriendo una configuración curva y cóncava sobre el río, cuyos radios confluyen en la plataforma de la *cité d'affaires*.

Para el nuevo puerto comercial, se incorpora en el plan el proyecto del ingeniero Briano, formulado en 1931, consistente en la ampliación del

333. Cabría la posibilidad que el mismo Ingeniero Briano, asistente a las conferencias de Le Corbusier, se inspirase en las propuestas de la *cit  d'affaires* para desarrollar su propuesta de ampliación del puerto nuevo y liberar las instalaciones de Puerto Madero en la costa central frente a la que Le Corbusier establecía su proyecto. Esto no ha sido posible de verificar documentalmente, y se remite a una fuente oral que no pudo contrastarse documentalmente –Antonio J. González, vecino de Avellaneda donde Briano participó en un estudio de plan.

334. Le Corbusier comentar  la anécdota refiriéndose a que el embajador argentino en París al advertir el cambio le ánimo a no “tener miedo” y mantener la original ubicación, lo que habilitó un alago de Le Corbusier a la valentía de un país a no retroceder ante “ideas audaces”. Sin embargo, se mantuvo la propuesta más “prudente”. LE CORBUSIER: *Sur les quatre routes*. París: Editions Deno l, 1941. Edición en español: LE CORBUSIER: *Por las cuatro rutas*. Barcelona: Gustavo Gili, 1972, pp. 107-109.

335. LE CORBUSIER: *Por las cuatro rutas*, op. cit., p. 108.

Puerto Nuevo que permitiría la desocupación de Puerto Madero en la parte más central de la ciudad. Esta incorporación aparece como un atajo para salvar la situación,³³³ ya que se aclara que se requeriría un mayor estudio “ante situaciones creadas: el puerto nuevo, las grandes parrillas del ferrocarril, los depósitos, etc.,” y sobre las que el plan nada dice, careciendo de posición sobre estas cuestiones que son definitorias en los procesos históricos de configuración de las costas. La salida es que “la última palabra la tienen los especialistas”.

Una aclaración cabe para sobre el aeropuerto. En los gráficos de 1929 aparecía también sobre el río en la misma línea de la *grand percée* y como su extremo en el río, a continuación de la *cit  d'affaires* siendo el elemento más alejado de la costa de la ciudad. Ello no le daba el protagonismo que siempre Le Corbusier le otorgó a los rascacielos en los gráficos que condensaban la idea general –croquis representando la vista de llegada en barco principalmente–, pero así lo dibuja en una planta esquemática y en los cortes. Posteriormente, en *Sur les quatre routes*, libro de 1941, comentar  que esa era la idea original, pero que ante “risas irónicas y el encogerse de hombros” que provocaban sus propuestas prefirió una alternativa más “prudente” para la localización del aeropuerto sobre la zona sur de la costa.³³⁴ En cualquier caso, la ubicación en el agua del aeropuerto reafirma la idea de generación de un conjunto de islas de actividades dentro del estuario con centro en la *cit  d'affaires*, y su cambio quita pureza pero no altera esa idea, y la corrobora con la *cit  d'affaire* como puesto de mando más avanzado sobre el agua.

De esta manera la costa no se entendería como una línea en donde secuencialmente se van ubicando alineados los programas de actividades, sino que como la figura de archipiélago remite, es un espacio donde los distintos elementos se agrupan configurando un núcleo y no en una sola direccionalidad como la línea. En el mismo núcleo se cruzaban las cuatro rutas –marítima-fluvial, ferroviaria, automotor y aérea–, y era este sitio “casi designado por los dioses” donde “se fijaba los propios destinos de la futura urbanización de la ciudad”.³³⁵ La *cit  d'affaires* en el centro del núcleo era la monumentalización de esta situación de cruces.

La *cit  d'affaires* sobre el río se vincularía a la ciudad por medio de una vía –la *grand percée*– que penetraría la ciudad cruzándola en toda su extensión este-oeste. Este gran eje desde el río irradiar a las transformaciones que, conjugado con la vía norte-sur –un proyecto preexistente rescatado para el plan–, serán los dos ejes de la nueva estructura urbana que se impondría sobre la existente.

Esta vía que parte desde la *cit  d'affaire* se traza al costado de una avenida preexistente –Avenida de Mayo y Rivadavia–, y repite a otro nivel el mismo procedimiento de establecer una nueva valorización al lado del sector de valor de ese momento. Se proponía la demolición de una serie de bloques para su realización. Desde el río y hacia el territorio, para el tr -

fico automotor pero también subterráneo, dicho eje era la materialización del corte que Le Corbusier utilizaba para describir la situación territorial de Buenos Aires: pampa, ciudad, mar. Este eje este-oeste tenía este recorrido y este sentido estructurador, a partir del cual se iría acomodando la nueva estructura urbana, que cambiará molecularmente.

Conocidas son las críticas a la morfología de la ciudad existente y las fórmulas empleadas para su reemplazo por Le Corbusier, y así procederá para Buenos Aires. Separación de la circulación peatonal y vehicular, que se realizará en distintos niveles, y alejamiento de los cruces de las grandes circulaciones a 400 metros. En definitiva, el reemplazo del damero fundacional cuya unidad era el bloque de 120 metros con calles corredores, causa de todos los males. La otra receta, la que traía la penetración al *hinterland*, era la agrupación de funciones con sectores caracterizados, en acuerdo a un *zoning*: Centro de Gobierno, Centro Municipal, Centro Panamericano (Cultural), Centro de Asociaciones, Centro de Finanzas, Centro Comercial-Hoteles-Embajadas, Zona de Esparcimiento y Diversiones, Ciudad Universitaria. La Zona de Esparcimiento es la que se localizará sobre la costa, en las instalaciones portuarias desocupadas, y contendrá el Estadio Municipal y el "Museo viviente de conocimiento de la Argentina"; junto a otros programas de recreación deportiva en un entorno natural con predominante vegetación. Todos estos sectores estaban distribuidos dentro de una malla que los conectaba y los contiene, una malla que es el nuevo trazado que circunscribe el área urbana.

"El nuevo trazado comprenderá entonces un rectángulo de 8 espacios de aproximadamente 400 metros por una parte y de 9 por la otra, solucionando de manera completa el 'corazón de la ciudad'".³³⁶

336. "Plan director para Buenos Aires"; *La Arquitectura de Hoy*, 4, Buenos Aires, 1947, pp. 5-53.

Ese corazón de la ciudad era el área de extensión de la ciudad que el plan consideraba adecuada. Para sus autores, uno de los males de Buenos Aires era la extensión, y de hecho, esta nueva definición era menor al área ocupada por la extensión de la ciudad a aquel momento. "Concentrar la ciudad" era posible por las nuevas técnicas que permitían una tipología de mayor densidad y optimizar el uso del suelo y las condiciones ambientales de la edificación.

El eje este-oeste junto con el norte-sur serán los ejes cartesianos de este nuevo trazado que corresponde al núcleo urbano de la ciudad sobre el suelo existente, que tendrá su cabecera y puesto de mando –su punto culminante– en el otro núcleo sobre el río en la forma descrita anteriormente. La irrupción de lo nuevo, *l'esprit nouveau* sobre el río que se contraponen a la ciudad existente, que se irá transformando desde esa nueva presencia que determina y dicta los destinos futuros.

Se complementará el esquema con núcleos satélites al interior del *hinterland*, que eran los antiguos poblados que no pertenecían a Buenos Aires antes del crecimiento que experimentó a fines del siglo XIX. En el

medio, quedaría para bosques el espacio que paulatinamente se iría liberando con el inicio de las transformaciones.

Todo ello tiende a restablecer un orden, el original de aquella ciudad que fue quebrado por efecto de la primera etapa de la civilización maquinista, por el desorden del desenfreno del crecimiento, generalmente representado en el fenómeno de la inmigración. Sin embargo, esa misma civilización maquinista daría los recursos para resolverlo y establecer un nuevo orden, propio de una etapa avanzada de la era maquinista. Prestando atención, la concentración propugnada por el plan coincidirá en sus límites con los existentes en la planta de la ciudad hacia 1880,³³⁷ es decir, antes del comienzo de los procesos de modernización con las fuertes corrientes de inmigración, antes del “rush” que cobrará un impulso repentino y virulento sobre fines del siglo XIX y principios del XX.³³⁸

Más aún, la tapa de la publicación del plan tendrá como único motivo gráfico la imagen del Plano de 1708,³³⁹ donde la ciudad aparece constituida por dos componentes bien definidos: el núcleo de la trama urbana con límites precisos y la fortificación de la autoridad colonial sobre la ribera. Ambos componentes se relacionan a través de una composición que estructura un eje desde la fortificación y que penetra la trama urbana dividiéndola simétricamente. Este es el orden que se repite en el plan, de dos componentes vinculados por un eje. Ahora es la *cit  d’affaires* sobre el río ocupando la cabecera de la composición y la trama urbana redimensionada con límites que contienen la expansión, es decir, el proceso propio del crecimiento desordenado de la primera etapa de la era maquinista y que es reconducido, vuelto al orden por la acción del plan.

Asimismo, la *grand percée*, el mismo eje estructurador desde el río, la similar penetración al *hinterland*, se reconoce explícitamente en el plano de Buenos Aires de 1713, incluido en la memoria del plan y analizado en el apartado “Explicaciones históricas”.³⁴⁰ Ese plano “contiene todavía todos los elementos de la ciudad en la época de su fundación;” y donde “la pampa americana se detiene en el océano. (...) de pie sobre la barranca est  el fuerte, órgano militar defensivo, susceptible de ser abastecido por mar y que recibe a la población en caso de ser atacada por los indios. Detrás est  la ciudad residencial, con la casa de gobierno a la cabeza del eje que se hunde en el interior del país. Este eje vital, ligeramente oblicuo, ha subsistido a través de todo el crecimiento de la ciudad”. Esta disposición de la ciudad colonial reconoce una evolución, donde el fuerte es reemplazado por “un enorme edificio de aduanas”. Con ello, “los tiempos modernos se manifiestan”. Y sintomática es la observación, de que “por delante de la aduana y entrando en el río, esa amplia estacada que permitirá a los viajeros y a las mercancías un desembarco fácil”.

En la conferencia de 1929 en la que Le Corbusier explica el Plan Voisin, la *Cit  d’affaires* es la culminación de una secuencia que arranca desde Notre Dame, pasa por la columnata del Louvre construida por Le Roi Soleil,

337. “Plano del Municipio de la ciudad de Buenos Aires” Oficina de Obras Públicas de la Municipalidad. 1880.

338. “En los comienzos de la colonización todas las cosas estaban en orden, cada función ocupaba un lugar normal del territorio urbano. Pero la batahola de los inmigrantes se precipita súbitamente (después de 1900), el volumen de los negocios se vuelve prodigioso, las importaciones y exportaciones sufren un impulso formidable. Es en realidad la era inicial de la civilización maquinista que surge, se despliega, devora, inunda todo, sumerge todo en el desorden (...) Es necesario restablecer las relaciones exactas (...) Todas las funciones reclaman ser puestas en condiciones de contiguidad razonable, reclaman espacios suficientes, reclaman accesos y salidas normales. Esto no existe ya. Es el caos nefasto (...) Ha sonado la hora de romper el caos, de ordenar, de disponer, de distribuir, de establecer en el orden natural la biología de la ciudad; en una palabra: de fijar el plan orgánico de las funciones propias a la ciudad.” “Plan director para Buenos Aires”, *La Arquitectura de Hoy*, 4, Buenos Aires, 1947, p. 13.

339. Plano que lleva el título de “Planta de Buenos Aires”, firmado por José Bermúdez y fechado en 1708. Fuente: Departamento de Estudios Históricos Navales de la Armada Argentina.

340. “Plan director para Buenos Aires”, op. cit., p. 16.

341. LE CORBUSIER: *Precisiones respecto a un estado...*, op. cit., pp. 198-200.

342. "En urbanismo se encuentran explicaciones útiles en el nacimiento de las ciudades; una ciudad no nace por casualidad, su creación ha manifestado una intención clara; sus primeros desarrollos son de naturaleza racional, orgánica. Después de los períodos de desorden, de confusión, de incoherencia, un examen de las condiciones primeras aclara, a veces, la situación y permite, remontando el curso de los errores, volver a encontrar la línea general." "Plan director para Buenos Aires", *La Arquitectura de Hoy*, 4, Buenos Aires, 1947, p. 16.

343. Proyecto para el área del Jardín Zoológico, Buenos Aires, EPBA, 1948; y Proyecto para Bajo Belgrano, Buenos Aires, EPBA, 1949. Ver "Urbanización del Bajo de Belgrano", *Revista de Arquitectura* N° 369, Buenos Aires, diciembre 1953; BALLENT, Anahí: *Las huellas de la política. Vivienda, ciudad, peronismo en Buenos Aires, 1943-1955*. Buenos Aires, Universidad Nacional del Quilmes y Prometeo, 2005.

344. Citado por LIERNUR, Jorge y PSCHÉPIURCA, Pablo: "Precisiones sobre los proyectos de Le Corbusier en la Argentina, 1929-1949", *Summa* 243, Buenos Aires, noviembre 1987, p. 54.

los inválidos, Santa Genoveva, Sacré-Coeur y la torre Eiffel,³⁴¹ mostrando las irrupciones como capas de acumulación en línea del progreso y legitimando de este modo su Cité d'affaires. Para Buenos Aires, la secuencia arranca desde el fuerte, pasa por la aduana y su muelle para culminar en la *cit  d'affaires*, manteniendo la misma exacta composición de su origen, rescatada ahora para retomar el orden.³⁴²

Hacia 1940 en Le Corbusier las cuestiones relativas a las nuevas formas organizativas del tejido urbano, y las críticas al histórico, son cuestiones ya instaladas y debatidas. Lo que s  será novedoso es esta elaboración del paisaje fluvial y su rol en la ciudad, esta imbricación del universo de Le Corbusier con este sitio y su traducción en una propuesta. El estuario del Plata quedará elaborado est ticamente en la visita de 1929 tal cual se describió, y a partir de ello se hará una propuesta urbanística de esta manera.

Un núcleo sobre el río emergiendo con toda la fuerza, monumentalizando el lugar e imponiendo nuevas formas puras, guiando un orden que restablecer  el equilibrio a toda la ciudad. No sólo los objetos habían perdido su identidad al ser fragmentados por la experimentación cubista que el purismo intentaba remedar. También la ciudad se había disgregado y necesitaba este remedio: plástico, esencial, emotivo.

La estrategia elegida era, por el salto de escala, introducir una nueva dimensión de la ciudad y actuar en consecuencia desde un nivel superior, lírico pero por encima de la superficie para evitar la sensibilidad de ella, y sentirse liberado para la acción, no detenerse en detalles.

Tal vez sin la iniciativa de Ferrari Hardoy y Kurchan no sería seguro que hubiera habido plan, que se haya contado con al menos un documento que sistematice el gran proyecto en una estrategia desarrollada más integral, o dicho de otro modo, que lo que el gran proyecto contenía de proyecto urbano global fuera formulado de forma más explícita que la exposición lírica de la *cit  d'affaires*. La ausencia de conexiones estructurales claras entre los distintos intentos de intervenciones parciales³⁴³ de Ferrari Hardoy y Kurchan como avances del plan desde la oficina de Estudios del Plan de Buenos Aires, da cuenta de una carencia en este sentido. Asimismo, si se compara la producción general de Le Corbusier con este plan, éste no representará ningún elemento novedoso más allá de la *cit  d'affaires* sobre el agua, que ya estaba previamente definida en 1929.

Tal era la confianza depositada por Le Corbusier en la *cit  d'affaires* que su atención quedó concentrada en ello. Una obstinación de Le Corbusier se mostró siempre en concretar "un gran encargo" para avanzar en el plan, negándose a visitar nuevamente la Argentina si esto no ocurría, cosas que no terminaron de suceder tanto en uno como en otro caso. "La Argentina ha hecho, en lo que a mi respecta, uno de los gestos más decepcionantes de los que he sido víctima en mi carrera."³⁴⁴ En el Río de la Plata, donde el *l'esprit nouveau* había pretendido erigirse, había terminado naufragando. El horizonte se había curvado. El cuadro purista roto.

Tanto la *cit  d'affaires* y el sucedáneo Plan Director se habían extraviado en la indiferencia de la discusión urbana y política de Buenos Aires, en las contingencias a las que Le Corbusier pensaba superar con su "estado de consciencia" compuesto de "frío razonamiento" y "lirismo"; alejado de los parlamentos y en diálogo directo con la Autoridad.

El análisis desde las posiciones en el campo del arte es importante ya que será uno de los lugares desde donde Le Corbusier intentará legitimar sus posiciones, construirá su "doctrina de urbanismo para el equipamiento de la civilización maquinista", que justamente, se ponga por encima de esas contingencias. A partir del "frío razonamiento" y el "lirismo" Le Corbusier define sus programas, da forma a sus ideas, traza las geometrías de sus propuestas, para instalarlas como mágico producto de la "creación humana de la época contemporánea". Todo queda procesado en esa matriz. La geografía será la cantera a partir de la cual extraer materia, y las técnicas los medios, para configurar los objetos que este aparato racional y lírico produce.

A Buenos Aires tal vez le tocó lo peor de esa estética, su etapa más esencialista, su fase de imperativa traducción de lo que observara y experimentara a leyes "prodigiosamente simples y eficaces"; su período de conversión en plan para que la población pueda ser "captada" y "la autoridad informada"; su lapso de construcción política por fuera de "los sobresaltos de los parlamentos". Otras ciudades, otros textos, otros paisajes, otros ríos, posteriores pero también algunos anteriores como el Danubio, tal vez tuvieron más fortuna que el Río de la Plata y se cruzaron en otra etapa de esta estética, donde la experiencia recuperó el peso de las contingencias abriéndose a la contaminación sensible.

El cierre de la dimensión narrativa que el purismo le impone a los objetos redujo sus extensiones y vínculos, condenándolo a la soledad y la indiferencia en la que terminó la *cit  d'affaires*. Implicó sustraerlo a un estatus del arte donde terminari  dominando más la urgencia de la acción que la sensibilidad del fenómeno. Porque más allá de lo declarado, puesto en la búsqueda de inevitables vínculos y soportes históricos para ese objetotype que era la *cit  d'affaires*, que por otra parte los necesitaba para su financiación, el "estado de ánimo de un arquitecto en América" se deriva a una narrativa que se decía superar.

En el prólogo de *Precisiones*, Le Corbusier confiesa la seducción que le produce la historia de los colonizadores, "cuya grandeza reside en la temeridad que han tenido, en la perseverancia y en el aislamiento". Esta "gente fabulosa"; "señores de la tierra" que "han realizado hace menos de 100 años una epopeya de la que aun hay testigos", hijos de ellos, como Alfredo González Gara o,³⁴⁵ a quien desde este texto le expresa un deseo: "Con Usted, que conoce esta historia en todos sus detalles, que ha tenido a sus padres y abuelos mezclados en la aventura, yo quisiera escribir un

345. Alfredo González Gara o fue el principal gestor de la visita de Le Corbusier, su referencia permanente y su círculo íntimo en la red social de Buenos Aires de Le Corbusier.

346. LE CORBUSIER: *Precisiones respecto a un estado...*, op. cit., pp. 19-20.

347. LE CORBUSIER: *Precisiones respecto a un estado...*, op. cit., p. 293.

libro, ilustrado con sus documentos: La magnífica Historia de los colonos argentinos"³⁴⁶

Si este era un libro respecto del que Le Corbusier expresa deseo de escribir en las primeras páginas de *Precisiones*, en la última página del mismo *Precisiones* habla del deseo de escribir otro libro, que hipotetiza titular *El equipamiento de la civilización maquinista*,³⁴⁷ casi como se terminó subtitulando *La Ville Radieuse*. Estos dos deseos que se cruzaron en el Río de la Plata, dejaron el rastro de un proyecto sobre sus aguas, y agitaron el debate y la forma de entender y operar en el paisaje litoral de la ciudad.

4 ~ PLAN URBANO DE SANTA FE DE 1944: ECLECTICISMO Y CIENTIFICIDAD APLICADA PARA CONFIRMAR EL RÍO

Este plan para Santa Fe reafirmará algunas cuestiones sobre la relación de la ciudad con el río ya establecidas anteriormente en el plan de 1927, aunque las abordará con una mayor indiferencia, ya que su interés estará centrado en otras cuestiones. Su importancia, por ello, no es fundamental en el proceso de incorporación del río como tema del plan, tanto para Santa Fe como para el contexto nacional; pero sí sirve para entender la consolidación de una serie de elementos, tanto temáticos como instrumentales en los planes urbanos, oportunamente debatidos sobre los conflictos y potencialidades del espacio litoral.

En ese sentido, el plan regulador de Santa Fe de 1944 es la aplicación de una metodología que ya se presentaba ajustada para ese entonces, y que comienza a ser planteada en términos de "servicio" prestado desde una actividad privada a los gobiernos municipales, siendo testigo de un intento de profesionalización del urbanismo.

Santa Fe había sido un lugar donde los paradigmas del urbanismo habían tenido una temprana y precaria oportunidad de experimentarse, como se entiende en la tesis del plan de 1927 con la participación de Ángel Guido. Si entonces había tenido ese papel, en 1944 se convierte en el lugar para aplicación de fórmulas, procedimientos de interpretación e intervención bastantes eclécticos conjugados para su ejecución directa sin implicarse en un proceso genuino de planificación local. Si en 1927 no estaban a punto las estrategias y métodos, en 1944 existe una excesiva fe en los mismos como un producto intercambiable más allá del contexto, tal como fue experimentado por los responsables del plan de ese año.

4.1. El plan legislado, el plan adquirido, el plan adoptado

Durante la década de los años 1930, al compás de otras iniciativas en el ámbito nacional, en el debate social local flotaban, canalizados en la prensa, los pedidos de un plan urbano como el elemento capaz de dar las soluciones, ordenar las obras públicas y alcanzar la eficiencia en las

348. "Quedó constituida ayer la Asociación Amigos de la Ciudad de Santa Fe", *El Litoral*, 24 de setiembre de 1936, p. 3.

349. Archivo Legislatura de la Provincia de Santa Fe. Ley de Parques de la Provincia de Santa Fe, promulgada el 9 de agosto de 1935.

350. Archivo Legislatura de la Provincia de Santa Fe. Ley Orgánica de Municipalidades, Ley Provincial N° 2756, 1939. Existía un antecedente en la Ley de Comisiones de Fomento, Ley 2439 de 1935, donde también se establecía la obligatoriedad de planes reguladores para los municipios.

351. *Primer Congreso Argentino de Urbanismo*. Publicación oficial, Buenos Aires, 1937.

intervenciones. Sin embargo, estas expectativas no encontraban causas, y un indicativo de ello es la casi nula actividad de la Asociación Amigos de la ciudad creada en 1936,³⁴⁸ y que tuvo una fugaz existencia y casi nulo impacto, más allá de algunos artículos periodísticos y declaraciones altisonantes de aquel momento.

Se venía desarrollando una serie de obras de diferente envergadura en la ciudad, pero las mismas no eran formuladas con el grado de sistematización propias de un plan ni alcanzan tal condición, sino que se desenvolvían dentro del marco de las acciones ordinarias de las oficinas públicas tal como se describía en los apartados anteriores sobre la transformación de la costa.

La Provincia había avanzado incipientemente en la generación de un marco normativo tendiente a la organización de las intervenciones, sobre todo en el plano de la generación de recursos superando la escasez municipal de los mismos para afrontar las obras. Una Ley Provincial de Parques³⁴⁹ dotaba de mecanismos financieros para la generación de espacios verdes de escala en las ciudades de la provincia, a través de un fondo especial presupuestario y el marco regulatorio para la emisión de bonos de crédito público con este fin. Sobre esta ley se fundamentarían muchas de las acciones delineadas en el Plan Urbano de Rosario de 1935, presentado casi simultáneamente con la ley. También establecía la creación de una Oficina de Urbanismo Regional, encargada de la elaboración y seguimiento de proyectos.

Pero también se había avanzado con otra ley, la Ley Orgánica de Municipalidades,³⁵⁰ donde se establecía la obligatoriedad para los municipios y comunas de confeccionar su expediente urbano y plan regulador.

Este avance legislativo no era independiente de iniciativas que tenían origen en la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad Nacional del Litoral. Esta Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales tenía sede en Santa Fe, distinta situación a la Escuela de Arquitectura que tenía sede en Rosario, aunque ambas en la órbita de la misma universidad. Tempranamente se había conformado una cátedra de Derecho Municipal comparado en 1922, cuya titularidad recayó en Alcides Greca, seguramente producto de los cambios producidos por la nueva Constitución provincial a partir de la reforma de 1921, que otorgaba otro rol y concepción a los gobiernos locales. Alcides Greca había participado como convencional constituyente y prosiguió con una activa participación desde esa cátedra en una amplia labor en este campo como otros de la cultura.

Será a partir del Primer Congreso Argentino de Urbanismo de 1935, y en acuerdo con las recomendaciones de su declaración,³⁵¹ que esta Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales decide constituir un Instituto de Altos Estudios Urbanos. Su decano, José Lo Valvo, ex concejal de la ciudad de Rosario y activo partícipe de los debates de la ciudad, en 1936 propone la creación de dicho Instituto y la implementación de la "Semana del Urba-

352. AA. VV.: *Urbanismo*, edición extraordinaria de la Revista de Ciencias Jurídicas y Sociales, UNL, n° 21-22, Santa Fe: Imprenta de la Universidad, 1937. En el índice, y programa de conferencias, se registran las siguientes exposiciones: Alcides Greca, "La enseñanza del urbanismo en la UNL"; Ángel Guido, "Distribución funcional de la ciudad"; Rafael Bielsa, "Consideraciones sobre los problemas del urbanismo"; José Lo Valvo, "El urbanismo"; Mariano Tissembaum, "La actividad industrial y su repercusión urbana"; Francisco Albornoz, "Importancia higiénica del urbanismo"; Elena Berjman, "La estadística en función del urbanismo".

353. Un Instituto universitario recién se concretará en la Universidad de Buenos Aires, en ocasión de la creación de la Facultad de Arquitectura y dentro de ese ámbito, durante 1948 y a instancias de Della Paolera. Este Instituto de Buenos Aires tendrá un carácter epistemológico diferente del que se pensaba en la Facultad de Ciencias Jurídicas de Santa Fe, pero cabe poner de relieve el avance que significaba esta propuesta en Santa Fe para aquella época cuando sólo se registraban cátedras de urbanismo, no pudiendo superar ese nivel de institucionalización.

354. GRECA, Alcides: "La enseñanza del urbanismo en la UNL", AA. VV.: *Urbanismo*, edición extraordinaria de la Revista de Ciencias Jurídicas y Sociales, UNL, n° 21-22, Santa Fe: Imprenta de la Universidad, 1937, p. 12. Agregaba: "Sus poseedores (del título de los egresados del Instituto) serían las personas indicadas para actuar con eficacia en el gobierno de nuestras ciudades y villas, aportando ciencia, orden y método en la caótica administración de los municipios".

355. GUIDO, Ángel: "Distribución funcional de la ciudad. El uso de las tablas de Bartholomew", AA. VV.: *Urbanismo*, edición extraordinaria de la Revista de Ciencias Jurídicas y Sociales, UNL, n° 21-22, Santa Fe: Imprenta de la Universidad, 1937, pp. 13-33. Esto había sido utilizado

nismo"; un ciclo de conferencias que permitió verificar el estado de los estudios en el campo del urbanismo en el contexto local. Las exposiciones fueron recopiladas en una edición especial de la *Revista de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales*, que dirigía Alcides Greca.³⁵²

Del Instituto pocas más noticias se tuvo, por lo que la iniciativa no pudo concretarse.³⁵³ El ciclo de conferencias y el número de la revista tenían el objetivo de publicitar su creación, que se pensaba constituir con "profesores e investigadores de las diversas facultades de la Universidad", y con la "misión de desarrollar un plan de estudios y de investigaciones sobre problemas municipales, acordando títulos de urbanista o perito especializado en las materias relacionadas con la edilidad".³⁵⁴

De las exposiciones se desprende una gran inconexión entre un discurso jurídico, que entiende la ciudad desde una genérica interdisciplina que se expresará y viabilizará en leyes, como el de Alcides Greca, y un discurso técnico en tensión hacia una especialización, como el de Guido, basado en abstractos mecanismos como las tablas de Bartholomew.³⁵⁵ En esta disociación tal vez esté la clave por la que poco se avanzó por esos años desde los poderes públicos en la construcción de un plan regulador, que debía contener mecanismos e instrumentos propios de la operación física en la ciudad. El déficit en conjugar voluntades políticas con recursos financieros y herramientas técnicas fue evidente.

Tanto el Instituto universitario como la Asociación de Amigos no prosperaron en sus acciones, y los instrumentos legislativos carecieron o fueron débiles en sus fundamentos sociales y epistemológicos, más allá de sus intenciones expresadas. La ley de Parques dio cobertura para la realización de numerosos e importantes espacios verdes,³⁵⁶ pero su alcance quedó remitido a una instancia paisajística sin hacer partícipe a las intervenciones de un plan integral para toda la estructura urbana, traduciendo en una correlación ligera como espacio urbano al espacio verde. Por otro lado, la obligación legal de los gobiernos locales de contar con un plan urbano tampoco fue cumplida, y dio cuenta de la limitación de la norma para construir la costumbre.

Pero habrá un acontecimiento fuera del contexto estrictamente local. El Instituto Argentino de Urbanismo había sido creado en 1942 con Miguel C. Roca como director y con sede en Buenos Aires. Roca era un joven

por Guido en el Plan de Rosario, donde citaba a Bartholomew. Sobre Bartholomew, ver Johnston, Norman: "Harland Bartholomew: precedent for the profession", Donald A. Krueckeberg: *The American planner: biographies and recollections*. New York: Taylor & Francis, 1983, pp. 279-300.

356. Entre ellas, está el Parque Juan de Garay en 1939 y el Parque Cívico del Sur en 1940 –a partir del proyecto de Guido–. Asimismo, cabe mencionar las intervenciones en las Plazas Colón, Pueyrredón, y el Jardín Botánico, entre otras de menor importancia.

357. Ver DELLA PAOLERA, Carlos; ROCA, Miguel: *Instituto Argentino de Urbanismo, Buenos Aires. Una obra de progreso al servicio de la Nación*. Buenos Aires: 1942.

358. Existieron en esa época muchos emprendimientos que tenían por nombre la denominación de Instituto. A los mencionados hasta aquí cabe agregar otro de idéntica denominación –Instituto Argentino de Urbanismo– que editó el libro de Guido *Reargentinización edilicia por el urbanismo* en 1939. Sin embargo, no puede ser posible que sea el mismo, ya que este último estará patrocinado por Amigos de la Ciudad de Buenos Aires, quienes habían organizado una exposición junto a Guido. Por el contrario, la filiación del emprendimiento de Roca y Della Paolera tendrá muy diferente talante, ninguno de ellos tenía participación en Amigos ni sus propuestas eran coincidentes. Guido justamente polemizará fuertemente desde las tribunas de Amigos de la Ciudad –marcando las distancias– con el proyecto de su antiguo socio en Rosario por el proyecto de la Avenida 9 de Julio en Buenos Aires en 1941. En el documento existente sobre el comienzo de actividades del Instituto presidido por Roca, en 1942 se habla de reciente fundación y no se mencionan actividades anteriores y menos este antecedente. Por ello de ahora en más cuando el texto se refiera a Instituto Argentino de Urbanismo será el que ha dirigido Roca, y no tendrá que ver con el editor de un importante texto de Guido que se analiza más adelante.

359. Además de su cátedra de Urbanismo en la Universidad de Buenos Aires desde 1933, previo paso por la de Rosario de la Universidad Nacional del Litoral como fundador en 1929, Della Paolera creará el Instituto Superior de Urbanismo en 1948 en la recientemente creada Facultad de Arquitectura de la Universidad de Buenos Aires.

360. Decreto del Intendente Municipal del 5 de febrero de 1932 y Ordenanza

arquitecto que había estado en París, y su carta de presentación será la de haber egresado del Instituto de Urbanismo de París. Se constituyó como una entidad privada profesional, cuyo fin era proveer servicios técnicos a gobiernos municipales, sin descartar a otros niveles y organismos estatales, como tampoco particulares.³⁵⁷ Por ello, representó una instancia de profesionalización del urbanismo, un intento de organización de la práctica urbanística en términos de servicio privado. Sin embargo, no dejaba de contener en su denominación una identificación académica,³⁵⁸ que intentaba captar el valor diferencial que esto conlleva. El mismo sentido tenía la inclusión de Della Paolera como asesor en su staff, vinculando el emprendimiento con esta figura de prestigio académico,³⁵⁹ comprometido con la presencia del urbanismo en la formación universitaria, además de la experiencia por su labor al frente de la Dirección del Plan de Urbanización en Buenos Aires.³⁶⁰

Entre las acciones de publicidad de sus servicios, este Instituto Argentino de Urbanismo se presenta en Santa Fe, conocedor de la legislación provincial –única en el país por aquel momento– que obliga a los gobiernos municipales a tener un plan regulador, una normativa.

Dichas gestiones encuentran resultado en 1943, cuando la ciudad de Santa Fe contrata al Instituto Argentino de Urbanismo para confeccionar un Expediente Urbano a los fines de realizar un Plan Regulador para la ciudad.³⁶¹ La forma de encontrar cauce a las expectativas generadas en un plan urbano será la contratación de un organismo privado de afuera de la ciudad que vende el servicio al gobierno municipal, una contratación directa lejos de los debates y producciones locales. Porque no serán expertos desde asociaciones profesionales locales o universitarias –como las promovidas desde la Facultad de Ciencias Jurídicas–, ni tampoco de círculos pertenecientes a entidades civiles de la ciudad, que aun en sus limitaciones de representación y parcialidad de intereses sean agentes activos del proceso de construcción de la ciudad. Por el contrario, la contratación pareciera obedecer a la resolución por vía administrativa, una respuesta de salida a reclamos desde distintos ámbitos pero que no se estructuraban ni social ni técnicamente.

Las oficinas públicas que venían intentando consolidar su papel, principalmente municipales, y que en otras ciudades habían alcanzado un cierto

Nº 4576 del Honorable Concejo Deliberante de diciembre de 1932. Su labor continuó hasta 1943, por lo que la creación del Instituto en 1942 representaba una forma de comenzar a vislumbrar alternativas ante la inminencia de cambios en las actividades de Della Paolera.

361. Resolución Nº 518 con fecha 24 de marzo de 1943 del Concejo Deliberante. En mayo 1943, el Poder Ejecutivo efectiviza la contratación del plan al Instituto Argentino de Urbanismo. ACDM-AE, tomo 1942, f.91 y ss.

rango, en Santa Fe aún no encontraban la forma ni fuerza para instalar desde sus mismos ámbitos la generación del plan urbano; se limitaban a acciones fragmentadas y reducidas sin poder ser reconducidas y sistematizadas en una idea global, que al momento de contratar al Instituto Argentino de Urbanismo quedará fuera de sus atribuciones.

Para el surgimiento del plan confluyeron una necesidad del gobierno y un agente necesitado de encargos sin demasiadas pretensiones en la contraprestación. Un gobierno que de forma ágil podía resolver una cuestión de amplio consenso en su enunciado pero de difícil resolución en las formas y contenidos. Y un agente en busca de escaparate, de poder mostrar sus posibilidades de aportes. Estas condiciones de emergencia del plan serán evidenciadas en sus resultados, una componenda práctica de los problemas en base a fórmulas conocidas sin el grado de ajuste a las específicas condiciones del caso.

En una pluralidad de fuentes y referencias conjugadas rápidamente se inspirarán las proposiciones del plan. Desde el maquinismo a la ciudad jardín, pasando por bloques corbusieranos “mejorados”, se irán insertando piezas que pretenderán regular el crecimiento de la ciudad sin más pretensiones que dar una imagen de ordenamiento donde el terreno esté despejado y sin condicionamientos.

El río formará parte de las proposiciones, aunque sobre interpretaciones previas y con la significación estructural diluida en otras preocupaciones. El río por sus condiciones era un lugar de difícil construcción y era riesgoso jugar demasiado con ello. Eso sí, alcanzará una imagen arquitectónica –la más contundente del plan– con una serie de portales de ingreso y un puente al parque en la isla de enfrente de la ciudad, parque y equipamiento que habían sido concebidos en su rol de pieza urbana desde oficinas públicas y desde el plan de 1927, rescatado ahora con una imagen nocturna marcada por los trazos de las luces.

4.2. Las propuestas del plan: bloques y ciudad jardín con ingreso monumental al río

El 15 de noviembre de 1944 en los salones del Museo Municipal de Bellas Artes se exhibieron 42 paneles con gráficos, cuadros estadísticos y planos correspondientes al Plan Regulador de la ciudad de Santa Fe, a los que se agregaron algunas maquetas, en una muestra coincidente con los festejos del aniversario de la fundación de la ciudad. Simultánea a la exhibición, Roca brindará una conferencia explicando aspectos del plan en la Universidad, exponiendo las conclusiones del expediente urbano y las propuestas consecuentes. La repercusión en la prensa se puede decir que fue cauta,³⁶² sin entusiasmo a favor ni quejas en contra, apenas la crónica, lo que contrasta con los clamorosos llamados anteriores a la realización de un plan. El acontecimiento diluyó el deseo del mismo.

362. “El plan regulador de la ciudad”, *El Litoral*, 13 de noviembre de 1944; “La urbanización”, *El Litoral*, 13 de diciembre de 1944.

363. ROCA, Miguel: *Plan Regulador de la ciudad de Santa Fe*. Buenos Aires: Instituto Argentino de Urbanismo, 1947.

364. DELLA PAOLERA, Carlos; ROCA, Miguel. *Instituto Argentino de Urbanismo, Buenos Aires. Una obra de progreso al servicio de la Nación*. Buenos Aires: 1942, pp. 20-22.

365. ROCA, Miguel: "El urbanismo frente a la mortalidad infantil de la ciudad de Santa Fe", *Edilicia*, 9-10, Rosario, setiembre-octubre 1943; ROCA, Miguel: "El problema ferroviario en el Plan Regulador de la ciudad de Santa Fe", *Edilicia*, 6, Rosario, junio 1944; ROCA, Miguel: "Aspectos interesantes del Plan Regulador de Santa Fe", *Edilicia*, 9-10, Rosario, setiembre-octubre 1944. ROCA, Miguel: "Nuevos aspectos del Plan Regulador de Santa Fe", *Edilicia*, 10, Rosario, octubre 1945.

366. Estos aspectos no se desarrollan aquí con la extensión y jerarquía que tienen en el plan, sólo se harán alusiones para concentrar la atención en cuestiones vinculadas con la tesis y los debates de los planes llevados hasta aquí.

367. ROCA, Miguel: *Plan Regulador de la ciudad de Santa Fe*. Buenos Aires: Instituto Argentino de Urbanismo, 1947, pp. 7-8.

368. Si bien había hecho su experiencia en el Instituto de Urbanismo de París, Roca confirmará sus inclinaciones hacia Le Corbusier posteriormente integrando el equipo de Estudio del Plan de Buenos Aires con Ferrari Hardoy en 1946-49 –ámbito de implementación del Plan de Le Corbusier– y en el Plan Urbano de Bahía Blanca. Pareciera que jugaba a dos bandas, con Della Paolera y con Ferrari Hardoy, y ello le sirvió en Santa Fe para amalgamar una propuesta amplia en un medio indefinido en sus direcciones como Santa Fe. Ver: Harvard University Library. Special Collections, Frances Loeb Library, Harvard Design School. The Ferrari Hardoy Archive. F008: aquí en notas protocolares

La publicación final de la memoria será impresa recién en 1947³⁶³ por el mismo Instituto, más interesado en su difusión que la misma ciudad. Si se tiene en cuenta que en el libro de presentación del Instituto en 1942 sólo se cuenta como realización el plan para el Ingenio Tacuarendí,³⁶⁴ un pequeño poblado del norte de la provincia de Santa Fe, el plan de la ciudad capital de Santa Fe se convertirá en el mayor emprendimiento que puede ejemplificar la labor del Instituto, desarrollando ese papel en distintas publicaciones especializadas³⁶⁵ y conferencias en Buenos Aires, como también en Bolivia y Perú.

La memoria del plan contendrá unas aproximadas 180 páginas donde estará incluida la reproducción de los paneles de la exposición. El índice es un listado de heterogéneos temas, ítems todos igualados sin clasificar en capítulos o apartados que distingan entre aquellos de carácter analítico y otros propositivos –de acuerdo con el planteo de expediente y plan–. Se distingue un bloque de aspectos a contemplar, de preocupaciones a atender asimilables al expediente urbano, que va de la "Meteorología" a la "Seguridad" de la ciudad frente a la guerra, pasando primordialmente por "La higiene". En este primer bloque el ítems más extenso es el dedicado a "Mortalidad general e infantil", clave del plan que le permitirá justificar la concentración de la atención en las cuestiones propositivas principales: el *zoning*, la vivienda y el reglamento de edificación,³⁶⁶ los temas más desarrollados de todo el plan y en los que descansan las soluciones propuestas donde se funden referencias de distinto tipo.

En la introducción se invoca "una nueva 'era de la máquina'", "la cooperación que presta nuestra industria a la ciencia experimental", lo cual "impone, cada vez con mayor urgencia, cambios radicales... en la estructura de la ciudad moderna".³⁶⁷ Todo el análisis de la condición contemporánea es un calco de expresiones corbusieranas,³⁶⁸ "el empobrecimiento de la vida" por "el primer siglo de la 'era de la máquina'", "la enorme presión que sobre la vetusta ciudad ejerce la nueva economía", la necesidad de adaptación de "nuestras ciudades creadas para la época de las carretas y de las casonas patriarcales".³⁶⁹ Con todo ello, y otras expresiones más de esta introducción, no es impensado –salvando escalas– recordar el croquis de Le Corbusier del Río de la Plata cuando se ve la perspectiva nocturna de Roca del acceso a la isla de frente de la ciudad.³⁷⁰

aparece Miguel Roca junto a Ferrari Hardoy y Vivanco como integrantes del equipo del Estudio del Plan de Buenos Aires; GEBHARD, Enrique; ROCA, Miguel: "Remodelación ferroviaria y urbanística de la ciudad de Bahía Blanca"; y ROCA, Miguel: "Plan Regulador de Bahía Blanca", *Arquitectura*, 359, Buenos Aires, noviembre 1950, pp. 320-332.

369. ROCA, Miguel: *Plan Regulador de la ciudad de Santa Fe*. Buenos Aires: Instituto Argentino de Urbanismo, 1947, p. 8.

370. ROCA, Miguel: *Plan Regulador de la ciudad de Santa Fe*, op. cit., p. 113.

371. ROCA, Miguel: *Plan Regulador de la ciudad...*, op. cit., p. 11.

372. ROCA, Miguel: *Plan Regulador de la ciudad...*, op. cit., p. 9.

373. ROCA, Miguel: *Plan Regulador de la ciudad...*, op. cit., p. 10.

374. ROCA, Miguel: *Plan Regulador de la ciudad...*, op. cit., p. 44.

375. ROCA, Miguel: *Plan Regulador de la ciudad...*, op. cit., p. 11.

Ahora bien, esta transformación necesaria para adaptarse a la “era de la máquina” sería guiada a partir de los métodos e instrumentos que la ciencia ofrece, “una ciencia joven pero ya universalmente acatada”³⁷¹ como es el urbanismo. Por ello, es la impronta de lo nuevo, del empuje propio de entender el advenimiento de una nueva era civilizatoria, los contenidos del llamado a la hora hecho por la estridencia artística, pero conjugado con las tareas pacientes de un laboratorio como las que se iban desplegando desde los más tranquilos lugares académicos o municipales, como la labor de Della Paolera en Buenos Aires. “El Expediente Urbano y el Plan Regulador de la ciudad de Santa Fe vienen a llenar un vacío y a asegurar el rumbo científico en la vida municipal.”³⁷²

Los “sistemas de la razón”, de la “lógica”, con el inestimable apoyo de las estadísticas y “sin tener en cuenta el juego de intereses creados”, permitirán alcanzar el “honesto anhelo de mejorar la ciudad, hacerla más bella, más confortable, más higiénica y más en consonancia con los imperativos de la naturaleza y con las posibilidades de la nueva civilización.”³⁷³

En esta frase de la introducción estará condensada la síntesis que intentará realizar entre las distintas tendencias y problemáticas que se debatían sobre la ciudad, y que rebotaban en el debate local aunque de forma oblicua. Y recorrerá como un criterio general justificativo de las soluciones propuestas, la viabilidad de su realización, asumiendo una actitud pragmática ante las cuestiones que se presentan conflictivas.

Las estadísticas sobre el mal estado de salud de la población, con gráficos muy expresivos donde por ejemplo detrás de un cuadro estadístico aparece la figura de la muerte personificada en el rostro oscuro de una persona cubierta de un manto blanco, serán las que capten el protagonismo de la primera parte de la memoria. Con cifras genéricas, y de dudosa organización como la comparación directa de la mortalidad infantil de Santa Fe con las ciudades jardín de Letchworth y Welwyn,³⁷⁴ con obvias y rápidas conclusiones sobre la bondad de estas últimas, va estructurando un argumento sobre la necesidad de espacios verdes y mejoras en la habitación, a la que atenderá posteriormente con distintas propuestas de urbanizaciones de jardín y bloques.

Pero sobre la estructura general de la ciudad, pasados los diagnósticos estadísticos sobre la salud y la insinuada terapia de espacios verdes y mejoras en la habitación, pondrá como primer punto “el plan funcional!”³⁷⁵ Basado en la lectura de implantación territorial de la ciudad, con aguas tanto al este, sur y oeste, Santa Fe sólo puede extenderse hacia el norte, territorio justamente atravesado por las líneas ferroviarias que complican dicho crecimiento como una “tela de araña pernicioso y fatal”

En consecuencia, opta por su levantamiento y sistematización en la zona oeste de la planta urbana, lugar que establece como ideal ya que son terrenos anegadizos de escaso valor inmobiliario y, principalmente, lindantes con el río Salado –el otro distinto del Paraná–, lo que hace inviable la formaliza-

376. ROCA, Miguel: *Plan Regulador de la ciudad...*, op. cit., pp. 124-139.

377. ROCA, Miguel: *Plan Regulador de la ciudad...*, op. cit., pp. 130-143.

378. ROCA, Miguel: *Plan Regulador de la ciudad...*, op. cit., pp. 93-104.

379. ROCA, Miguel: *Plan Regulador de la ciudad...*, op. cit., p. 136.

380. ROCA, Miguel: *Plan Regulador de la ciudad...*, op. cit., p. 100.

ción de una extensión de la ciudad en esa dirección. Por el contrario, piensa y desarrolla la extensión de la ciudad exclusivamente al norte. Y hacia el este, la consolidada Costanera, por aquel entonces sobre la laguna Setúbal afluyente al Paraná, será complementada con la Isla de los Pozos, donde se llegará con un nuevo puente adicional al Puente Colgante y donde se alojarán un hipódromo y un zoológico en el marco de un gran parque paisajístico.³⁷⁶ Así queda zonificada la ciudad,³⁷⁷ funcionalmente organizada.

Llamativamente nada dice sobre el puerto, más allá de la alusión a su importancia en los inicios retóricos de la memoria. Pero ninguna pauta ni indicación hace al respecto; deja en el lugar que actualmente ocupa sin diagnósticos ni proyecciones a futuro a esta pieza fundamental no sólo por carácter de infraestructura económica, sino también por la determinación morfológica y de uso de una importante y significativa parte de la estructura urbana.

La atención estará en la reestructuración ferroviaria.³⁷⁸ Sobre el oeste, las nuevas instalaciones ferroviarias reordenadas, a las que se suman las industriales,³⁷⁹ no estarían impidiendo ningún crecimiento, y el lugar con amplias extensiones permitiría la racionalización de todo el sistema en una localización unificada, tanto operativa como administrativamente entre las distintas empresas ferroviarias.

La nueva gran estación central estaría detrás del Parque Garay,³⁸⁰ el que haría de explanada y de articulación con la red de espacios públicos de la ciudad y el sistema vial primario de avenidas. Asimismo, habría playa de maniobras y talleres, como conexiones con la cercana área industrial prevista también en ese borde oeste, y con el puerto desde el sur como único acceso.

El oeste era un borde aún inasible, desocupado y con dificultades para ocuparse desde los parámetros de urbanidad higiénica y saludable que el plan promovía; por ello, se lo dispone para los usos más complicados en relación con la estructura urbana, un lugar planteado favorable hasta por los vientos, ya que los mismos soplan llevando las emanaciones de esos usos que disturban la urbanidad hacia zonas que no pueden ser utilizadas.

De esta manera queda consolidada, confirmada, la ciudad escindida ya previsualizada en el plan de 1927, con un centro y parte de la costa este para el poder, el comercio, el ocio, y la residencia cualificada, y el oeste para la industria y los sectores populares de trabajadores. El plan con justificaciones idealizadoras y recursos fundados en el *zoning* sistematiza y legitima predisposiciones y tendencias ya establecidas, incluso profundizándolas, ya que el plan de 1927 intentará restituir la unidad con intervenciones fuertes de configuración de un espacio público representativo, a través de edificios y conexiones aprovechando las vías y solares desafectados de las instalaciones ferroviarias.

Por el contrario, este plan de 1944 hará una crítica a la solución planteada por el plan de 1927, en cuanto la llegada de vías al puerto a través

381. Ver mas adelante, en el cap.6 apartado 2 de la tesis, donde se analiza esta obra de Guido.

382. ROCA, Miguel: *Plan Regulador de la ciudad...*, op. cit., pp. 118-123, 146. Cabe resaltar la diferencia con el Plan de 1927, que también levantaba las instalaciones ferroviarias en este sitio, pero por el contrario proponía en su reemplazo un “parque de las ciencias y las artes” con un Museo Nacional de Bellas Artes, dos Museos Provinciales, un Teatro Municipal de Opera y un planetario.

383. Esto merecería un estudio particular por su valor, ya que será una importante experimentación sobre la vivienda en el contexto local, y su especificidad escapa a la tesis.

384. ROCA, Miguel: *Plan Regulador de la ciudad...*, op. cit., p. 108.

385. Si bien dedica un espacio a ser muy crítico con la localización de los edificios públicos existentes, quejándose de las condiciones en que se insertan en la estructura urbana, no plantea ninguna medida rectificativa que mejore esas condiciones, o permita poner en red mejorando

de líneas subterráneas y/o elevadas no se corresponde con los recursos ni las disponibilidades financieras del municipio. Plantea las vías de acceso al puerto por el sur en superficie, lo que incide negativamente en el Centro Cívico Parque Sur de reciente reordenamiento por parte de Ángel Guido³⁸¹ y al que evidentemente no le ha prestado atención o no ha avizorado forma de salvar.

Concentrando las instalaciones del ferrocarril se liberan terrenos en zonas de potencial urbanización y valor inmobiliario. Propone la urbanización con vivienda y extiende en los hechos el damero que había sido interrumpido por el ferrocarril en los terrenos desafectados. El plan otorgaba un gran papel a esto último al asumir los mecanismos del mercado inmobiliario como el recurso posibilitante de la ejecución del plan. Y en cuanto a lo ferroviario, definía la factibilidad de su propuesta reestructuradora de la red ya que las empresas pondrían en mercado sus presentes localizaciones en suelo urbano y se trasladarían a terrenos de muy bajo valor. Esta diferencia permitiría financiar la operación. Así propone en algunas vías ferroviarias “avenidas con edificación con la que financiar la obra,” aunque sin una idea de estructura del conjunto sino la simple continuidad del damero, y “barrios perfectamente urbanizados, con parte de destino a parques y jardines” en estaciones y playas de maniobras a levantar.

En cuanto a estos barrios, en el solar de la estación de Ferrocarril Santa Fe planteará un sistema mixto –nuevamente intentando conjugar disímiles– con la continuidad del damero y la subdivisión del suelo en manzanas pero la implantación del tipo edilicio de bloques para viviendas.³⁸² Su explicación será que es una adaptación del tipo edificatorio del bloque a las condiciones de Santa Fe, planteando una volumetría escalonada del mismo.³⁸³ En el otro conjunto de viviendas, ubicado más al norte en la playa de maniobras de Santa Fe Cambios, el planteo era aún más complejo, ya que combinaba vivienda individual y colectiva, manteniendo la continuidad del trazado de la cuadrícula. Caracterizado como vivienda para empleados, implementaba el espacio central de la manzana como espacio verde entre las innovaciones más significativas. A estos dos conjuntos se le suman otros dos con urbanizaciones tipo barrio-jardín,³⁸⁴ ubicados en el norte de la planta urbana, amojonando la extensión de la misma en esa dirección. En estos cuatro conjuntos de gran superficie se condensan las nuevas formas de vivienda que promoverá el plan, complementado con el cambio del reglamento de edificaciones, con el fin de ajustar paulatinamente el tejido existente a estándares de luz y ventilación.

El espacio público en sí mismo es poco considerado como eje de la intervención en general, recostada en la especificidad ambiental del espacio verde y en la higiene de la habitación. Es más, renuncia explícitamente a la organización de un centro cívico,³⁸⁵ amparado en la existencia de un conjunto de edificios que cumplen esa tarea.

la inconexión actual entre estos equipamientos.

386. En un plan posterior Roca sí tendrá otra postura y utilizará la red ferroviaria para la generación de un sistema de espacios públicos en red, donde se conjugan la función de circulación, accesibilidad y equipamiento en una vocación de configuración global e integral de la estructura urbana. Además, desarrollará tipos edilicios adscritos a los cánones de lo que convencionalmente se reconocía como arquitectura moderna, siendo emblemático el proyecto de estación ferroviaria con líneas nítidamente similares al proyecto del Palacio de los Soviets de Le Corbusier, o viviendas en bloques tipo Unité d'habitation y otras líneas del ideario Ciam. Cabe aclarar que las condiciones en 1950, año de ese plan, eran muy distintas. El ferrocarril se había nacionalizado, y la propiedad del Estado como asimismo la unificación de líneas en una sola administración fueron pensadas como nuevas posibilidades –posteriormente no confirmadas– en los proyectos de reestructuración. Ver GEBHARD, Enrique; ROCA, Miguel: "Remodelación ferroviaria y urbanística de la ciudad de Bahía Blanca"; y ROCA, Miguel: "Plan Regulador de Bahía Blanca"; *Arquitectura*, 359, Buenos Aires, noviembre 1950, pp. 320-332.

387. ROCA, Miguel: *Plan Regulador de la ciudad...*, op. cit., p. 113.

388. ROCA, Miguel: *Plan Regulador de la ciudad...*, op. cit., p. 106.

389. No es la aplicación de las tablas de Bartholomew por ejemplo, como hace Guido en propuestas como la de ciudad industrial, aunque sea un experimento más que una realización. Ver GUIDO, Ángel: "Ciudad industrial tipo". Primer Congreso Argentino de Urbanismo. Publicación oficial, Buenos Aires, 1937. Tomo II, pp. 118-129.

Ahí también, además de la cuestión financiera, anida la decisión de urbanizar y no utilizar los espacios ferroviarios para generar una red de espacios públicos.³⁸⁶ Y ahí también puede estar cierto desapego con que considera el río y los espacios sobre el mismo. Luego de proyectos frustrados sobre las costas en distintas ciudades durante las últimas décadas, se repliega en la urbanización residencial y en la organización segregada de la industria, bases pragmáticas del plan.

Aun así, y tal vez justamente en un gesto por recobrar el protagonismo escamoteado en el conjunto del plan, tienta una imagen monumental sobre la costa con un portal de ingreso al nuevo puente propuesto a la Isla de los Pozos, frente a la costa este de la ciudad sobre la laguna Setúbal, y donde aloja el programa de uso más importante de la costa. Esta imagen será la única que acompañará el capítulo sobre "Edificios y lugares públicos";³⁸⁷ y el puente será el elemento urbano más destacado y audaz de las intervenciones viales planteadas en el sistema primario de circulación.

Esta pieza, planteada sobre pilares de un antiguo ramal ferroviario, serviría para potenciar el acceso a la mencionada Isla de los Pozos con el hipódromo, el zoológico y un parque de escala urbana para apropiarse del paisaje fluvial, el único gran parque del plan, ya que no preveía otros en la estructura urbana proyectada. El verde se distribuía en pequeñas escalas vinculadas a la vivienda y en la búsqueda del modelo de ciudad jardín, más que en grandes emprendimientos generadores de centralidades cívicas, que hasta por momentos critica.

En general, todas las imágenes de edificios proyectados por el plan – Estación Ferroviaria, Estación Terminal de Ómnibus,³⁸⁸ entre otros– aparecen en pequeños croquis, al costado de la planta urbana donde muestra su localización y perdidos entre gráficos de información diversa. En cambio, el "Acceso a la Isla de los Pozos" –tal la denominación del panel– ocupa la totalidad de la lámina, en una perspectiva nocturna de escala gráfica significativamente mayor que los demás edificios y lugares representados en los distintos paneles.

Esta es la presencia del río en el plan. Confirmados los usos de los bordes litorales, tanto en la costa este como oeste a través de una utilización, si bien no muy precisa,³⁸⁹ sí más directa y definitoria del instrumento del *zoning*. Y por otro lado, el río será mostrado con una imagen monumental con haces de luz apuntados hacia arriba que iluminan el cielo y se reflejan en el agua, todo en perfecta escuadra con la línea de ribera y el puente que penetra en la ciudad y se pierde en el horizonte mezclándose con otras pequeñas luces de la ciudad.

Sin el protagonismo de pieza estructural como espacio público en anteriores planes, el río aparece diluido entre la problemática de la habitación y el espacio verde vinculado a ella, licuado entre alternativas eclécticas de las proposiciones que iban de la exaltación del neocolonial en la reseña histórica –aunque luego no aparezca nada en el reglamento de edifica-

ciones– a la enunciación de condiciones de la era de la máquina, de la propuesta de bloques de vivienda colectiva del CIAM a la valorización de la residencia unifamiliar. Todo ello compuesto en un producto, el plan, como una respuesta pragmática en tiempo y forma tanto para el gobierno político –que pueda mostrar una realización–, como para el prestador del servicio profesional que obtenga su rédito y prestigio. Para alcanzarlo sistematizará y pondrá en acto los rudimentos desarrollados por la práctica urbanística hasta ese momento. Mientras tanto, el río recobrará una imagen monumental y un nuevo acceso, agregándose una capa más de su presencia como tema del plan.

5 ~ LA VOLATILIDAD DE LOS PLANES Y LA INELUCTABLE PRESENCIA DEL RÍO

La incorporación del río en los planes urbanos tuvo un lento proceso progresivo donde fue ganando sistematicidad. De proyecto puntual a pieza estructural del plan, al compás de la consolidación del urbanismo como una práctica con pretensiones científicas y en búsqueda de consenso académico y social, como también contenedor de querellas disciplinares.

De las primeras desdibujadas indicaciones de Bouvard en Buenos Aires y Rosario, pasando por el rescate de la tradición de la costa de “arboleda umbrosa” del Plan de la Comisión de Estética Edilicia de Buenos Aires, a su encumbramiento como pieza estructural clave en el Plan de Rosario de 1935, hasta el “puesto de mando” y celebración purista con sello de vanguardia de Le Corbusier.

Este fue el recorrido, el modo en que se fue dibujando el río en las ciudades de los planes, paulatinamente, tomando forma, ganando precisión y aumentando la ambición de apropiación, de uso, de significado. Ambición y deseo fueron el mayor logro, ya que las realizaciones fueron relativas. La instalación del plan en las dinámicas urbanas siempre es conflictiva, y con estos planes no fue menos. Pero lograron instalar el tema por siempre y guardarle una gran actualidad todavía en el presente. Los planes no subsistieron pero el río sí en ellos, en sus intentos. Aquí hubo diferencias, y es posible afirmar que el Plan de Rosario tuvo una mayor relación con los procesos posteriores que el Plan de Buenos Aires de 1940.

Fue un debate técnico, político y estético. Esto último muchas veces desdeñado en los análisis pero es fundamental para entender ciertas decisiones de quienes estuvieron sobre los principales planes de la Argentina de la primera mitad del siglo XX.

Y ello, conjugado con la principal atención sobre una unidad de análisis espacial, permite ver lo flexibles que son las categorías resueltas desde la urbanística y su historiografía. El “arte cívico” y el “urbanismo científico”, categorías con las cuales se organizan etapas en la consolidación del urbanismo, en el desarrollo presentado aquí se ven como intercambiadas

390. La referencia es a las categorías desarrolladas por Françoise Choay en su clásica obra: CHOAY, Françoise: *El urbanismo. Utopías y realidades*. Barcelona: Lumen, 1976. Edición original: CHOAY, Françoise: *L'Urbanisme, utopies et réalités. Une anthologie*. París: Editions du Seuil, 1965.

Una lúcida apreciación es la de Almandoz, al realizar una crítica a estas categorías por su efectismo reductivo de las experiencias, las que contienen una mayor hibridez que la separación de modelos le otorga. Ver ALMANDOZ, Arturo: *Entre libros de historia urbana*. Caracas: Equinoccio, Universidad Simón Bolívar, 2008, pp. 129-135.

391. HEGEMANN Werner: *Report on a city plan for the municipalities of Oakland and Berkeley*. Oakland, California: The Kelley-Davis Co. printers, 1915.

392. Templo y convento de San Francisco. Llevó a cabo una restauración dentro de la intervención del Gran Parque y Centro Cívico e Histórico Monumental de 1939-40. Ver AA. VV.: *Inventario. 200 obras del patrimonio arquitectónico de Santa Fe*. UNL, Santa Fe, 1993, p. 42.

393. Ver mas adelante, en el cap.6 apartado 2 de la tesis.

394. GUIDO, Ángel: *Catedrales y rascacielos*. Buenos Aires: Colegio Libre de Estudios Superiores, 1936.

395. LE CORBUSIER: *Quand les cathédrales étaient blanches: voyage aux pays des timides*. París: Librairie Plon, 1937. Edición en español: LE CORBUSIER: *Cuando las catedrales eran blancas; viaje al país de los tímidos*. Buenos Aires: Poseidon, 1958.

en experiencias que habían sido encasilladas en una u otra. El Plan de Rosario de 1935 puede admitir o superar ambas, y el Plan de Santa Fe de 1927 puede ser reposicionado como experimento secreto rescatándolo de su olvido a una instancia secundaria precientífica y artística.

El grado y carácter de modernidad también pueden ser reformulados en ellos, y las casi canónicas categorías modélicas de preurbanismo y urbanismo, como principalmente las de culturalismo y progresismo,³⁹⁰ no resisten ante algunos de los planes que pretendieron generar un propuesta sintetizadora a partir de una pluralidad de fuentes, mirando hacia atrás pero proyectándose hacia el futuro simultáneamente, mucho más de lo que otros planes en su “camino recto” pensaban alcanzar.

De nuevo el Plan de Rosario de 1935 demostró tener una capacidad de lectura, de la etapa en que se encontraba el proceso urbano, mucho más certera que el Plan de Buenos Aires de 1940.

Pero también, el Plan de Santa Fe de 1927, aun en sus rudimentarios enunciados y su menor documentación propia de una convulsionada gestión, demostró contener unos lineamientos mucho más profundos que el plan de 1944 supuestamente científico y formulado con las herramientas que ya parecían indiscutibles en su eficacia. Por ello, aquél se puede considerar en su incipiente y errática formulación, más que como una experiencia preurbanística o de arte urbano, un embrionario plan en donde se reconocen antecedentes internacionales con el *Report* de Hegemann,³⁹¹ francamente urbanístico, avanzado y trascendente del mero arte urbano.

En todo este proceso resuena la figura de Ángel Guido que seguramente, en correspondencia con lo descrito, también esté necesitado de un nuevo análisis ponderando elementos que la entera adscripción de su producción a una línea nacionalista y antimoderna había clausurado, por lo menos en el debate local de Santa Fe, identificado sólo con una intervención restaurativa de una iglesia colonial.³⁹² Justo es decir que el mismo Guido en sus tardías producciones e ideas dio razones para ello, pero también cabe convocar a los fines de la complejidad abordada el ensanche de los horizontes de su prolifera y disímil tarea que va más allá del urbanismo.³⁹³

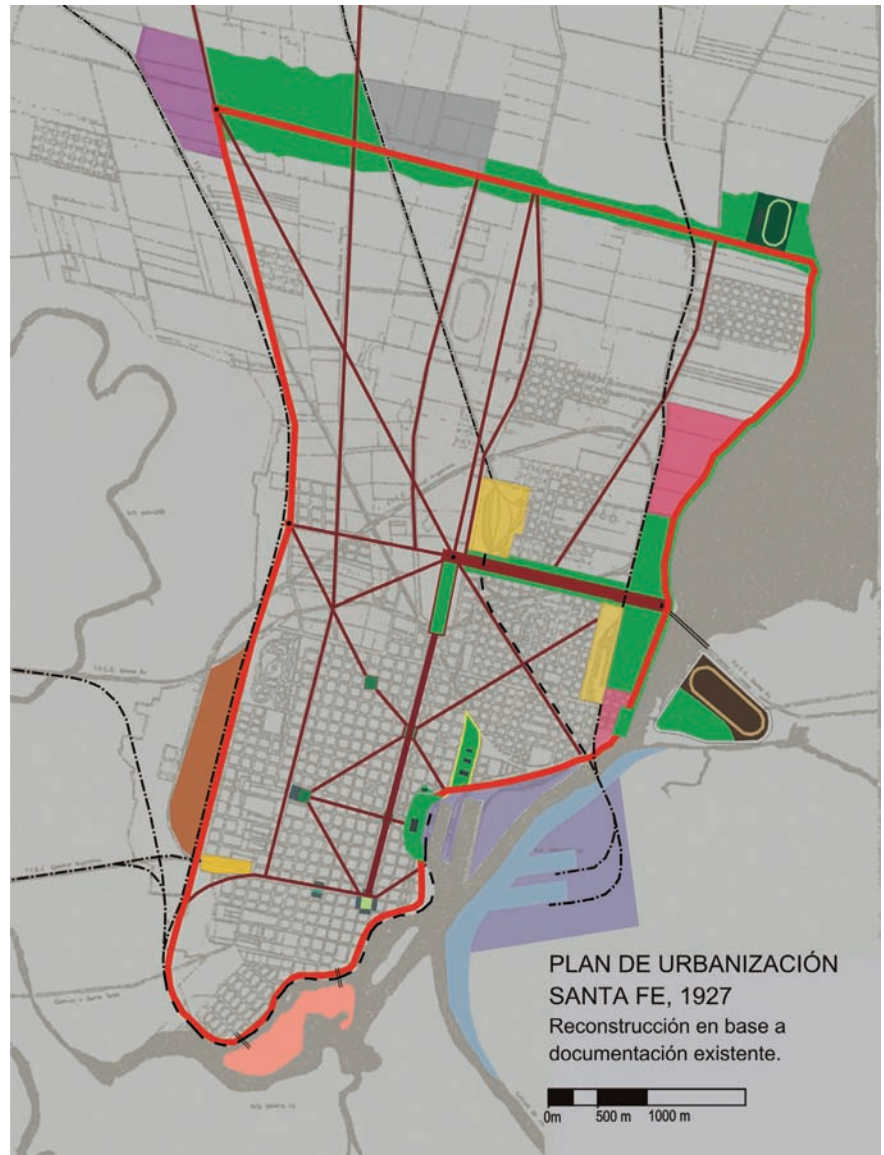
Guido publicará un libro en 1936 titulado *Catedrales y Rascacielos*³⁹⁴ que condensará su estancia en Estados Unidos durante 1933. En 1937 Le Corbusier publicará *Cuando las catedrales eran blancas*,³⁹⁵ producto de su viaje a Estados Unidos en 1936. Los caminos de ambos se volvieron a encontrar y chocar como unos años antes con *La machinolatrie y Précisions*. Ello indica que tal vez estén más cruzados de lo que se ha pensado hasta ahora, y el debate en vez de ser entre un supuesto “culturalismo” del Plan de Comisión de Estética Edilicia de Buenos Aires de 1925 –de raigambre “académica”– y un supuesto “progresismo” del Plan Director para Buenos Aires de 1940, en vez de ello, anide en otras polémicas tan productivas como aquellas, incluso más sugerentes y plurales a la hora de entender las controversias sobre la forma en que se pensaba transformar la ciudad.

Así y todo, hubo que esperar recién a procesos inéditos sobre fines del siglo XX para poder ver transformadas las riberas, para avanzar en el ordenamiento de las costas de las estructuras urbanas, es decir lo que intentaron vanamente estos planes en la primera mitad de ese siglo. ¿Cómo organizar la costa? ¿Cómo diagramar una solución en la disputa entre el parque urbano y el puerto territorial? Superpuestas con otras, a veces en primer plano, a veces en segundo, pero siempre presentes, esas eran las preocupaciones, y esos fueron los intentos.

Hoy, con las desafectaciones portuarias y ferroviarias en las costas de los núcleos urbanos consolidados, se terminan saldando las disputas que recorrieron los ensayos de la práctica urbanística, a la par que aún permanecen otras y se reabren nuevas. Y en este continuo proceso de intervenciones sobre las riberas, en este permanente interés por las mismas, algunos planes son más recordados que otros, más allá del lugar que les cupo en la historiografía.

5.1. Plan de Urbanización de Santa Fe, 1927.

Reconstrucción propia de las operaciones propuestas en la planta urbana, de acuerdo con la documentación del Plan. Se tomó de base el plano de reconstrucción de la planta urbana hacia 1925 realizado por Adriana Collado.



- | | | | |
|-----------|---|---|------------------------|
| ----- | vías de tren por superficie | ■ | plaza fundacional |
| - - - - - | vías de tren elevadas | ■ | nuevos espacios verdes |
| - - - - - | vías de tren subterráneas | ■ | área industrial |
| ■ | puerto existente | ■ | barrios tipo jardín |
| ■ | ampliación del puerto | ■ | barrios obreros |
| ■ | instalaciones ferroviarias | ■ | aeródromo |
| ■ | instalaciones ferroviarias
sustituidas | ■ | estadio |
| | | ■ | cuarteles |

5.2. Planta urbana de Santa Fe hacia 1925.

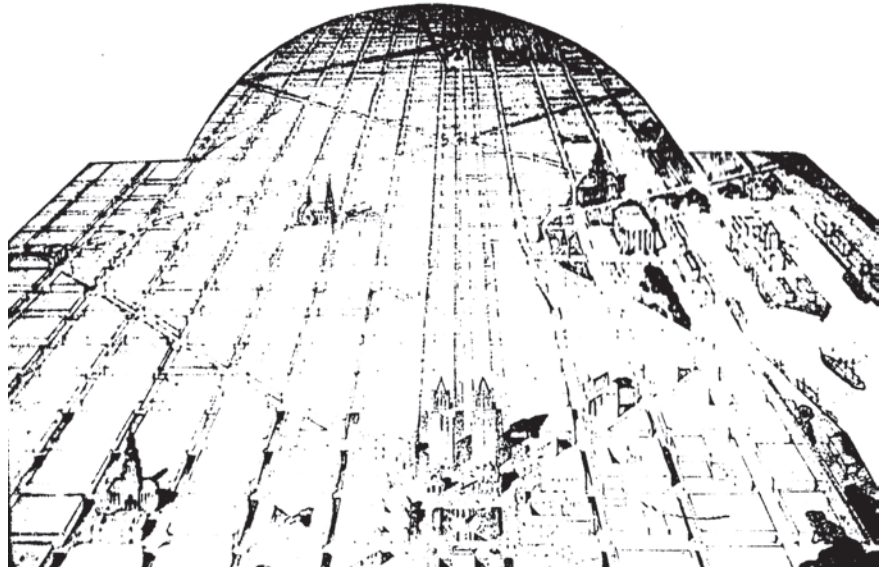
Nótese la existencia de vías de ferrocarril de ingreso a la ciudad en la parte norte, que serán levantadas por la reestructuración ferroviaria propuesta. También se pueden observar las instalaciones al norte del puerto, reconvertidas a usos urbanos en las propuestas del Plan.

Fuente: Collado, Adriana; Bertuzzi, Ma. Laura. *Santa Fe 1880-1940. Cartografía histórica y expansión del trazado*. Santa Fe: Cedehis-UNL, 1995.



5.3. Plan de Urbanización de Santa Fe, 1927. Vista general.

Fuente: "Proyecto de Urbanización," *Arquitectura*, Revista de la Asociación de Arquitectos de Rosario, n.11, 1927.



5.4. Buenos Aires, 1890.

Vista de la costa del Río de la Plata desde sector de la plaza fundacional. La ribera libre, propia de una instalación portuaria mínima. El Plan de la Comisión de Estética Edilicia de 1925 intentará volver a esta situación proponiendo el traslado del puerto que fuera inaugurado en 1897 al sur. Fuente: Archivo General de la Nación. Colección Witcomb.



5.5. Buenos Aires, 1925.

Vista de la costa del Río de la Plata, desde sector de la plaza fundacional. El puerto estaba interponiéndose en la relación de la ciudad con el río, para la que se promovieron acciones en los planes urbanos sucesivos. Fuente: Archivo General de la Nación. Colección Witcomb.



5.6. Rosario, 1926.

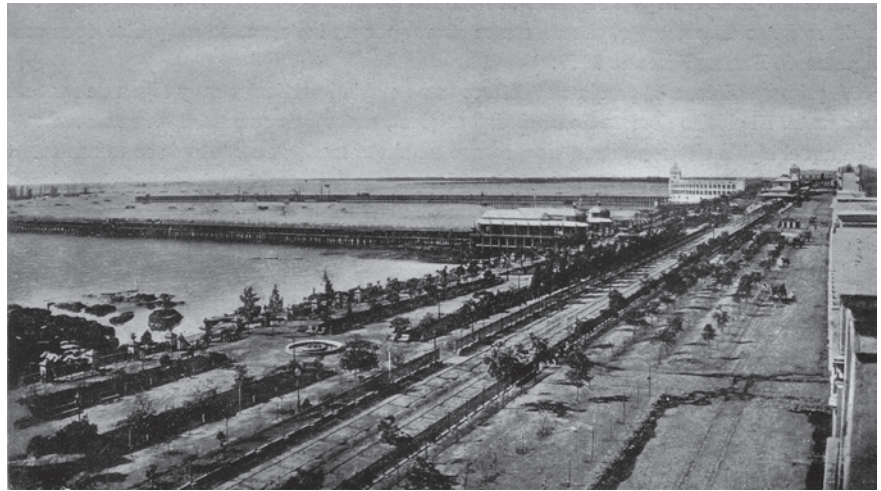
Vista del sector central de la planta urbana y la costa del Paraná, en donde se observan las ocupaciones de la misma por las instalaciones ferroviarias. Fuente: Municipalidad de Rosario. *El Plan Regulador de Rosario y los accesos ferroviarios*. 1928.



5.7. Buenos Aires, 1885.

Vista de la costa del Río de la Plata, con los muelles de pasajeros y de la Aduana. Pero, en primer plano, se ve el Paseo de Julio, la singular "Alameda" a la que hará referencia el Plan de la CEE de 1925, como modelo al que retornar para la ribera. Esta foto se encuentra en la memoria de dicho Plan, en la síntesis histórica que lo introduce.

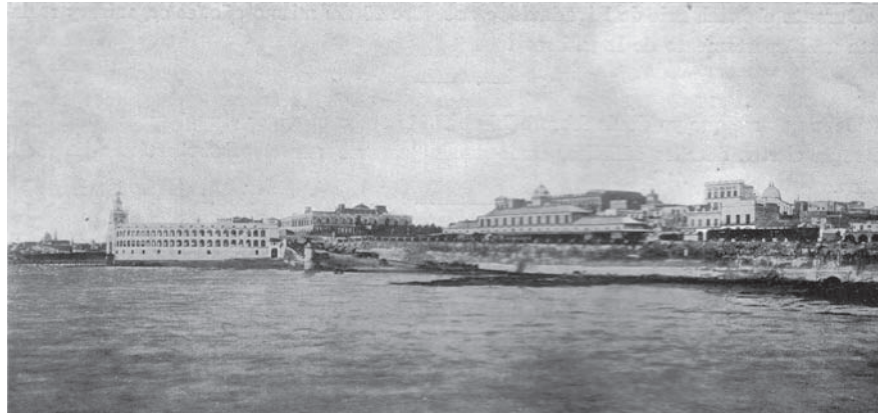
Fuente: Archivo General de la Nación. Colección Witcomb.



5.8. Buenos Aires, 1888.

Vista desde el Río de la Plata.

Fuente: Archivo General de la Nación. Colección Witcomb.



5.9. Plano General. Plan de la Comisión de Estética Edilicia de 1925.

Se observa la intervención sobre la costa, abriendo la plaza fundacional al frente de agua y el parque sobre la costa norte.

Fuente: Comisión de Estética Edilicia. *Proyecto Orgánico para la urbanización del municipio.*

Intendencia Municipal de Buenos Aires, 1925.

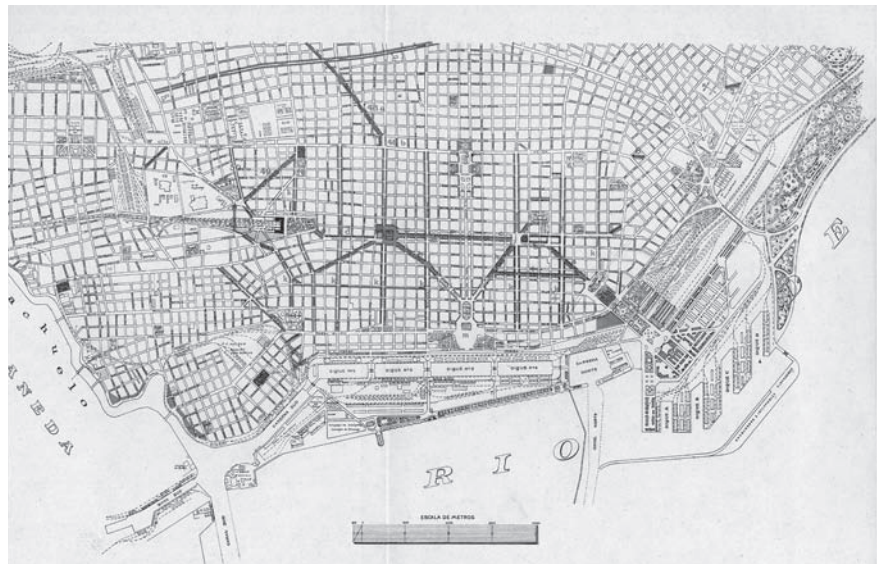


5.10. Plano parcial de intervenciones. Plan de la Comisión de Estética Edilicia de 1925.

Se observa el uso de diagonales en el núcleo consolidado y el reordenamiento del área del puerto con equipamiento verde y la costanera sur como borde del recinto de los diques cerrados de Puerto Madero, buscando consolidar un uso urbano en el frente del río.

Fuente: Comisión de Estética Edilicia. *Proyecto Orgánico para la urbanización del municipio.*

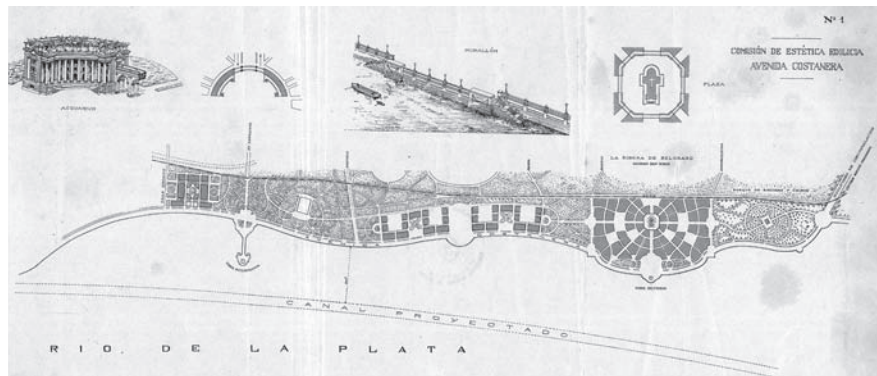
Intendencia Municipal de Buenos Aires, 1925.



5.11. Proyecto de Avenida Costanera, perteneciente a las propuestas del Plan de 1925.

Fuente: Comisión de Estética Edilicia. *Proyecto Orgánico para la urbanización del municipio.*

Intendencia Municipal de Buenos Aires, 1925.

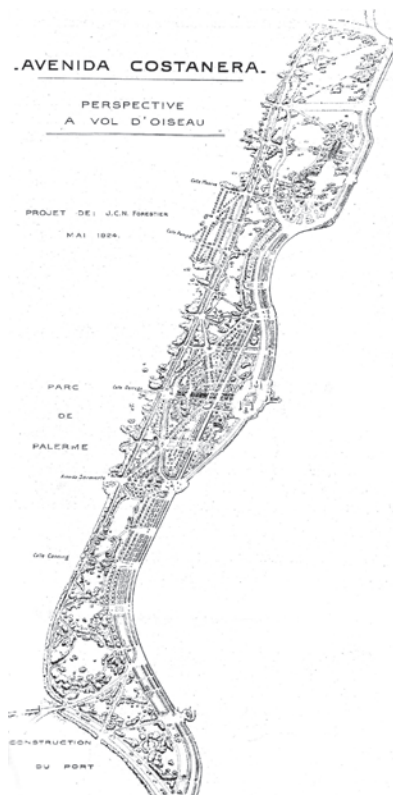


5.12. Proyecto de Avenida Costanera, perteneciente a las propuestas del Plan de 1925.

Esta es una variante, producto del asesoramiento de J. C. N. Forestier.

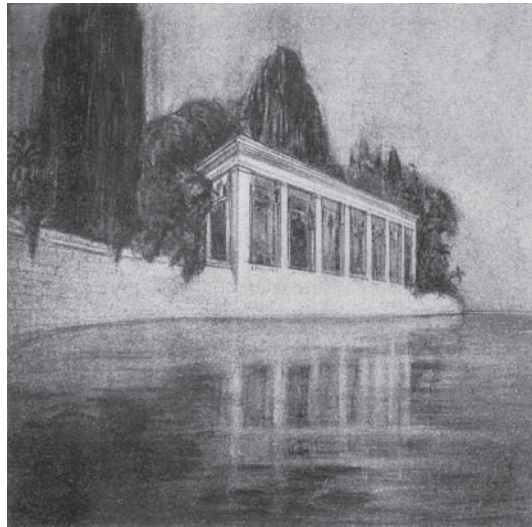
Fuente: Comisión de Estética Edilicia. *Proyecto Orgánico para la urbanización del municipio.*

Intendencia Municipal de Buenos Aires, 1925.



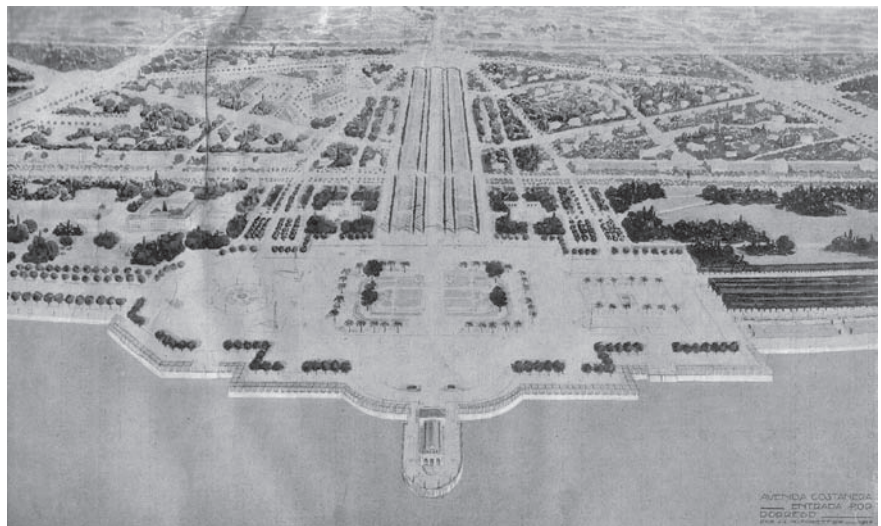
5.13. Arquitectura para el diseño de la ribera. Propuesta de J. C. N. Forestier.

Fuente: Comisión de Estética Edilicia. *Proyecto Orgánico para la urbanización del municipio.* Intendencia Municipal de Buenos Aires, 1925.



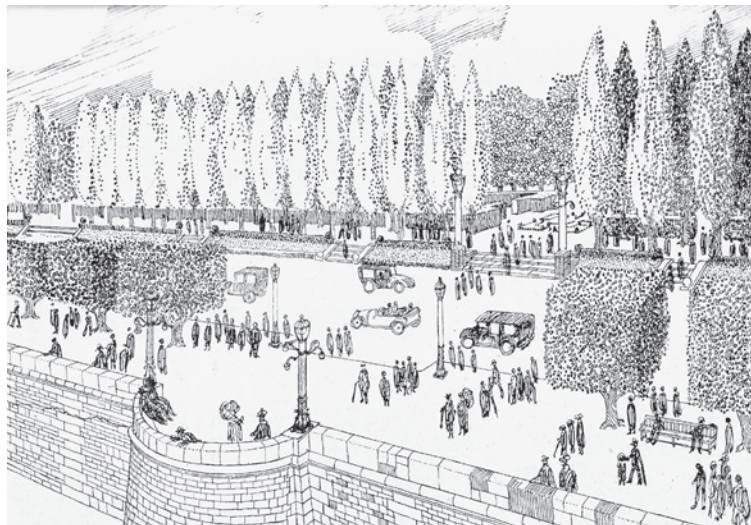
5.14. Arquitectura para el diseño de la ribera. Propuesta de J. C. N. Forestier.

Fuente: Comisión de Estética Edilicia. *Proyecto Orgánico para la urbanización del municipio.* Intendencia Municipal de Buenos Aires, 1925.



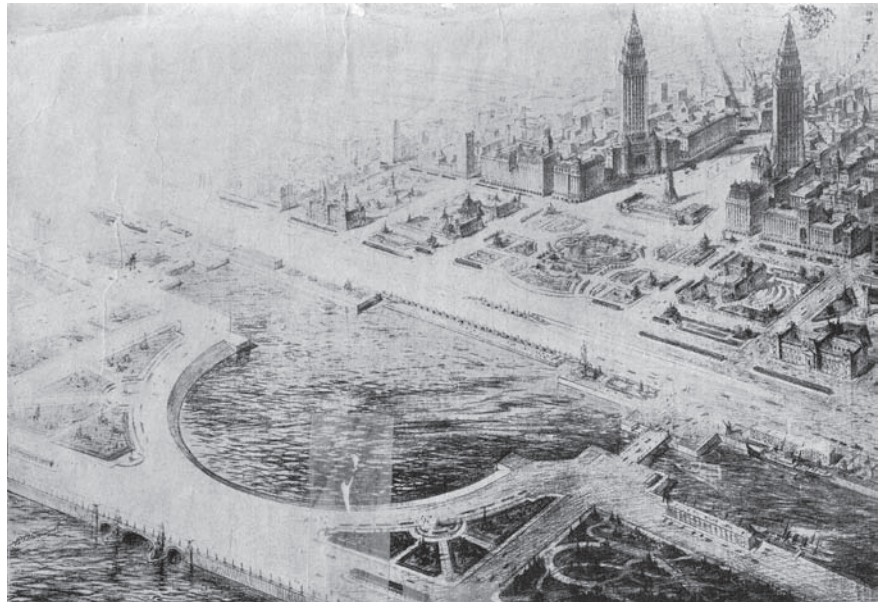
5.15. Arquitectura para el diseño de la ribera. Propuesta de J. C. N. Forestier.

Fuente: Comisión de Estética Edilicia. *Proyecto Orgánico para la urbanización del municipio.* Intendencia Municipal de Buenos Aires, 1925.



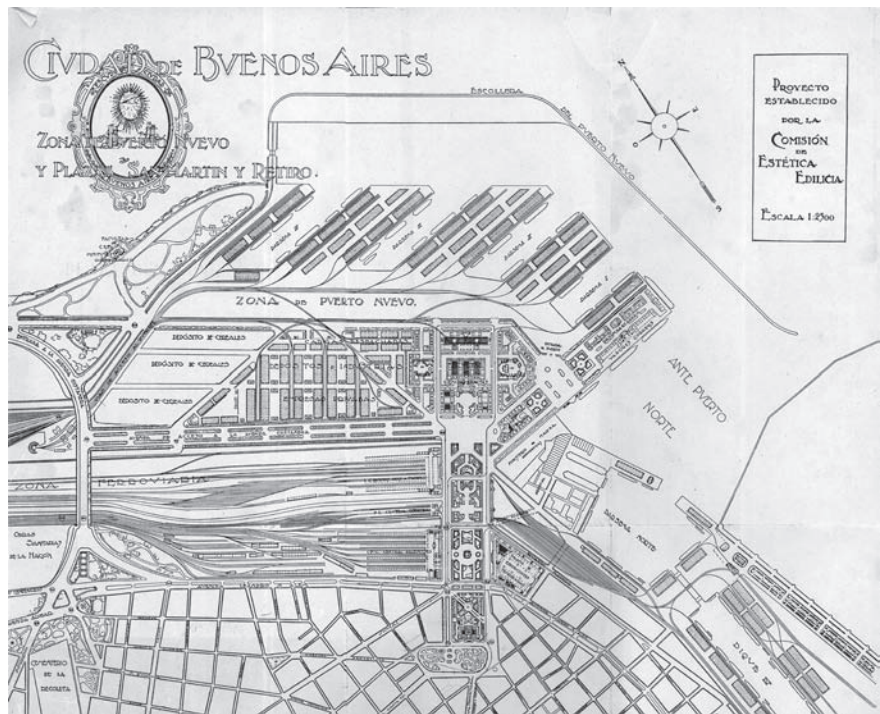
5.16. Propuesta para la apertura al río de la plaza fundacional desalojando a Puerto Madero

Fuente: Comisión de Estética Edilicia. *Proyecto Orgánico para la urbanización del municipio.* Intendencia Municipal de Buenos Aires, 1925.



5.17. Propuesta de ordenamiento de la zona de Puerto Norte y Estación de FFCC. de Retiro, entre otras instalaciones ferro-portuarias.

El Plan intentará conciliar vía proyecto urbano, sin éxito, estos usos con otros equipamientos urbanos altamente simbólicos; la zona queda como un nudo que separa la costa y fractura la estructura urbana. Fuente: Comisión de Estética Edilicia. *Proyecto Orgánico para la urbanización del municipio.* Intendencia Municipal de Buenos Aires, 1925.



5.18. Tapa del libro de Ángel Guido
La machinolatrie de Le Corbusier.



5.19. Detalle gráfico del libro de
Ángel Guido *La machinolatrie de Le
Corbusier.*



5.20. Detalle gráfico del libro de
Ángel Guido *La machinolatrie de Le
Corbusier.*



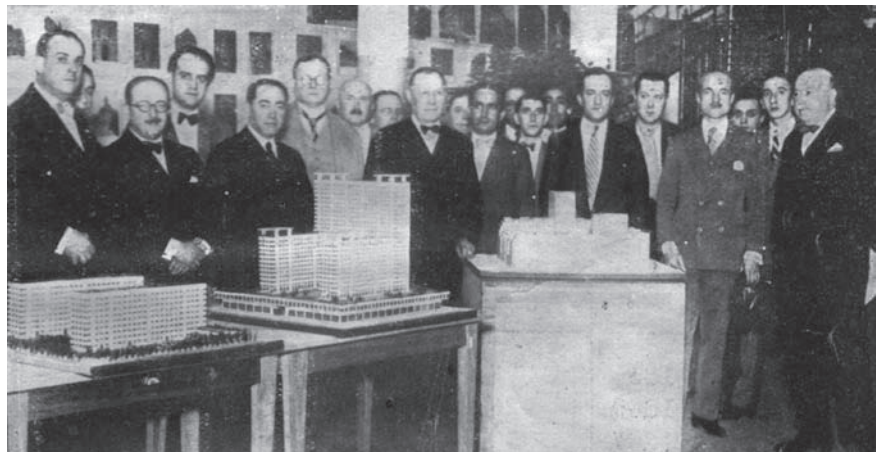
5.21. Detalle gráfico del libro de
Ángel Guido *La machinolatrie de Le
Corbusier.*



5.23. Inauguración de la "Exposición de Urbanismo" en Rosario, 1931.

Fue presentada por Hegemann, quien aparece en la foto segundo desde la derecha; segundo desde la izquierda, Della Paolera y, a su lado, más atrás, Guido.

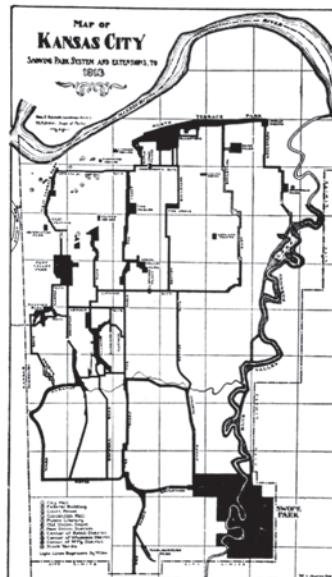
Fuente: Hegemann, Werner. *Problemas Urbanos de Rosario. Conferencias del urbanista Dr. W. Hegemann.* Edición a cargo de Ángel González Theiler. Rosario: Publicación Oficial de la Municipalidad de Rosario, 1931.



5.24. Modelos referenciados por Hegemann en sus disertaciones en Rosario; también habían sido utilizados por él en sus trabajos para Oakland y Berkeley compendiados en *Report on a city plan for the municipalities of Oakland and Berkeley.* Oakland, California: 1915, The Kelley-Davis Co., printers, 1915, y en *American Vitruvius.*

Sistema de Parques y Boulevares arbolados de 80 km en Kansas, Estados Unidos.

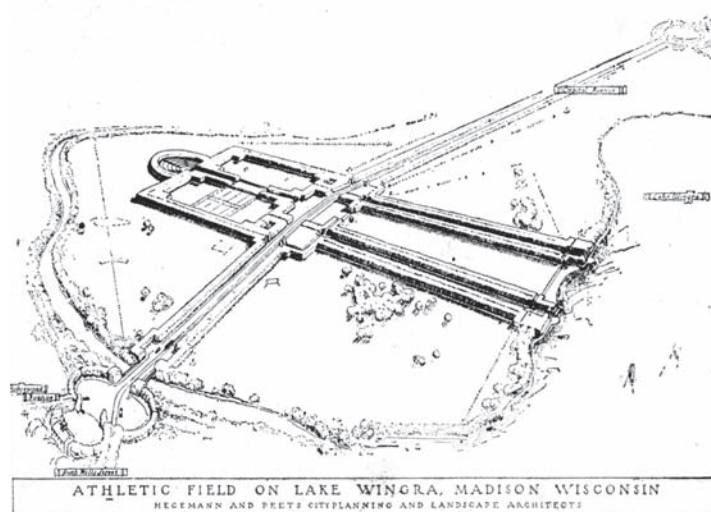
Fuente: Hegemann, Werner. *Problemas Urbanos de Rosario. Conferencias del urbanista Dr. W. Hegemann.* Edición a cargo de Ángel González Theiler. Rosario: Publicación Oficial de la Municipalidad de Rosario, 1931.



5.25. Modelos referenciados por Hegemann en sus disertaciones en Rosario; también habían sido utilizados por él en sus trabajos para Oakland y Berkeley compendiados en el *Report...* y el *American Vitruvius.*

Campo de deportes sobre el lago Wingra en Madison, Estados Unidos.

Fuente: Hegemann, Werner. *Problemas Urbanos de Rosario. Conferencias del urbanista Dr. W. Hegemann.* Edición a cargo de Ángel González Theiler. Rosario: Publicación Oficial de la Municipalidad de Rosario, 1931.



5.26. Modelos referenciados por Hegemann en sus disertaciones en Rosario; también habían sido utilizados por él en sus trabajos para Oakland y Berkeley compendiados en el Report... y el American Vitruvius.

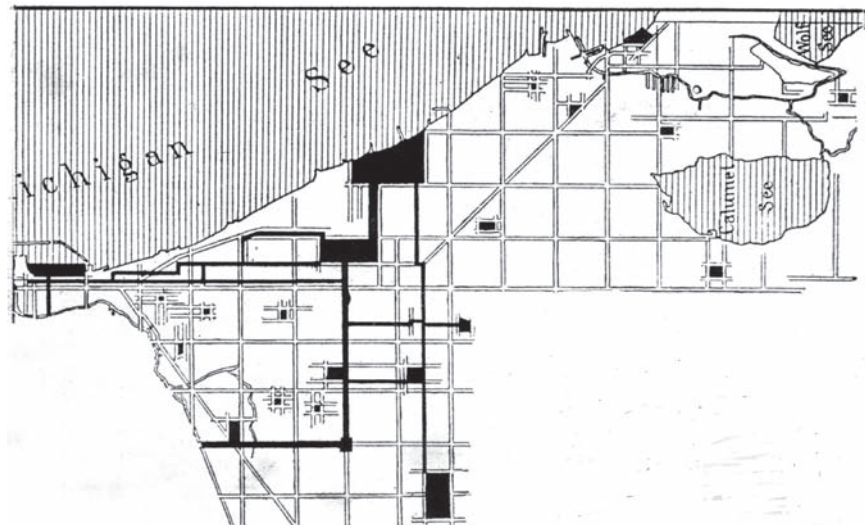
Avenidas y parques en el sector sur sobre el Michigan, en la ciudad de Chicago.

Fuente: Hegemann, Werner.

Problemas Urbanos de Rosario.

Conferencias del urbanista Dr. W.

Hegemann. Edición a cargo de Ángel González Theiler. Rosario: Publicación Oficial de la Municipalidad de Rosario, 1931.



5.27. Modelos referenciados por Hegemann en sus disertaciones en Rosario; también habían sido utilizados por él en sus trabajos para Oakland y Berkeley compendiados en el Report... y el American Vitruvius.

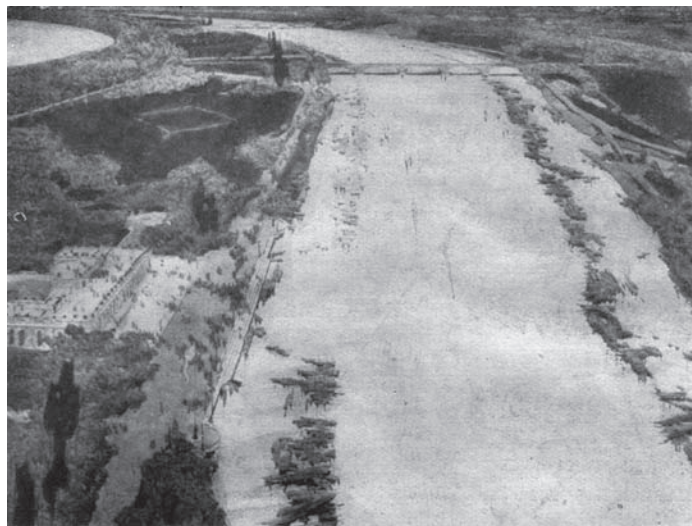
Vistas de las costaneras y parque en construcción sobre el Michigan, en la ciudad de Chicago.

Fuente: Hegemann, Werner.

Problemas Urbanos de Rosario.

Conferencias del urbanista Dr. W.

Hegemann. Edición a cargo de Ángel González Theiler. Rosario: Publicación Oficial de la Municipalidad de Rosario, 1931.



5.28. Modelos referenciados por Hegemann en sus disertaciones en Rosario; también habían sido utilizados por él en sus trabajos para Oakland y Berkeley compendiados en el Report... y el American Vitruvius.

Revere-Beach, balneario del Norte, en el Gran Boston.

Fuente: Hegemann, Werner.

Problemas Urbanos de Rosario.

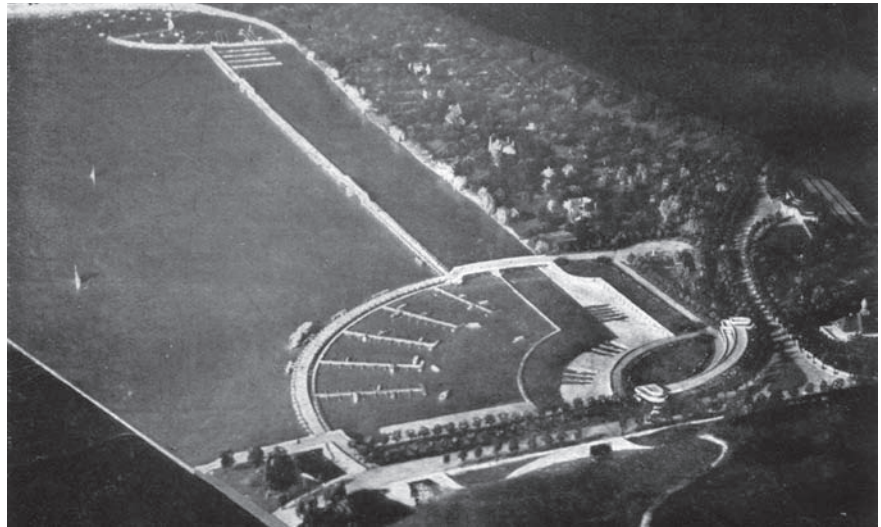
Conferencias del urbanista Dr. W.

Hegemann. Edición a cargo de Ángel González Theiler. Rosario: Publicación Oficial de la Municipalidad de Rosario, 1931.



5.29. Modelos referenciados por Hegemann en sus disertaciones en Rosario; también habían sido utilizados por él en sus trabajos para Oakland y Berkeley compendiados en el Report... y el American Vitruvius.

Proyecto de parque costanero municipal en Berlin-Wenasse.
Fuente: Hegemann, Werner. *Problemas Urbanos de Rosario. Conferencias del urbanista Dr. W. Hegemann.* Edición a cargo de Ángel González Theiler. Rosario: Publicación Oficial de la Municipalidad de Rosario, 1931.



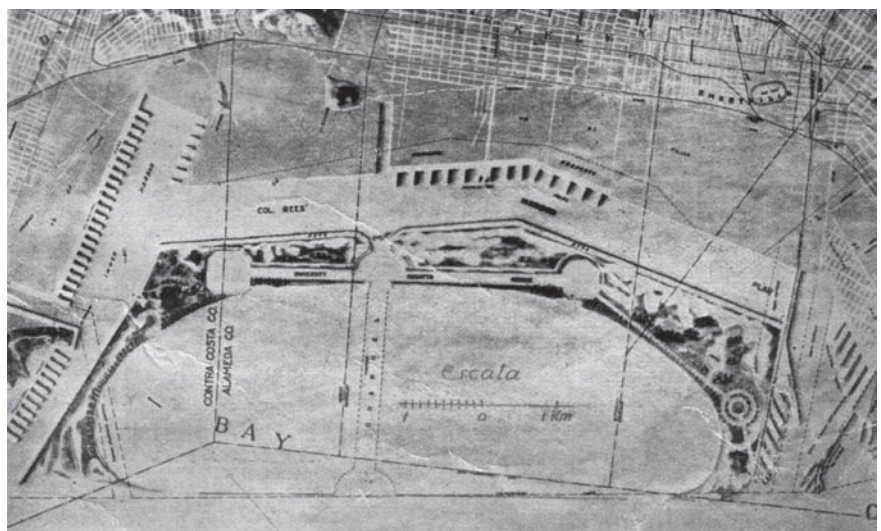
5.30. Modelos referenciados por Hegemann en sus disertaciones en Rosario; también habían sido utilizados por él en sus trabajos para Oakland y Berkeley compendiados en el Report... y el American Vitruvius.

Proyecto de parque costanero municipal en Berlin-Wenasse. Detalle.
Fuente: Hegemann, Werner. *Problemas Urbanos de Rosario. Conferencias del urbanista Dr. W. Hegemann.* Edición a cargo de Ángel González Theiler. Rosario: Publicación Oficial de la Municipalidad de Rosario, 1931.



5.31. Modelos referenciados por Hegemann en sus disertaciones en Rosario; también habían sido utilizados por él en sus trabajos para Oakland y Berkeley compendiados en el Report... y el American Vitruvius.

Proyecto de parque costanero para la parte Este de la Bahía de San Francisco.



5.32. Fuente: Hegemann, Werner. *Problemas Urbanos de Rosario. Conferencias del urbanista Dr. W. Hegemann.* Edición a cargo de Ángel González Theiler.

Rosario: Publicación Oficial de la Municipalidad de Rosario, 1931.

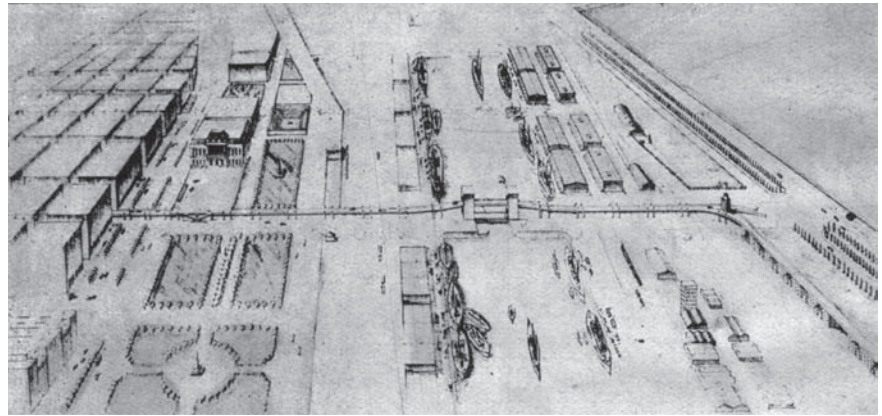
Propuesta de Hegemann para Buenos Aires, consistente en un viaducto elevado que permitía atravesar sin interrupciones la avenida rápida y el puerto para llegar al frente de ribera y costanera Sur.

Fuente: Hegemann, Werner.

Problemas Urbanos de Rosario.

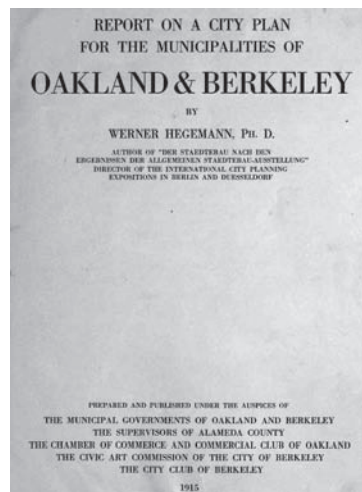
Conferencias del urbanista Dr. W.

Hegemann. Edición a cargo de Ángel González Theiler. Rosario: Publicación Oficial de la Municipalidad de Rosario, 1931.



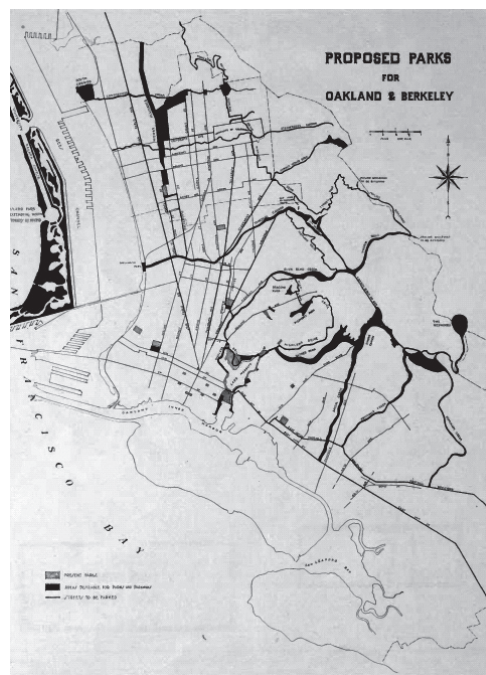
5.33. Página inicial del *Report* con los trabajos de Hegemann para los municipios de Oakland y Berkeley.

Fuente: Werner Hegemann. *Report on a city plan for the municipalities of Oakland and Berkeley.* Oakland, California: 1915, The Kelley-Davis Co., printers, 1915.

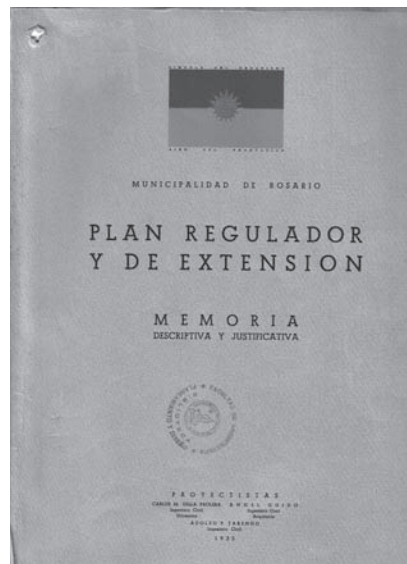


5.34. Propuesta de Hegemann de sistema de parques para los municipios de Oakland y Berkeley.

Fuente: Werner Hegemann. *Report on a city plan for the municipalities of Oakland and Berkeley.* Oakland, California: 1915, The Kelley-Davis Co., printers, 1915.



5.35. Tapa del documento del Plan Regulador de 1935 de Rosario, realizado por Della Paolera, Farengo y Guido.



5.36. Plano General del Plan Regulador de 1935 de Rosario, realizado por Della Paolera, Farengo y Guido. Fuente: Della Paolera, Farengo, Guido: *Plan Regulador y de Extensión*. Municipalidad de Rosario. Rosario, 1935.



5.37. Vista aérea de Rosario con la planta urbana y el río Paraná de fondo, incluida en la documentación del Plan de 1935. Fuente: Della Paolera, Farengo, Guido: *Plan Regulador y de Extensión*. Municipalidad de Rosario. Rosario, 1935



5.38. Vista aérea del sector central de la planta urbana y su ribera, donde se señala la ocupación de la misma por las instalaciones del FCCA. Esta ocupación originó el conflicto en 1923 por disputas entre la empresa y agentes urbanos sobre una nueva estación en este solar de la costa.

Fuente: Della Paolera, Farengo, Guido: *Plan Regulador y de Extensión*. Municipalidad de Rosario. Rosario, 1935



5.39. Plan de reestructuración ferroviaria planteado por Farengo e incorporado como parte fundamental en el Plan de 1935. Se puede apreciar la situación existente en relación con la figura siguiente donde están quitadas las instalaciones que el plan elimina.

Fuente: Farengo, Adolfo: *Plan de Reestructuración Ferroviaria*. Rosario, 1928.



5.40. Plan de reestructuración ferroviaria planteado por Farengo e incorporado como parte fundamental en el Plan de 1935. Forma en que quedarían las instalaciones ferroviarias luego de eliminadas muchas de las existentes. Las superficies rayadas son terrenos recuperados para usos urbanos; nótese los ubicados sobre la costa. De haberse concretado el proyecto del FCCA que fuera eje de la polémica, esos terrenos sobre la ribera se hubieran amurallado constituyéndose como una barrera hacia el río.

Fuente: Farengo, Adolfo: *Plan de Reestructuración Ferroviaria*. Rosario, 1928.



5.41. Foto aérea del sector central de la planta urbana y su ribera, donde se señala la ocupación de la misma por las instalaciones del FCCA.

Fuente: Della Paolera, Farengo, Guido: *Plan Regulador y de Extensión*. Municipalidad de Rosario. Rosario, 1935



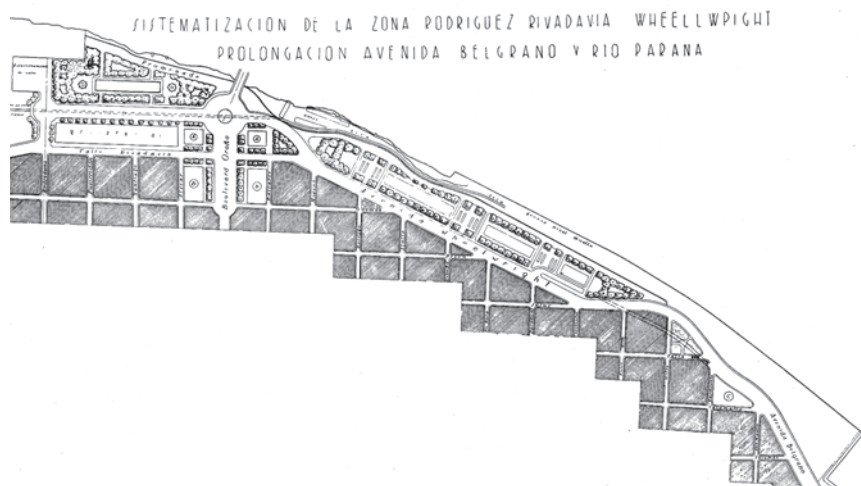
5.42. Vista parcial del plano general del Plan, en el sector donde se había planteado la disputa en 1923 entre usos ferroviarios y urbanos. El plan propone la recuperación de la ribera para parques y cabecera de la conexión con la isla de enfrente para equipamientos feriales, deportivos y de transporte.

Fuente: Della Paolera, Farengo, Guido: *Plan Regulador y de Extensión*. Municipalidad de Rosario. Rosario, 1935



5.43. Propuesta en planta desde mismo sector.

Fuente: Della Paolera, Farengo, Guido: *Plan Regulador y de Extensión*. Municipalidad de Rosario. Rosario, 1935



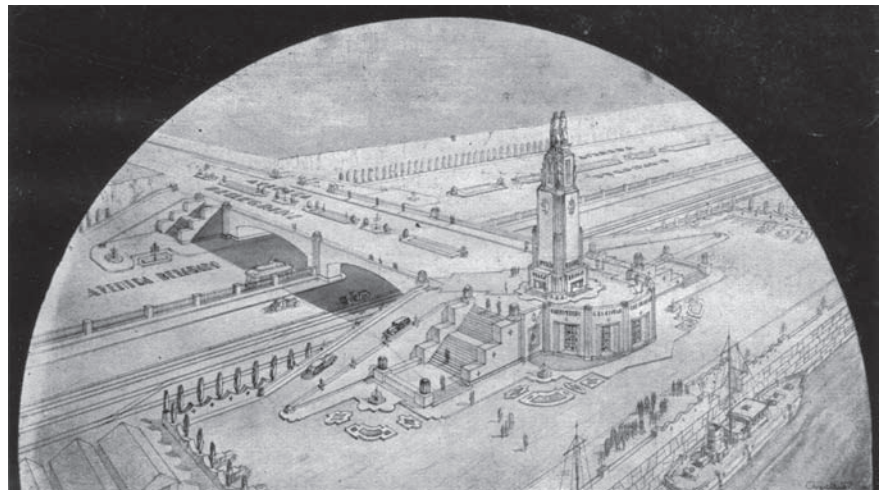
5.44. Propuesta de parque para otro sector más al sur de la costa central, también en terrenos donde se eliminan instalaciones ferroviarias.

Fuente: Della Paolera, Farengo, Guido: *Plan Regulador y de Extensión*. Municipalidad de Rosario. Rosario, 1935



5.45. Proyecto de Guido incorporado al Plan de una Estación Fluvial de pasajeros en el remate de una importante avenida existente con la costa.

Fuente: "Proyecto estación fluvial remate Pellegrini y el río", *El constructor rosarino*, 99, Año VI, 1932.



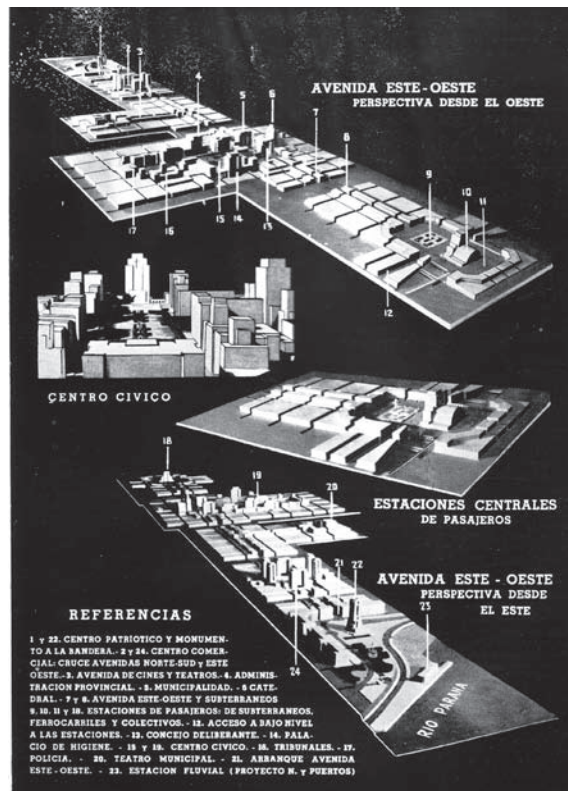
5.46. Vista aérea general donde se señalan las dos nuevas avenidas principales planteadas por el plan.

Fuente: Della Paolera, Farengo, Guido: *Plan Regulador y de Extensión*. Municipalidad de Rosario. Rosario, 1935



5.47. Vistas de la maqueta de la Avenida Este-Oeste, que va de la ribera a la nueva Estación Central planteada por el Plan.

Fuente: Della Paolera, Farengo, Guido: *Plan Regulador y de Extensión*. Municipalidad de Rosario. Rosario, 1935



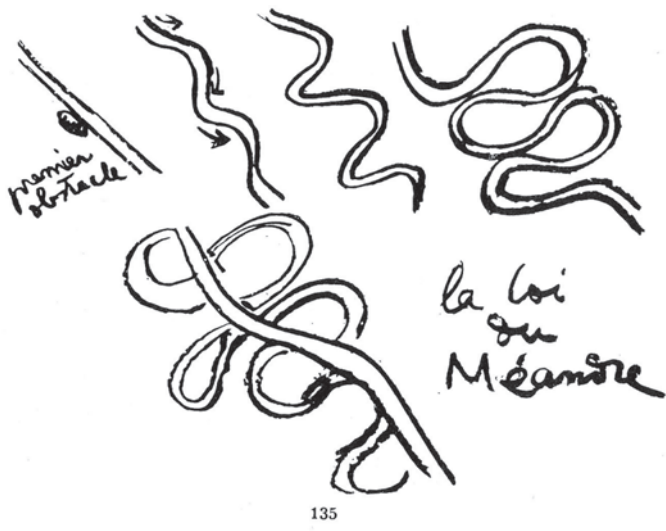
5.48. Plano general del Plan con el área de influencia de la ciudad. Se destacan la preeminencia de la costa del Paraná y de los dos ríos interiores que avanzan sobre el territorio, como los ejes estructurantes de la propuesta de crecimiento de la ciudad.

Fuente: Della Paolera, Farengo, Guido: *Plan Regulador y de Extensión*. Municipalidad de Rosario. Rosario, 1935



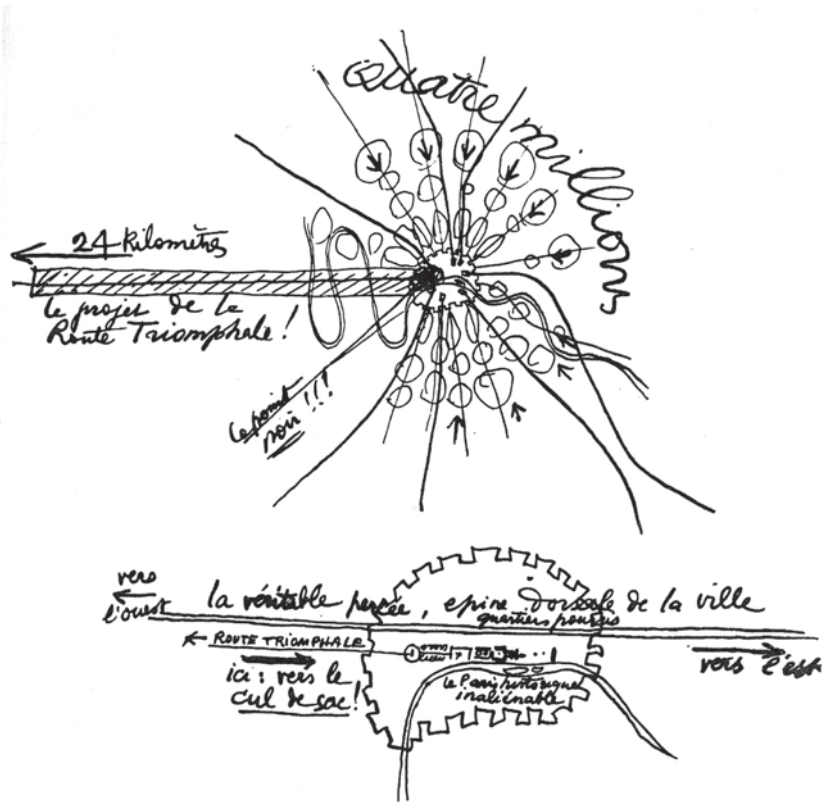
5.49. Dibujo de Precisiones...
realizado por Le Corbusier en una
conferencia en Buenos Aires para
explicar la ley del meandro.

Fuente: Le Corbusier. *Precisiones*
 respecto a un estado actual de
 la arquitectura y el urbanismo.
 Barcelona: Poseidón, 1978.



5.50. Dibujo de Precisiones...
realizado por Le Corbusier en una
conferencia en Buenos Aires para
explicar su Plan Voisin.

Fuente: Le Corbusier. *Precisiones*
 respecto a un estado actual de
 la arquitectura y el urbanismo.
 Barcelona: Poseidón, 1978.



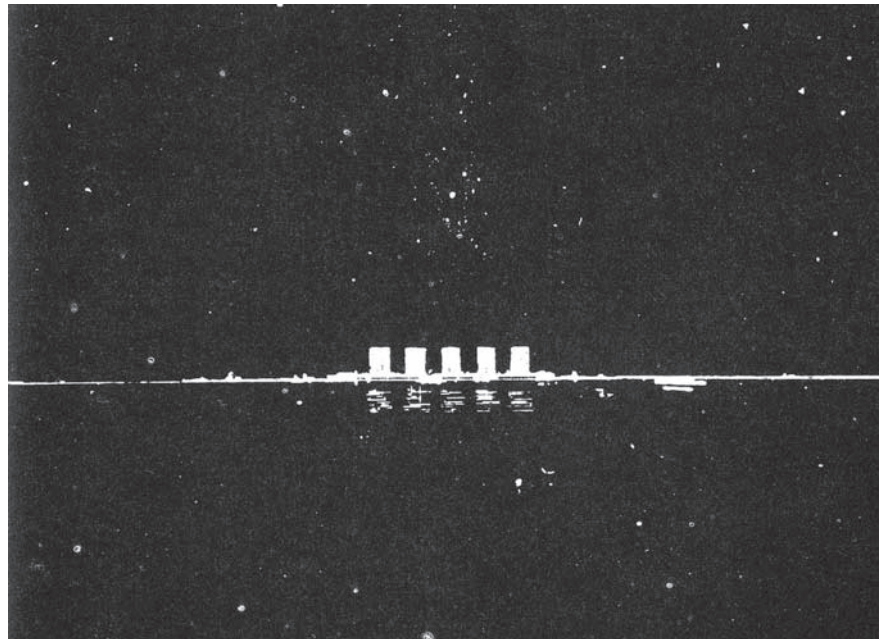


5.51. Foto que ilustra la publicación del Plan Director de Buenos Aires de Le Corbusier. Se ve la ribera de noche iluminada que recrea la vista que tuvo Le Corbusier cuando llegó a Buenos Aires y que inspiró su idea para la ciudad.

Fuente: Le Corbusier: "Plan director para Buenos Aires", *La Arquitectura de Hoy*, 4, Buenos Aires, 1947.

5.52. Croquis de Le Corbusier condensando su idea para Buenos Aires e inspirado en la visión que tuvo al llegar.

Fuente: Le Corbusier: *Precisiones respecto a un estado actual de la arquitectura y el urbanismo*. Barcelona: Poseidón, 1978.

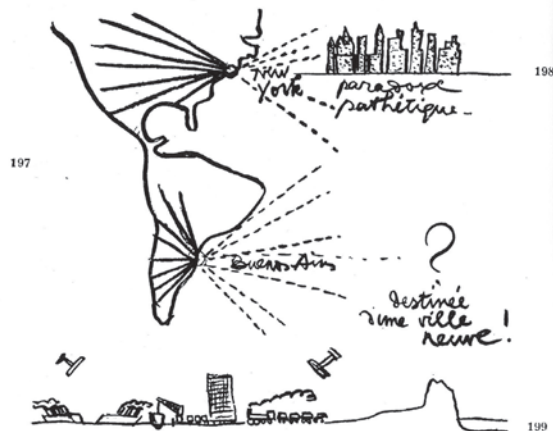


5.53. Dibujos de Precisiones... realizado por Le Corbusier en una conferencia en Buenos Aires para explicar la oportunidad de la ciudad de constituirse en un centro mundial, frente a la "paradoja patética" que representa la urbanidad de Nueva York. Además, como se justifica la cité d'affaires como centralidad en la confluencia de tráficos continentales, mostrando un corte desde la Cordillera de los Andes hasta el océano Atlántico.

Fuente: Le Corbusier: *Precisiones respecto a un estado actual de la arquitectura y el urbanismo*. Barcelona: Poseidón, 1978.

228

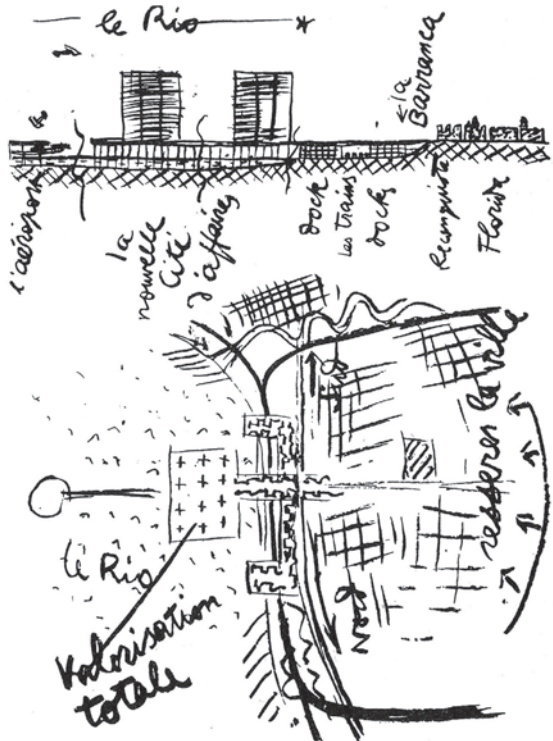
PRECISIONES



5.54. Dibujo de Precisiones... realizado por Le Corbusier en una conferencia en Buenos Aires para explicar la cité d'affaires y la idea general para la ciudad de la cual saldrá posteriormente su plan.

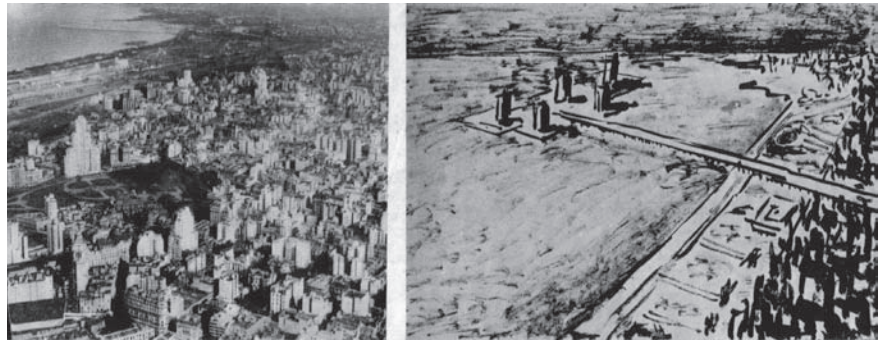
Fuente: Le Corbusier: *Precisiones respecto a un estado actual de la arquitectura y el urbanismo*. Barcelona: Poseidón, 1978.

201



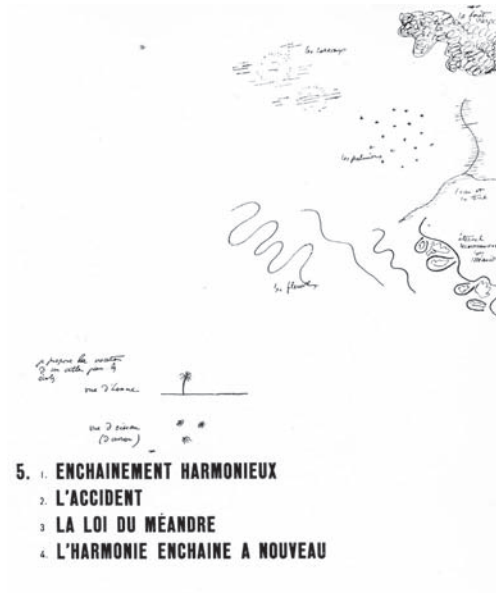
5.55. Figura incluida en el Plan Director de Buenos Aires donde aparece una foto de Buenos Aires con el Río de la Plata de fondo, en comparación a un croquis de Le Corbusier casi desde el mismo sitio, pero con su idea de la *cit  d'affaires*. El epígrafe decía: "La fotografía parece sugerir la idea: ganar el río".

Fuente: Le Corbusier: "Plan directeur para Buenos Aires"; *La Arquitectura de Hoy*, 4, Buenos Aires, 1947.



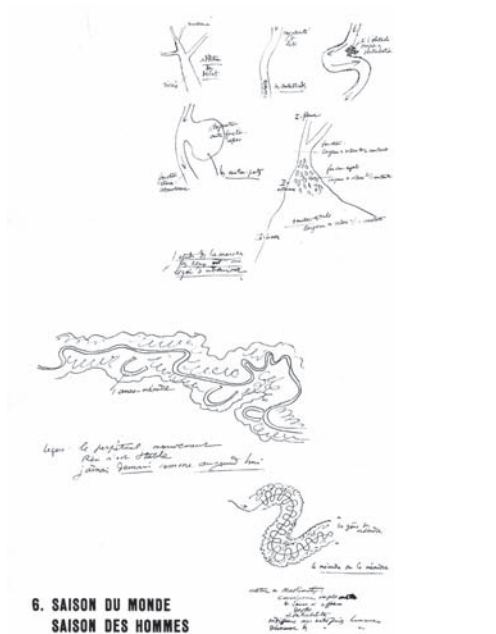
5.56. Fragmento de una página de *La Ville Radieuse* donde aparecen dibujos relativos a los elementos de la naturaleza y su interacción, entre ellos el agua representada por los ríos, de donde deducir  la ley del meandro y su enlace con una armonía de lo nuevo.

Fuente: Le Corbusier: *La Ville Radieuse*. Paris: Editions Vincent, Fr al & Cie, 1964.



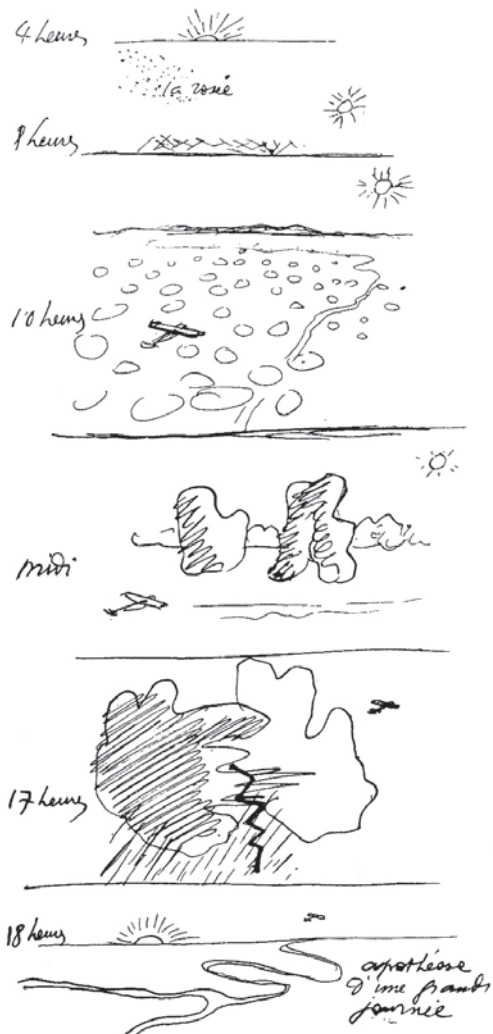
5.57. Fragmento de una página de *La Ville Radieuse*, con dibujos que grafican el funcionamiento de los ríos y su relación con la ley del meandro.

Fuente: Le Corbusier: *La Ville Radieuse*. Paris: Editions Vincent, Fr al & Cie, 1964.



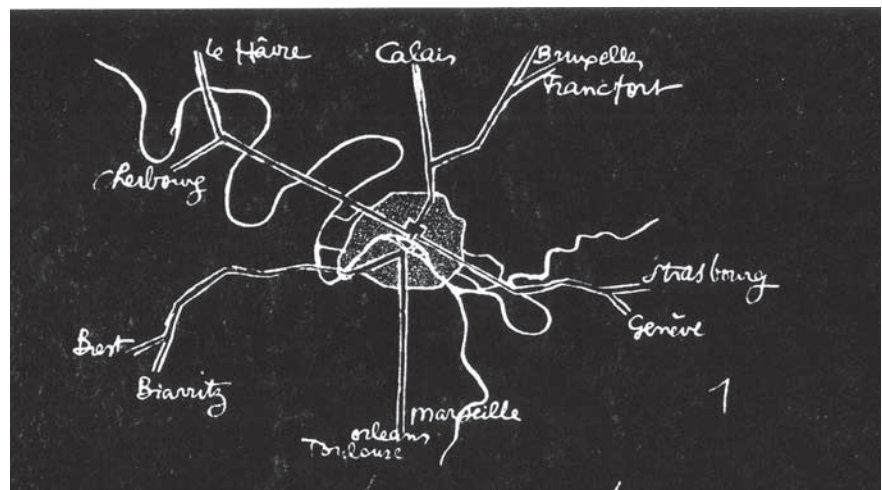
5.61. Fragmento de una página de *La Ville Radieuse*, con un gráfico que representa la interacción de los elementos naturales, con el agua y el río entre ellos, en un ciclo de 24 horas cuyos resultados denomina "sinfonía pastoral".

Fuente: Le Corbusier: *La Ville Radieuse*. Paris: Editions Vincent, Fréal & Cie, 1964.



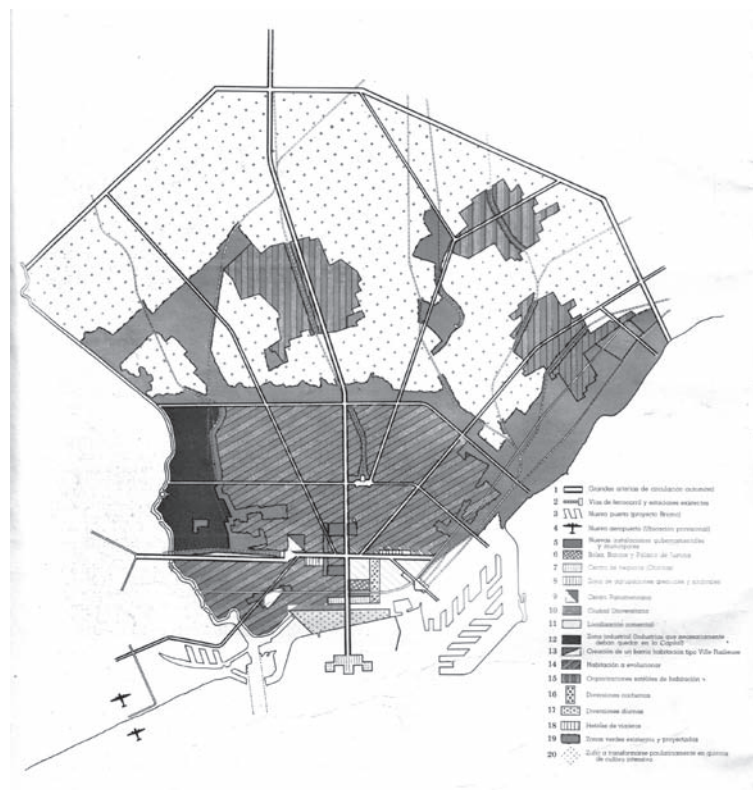
5.62. Croquis de Le Corbusier de una propuesta para París en 1946, donde aparece el Sena y la línea recta de su proyecto en contraste con los recodos del río, pareciendo concretar las reflexiones sobre la ley del meandro.

Fuente: *Le Corbusier 1910-1965*. Barcelona: Gustavo Gili, 1971.



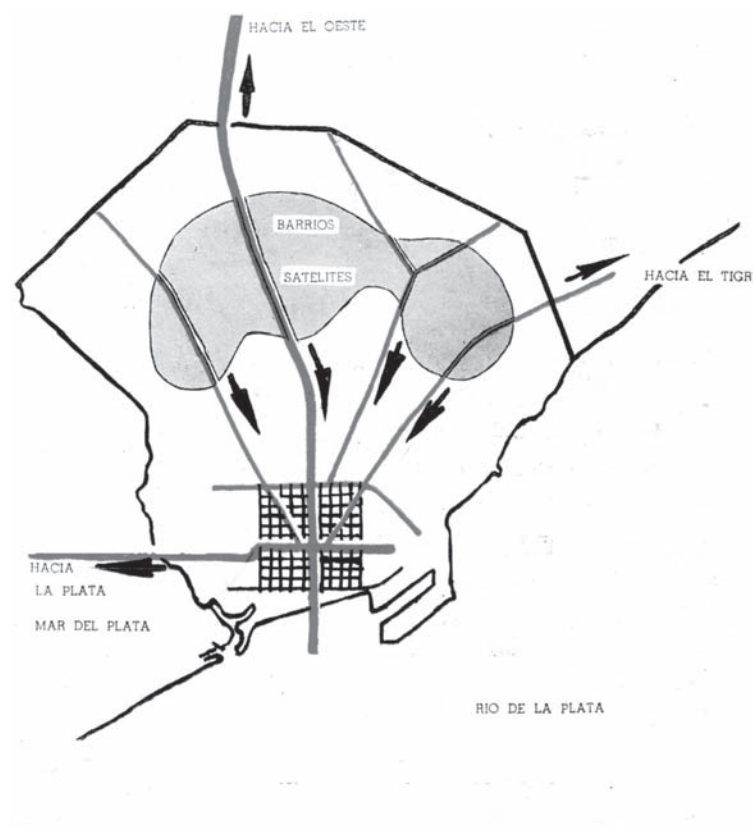
5.63. Plano General del Plan Director de Buenos Aires de 1940.

Fuente: Le Corbusier: "Plan director para Buenos Aires", *La Arquitectura de Hoy*, 4, Buenos Aires, 1947.



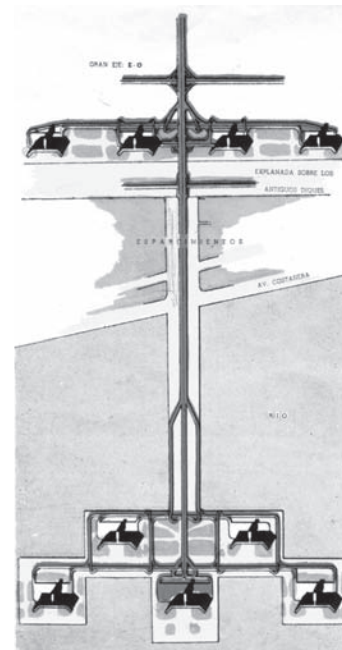
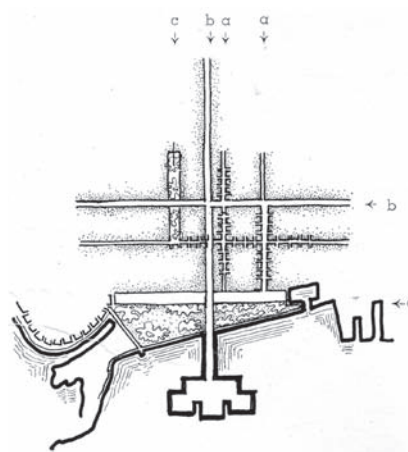
5.64. Plano parcial del Plan Director de Buenos Aires de 1940. Se ve la idea de condensar la ciudad en su actual núcleo central, y el eje de penetración al territorio desde la cité d'affaires sobre el río con la confluencia de los distintos tráficos.

Fuente: Le Corbusier: "Plan director para Buenos Aires", *La Arquitectura de Hoy*, 4, Buenos Aires, 1947.



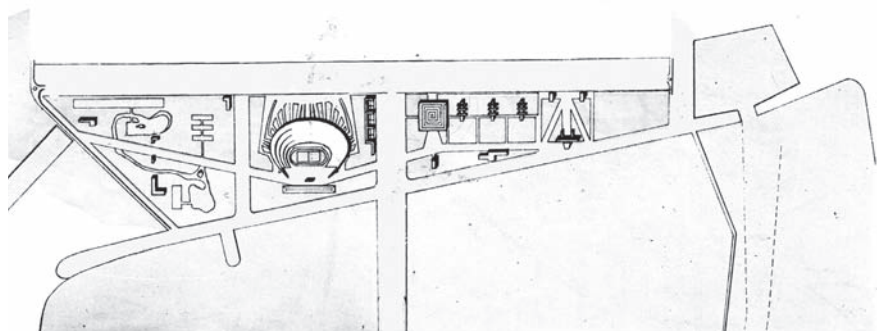
5.65. Esquema del Plan Director de Buenos Aires de 1940, donde aparecen los elementos claves de la propuesta: la *cit  d'affaires*, el eje de penetraci  territorial y el cambio del damero tradicional por una nueva trama y tejido edilicio de distinta forma y escala.

Fuente: Le Corbusier: "Plan director para Buenos Aires", *La Arquitectura de Hoy*, 4, Buenos Aires, 1947.



5.66. Detalle de la *cit  d'affaires* y el eje territorial al que da origen, con la transformació de la ribera y la reconversi  del puerto en ese sector para usos urbanos.

Fuente: Le Corbusier: "Plan director para Buenos Aires", *La Arquitectura de Hoy*, 4, Buenos Aires, 1947.



5.67. Detalle del sector del puerto reconvertido para usos urbanos, ubicado entre la *cit  d'affaires* y la ciudad, enlazados por el eje territorial.

Fuente: Le Corbusier: "Plan director para Buenos Aires", *La Arquitectura de Hoy*, 4, Buenos Aires, 1947.

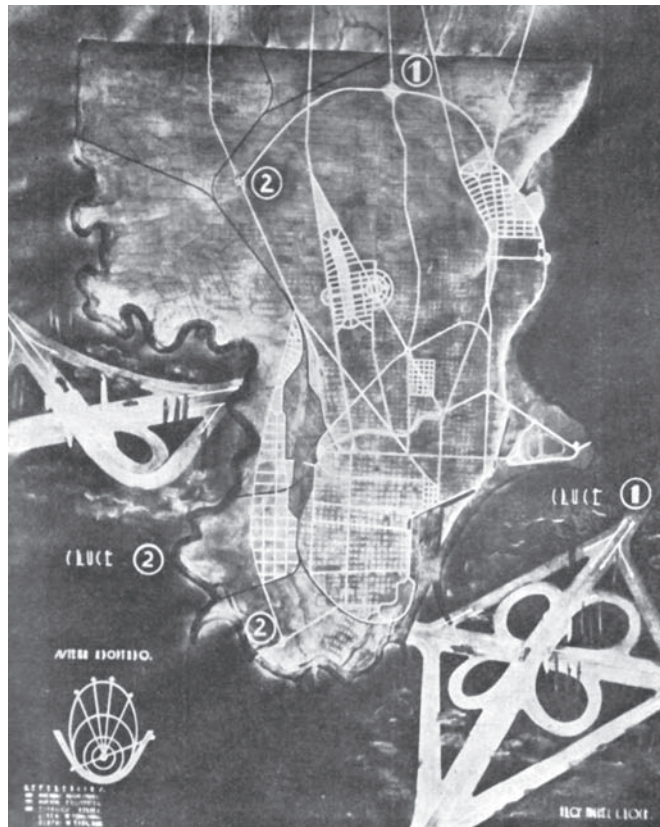
5.68. Litografía de Le Corbusier. En su libro *El poema del ángulo recto* hace este dibujo que representa el agua –la que forma parte esencial del "medio" según su definició junto al fuego– la tierra y el aire. Se ven también aquí los ríos como depositarios originarios de este elemento y sus meandros, junto a la línea recta que los resuelve, aunque prevalecen las formas curvas, resaltadas en cierta voluptuosidad de la presencia femenina.

Fuente: Le Corbusier: *Le Poème de l'Angle Droit*. Madrid: Círculo de Bellas Artes, 2006.



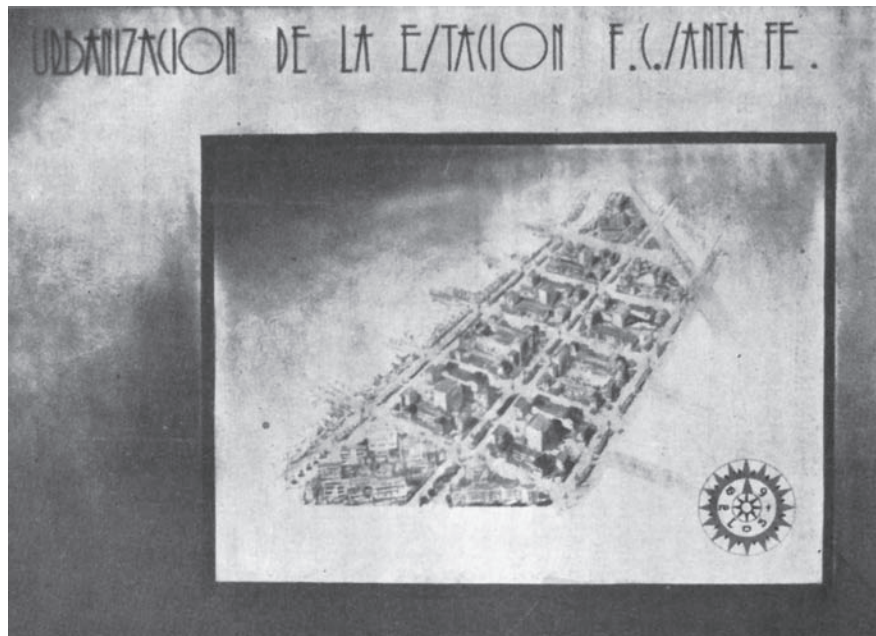
5.69. Plano del Plan Regulador de 1944 de Santa Fe. No se observan intervenciones importantes sobre la costa, sino una preocupación por nuevas urbanizaciones hacia el norte que no se relacionan con la ribera o el completamiento del oeste con áreas industriales y barrios obreros.

Fuente: Roca, Miguel: *Plan Regulador de la ciudad de Santa Fe*. Buenos Aires: Instituto Argentino de Urbanismo, 1947.



5.70. La reutilización de terrenos ferroviarios por traslado de actividades no genera ninguna expectativa, ya que se realiza la continuidad de la ciudad existente con el mismo trazado y la parcelación de la extensión, perdiendo la oportunidad de generar un nuevo equipamiento en un sitio localizado al lado del puerto y del río.

Fuente: Roca, Miguel: *Plan Regulador de la ciudad de Santa Fe*. Buenos Aires: Instituto Argentino de Urbanismo, 1947.



5.71. La única intervención sobre la costa es el mantenimiento de proyectos anteriores en la isla enfrente a la ciudad con programas de usos recreativos, entre ellos un hipódromo.

Fuente: Roca, Miguel: *Plan Regulador de la ciudad de Santa Fe*. Buenos Aires: Instituto Argentino de Urbanismo, 1947.



5.72. La única intervención sobre la costa es el mantenimiento de proyectos anteriores en la isla enfrente a la ciudad con programas de usos recreativos, entre ellos un zoológico.

Fuente: Roca, Miguel: *Plan Regulador de la ciudad de Santa Fe*. Buenos Aires: Instituto Argentino de Urbanismo, 1947.



5.73. Vista del nuevo puente que va hacia la isla del hipódromo y zoológico, entre otros equipamientos. Nótese el ingreso monumental del puente, con la ciudad de fondo en una vista nocturna.

Fuente: Roca, Miguel: *Plan Regulador de la ciudad de Santa Fe*. Buenos Aires: Instituto Argentino de Urbanismo, 1947.



CAPÍTULO 6

LA CONDICIÓN LITORAL DE LA CIUDAD

“La presencia de un río introduce discontinuidad, vértigo, mareo. Más frecuente de lo que ocurre con los lugares reales, los episodios que nosotros relacionamos con el río –para explotarlo o neutralizarlo– pueden ser entendidos si los interpretamos no tanto como en el sentido de causa-efecto, sino como expresión de significados.”¹

Los procesos transformación desde fines del siglo XIX hasta mediados del siglo XX en la Argentina encontrarán en la ciudad un punto de articulación de la estructura socioeconómica, las tendencias culturales y la política en los procesos de cambio que fueron sucediendo. Dichas ciudades irán modelando sus estructuras en base a los pulsos de crecimiento y desarrollo de esos procedimientos, procesando tradiciones y nuevas demandas en la búsqueda del ordenamiento espacial. Pero el tema de las riberas de la ciudad no sólo es un problema de relación inmediata entre los espacios del puerto, los parques y el río, sino que es un tema donde se plasma un definido proceso histórico estructural de la ciudad y, en cuanto tal, con derivaciones políticas y culturales.

Esto es lo que se analiza en el siguiente capítulo, entre otros elementos que forman parte de la configuración de la costa en Santa Fe desde sus representaciones. Porque la articulación problemática de estos procesos

1. SICA, Paolo: “Firenze, città e fiume”; AA.VV.: *La città e il fiume*. Electa, Milano. 1987, p. 181.

con el espacio urbano reabre claves de distintas dimensiones, ya que se entiende que el concepto de espacio urbano remite tanto a lugares materiales como a esferas de acción humana. No es sólo el mero espacio físico sino el lugar de atravesamiento de las prácticas sociales al mismo tiempo que les da forma influyendo en su organización, siendo el producto de un encuentro entre forma y política. De hecho, los planes urbanos y la planificación en sí misma son instrumentos de actuación material en la ciudad e instrumentos de actuación política. Este capítulo final está dirigido a alcanzar el máximo nivel de análisis pensando las relaciones entre las transformaciones materiales y algunas prácticas sociales y construcciones culturales que acompañan y determinan este proceso histórico de configuración urbana sobre el litoral de la ciudad de Santa Fe.

Para ello, y dada la condición de los significados que remiten a hechos de tiempos más extendidos, la indagación en algunas partes se desplaza tanto hacia atrás como hacia adelante para enmarcar el núcleo temporal de la tesis y analizar interpretaciones de los orígenes del proceso de urbanización como las tensiones a las que se someten las demandas de uso actual de las riberas y las instalaciones que el tiempo ha construido. La condición litoral de la ciudad queda descrita a través de sus transformaciones materiales significadas en un proceso social de simbolización, tramado en aquellos momentos con tanta fuerza que aún perviven en la actualidad y pulsa tanto en el pasado como en el presente las ideas y decisiones urbanas sobre esta ciudad que vio en su río y su puerto una de las apuestas más fuertes de su historia.

1 ~ TÉCNICA SIN METRÓPOLIS: UNA MODERNIDAD REFRACTADA

Durante la década de 1880, se alcanza una confluencia y sistematización entre los fenómenos de incorporación de la técnica, de organización política del Estado y la inserción en el mercado económico internacional que conjuga lo que se reconoce como los inicios del proceso de transformación de la Argentina moderna, Argentina emblemática en esas fechas por los acuerdos constitucionales que ponen fin a las disputas e instituyen la integración nacional, establecen un mayor ordenamiento e intensidad de las inversiones ferroviarias y portuarias, y la economía se pone en cauces regulares de producción y colocación en los mercados internacionales.

La experiencia moderna contenía una proporcionalidad directa entre las posibilidades de desarrollo y la inestabilidad que éste generaba a partir del acelerado ritmo de los cambios. La abundancia de medios que abría el universo moderno de fines del XIX requería de una flexibilidad y preparación para el intercambio de los valores culturales preexistentes por los nuevos valores que este mundo iba construyendo en su dinámico despliegue.

Y la ciudad será el espaciado donde se experimentarán marcos de ajuste entre ese intercambio de valores, sobre todo en ciudades con

2. Entre las más recientes, pueden consultarse SAVAGE, Mike; WARDE, Alan; WARD, Kevin: *Urban Sociology, Capitalism and Modernity*. Hampshire: Palgrave-Macmillan. 2003. SAYER, Derek: *Capitalism and Modernity. An Excursus on Marx and Weber*. Cambridge, U.K.: Routledge. 1990. GOODY, Jack: *Capitalism and Modernity: The Great Debate*. Cambridge, U.K.: Polity Press. 2004. Entre las más canónicas para el contexto argentino con cierto alcance latinoamericano, condensando ideas predominantes en los años de fines de 1960, GERMANI Gino (comp.): *Urbanización, desarrollo y modernización*. Buenos Aires: Paidós. 1976. Gino Germani fue una figura fundamental para la consolidación de la sociología urbana en Argentina, ya que aportó críticas al desarrollismo por su inclinación funcionalista.

un origen y una estructura social y física anteriores a esos procesos de transformación. La correlación entre modernización y urbanización es algo largamente estudiado y seguidamente actualizado a lo largo del tiempo en sus interpretaciones,² desde Max Weber interpretándola como un proceso histórico-cultural, hasta la idea de su configuración como un aparato técnico de despliegue industrial capitalista como modelo de desarrollo universal. Más allá de las polémicas y de las dificultosas definiciones de urbanización y modernización, la ciudad será una pieza clave de estos procesos que se constituirá como una estructura permeable para el cambio o, por el contrario, en una resistencia al mismo, con las posibles instancias intermedias, con las inevitables tensiones entre la “sociedad tradicional” y la “sociedad moderna”, tensiones más que evoluciones de aquella a esta última.

Las transformaciones de la ciudad de Santa Fe durante este proceso son un registro de dichas tensiones, y su ribera es el lugar donde se dirimirán prácticas y estrategias que pulsarán los cambios como también los límites a los mismos.

Como diques sin barcos, Santa Fe tendrá un puerto que no alcanza el volumen de cargas para el retorno –y justificación– de la inversión estatal obtenida; un puerto que moviliza recursos técnicos para su construcción pero no reúne la amplitud de negocios para sostener su actividad en el tiempo; un puerto sin el entramado de agentes productivos y sociales dinámicos que conforman la plataforma para la promoción de la transformación.

Como estatuas sin parques, los espacios abiertos verdes sobre la ribera no logran instalarse. Cuando alcanzan alguna formalización, como el parque Oroño, son más un ajardinado con estatuas pretensivas que un equipamiento verde que –además de dar marco para la contemplación pedagógica y estética de la estatua– sea un espacio de uso con funciones higiénicas concretas, apropiación del paisaje y de activación de la sociabilidad más allá de la retórica del monumento del discurso oficial, continuadora en un alto grado de la tradición. Sólo luego de mucho tiempo el Parque Oroño alcanzará un valor de este tipo por un corto período hasta su desaparición, mientras que el Parque Principal o Parque Central, ni siquiera con el transcurso del tiempo lo alcanza en la escala pretendida.

Como planes sin urbanismo, Santa Fe cristalizará dos instrumentos urbanísticos: el Plan de Urbanización de 1927 y el Plan Regulador de 1944. Pero fueron experimentos sin la demanda social y el soporte que los ancle a los procesos de construcción de la ciudad. No sólo porque sus formulaciones no fueran concretadas, sino porque tampoco se confirmaron en sus tendencias hasta ahora. En realidad, el plan era visto como indicador de desarrollo y por ello fue pregonado, reclamado y tentado; pero lo era como un signo cultural con el que “se honran las ciudades de los países más cultos de Europa”, más que parte de una necesidad urbana y una

3. BANCHS, Enrique: "Ciudades Argentinas", *El Monitor de Educación Común*, nro. 449. Consejo Nacional de Educación, Buenos Aires, mayo 1910. Enrique Banchs fue un escritor y poeta argentino, traductor de Nietzsche en publicaciones periódicas; en 1909, en vísperas del Centenario, realiza un viaje por distintas ciudades de Argentina –Bahía Blanca, Córdoba, Rosario, Santa Fe, Paraná, San Juan, Santiago del Estero, Tucumán, Salta y Jujuy–, y publica en 1910 las crónicas y descripciones desde su visión de observador independiente crítico, las que contrastarán con las descripciones oficiales de exaltación propias de los festejos del Centenario. Para Santa Fe, tendrá una aguda observación de cómo la pervivencia de viejas formas sociales se oponen al surgimiento de las nuevas ideas, generando un ambiente de "vanidad, opresión, ignorancia, mafia," "masonería clerical" y "despliegue militar".

consciencia en la posibilidad y voluntad de operar en las formas de la ciudad. Por ello, el plan de 1927 fue un oculto experimento, mientras que el de 1944 fue un soporte publicitario, y sirvieron ambos para emprendimientos posteriores ajenos a Santa Fe.

Las fuerzas académicas locales vieron a la ciudad como un objeto del derecho más que para depositar confianza en el naciente urbanismo; y la usina fue la Cátedra Derecho Municipal –en Facultad de Ciencias Sociales y Jurídicas– donde se legisló para el plan, pero sin consustanciarse demasiado con los instrumentos específicos que se experimentaban en la Cátedra de Urbanismo –Facultad de Ciencias Matemáticas– en la sede universitaria de Rosario, de la misma Universidad Nacional del Litoral.

Las formas administrativas en que se gestaron dichos planes son elocuentes maneras en que se desenvolvían las decisiones públicas, carentes de un marco de discusión ampliado donde las demandas se canalicen en asociaciones que estructuren la vida social, y los intereses diriman sus conflictos dentro un espacio común. Ello guardaba correspondencia con las descripciones de un ambiente conformado por la intriga y el caudillismo como recursos para la resolución de las formas sociales, discutidas en espacios privados familiares y pequeños grupos de intereses alrededor de ellos. En el año 1910 Enrique Banchs escribía que "se toma la planilla del presupuesto, y todos los nombres son de dos o tres familias que han abarrotado por el sistema del favoritismo y de la protección al pariente, los destinos de la provincia, excluyendo a la gente con mejores títulos. La esperanza de uno y de otro no está posada en el trabajo propio sino en la posibilidad de que el tío o el cuñado sean tal cosa. (...) Tiene este pueblo el ansia de la fortuna rápida, y como no existen industrias, ni artes, el ansia es malsana (...). Y la falta de constitución de espacios de debate se ve en un instrumento indicativo del desarrollo de la sociedad de masas como los diarios, donde "lo que milita y figura en los diarios es mediocre (...) los diarios, que no son órganos públicos, sino servidores de éste y aquel fulano, y se encuentran columnas enteras de menudencias y rumores políticos que van hasta la insolencia procaz. (...) los perfiles de valor están retraídos por falta de ambiente que los saque a la luz. Es decir que la politiquería es comida de todo el mundo. En ninguna parte como aquí, está la intriga por el empleo público, los círculos de maledicencia y maquinación!"³

En Santa Fe la concreción de un puerto de ultramar instala la técnica en el paisaje, será su signo contrapuesto a la naturaleza con la que se articulará para facilitar la cadena de valor de la producción. Pero carecerá del universo de la metrópolis, aquel entramado de instituciones, prácticas y espacios donde los viejos valores se intercambian con nuevas formas de vida. La construcción de un puerto moderno implicará cambios, pero serán limitados por una sociedad que guardará sus formas tradicionales. El medio donde se postulaba la propagación de los avances modernos era refractario, era un medio que contendía la velocidad de esa propagación,

haciéndola vacilar en su dirección. Tendrá un puerto pero vacilará en ser una ciudad-puerto, aquella tipología urbana caracterizada por la heterogeneidad y apertura a las experiencias más disímiles producto de los tráficos de mercancías, personas y actividades.

Santa Fe se asomaba a este mundo moderno que abre su nuevo puerto con reserva, de forma instrumental y selectiva, reparando con cautela en sus consecuencias culturales, controlando otras alteraciones que vayan más allá de las mejoras en la cadena de valor productiva agraria. La ciudad del sur y la ciudad del norte eran el signo material de esa cautela y localizaba en dos escenarios diferenciados los valores de la vida tradicional y los de la nueva condición moderna respectivamente, como tempranamente fuera descrito por Zeballos y confirmado por muchos otros. La fractura espacial era consecuencia de esa fractura temporal a la que se enfrentaba esa sociedad debatida entre lo viejo y lo nuevo, lo tradicional y lo emergente, entre las seguridades de un cosmos establecido y las desventuras de su alteración.

Los actos relacionados al emprendimiento portuario de fines del siglo XIX y concretados a principios del siglo XX descifran este contexto de la Santa Fe asomada de forma vacilante a la modernidad. La tradicional ciudad del sur se encontraba en una encrucijada al enfrentar las cambiantes condiciones que el nuevo orden económico imponía, con otras ciudades que ponían en duda sus anteriores privilegios y preeminencias de la época colonial, dadas por las nuevas circunstancias productivas y portuarias como la ciudad de reciente formación de Rosario.

El nuevo puerto de ultramar adecuado a las nuevas condiciones técnicas es pensado desde esta ciudad del sur como una alternativa de resolución al problema de funcionamiento económico y comercial de la ciudad. Pero las dudas preexisten y ganará la voluntad de matizar ciertas consecuencias en el plano cultural. La localización del puerto es parte del intento de alejamiento de sus implicancias, de la indecisión a dejarse arrastrar por el vértigo de la modernidad. Por ello, el puerto entonces, como factor de modernidad, era situado en una trama cultural existente que pretendía contenerlo sin ser desfigurada, es decir, sin asumir la nueva red de hechos sociales de los nuevos tiempos que, en sus características de complejidad y movilidad, generaba innumerables acciones y diversidad de imprevisibles derivaciones.

Técnica sin metrópolis sería, como podría resumirse, la fórmula de una orientación instrumental ante la necesidad. Era una adhesión entusiasta a un uso de la técnica mientras resistía la modernidad social, promovían acciones para ponerse en relación con una economía y una tecnología en cambio permanente mientras aspiraba a una estabilidad social, urbana y territorial. Una especie de "modernismo reaccionario"⁴ donde se abrazaba el progreso sin las premisas y consecuencias del sistema de pensamiento

4. HERF, Jeffrey: *El modernismo reaccionario. Tecnología, cultura y política en Weimar y el tercer reich*. México: Fondo de Cultura Económica. 1990.

racional y las formas sociales derivadas de la ilustración, una alternativa combinatoria de la tecnología con caracteres sociales preindustriales.

Esta modalidad local de modernización, que será coincidente en tiempo, y en este aspecto, con la de regímenes totalitarios de entreguerras, define la forma de intercambio entre los valores tradicionales y los nuevos, regula los cambios y, en definitiva, da elementos para explicar las limitaciones que Santa Fe encontrará para constituirse como una ciudad caracterizada por su puerto. “Tienen los santafesinos una infusión enorme de catolicismo, pero de la manera como ellos lo entienden: una especie de malhumorada testarudez, lo que casi no se comprende pensando en que viven a orillas del Paraná, y a trato a diario con multitud de gente extranjera. ...las calles nuevas y ricas de esta ciudad de Santa Fe que se está remozando con un vigor primaveral, pero esta juventud de las calles no se liga a otra íntima en el espíritu.”⁵

5. BANCHS, Enrique: “Ciudades Argentinas”, op. cit., Agregará: “El clericalismo es recóndito como agua subterránea, pero todo lo domina desde su trono en la penumbra. Hace algunos meses, con otro gobierno, una persona sindicada de sentimientos liberales debía pasar ratos incómodos y se veía excluida de toda actuación. Era una masonería clerical, una liga ofensiva”.

6. AA.VV.: *Santa Fe, primera ciudad puerto de la Argentina*. Santa Fe: Bolsa de Comercio. 2003.

La regulación de cambios implicaba una ordenación del espacio, y tal como se refería a la localización del puerto en la ciudad del norte, alejada de la ciudad del sur, implicaba la segregación en la trama urbana que permitía una coexistencia con distancias. Aun antes del funcionalismo que comenzará a ascender en las ideologías urbanas por aquel entonces, aquí tempranamente habrá una segregación pero con fines simbólicos, de usos diferenciados para culturas diferentes. Una ciudad del sur que se separa del entorno –y del puerto– por lo preciso de sus partes constituyentes de una unidad pretendidamente intemporal, que tiene justamente una discontinuidad de su entorno por esa unidad que aspira encerrar en sí misma; conserva la hegemonía de las decisiones gubernamentales y de las representaciones sociales, proyecta su idea de mundo a toda la ciudad, para convertirla en un microcosmos que enfrente la existencia desde sus esencias, una idea de mundo propia de su condición de ciudad colonial, de avanzado puesto de defensa militar en ese esquema. La actualización en todo caso vendrá por intercambiar el conquistador por el pionero, y los políticos promotores del puerto moderno lo serán; así como lo relatan muchas historias⁶ que por resaltar esa figura se olvidan del esfuerzo social que implican estos emprendimientos, y otras que procesan incómodas las vicisitudes de fenómenos como la inmigración.

Pero aun con esta actualización, pervive esta idea de ciudad como refugio protector en vez de una ciudad inserta en un sistema global donde se intercambian mercancías pero también subjetividades, donde se obtienen beneficios pero también se enfrentan riesgos, y donde más que el orden y la seguridad se encuentran las contingencias allende los mares. En esta modernidad, como en muchas otras aunque adquieran diferente modalidad, se tiende a plantear un modelo de la sociedad moderna como si careciera de problemas en sí misma, y que a decir de Berman postula que “si la serpiente modernista pudiera ser expulsada del jardín moderno, el espacio, el tiempo y el cosmos se enmendarían. Entonces, presumible-

7. BERMAN, Marshall: "Brindis por la modernidad", Nicolás Casullo (comp.): *El debate modernidad/ posmodernidad*. Punto Sur. Buenos Aires. 1989, p. 83.

8. *Primer Congreso Argentino de Urbanismo*. Publicación oficial, Buenos Aires. 1937. Tomo III, p. 51.

9. FARENGO, Adolfo: *Plan regulador ferroviario para la Capital Federal*. Buenos Aires. 1941.

mente, volvería una edad de oro tecnopastoral y los hombres y las máquinas unidos serían felices para siempre".⁷

Esa sustracción de problemas y de conflictos, reduciendo a un horizonte de expectativa futuro el plano de la experiencia presente y definiendo la realidad desde una figura esperanzadora por obra de expulsar la tragedia, encuentra su espacialidad en un puerto sin metrópolis y en estatuas sin parques sobre la ribera de la ciudad.

Lo que el plan de 1927 dibujó era una ciudad portuaria, pero lo que llegó a pasar el dibujo y ejecutarse en el tiempo fueron fragmentos de la parte del plan relativa a la restauración del patrimonio colonial –Templo y Convento de San Francisco, llevados a cabo por el mismo Guido dentro del proyecto de reordenamiento del Parque Sur en 1940–. Y específicamente en sus frentes fluviales, ni la costa este en su carácter cívico representativo ni la costa oeste con sus actividades productivas llegaron a materializarse acabadamente. Sobre todo la costa oeste, la más desfavorecida, que hasta hoy muestra el rostro –por momentos violento– de conflictos urbanos acuciantes, la cara de lo que ninguna ciudad desearía ser: una urbanidad desestructurada, mal comunicada, con segregación social, con déficit de equipamientos y carencias de espacios públicos cualificados. Tal vez en el fracaso de este sector se condensen las desventuras de la ciudad en su conjunto, en el naufragio de esta zona del trabajo, de la industria –que nunca logró cobrar escala económica en Santa Fe–, del ferrocarril y la infraestructura; en este fracaso de este sector tal vez aniden las imposibilidades también de una ciudad que tampoco supo alcanzar espacios urbanos de uso cívico de la ribera en los otros sectores donde la estructura urbana encontraba el agua.

Y sin resolver sus riberas, tampoco pudo realzar su patrimonio edilicio colonial en una escala urbana, como lo intentó con su centro histórico y cívico, proyecto que quedó reducido a la restauración de una iglesia y sin ejecutar las tareas de implantación que le iba a dar el marco urbano de valoración.

2 ~ LA MARCA DE LA RIBERA: DOSTIPOS DE CIUDADES

En 1935, en ocasión del Primer Congreso Argentino de Urbanismo que lograba reunir en un marco común a los interesados sobre la intervención en la ciudad y en aras de sistematizar modos conducentes a ello, será premiado el Plan Regulador y de Extensión de Rosario⁸ y sus autores se consagrarán como figuras relevantes de esta área de trabajo. Della Paolera desde su labor en Buenos Aires se convertirá en una referencia, tanto práctica como académica. Farengo también, desarrollando un plan de reestructuración ferroviaria para Buenos Aires.⁹ El tercer protagonista, Ángel Guido, no será menos y será contratado por las municipalidades de Tucumán y Salta para confeccionar sendos planes urbanos, lo que le permitirá, paralelo a su constante actividad académica y participación

10. GUIDO, Ángel: *Reargentinización edilicia por el urbanismo*. Buenos Aires: Amigos de la Ciudad. 1939.

11. GUIDO, Ángel: *Fusión hispano-indígena en la arquitectura colonial*. Buenos Aires: El Ateneo. 1925. GUIDO, Ángel: *Orientación espiritual de la arquitectura en América*.

Rosario: Talleres Gráficos La Tierra. 1927. GUIDO, Ángel: *Fusión hispanoamericana a través de Wolfflin*. Ponencia en el III Congreso Panamericano de Arquitectos, Rosario: Talleres Gráficos La Tierra. 1927. GUIDO, Ángel: *Eurindia en la arquitectura americana*. Santa Fe: Universidad Nacional del Litoral, Instituto Social. 1936.

También puede incluirse el trabajo sobre el escultor Aleijadinho, publicado mucho después pero respecto del cual otros estudios detectaron su anterioridad ya en 1931. GUIDO, Ángel: "El Aleijadinho," *La Prensa*, Buenos Aires, 11 de enero 1931 [trad. al inglés: "O Aleijadinho: the little cripple of Minas Gerais". *Bulletin of the Pan-American Union*, Washington, v.65, n° 8, ago 1931, pp. 813-822]. Estos trabajos fueron citados por ANTELO, Raúl: "La desnudez de espíritu. Henríquez Ureña, de-creator", *CONFLUENZE* Vol. 1, No. 1, Dipartimento di Lingue e Letterature Straniere Moderne, Università di Bologna. 2009, pp. 25-42.

en los debates con sede en Buenos Aires, definir una postura sobre el urbanismo y su rol con alcances en un plano cultural dentro del contexto nacional y continental.

Con la experiencia del Plan de Rosario de fondo, sistematizará sus nuevos trabajos en las ciudades del norte –como Tucumán y Salta– en una visión que será condensada en un libro y una exposición en Buenos Aires en 1939, auspiciada por Amigos de la Ciudad de Buenos Aires, y que llevarán por título *Reargentinización edilicia por el urbanismo*.¹⁰

En 1936 será convocado por la intendencia de Tucumán para la realización de un plan urbano, situación que se repite en 1937 con la intendencia de Salta. Ambas ciudades del norte serán la plataforma para la reflexión sobre estas ciudades y los contenidos de la práctica urbanística. El desafío era importante, ya que las circunstancias, condiciones y demandas de estas ciudades serían muy diferentes de las de Rosario y Buenos Aires. Salta y Tucumán eran nodos del universo sobre el que Guido asentaba fundamentos para sus hipótesis culturales. Sus tempranos viajes por esta zona se volcaron en publicaciones posteriores como experiencias donde reflexionó sobre la búsqueda de elementos para su trabajo desde el arte.¹¹ Todo ello debía superar el reto de incorporarse en la práctica urbanística encontrando significado en un contexto más complejo o extraviarse a partir del modelo desarrollado en Rosario.

El resultado será una fusión en una racionalidad que interpretó la tradición en clave del presente, desde y para una lectura y una praxis de urbanismo científico como lo había definido en Rosario. Basado en estadísticas, en estudios con índices y taxonomías que se ordenan en el "expediente urbano" que abarca los aspectos conocidos de ese urbanismo –la eficiencia de flujos, localización de actividades, optimización del tránsito–, pero también con un importante espacio para la regulación de la arquitectura –la edificación de acuerdo con el clima devenida en modelo estético–, y todo en una composición que restablezca la relación con el territorio que las transformaciones habían borrado –principalmente las intervenciones ferroviarias y su influencia en la búsqueda de una imagen.

En definitiva, es la articulación de los contenidos, métodos e instrumentos del Plan de Rosario pero adaptado al contexto en donde la tradición corporizada en la arquitectura juega otro rol y adquiere un lugar preponderante en el plan. En el caso de Tucumán, luego del primer capítulo dedicado a la "Evolución histórico-urbana" que hacía las veces de "expediente urbano", el segundo que abre los contenidos específicos del Plan será "Meteorología urbana", desarrollado en forma mucho más extendida y profundizado respecto de la incipiente presencia que había tenido en Rosario. El asoleamiento geodésico, el análisis de la nubosidad, el eje heliotérmico, el "asoleamiento funcional", la frecuencia y velocidad de los vientos, lluvias, tensión del vapor, presión barométrica, entre otras, serán las variables de un aparato para legitimar el rescate de una arquitectura

12. GUIDO, Ángel: *Plan Regulador de Tucumán*. Rosario: Facultad de Ingeniería, UNL. 1941, p. 8.

13. GUIDO, Ángel: *Plan Regulador de Salta*. Memoria descriptiva. Salta: Municipalidad de Salta - Comisión de Urbanismo. 1938.

tradicional. Sólo después de ello se constituía en un plano estético, y no antes. Aun siendo pasible de sospechar el forzamiento, premeditado, de datos para llegar a un resultado ya decidido, lo importante es destacar la intención de Guido de legitimar sobre estos fundamentos el valor de un modelo arquitectónico que será parte significativa del plan. El compromiso es con la tradición pero desde construcciones universales basada en valores modernos. La arquitectura que la está reemplazando y extinguiendo a aquella tradicional no era funcional; por el contrario, la arquitectura de la tradición local era funcional y por eso debía volver a convocarse ya que aseguraba “una vinculación de edificación y paisaje, de arquitectura y tradición, de habitación y meteorología;” frente a aquella otra “deslumbrada por un mal entendido concepto de progreso.”¹²

Posteriormente utiliza los mismos recursos para mejorar la estructura urbana. Hace el mismo análisis del sistema ferroviario, como el problema que limita el crecimiento orgánico e histórico de la ciudad por falta de sistematizar sus actividades. Y lógicamente también emplea la misma solución, la reunificación de líneas y el ordenamiento en una estación única de pasajeros. Un ensanche de calle en el área central y avenidas de circunvalación definen el tráfico que será parte del sistema primario junto al centro histórico.

Proyecta una avenida central que será marco de los edificios históricos –la histórica casa de la independencia principalmente– para constituir una especie de centro cívico. La nota particular para este centro de Tucumán la pondrá con la regulación de la edificación, y el imperativo de promover recovas, soportales, con especificaciones estrictas de materiales –principalmente el tradicional revoque blanco.

Completará el esquema general una zonificación de actividades, justificadas con las tablas de Bartholomew, y esquema de espacios verdes. Pero la novedad y concentración de energías estarán en la edificación, tanto en la referida del centro cívico como en la de la vivienda. A tal punto, que en algunos sectores nuevos de habitación, determina explícitamente el modelo arquitectónico, inspirado en el “californiano” que había estudiado en su estancia en la Southern California University y que está compuesto por muros blancos y cubierta de tejas rojas de la arquitectura tradicional local.

Poco tiempo después, en 1938, finaliza el Plan Regulador de Salta,¹³ que tendrá los mismos criterios y procedimientos aunque contextualizados a una ciudad de menor escala como lo era la mencionada. En realidad, la pieza protagónica del Plan consistirá en el armado de un gran espacio cívico en la plaza principal, que articule los edificios emblemáticos del cabildo, la catedral y el palacio episcopal en una pieza de arquitectura coherentizada vía las prescripciones sobre la edificación que, a su vez, también serán aplicadas a otros sectores y basadas en las mismas reglas y modelos que los de Tucumán.

Con esta labor desarrollada, Guido sistematiza las experiencias en una visión que llamará “Reargentinización edificación por el Urbanismo;” y define

objetivos, estrategias y sentidos para el urbanismo. Lo singular estará en que lo fundamentará a partir de poner en relación estos planes en el contexto de una interpretación del proceso urbano en Argentina. Y la división clasificatoria que caracterizará a los tipos de ciudades en Argentina –y que podría extenderse al contexto latinoamericano– será precisamente la existencia o carencia de un frente de agua, la condición litoral de la ciudad o la situación mediterránea, ella formalizada en la presencia o ausencia de un puerto respectivamente.

En una ciudad como Buenos Aires “el puerto, que traía la magia de ultramar impuso, enérgicamente su estética” y “el pequeño patrimonio estético-urbano fue arrojado, ha tiempo enérgicamente.” Pero esto es asumido por Guido de forma positiva para este caso, es mas, como destino ineludible que generará un perfil propio, una belleza singular sui generis. “Lo portuario es lo no histórico por antonomasia. Es oteo del porvenir, más que buceo de añoranza. Es economía, es programa, comercio, más que ensueño y espíritu. Y el mito del Progreso, materializado en lo portuario, hendió la urbe”; y esta “quizás sea la misión que le ha deparado la geografía, la etnografía, la historia (...) puerto de las cien banderas y antena de todo lo que vibra en ultramar”. Sin gracia pero con una fuerza admirable, sin unidad pero pujante, con una configuración poliforme de una grandeza admirable, “pero, repetimos, Buenos Aires saldrá airosa y triunfal de esta contienda estético-urbana”.

En cambio, “las ciudades del norte se han dejado calar de este clima portuario, sin ser puertos.” Dentro de estas ciudades del norte incluye a Tucumán, Salta, Jujuy, Catamarca y Santiago del Estero, lo que se reconocerá como el Noroeste Argentino; ciudades que contienen una tradición propia de su existencia histórica, de larga duración, muy diferente de otras como Rosario, nacida a “la buena de Dios”, sin “acta de fundación”, a pulso de su puerto emergido recientemente con la nueva república, en comparación a la existencia de casi cuatro siglos de aquellas otras ciudades coloniales.

Ese clima portuario que ha calado también en las ciudades del norte ha tenido un efecto negativo para su evolución “ajustado a lo geográfico, a lo meteorológico, a lo geológico” que las ha modelado “prendida al paisaje”, una atmósfera que “campea en la sierra, en el valle, y se instala en la ciudad”. Pero la “invasión portuaria”, que llega vía el ferrocarril, ha herido la configuración urbana con una edificación que reemplaza la tradicional. “Las ciudades del norte habían quebrado un carácter sumamente interesante (...) en homenaje a un mal entendido concepto de progreso”, pero principalmente, de forma injustificada, ya que a partir de la práctica urbanística se podía alcanzar un equilibrio entre las nuevas demandas y el modelo arquitectónico tradicional, incluso funcionando mejor.

Este era el programa particular que se planteaba Guido para estas ciudades, la recuperación del patrimonio tradicional y la promoción de sus valores arquitectónicos dentro de una remodelación funcional de la ciu-

dad, y que denominó “la reargentinización edilicia por el urbanismo”. Este programa implica dos cuestiones básicas: “el reajuste funcional de la arquitectura a su tradición” y “la rearticulación de la ciudad a los elementos geográficos y orográficos vinculados a su evolución”.

Esta era la propuesta para estas ciudades que tenían una caracterización histórica debido a su lejanía de los cauces de navegación, a la inexistencia de una infraestructura portuaria, lo que le había permitido el desarrollo de una configuración que ahora se iba perdiendo por mero capricho de asimilación a una imagen asociada a lo moderno, como “la invasión de los luses, del gris-portland, de los techos de pizarra, de hace pocos años, y la desnuda fachada moderna de hoy, que habían consternado al salteño”.

Esta es la definición sustancial de Guido determinada por la condición litoral de la ciudad, que plantea dos urbanismos: uno para las ciudades del litoral, portuarias, cosmopolitas, destinadas por su presente a un cambio continuo; otro para las ciudades del norte, sin puertos, ligadas a una antigua influencia incaica y a una tradición colonial. Si en Rosario el río había sido tan importante para el Plan, también lo es para Tucumán y Salta, pero en sentido inverso, ya que la ausencia del mismo condicionará la interpretación y la proposición para estas ciudades, tan diferentes por esa ausencia que se hizo historia material para el presente.

El valor del planteo reside en la generación de una práctica urbanística que es capaz de incorporar y procesar contextos diferentes en sus proposiciones, sin perder la unidad de sentido que las contiene en un proyecto común.

Hasta aquí podría decirse que la actividad urbanística de Guido alcanza su mayor punto de desarrollo, que se irá diluyendo con el tiempo. Se contabilizan dos planes más, uno para Mar del Plata¹⁴ y otro para San Juan,¹⁵ que no tuvieron el grado de desarrollo, concreción institucional y reflexión innovadora registrada en los anteriores. Ambos iniciados en 1941 aunque formalizados en diferentes plazos, el de Mar del Plata ni siquiera será publicado y se carece de documentación del mismo. Sin embargo, estos dos últimos planes sirven para confirmar la adaptabilidad de los principios universales a las demandas y condiciones particulares, ya que interpretan –en el caso de Mar del Plata– el programa de ciudad balnearia articulada a su condición de puerto pesquero, y sin quedar atado a las cuestiones de arquitectura tradicional; es más, critica la inadvertencia del cambio de destino de la ciudad cuando comienza a definirse como ciudad balnearia, la que debió encaminarse hacia lo pintoresco para formalizar el programa de ocio junto al mar, pero “continuó tenazmente con el viejo, monótono y rectilíneo trazado del fundador.”¹⁶

Pero además, la tarea en el campo del urbanismo se detiene en Guido por propias ideas y funciones que irá asumiendo durante los años 40. Se irá ensimismando en sus posturas y atención sobre la arquitectura y el arte, lo que le hará perder de vista las instancias urbanas en general y, dentro de ellas, los nuevos intentos planificadores representados por el

14. BRUNO, Perla: “Ciudad-hombre-naturaleza: ideas y planes del urbanismo científico”, BRUNO, Perla; MAZZA, Carlos: *Construcción de paisajes. Transformaciones territoriales y planificación en la región marplatense 1930-1965*. Mar del Plata: Universidad Nacional de Mar del Plata. 2002, pp. 50-51.

15. CARRASCO, Benito; GUIDO, Ángel: *Plan Regulador de San Juan*. San Juan: Publicación oficial. 1943.

16. Citado por BRUNO, Perla: “Ciudad-hombre-naturaleza: ideas y planes del urbanismo científico”, op. cit., p. 51.

17. *Primer Congreso de Planificación Integral del Noroeste Argentino.* Buenos Aires: Instituto de Sociografía del Colegio Libre de Estudios Superiores, 1947. Fue realizado en la ciudad de Santiago del Estero, entre los días 6 y 13 de octubre de 1946.

18. GUIDO, Ángel: *Asunción del rectorado.* Santa Fe: Universidad Nacional del Litoral, 1948; GUIDO, Ángel: *Un año de función rectoral.* Santa Fe: Universidad Nacional del Litoral, 1949; GUIDO, Ángel: *Palabras de un rector: discursos y conferencias.* Santa Fe: Imprenta de la Universidad, 1949.

Primer Congreso de Planificación Integral del Noroeste Argentino¹⁷ en 1946 –analizado más adelante.

Asumiré la tarea de ejercer el Rectorado de la Universidad en 1948, lugar desde donde emite discursos institucionales que muestran desilusiones sobre las ideas reformistas que lo habían motivado en su juventud y vira a posiciones de valoración del orden y refugio en la afirmaciones absolutas cada vez más encerradas.¹⁸

Otro episodio será la gestión del proyecto del Monumento a la Bandera, cuyo concurso había ganado en 1939; comienza su dificultosa y larga construcción en 1943 y finaliza recién en 1957, consumiéndole dedicación y agregándole frustración sobre los canales sociales de realización, que ya había avizorado con las derivas de sus planes urbanos que no lograban insertarse cabalmente en los procesos urbanos de las ciudades sobre las que había trabajado.

En ese marco de estos años es que su discurso se volcará recurrentemente en la insistencia fenomenológica de la permanencia, en la densidad del lugar y su anclaje en una arquitectura, y que peligrosamente podía terminar en una ontología. Con ello se iba perdiendo el dinamismo que había alcanzado en sus intentos de construcción fusional de diversos orígenes, fuentes, tradiciones, pero con miras a un futuro venturoso y abierto, emblematizado en la ciencia como soporte y en el puerto y el ferrocarril como piezas a trabajar para su armonización en un proyecto moderno amplio que era viabilizado en la tarea urbanística. Los planes urbanos eran la herramienta para la mejor síntesis de una cultura de fusión.

Este había sido su aporte, una búsqueda que contenía tradición y producción, y el territorio y la ciudad admitían fuentes más plurales y desprejuiciadas, tanto estéticas como sociales. Aun en Tucumán, y en contraposición a las idealizaciones costumbristas del peón criollo y rural que flotan en esas sociedades, el plan urbano recogerá la figura del obrero en la preocupación por la vivienda, tema que acompañó muchos de sus trabajos junto a los estudios de ciudad industrial. Y en lo estético, sus formulaciones consideraban que no se podía operar con la pureza formal de la vanguardia arquitectónica purista excluyendo la heterogeneidad y narrativa cultural del territorio; una exclusión que, por otra parte, era funcional a un modernismo político que había querido suprimirla para operar en el vacío, en los varios planos que el término vacío admite, porque también el mismo permitía llamar “desierto” al espacio que estaba ocupado, y “pionero” o “creativo” solitario al personaje histórico que en realidad realiza con el esfuerzo social.

Pero además, el vacío permite dar lugar a su contracara, el absoluto libre de conflictos y contradicciones, percibido tempranamente en 1930 en “la machinolatrie de Le Corbusier”, que señala los excesos de optimismo de las ideas “progresistas” sobre la arquitectura y el urbanismo en ascenso de aquel entonces y anticipándose a su descenso posterior. Guido había

19. Será indicativo, y preocupante, una diferencia entre la primera edición de *Reargentinización edilicia por el urbanismo* en 1939 y una reedición del Plan de Tucumán a cargo del mismo Guido y publicado por la Universidad en 1941. En este último aparecerá, en la primera página de carátula, con el título y demás datos de la publicación, un heraldo de *Reargentinización edilicia por el urbanismo* con la incorporación de un águila imperial. El águila estaba presente en el escudo de los Estados Unidos, y de hecho el encabezado de este heraldo de *Reargentinización edilicia por el urbanismo* decía América, océano Atlántico y Pacífico, por lo cual la referencia puede estar a ello remitida teniendo en cuenta la consustanciación de Guido con los Estados Unidos. Pero también, por aquel entonces, el águila imperial era un claro símbolo falangista y también de Alemania en tiempos del nazismo. En 1941 Guido también publicará un catálogo de una exposición de arte religioso junto a Julio Marc y Antonio Caggiano, quien con el tiempo se convertiría en cardenal: *Exposición de arte religioso retrospectivo: coronación de la Virgen del Rosario*. Rosario, Museo Histórico Provincial de Rosario Dr. Julio Marc, 1941. Agradezco a Raúl Antelo esta última referencia que me fuera cedida en una conferencia en la Universidad Nacional del Litoral en Santa Fe.

20. CANAL FEIJÓO, Bernardo: *Teoría de la ciudad argentina*. Buenos Aires: Sudamericana. 1951.

puesto como ilustración de la “machinolatrie” un montaje donde en igualdad de jerarquía se superponían el automóvil idolatrado por Le Corbusier junto a dos símbolos de lo absoluto por antonomasia: la cruz y la estrella de David.

En cualquier caso y más allá de los rótulos y orígenes, el peligro siempre existe, y también le llegó a Guido en los años 40 cuando se queda con la cruz, amparo ante las desilusiones, dificultades, laberintos institucionales y conflictos no resueltos. Un paraguas protector para el vínculo entre ambiente y tradición en una arquitectura que va perdiendo fuerza ante la abstracción de las nuevas formas puristas que se abrían paso con cada vez más ímpetu. Un escudo que resistía esa pérdida pero que se arrastraba a otra peor, la de la potencialidad constructiva a futuro de ese vínculo de ambiente y tradición, la permanente actualización del mismo en la arquitectura y principalmente en la ciudad, cambiado con el amparo de la cruz por la irreductibilidad del modelo y una recurrente retórica de lo esencial.¹⁹ La comparación entre los proyectos del Monumento a la Bandera de 1939 y el Monumento al Combate de San Lorenzo en 1950 es elocuente en este pasaje de figuraciones y significados que habían variado. Pero este último proyecto que daba cuenta de sus postulados de aquel momento no fue ejecutado, y en cambio aquel anterior avanzaba con lentitud en su construcción sobre la ribera del Paraná, otorgando a las masas urbanas una nueva explanada sobre la costa, aquella ansiada pieza en su plan urbano de 1935.

Tal vez por la experiencia de esa otra desilusión, esta vez de lo absoluto que había transitado en los años 40, y porqué no un poco más renovado por el avance de este nuevo espacio urbano del Monumento a la Bandera, tendrá una nueva apertura a la condición trágica que contiene todo propósito de búsqueda abierta a las disímiles y complejas implicancias, sin red de salvación que escamotee los conflictos. A través de Onir Asor, un seudónimo, publicará *La ciudad del puerto petrificado. El extraño caso de Pedro Urfano*, una novela que vuelve sobre la cuestión portuaria de la ciudad, que aun en situación decadente, sirve para poner en relación los espacios urbanos, las circunstancias sociales y los paisajes interiores de la subjetividad, en un horizonte abierto de la experiencia.

En 1951 habrá otro planteo que propondrá la caracterización de las ciudades a partir de su condición portuaria, incluso con carácter taxonómico dividiendo dos grupos entre las que tienen y las que carecen de costa y puerto. Tal como se ha descrito, Guido en 1939 ya planteaba dos urbanismos: uno para las ciudades del norte, sin puertos, ligadas a una antigua influencia incaica y a una tradición colonial, y otro para las ciudades del litoral, portuarias, cosmopolitas, destinadas por su presente a un cambio continuo. Ya no Guido, sino Bernardo Canal Feijóo, en un libro de 1951 con el sugerente título *Teoría de la ciudad argentina*,²⁰ realiza un planteo en la

misma sintonía, ya que basará una interpretación de la historia argentina como una historia de dos ciudades diferenciadas por la pieza portuaria.

Canal Feijóo era un escritor de la ciudad de Santiago del Estero, que había estudiado en Buenos Aires licenciándose en Derecho, aunque siempre mantuvo una vocación y dedicación a las actividades culturales. Al regreso de sus estudios en Buenos Aires, fundó una agrupación cultural en su ciudad de Santiago del Estero denominada “La Brasa”, que se convirtió en la caja de resonancia en ese medio de los movimientos y debates de Buenos Aires, a la vez que una usina y oportunidad para analizar la circunstancia local. Pero el emprendimiento más interesante de Canal Feijóo, que fundamenta su convocatoria aquí, será la organización del Primer Congreso de Planificación Integral del Noroeste Argentino en la misma Santiago del Estero en 1946. Emprendimiento singular sin dudas para un escritor, da la pauta de la consustanciación desde las preocupaciones culturales con la problemática territorial, y su incidencia en la historia nacional y en un proyecto político de la misma.²¹

21. Sobre datos y actividades de Canal Feijóo ver: CORVALAN, Octavio: *Bernardo Canal Feijóo o la pasión mediterránea*. Santiago del Estero: Universidad Nacional de Santiago del Estero, 1988. A su vez, para ello y más específicamente sobre la idea de territorio y su relación con la cultura en Canal Feijóo, ver GORELIK, Adrián: “Mapas de identidad. La imagen territorial en el ensayo de interpretación nacional: de Ezequiel Martínez Estrada a Bernardo Canal Feijóo”, *Prismas*, 5, CEI-UNQ, Buenos Aires. 2001.

22. CANAL FEIJÓO, Bernardo: *Teoría de la ciudad argentina*. Buenos Aires: Sudamericana. 1951, p. 46.

Canal Feijóo plantea que “desde que Juan de Garay, después de haber cerrado el ciclo de las fundaciones iniciales de la Conquista, con la de Santa Fe (1573), funda Buenos Aires, (1580), la historia de la ‘civilización’ argentina –o, si se quiere, la historia argentina de la civilización– podrá, durante mucho tiempo, formal y fundamentalmente representarse como una historia de dos ciudades: la Ciudad concéntrica y mediterránea por antonomasia (la ciudad de la conquista y la colonia) y la Ciudad excéntrica y litoral por antonomasia (la ciudad que nace asomada al borde circunferencial de la conquista, en inspiración ya evasiva)”²²

La interpretación de Canal Feijóo es importante, ya que además de establecer estas dos categorías de ciudades definidas por la condición litoral y/o portuaria, especifica concretamente cuándo y dónde se da este paso de un tipo a otro, ese quiebre que determinará dos clases de urbanidad. Y ese quiebre está representado por Santa Fe, previa a la inauguración del otro tipo representado por Buenos Aires.

Para llegar a esta formulación, el análisis parte de indagar las razones del origen de las ciudades en Argentina, que había motivado su fundación y su lugar de implantación. Es así que detecta que las primeras fundaciones tenían un carácter de puesto de avanzada, jalonaban el avance tierra adentro de la empresa conquistadora. Este avance se daba desde las posiciones establecidas, desde el núcleo del Virreinato del Perú y la Capitanía General de Chile, como desde Asunción del Paraguay. Cabe tener en cuenta que Buenos Aires había tenido un intento de fundación en 1536 con la instalación de una fortificación, pero no prosperó, y los restos materiales y humanos que sobrevivieron a los continuos ataques de pobladores originarios sumandos a otros inconvenientes operativos de la iniciativa, serán trasladados a Asunción en 1541, que sí había logrado implantarse en 1937 como una fortificación segura. Por ello hasta ese

23. CANAL FEIJÓO, Bernardo.
Teoría...op. cit., p. 31.

24. CANAL FEIJÓO, Bernardo:
Teoría... op. cit., p. 36.

25. CANAL FEIJÓO, Bernardo:
Teoría... op. cit., p. 43.

26. CANAL FEIJÓO, Bernardo:
Teoría... op. cit., p. 45.

momento Buenos Aires no contaba, y desde los otros centros donde ya se encontraba establecida la conquista, ella se desplegará en "aritmico tanteo temerario y vidente en la profundidad de la conquista y de la tierra, y de sus razas mismas"²³ Llamará mediterránea a esas ciudades por su carácter interior a esa empresa de conquista, perdida en la inmensidad de la profundidad lejana del territorio, pero en relación de pertenencia y funcional respecto de esos centros que buscaban la ampliación de su radio de influencia con el dominio del espacio. Por ello, concéntrica, incluida en la circunferencia de ese centro conquistador.

Ahora bien, el razonamiento seguirá con que "la fundación de Santa Fe, en 1573, tiene el valor absoluto de cierre de un primer ciclo de fundaciones, el de las fundaciones mediterráneas, abierto hacía veinte años, con la fundación de Santiago del Estero (1553), a la que han seguido las de Córdoba (1558), Mendoza (1561), San Juan (1562) y Tucumán (1565). Con la de Santa Fe había quedado prácticamente cerrado el panorama total de la conquista mediterránea"²⁴

Santa Fe será el límite mismo "donde el extremo confinamiento a que había llegado la empresa alcanzaba el comienzo de su propio rescate." Ese extremo de condición mediterránea iba a virar por su propio peso a un registro mayor de necesidades de relación directa con la metrópoli (espacio oceánico), que sería concretado con la segunda fundación de Buenos Aires.

Los primeros pobladores que formaban parte del heroísmo fundacional tenían como objetivo primordial la consolidación de la ciudad, tanto militar como productivamente, pero sus descendientes, quienes comenzaron a avizorar la necesidad de que la conquista y colonización "no termine en un mortal embolsamiento mediterráneo," plantearán la extraversión de la estructura que la inmersión conquistadora había generado. Y la opción será esa segunda fundación de Buenos Aires, ahí "la solución del problema del embolsamiento mediterráneo iba a tener al fin la forma de un desfondamiento litoral"²⁵ En la diferencia entre la fundación de Santa Fe y esta segunda fundación de Buenos Aires, "en ella empalman el fin de necesario de la hazaña conquistadora, como empresa de puro espíritu medieval y mediterráneo, y el comienzo de una nueva aventura, como empresa ya de puro espíritu moderno, autonomista y litoral."²⁶

Buenos Aires entonces desde su nacimiento tendrá el rol propio de su ubicación en el extremo de ese espacio circunferencial de la conquista. Y de extremo pasará a ser vértice fundamental de otro territorio. A partir de Buenos Aires, se realizarán nuevas fundaciones como las de Salta (1582), Corrientes (1588), La Rioja (1591), Jujuy (1593), San Luis (1594) y Catamarca (1683), que serán para consolidar una estructura territorial colonial que se superpone a la de la conquista. Es decir, de aquellas primeras ciudades fundadas –el primer ciclo de fundaciones de ciudades mediterráneas según Canal Feijóo–, con un talante de puestos de avanzada, militar, con una configuración espacial y cultural de refugio en la autoafirmación,

se dará lugar a una nueva edición de las mismas pero desde otro centro y finalidad. La condición portuaria de Buenos Aires permitía la conexión oceánica con la metrópolis, y entonces de la configuración de circunferencias de la conquista con centro en Perú, Chile o Asunción, dará paso a un triángulo con vértice en Buenos Aires, punto de relación directa con el centro del poder del imperio colonial. El punto culminante será la creación del Virreinato del Río de la Plata en 1776, que institucionalizará administrativamente esta configuración territorial donde Buenos Aires será la ciudad clave por su puerto que la define en rol y forma diferente de las otras ciudades mediterráneas.

Ahora bien, si esta era la interpretación histórica de la configuración territorial argentina con sus dos tipos de ciudades, Canal Feijóo plantea su redefinición a partir de depositar confianza en la planificación regional. Las influencias de Mumford son evidentes, pero también cuenta y suma el apego a una visión de la ciencia moderna desarrollada a partir de sus inquietudes etnográficas desplegadas para la interpretación del origen de la ciudad argentina. En cualquier caso, planteará la necesidad de que a partir de una intervención sistemática basada en el conocimiento, se supere el gran debate nacional sobre la preeminencia de Buenos Aires –la ciudad portuaria– sobre las otras regiones marcando un brutal desequilibrio en el desarrollo. “La planificación procuraría la única posibilidad lógica de constitución nacional”²⁷ y tendría el efecto reequilibrante, superando problemas como el despoblamiento del norte y sus consecuencias.

Canal Feijóo entendía que la organización política y económica del país debía contemplar a ambas ciudades en un proceso común, con roles diferenciados a partir de sus condiciones pero con un destino nacional común. La distinción entre ciudad portuaria y ciudad mediterránea era propia del período de conquista y la organización colonial, pero que en una era de organización nacional podía y debía ser superada en un destino integrado producto de la acción de la planificación. El regionalismo basado en lo fenomenológico dará paso a un regionalismo desarrollista que tendrá una larga continuidad posterior.

Este esfuerzo proclamado aquí había estado concentrado en la realización del Primer Congreso de Planificación Integral del Noroeste Argentino, que tal como se ha dicho, había sido coordinado por Canal Feijóo en su ciudad natal de Santiago del Estero. Aquí confluyeron figuras que luego serán la referencia de los orígenes de la planificación regional en Argentina, como José María Pastor.²⁸

Puestos en esta dirección, la propuesta concreta de este encuentro para llevar a cabo su objetivo planificador será el ordenamiento del río Salado de forma que permita la “litoralización del interior”.²⁹ El norte argentino padecía problemas hídricos y por ello será una cuestión central en sus abordajes, pero también esta consideración se refiere a entender justamente al río como una unidad clave del planeamiento, una pieza que

27. CANAL FEIJÓO, Bernardo: *Teoría... op. cit.*, p. 139.

28. PASTOR, José: *Urbanismo con Planeamiento. Principios de una nueva técnica social*. Buenos Aires: Arte y Técnica, 1946. PASTOR, José: *Curso Básico de Planeamiento Urbano y Rural*. La Plata: Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires, 1950. Ver también: MAZZA, Carlos: “De lo sublime a lo técnico. La incorporación de la noción de paisaje en el planeamiento regional en argentina”, *Urban Perspectives*, 9, 2008, Barcelona. UPC. MAZZA, Carlos: “Notas sobre los comienzos del planeamiento regional en Argentina, 1943-1946: fragmentos de convergencia entre técnicas y políticas”, *Registros. Revista de Investigación del Centro de Estudios Históricos Arquitectónico-Urbanos*, nro. 2, Mar del Plata, FAUD/UNMdP, 2004, pp. 111-135.

29. Primer Congreso de Planificación Integral del Noroeste Argentino. Buenos Aires: Instituto de Sociografía del Colegio Libre de Estudios Superiores. 1947, p. 37.

30. GORELIK, Adrián: "Mapas de identidad..." op. cit.

se constituye como eje y de esa manera agrupa al territorio desde su condición natural. La definición de la región como la propia de la cuenca de este río que junto al Dulce atraviesan todo el territorio norte del país para desembocar en el Paraná en Santa Fe. La canalización de la cuenca del Dulce-Salado resolvería problemas de sequía, producción y transporte, y permitiría la estructuración de una porción territorial para su desarrollo. Por ello, la defensa de la región en ese momento pasaba por ponerla en el camino del desarrollo para lo cual era fundamental el río, la conversión de lo mediterráneo a portuario vía la conexión por los ríos que atraviesan los espacios más allá de las divisiones jurídicas.

Esta consideración del río como pieza estructural del territorio, "supone adoptar una noción social y geográficamente no homogénea de región: una noción cuya complejidad aparece en la figura de la 'sección del valle' que Mumford tomó del biólogo escocés Patrick Geddes y que ve la riqueza de la región en la diversidad, en la convivencia y el intercambio de distintos tipos sociales y culturales y de diferentes formas productivas y tecnológicas, tal como se asientan históricamente en los ambientes tan diferenciados que supone un perfil de valle, desde lo alto de la montaña hasta el lecho del río."³⁰ El ejemplo contemporáneo con que se contaba era el río Tennessee, pero en Argentina habían existido otros proyectos en este sentido en los tiempos posteriores a la independencia nacional, que proyectaron en la interconexión de los ríos con el océano la plataforma de un proceso de industrialización. Estos proyectos cedieron a la configuración de la red ferroviaria que fue la forma adoptada para la integración de las regiones.

Conscientes de la importancia del río para la ciudad y su región, Canal Feijóo apeló a la planificación como Guido antes había apelado al urbanismo para responder en distintas escalas a estas condiciones diferenciadas de las ciudades cuyo eje divisorio lo representaba la condición portuaria o mediterránea. Guido con sus dos urbanismos estará intentando traducir en forma urbana esta interpretación de las ciudades argentinas, que las signaran por mucho tiempo. Estas ciudades quedarán caracterizadas tanto física como culturalmente por esta condición, ya que por la pervivencia de estructuras de poder cristalizadas en agenciamientos de grupos sociales, que habían acumulado su poder y posiciones en base a estos objetivos, sean portuarios o mediterráneos, determinan su tejido social cultural. Y físicamente también, por las distintas influencias, dinámicas y relación con su paisaje inmediato de velocidades de cambio diferentes que estos agenciamientos habían producido.

Guido entonces, a través de la práctica urbanística, intentará procesar estas singularidades en busca de un proyecto de ciudad que armonice la tradición y la condición presente de un país que se modernizaba por su inserción económica en los mercados internacionales. Tendrá un plan para Rosario, ciudad portuaria de reciente formación a partir del nuevo territorio

nacional emergente luego de la independencia, y tendrá otro plan para Tucumán y Salta, ciudades mediterráneas, pero que por incidencia del ferrocarril y expansiones de las actividades económicas de la economía nacional, comenzaban a sentir la influencia portuaria en sus estructuras urbanas y edilicias. En ambos casos será fundamental en los planes urbanos el tratamiento del puerto y el ferrocarril, en Rosario para armonizar la costa como una pieza fundamental del paisaje y la historia de la ciudad vinculada al mismo origen de la urbanidad. Y en Tucumán –principalmente– y Salta dada la ausencia del puerto será sólo el ferrocarril, pero que condicionaba el crecimiento y por ello su atención para ordenarlo, a la par del énfasis en la regulación de la edificación para el rescate de las formas tradiciones, de una arquitectura que condensaba esa tradición que se pretendía promocionar.

Estas propuestas eran producto de una mirada analítica, por cierto muy diferente de la visión sintética de las propuestas de Le Corbusier. De ahí la polémica, desde antes de que Le Corbusier ponga un pie en Buenos Aires, anidando una diferencia –fructífera para entender los disquisiciones de aquellos años– entre estas dos visiones en que se debatían las formas de aproximarse al hecho urbano y la intervención sobre el mismo. La mirada situada en la referencia y su intrincada red de circunstancias históricas, frente a la aplicación de postulados plásticos autorreferenciados; el procedimiento del expediente urbano y el análisis, frente a la resolución de forma objetual cerrada como decisión inicial. La *city d'affaires* de Buenos Aires permaneció casi idéntica desde 1929 hasta la publicación del plan del que sería su pieza principal, su retrato congelado abstrayente del Río de la Plata.

Pero también esta mirada analítica de Guido permite entender el apoyarse y referenciarse en Hegemann y sus experiencias norteamericanas, que a su vez serán vivenciadas directamente por Guido en su estadía en Estados Unidos y que variados rastros se pueden observar en los fundamentos y decisiones de sus planes urbanos posteriores, tanto en el de Rosario como en el de Tucumán, tanto en la ciudad portuaria como en la ciudad mediterránea del norte. O mejor dicho aún, a esta experiencia norteamericana Guido puede deberle la posibilidad de poder haber concebido esta variabilidad de la forma urbana a partir de sus plurales estudios en Estados Unidos, que fueron desde los estudios sobre los procesos y planes urbanos del este, por un lado, hasta los trabajos sobre las formas misioneras y californianas del oeste, por el otro. A Rosario le corresponderá la imagen de la ciudad del este norteamericano, con el Nueva York portuario y del rascacielos, que incluso será valorizada en su libro *Catedrales y Rascacielos* con la inclusión de fotografías de dicha tipología en esa ciudad, como de numerosos croquis de Hugh Ferriss –uno de los cuales es de un rascacielos con una morfología muy similar al monumento a la bandera que hará Guido más tarde–.³¹ Y a Tucumán y Salta la de la ciudad del oeste norteamericano, con las arquitecturas de la tradición y su historia.

31. GUIDO, Ángel: *Catedrales y rascacielos*. Buenos Aires: Colegio Libre de Estudios Superiores. 1936, pp. 18-19. Mientras Le Corbusier había calificado a Nueva York como “paradoja patética” en sus conferencias de Buenos Aires, Guido ilustraba su libro con “Masas de rascacielos” de Hugh Ferriss, intentando emular esa arquitectura en algunas de sus proposiciones en Rosario.

32. GUIDO, Ángel: *Reargentinización edilicia por el urbanismo*. Buenos Aires: Amigos de la Ciudad. 1939, pp. 51 y ss. Cabe recordar que el Plan Urbano de 1927 contemplaba –aunque de manera difusa– una reorganización del área sur con lineamientos e instrumentos de actuación hacia el patrimonio, una cuestión poco atendida en los planes hasta ese entonces.

33. Como referencia, la casa de Díez de Andino era un ejemplar de arquitectura doméstica del siglo XVII –único perviviente en el país– y que habiendo comenzado a demolerse fue rescatada e incorporada en el proyecto, con un uso museístico.

34. GUIDO, Ángel: “Urbanización del norte argentino”, *Boletín del Honorable Concejo Municipal de Buenos Aires*. Tomo III, año III, N°11. 1940, pp. 189-198.

En el libro y exposición *Reargentinización edilicia por el urbanismo*, estaba también Santa Fe. Guido incluía junto a los planes urbanos de Tucumán y Salta, su proyecto de “Gran Parque Sud y Centro Histórico de Santa Fe”.³² El mismo consistía en un ordenamiento del área gubernamental a partir de la generación de un gran parque con explanadas, monumento, restauraciones de edificios históricos –Iglesia y Convento de San Francisco–, y la incorporación de otro nuevo para Museo Histórico Provincial. La intervención se planeaba al sur de la Casa de Gobierno, es decir que no abarcaba a la plaza fundacional sino al sur de la misma a partir de la contrafachada de ese palacio gubernamental que, por cierto, también era completado en la intervención en esta parte del edificio.

A partir de una composición de ejes axiales se genera un espacio central de este parque con los cuatro elementos principales: la referida contrafachada del palacio gubernamental enfrentada al monumento a los constituyentes conformando el eje norte-sur, por un lado; y la Iglesia y Convento de San Francisco enfrentada con el nuevo Museo Histórico conformando el eje este-oeste, por el otro. Completaba el conjunto un borde también parquizado con una avenida de contorno para la zona de encuentro con el río y la formalización de edificación en el sector de encuentro con la trama urbana. El proyecto abarcaba unos 15 bloques, la mayoría de los cuales estaba ocupada con la edificación más antigua de la ciudad.³³

El monumento se materializaba como una articulación de volúmenes, con uno predominante vertical, bastante similar en sus formas a lo que luego sería el Monumento a la Bandera en Rosario del mismo Guido, y con una apariencia de masas abstractas de rascacielos. Pero, por otro lado, el nuevo Museo Histórico tendría una arquitectura francamente de asimilación a las formas de arquitectura colonial.

El proyecto no alcanzó a materializarse. En realidad hubo una intervención de parquización menor a la mitad de la superficie programada, pero además sin las composiciones y conexiones previstas, sin el monumento y nuevo museo, y sin la adecuación de la contrafachada de la Casa de Gobierno. Los costos de las expropiaciones seguramente fueron la causa de este intento fallido, habiendo pervivido la ocupación de casi todos los bloques con la vieja edificación y la que se fue renovando. Del proyecto original sólo se ejecutó y en la forma prevista la restauración de la Iglesia y Convento de San Francisco.

Pero más allá del proyecto, lo llamativo fue que en la conferencia de la exposición de *Reargentinización edilicia por el urbanismo*, en ello, Guido no menciona ni a Santa Fe ni a este proyecto que también formaba parte de la exposición y libro. En otra edición del mismo texto, el título será *Urbanización del norte argentino*,³⁴ por lo que describe una geografía en donde estaría en duda la pertenencia de Santa Fe.

Esta cuestión no es menor, ya que define una problemática geográfica de alcance cultural, sobre todo teniendo en cuenta las clasificaciones tanto

de Guido como de Canal Feijóo sobre las ciudades portuarias y mediterráneas. En definitiva, la inclusión dubitativa de Guido –con proyectos pero sin referencia reflexiva y conceptual– en su idea de *Reargentización edilicia por el urbanismo*, está poniendo en solfa la pregunta respecto de a cuál tipo de ciudad pertenecía Santa Fe, si era una ciudad portuaria o si era una ciudad mediterránea.

Esta es una duda que se arrastra desde su mismo origen, y que registra continuidad en la primera mitad del siglo XX según los registros de su historia en relación con la manera en que pensó y materializó los espacios urbanos vinculados a su frente de agua.

Santa Fe, tal como se ha comentado más arriba, había sido definida por Canal Feijóo como el final de un ciclo de fundaciones mediterráneas antes de la fundación de Buenos Aires, que sería la ciudad portuaria. De hecho, ambas fueron fundadas por el mismo hombre con una diferencia de apenas 8 años que, para la dinámica territorial de aquel momento de finales del siglo XVI, es muy poco. Por ello, Canal Feijóo dedica espacio en su libro a explicar que fue lo que pasó para que Juan de Garay, el mismo fundador de ambas ciudades, tuviera objetivos distintos dentro de la empresa de la conquista.

En realidad el objetivo era el mismo, nada más que fue modulado de acuerdo con las posibilidades y contingencias que la iniciativa iba teniendo. Una expedición liderada por el conquistador Juan de Garay bajará de Asunción con el mandato de “abrir puertas de la tierra”, representando con ello buscar una conexión de Asunción con el Perú impedida por la espesa selva y accidentada geografía que separaba a ambos. Asunción, en realidad, formaba parte de una empresa de búsqueda de riqueza, que habiendo fracasado en su acceso por el Río de Plata con la fallida fundación de Buenos Aires en 1536, encontrará refugio en Asunción con un fuerte en 1537 y la instauración de un cabildo en 1541 adquiriendo rango de ciudad. Pero no tenía la funcionalidad en su comunicación con el Perú, por lo que ante esta situación de inconexión, se planea la operación de bajar hacia el sur por el Río Paraná con el mandato de fundar una ciudad que sirva de escala en el largo recorrido que se tenía a Perú para esquivar la selva del Chaco Paraguayo, y también un puerto para vincularse con la otra escala del poder, la metrópoli del imperio. Este mandato se resumía en la célebre frase “abrir puertas a la tierra” que caracterizó el emprendimiento.

Sin embargo, Agustín Zapata Gollán, arqueólogo e historiador de Santa Fe –que llegó a ser intendente de la ciudad entre 1932-34, posibilitó con sus excavaciones y estudios un avance fundamental para el entendimiento de los orígenes del proceso de urbanización de este territorio³⁵ hace un sutil desplazamiento de aquella expresión que guiara el emprendimiento conquistador y dirá “Las puertas de la tierra”³⁶ En este desplazamiento –también ponderado por Canal Feijóo³⁷– se definía ese fronterizo paso de una ciudad mediterránea a una ciudad portuaria, de una ciudad para avan-

35. ZAPATA GOLLÁN, Agustín: “La urbanización hispanoamericana en el Río de la Plata”, *Publicación del Departamento de Estudios Etnográficos y Coloniales*, nro. 6, 2a. época. Santa Fe, 1971. Ver también: CALVO, Luis M.: *Santa Fe la Vieja 1573-1660. La ocupación del territorio y la determinación del espacio en una ciudad hispanoamericana*, Santa Fe, Ediciones UNL. 1990.

36. ZAPATA GOLLÁN Agustín: *Las Puertas de la Tierra*. Jornadas del Litoral. Santa Fe, UNL Instituto Social. 1938.

37. CANAL FEIJÓO, Bernardo: *Teoría... op. cit.*, pp. 39-43.

38. “Y porque el servicio de Dios, nuestro señor, y de su majestad conviene que uno de los dichos puertos de San Gabriel, San Juan o San Salvador se asiente y funde un pueblo.” Extraído de la proclama y mandato del Teniente de Gobernación de Asunción a Juan de Garay. Citado en: Archivo General de la Provincia de Santa Fe. *Santa Fe, primera ciudad puerto de la Argentina*. Bolsa de Comercio. Santa Fe. 2003, p. 25. En este libro aparece reproducido el plano histórico con la ubicación de los mencionados lugares enfrente de la localización de Buenos Aires, a la altura del linde entre los ríos Paraná y del Plata, es decir, mucho más al sur que la localización de Santa Fe.

zar sobre la extensión interior –la puerta a la tierra– o de una ciudad para vincularse a la metrópolis y al mundo –la puerta de la tierra.

Pero mayor incidencia para Santa Fe será la circunstancia de su fundación en este emprendimiento de conquista del territorio. En este avance desde Asunción, Juan de Garay establece un campamento, punto de referencia para seguir explorando más al sur donde tenía el objetivo de fundar esta ciudad con un puerto. El sitio buscado estaba cerca de lo que había sido la primera fundación de Buenos Aires, en las costas de enfrente y un poco más al norte.³⁸ Pero antes de llegar ahí, Garay se encuentra con otra expedición que venía del oeste, justamente del fundador de Córdoba que también avanzaba sobre el territorio buscando la apertura hacia la vía navegable para la Gobernación de Tucumán, también perteneciente al Virreinato del Perú como lo era Asunción. La cuestión era el conflicto de jurisdicción que esto implicaba, ya que tanto una como otra gobernación pugnaban porque el territorio les pertenezca. El artilugio de Garay fue declarar que ya tenía fundada una ciudad en las cercanías con el estatus de pertenencia a la jurisdicción de Asunción, por lo que le cabía el derecho sobre estas extensiones. Aquella ciudad que invocaba Garay era el campamento exploratorio que había temporalmente instalado, mientras avanzaba en el registro de la zona para preparar el camino hacía más al sur donde tenía el mandato de fundar la ciudad puerto. Garay vuelve a ese asentamiento provisorio y cumplimenta lo que había declarado haber ya hecho, realiza el ritual de fundación: dicta el acta, traza el plano y designa el primer Cabildo. Así nace Santa Fe en 1573, en cuya acta fundacional quedan expresadas las dudas al reservarse el derecho de buscar un sitio más adecuado si el presente no resultaba serlo. Con ello se daba cuenta de las dudas contenidas por lo aleatorio que había resultado este emprendimiento.

Ahí estará Santa Fe, como “un fortín y una posta”, mientras la expedición de Garay seguía su objetivo hacia el sur, con éxito, ya que fundará Buenos Aires pocos años después, en 1580, trazando el plano con la misma matriz que Santa Fe, la plaza a una cuadra de la costa con iglesia y cabildo dentro una estructura en damero. Esta coincidencia confirma la unidad de la empresa que guiaba a Garay, aunque con resultados diferentes por las circunstancias de una y otra en la contingencia del objetivo planteado desde Asunción.

Santa Fe fue una escala, un paso táctico no planeado y ensayado en el momento ante los acontecimientos que se presentaron, un escalón hacia la concreta estrategia representada por Buenos Aires en su condición de puerto hacia la metrópolis a través del mar, rol que de ahí en más tendrá con una protagónica historia hasta la actualidad. Mientras Santa Fe con el tiempo terminará confirmando sus dudas y sus accidentes, y se trasladará por el asedio de los pobladores originarios en 1649 a su sitio actual. Un nuevo sitio valorado en aquel momento por la protección que le otorgaban los ríos que lo rodeaban. Entonces el río se incorpora como elemento de

39. Sobre los límites de su puerto, y también las confusiones históricas sobre la categoría del mismo en la Santa Fe anterior a la independencia, ver DAMIANOVICH, Alejandro: "En tomo a la antigüedad del privilegio santafesino de puerto preciso", Separata de la Revista N° 56, Junta Provincial de Estudios Históricos de Santa Fe, Santa Fe, 1986; DAMIANOVICH, Alejandro. "El puerto preciso de Santa Fe y la dirección de los flujos del comercio interno rioplatense (siglos XVII y XVIII)". Revista de la Junta de Estudios Históricos, N° 64, Santa Fe, 2004.

40. AA.VV. *Santa Fe, primera ciudad puerto de la Argentina*. Santa Fe: Bolsa de Comercio, 2003. Este volumen contiene un dictamen numerado de la Junta Provincial de Estudios Históricos de Santa Fe (Dictamen N°3/2003), como declaración del carácter "científico" de la obra, en un procedimiento un tanto desactualizado de producción e institucionalización del relato.

41. CANAL FEIJÓO, Bernardo: *Teoría...* op. cit., p. 57.

42. CANAL FEIJÓO, Bernardo: *Teoría...* op. cit., pp. 60-61.

43. CANAL FEIJÓO, Bernardo: *Teoría...* op. cit., p. 44.

cierre de la ciudad hacia su territorio hostil, como separador más que integrador, pieza más defensiva que medio para el intercambio con el mundo.

Entre estas disyuntivas de posicionarse en la perspectiva de apertura de la tierra, o por el contrario, de batallar por sobrevivir en "el fondo de la noche mediterránea," Santa Fe irá desplegando sus estrategias de consolidación, tal vez nunca alcanzando su inscripción en una u otra tradición de ciudad portuaria o mediterránea. Y en estas disyuntivas aniden tal vez sus desventuras, desde el período colonial hasta el siglo XX, con el intento de legitimar y dar fuerza a un puerto que no tuvo su verificación cierta en la dinámica territorial y económica.³⁹

La proposición contraria, que blande la historia de un puerto importante, pionero en la cuenca del Plata-Paraná,⁴⁰ se ha sustentado más en la fuerza declamativa y la interpretación épica guiando la argumentación, que en el peso de las referencias empíricas, participando en la enunciación de muchas de ellas agentes vinculados a la actividad portuaria económica más que al ámbito académico histórico. De esta manera se conformó un relato historiográfico que encarnó en la retórica institucional con bastante presencia desde siempre y hasta hoy y, que al menos, debería reabrirse, tal como los mismos trabajos de Damianovich citados más arriba lo hacen, a partir de la investigación histórica documental con otras hipótesis.

Un relato que siempre se puso delante de los hechos, tal como lo definía la certera expresión de Canal Feijóo, "más acta que asunto"⁴¹ El efecto de determinadas declaraciones, postulados, iniciativas, tiene más de función notarial que substancial, y donde "contrasta la desmesurada ambición del acto con la extrema parvedad de los recursos con que puede en principio contar." "La ciudad mediterránea debe subsistir como tal, muy principalmente gracias a un formulismo riguroso, no más claro acaso en el la conciencia del oficiante periódico que el acto de la concurrencia del creyente medio a la iglesia dominical, pero no menos eficaz para el servicio divino, también para el servicio de la divinidad política (...). Era lógico que se buscaran los auxilios de la fe para la ciudad que casi carecía de toda otra especie de auxilio. Su razón de existir, o mejor dicho de subsistir, es, lo diré una vez mas, menos una dialéctica objetiva cualquier que una voluntad ética reiterada todos los días"⁴² Por el contrario, la ciudad portuaria, como Buenos Aires, será "el acto sin acta," una realidad de constante cambio que rebasa los moldes del rito gubernamental, del registro desbordado por lo hechos que siempre van por delante e impiden su asentamiento notarial.

La fe cambiará de signo, pero su función basada en una formal e insistente retórica pervivirá a través de otros proyectos. El progreso y el puerto serán esa continuidad en una ciudad como Santa Fe, que en su origen había quedado atrapada en la encrucijada donde "empalmaban el fin necesario de la hazaña conquistadora, como empresa de puro espíritu medieval y mediterráneo, y el comienzo de una nueva aventura, como empresa ya de puro espíritu moderno, autonomista y litoral!"⁴³

El puerto será entonces su permanente apuesta, pero sobre un río que también era parte de su defensa y que quedaba un tanto lejos del océano. En esta tensión quedará enmarcada el errático esfuerzo de un postulado, como el portuario, desde una cultura enraizada en el fondo de la noche mediterránea. Si justamente esta última había obligado a ritualizar el acto fundacional de la ciudad para conjurar los riesgos de su fracaso en la inmensidad de un territorio, esto se repite en el tiempo, permanecerá como una dinámica donde será necesaria la teatralización de las obras portuarias, de las mejoras en la ciudad, de los planes urbanos, para afirmar una presencia que no es tal, que es difusa, escurridiza por la forma en que es construida.

Los diques sin barcos, las estatuas sin parques, en definitiva, la reducción de un fenómeno a un signo fragmentado del mismo tal como se ha descrito en los capítulos anteriores sobre los episodios de transformación de la ribera, son la expresión urbana de esta tensión entre dos ciudades que se cruzan en la construcción del espacio, y que la coartada de la técnica sin metrópolis no alcanzó a salvar.

Desdibujar las diferencias entre una figura esperanzadora –la ciudad portuaria– con la situación concreta –una ciudad mediterránea– fue la estrategia discursiva por momentos perversa de ocultar conflictos y evitar las reestructuraciones que los procesos de cambio contienen, favoreciendo la perpetuación de las condiciones existentes aunque el discurso diga otra cosa. Y por ello tal vez su sobreactuación.

Las dudas de Guido en su conferencia, al no incluir a Santa Fe en su reflexión sobre un urbanismo para las ciudades portuarias y otro para las ciudades del norte vinculadas a la tradición, y por extensión no habiéndola ubicado a ella en ninguno de los dos, serán las mismas dudas que recorren la historia de la ciudad como vacilaciones permanentes dejando huellas materiales y resonancias simbólicas en sus riberas.

Avanzado fortín y posta en la colonia, último eslabón de la Pampa argentina –ese territorio mítico productivo de alimentos de la Argentina próspera y feliz–, un muy débil proceso de industrialización en la salida del modelo agroexportador, lo que la derivó a ser tempranamente golpeada por los efectos de la desindustrialización, todo ello conforma un laberinto no resuelto hasta hoy en la primera década del siglo XXI, donde no por casualidad una vez más se está discutiendo la forma de dotar a la ciudad de un nuevo puerto, dado los notorios déficits de funcionamiento de la vieja infraestructura de principios del siglo XX y que lleva una lenta agonía de varias décadas con escaso volumen de cargas y dificultades en la financiación para su readaptación a las nuevas modalidades del transporte por agua. El puerto como otras tantas veces en la historia de la ciudad, se ve nuevamente como el recurso salvador de la ciudad, rol que siempre se le ha otorgado desde los orígenes de Santa Fe, tanto en los relatos de su pasado como en los proyectos a futuro.

3 ~ ECOS DEL PASADO EN LA ACTUALIDAD: LA PRESENTE RECONVERSIÓN DE USOS Y LA ACTUALIZACIÓN DEL MITO

Si para indagar en el núcleo de abordaje temporal de la tesis –fines del siglo XIX y primera mitad del siglo XX– se retrocedía en el tiempo para entender circunstancias que se debían a procesos de más larga duración, en el presente apartado se avanza en el tiempo abordando cuestiones relativas a los procesos contemporáneos sobre sectores de la ribera de la ciudad. Ello permite nuevamente detectar situaciones con trasfondos que, más allá de las manifestaciones específicas de cada momento, atraviesan los tiempos determinando prácticas como caracterizando espacios.

En general, las áreas portuarias desocupadas son “algunos de los exponentes más visibles de la transición occidental de la era industrial a la post-industrial”,⁴⁴ de la ciudad moderna industrial, expansiva, en crecimiento, a la ciudad que deja de serlo –de servicios, fragmentada, con crecimiento diferenciado–. Y en ese cambio donde esas áreas son reconvertidas para usos urbanos, también se convierten en exponentes de las consecuencias de esta transición en cuanto a las formas espaciales, funcionales y estructurales de la ciudad.

Actualmente las propuestas con que se abordan las intervenciones de reutilización, tanto de las áreas portuarias como ferroviarias en desuso por traslado de actividades, contienen proposiciones y resultados disímiles. Pero más allá de ellos, a los fines de ponderar la importancia del tema para el debate actual sobre las ciudades, y además la forma en que la historia interviene en la definición del proyecto contemporáneo, interesa focalizar en este apartado la elocuencia de las consecuencias espaciales y funcionales de estas transformaciones para la estructura urbana, fundamentalmente en su vinculación intrínseca con la problemática del espacio público en la ciudad contemporánea. Porque tal como se ha manifestado anteriormente, más allá de las dificultades, a la ribera es posible y deseable pensarla y practicarla como un espacio público.

Estas transformaciones, dadas las modalidades en que se han venido realizando, contienen en sí mismas la redefinición de las formas de proyectación y uso de los espacios de la ciudad, juntamente con implicancias sobre los procesos de simbolización de los lugares y su puesta en valor. Y asimismo, en consonancia con como en capítulos anteriores se ha entendido el concepto de espacio público para el análisis histórico, aquí también se lo entiende como un concepto que remite tanto a lugares materiales como a esferas de prácticas y acciones sociales.

La indagación de esta problemática se llevará a cabo a partir del análisis de las viejas áreas portuarias de Santa Fe. Sin llegar a un estudio acabado, sí es importante esta consideración para establecer líneas de trabajo que permitan dimensionar mejor ideas, circunstancias, condicionantes y resul-

44. MEYER, Han: *City and Port. Transformation of Port Cities London, Barcelona, New York, Rotterdam.* Rotterdam: International Book. 1999, p. 13.

45. El Master Plan estuvo a cargo del arquitecto argentino Roberto Converti. No fue sistematizado en un formato de publicación propio, sino que es conocido a partir de su inclusión en publicaciones periódicas o la misma prensa, como eventos de difusión de la autoridad portuaria que administra los bienes del puerto y es la promotora de las intervenciones. Aquí se tomará de referencia el documento que según declara la Administración Portuaria es el que regula las intervenciones y que hace mención a los contenidos del Master Plan: Ente Administrador Puerto de Santa Fe. *Informe Gerenciamiento del Master Plan Puerto Santa Fe. Propuesta del sistema de gestión*. Setiembre 2004. Asimismo, de lo publicado se ha tomado de referencia dos notas del Director del equipo que ha confeccionado el Master Plan: CONVERTI, Roberto: "Santa Fe, una estratégica ciudad-puerto", *Portus*, 7, RETE-Marsilio, Venezia. 2004, pp. 42-49; CONVERTI, Roberto: "Santa Fé, Argentina. Uma estratégica cidade-porto (port) / Santa Fe, Argentina. Una estratégica cidade-porto (esp)" *Arquitextos*, Portal Vitruvius, nº 054, noviembre 2004. <http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq054/arq054_02.asp>

tados, y habilitar el trazado de coordenadas en las cuales inscribir el examen de los fenómenos actuales de la ciudad con una dimensión histórica.

Existe desde el año 2003 un Master Plan para la reconversión urbana de las áreas del puerto de Santa Fe que se encuentran sin uso.⁴⁵ Dicho plan es un encargo directo, a un grupo de especialistas, que hace el Ente Administrador del Puerto de Santa Fe, corporación pública con participación privada que tiene el poder de administración de las instalaciones que son de dominio público. La demanda del plan parte de la inquietud por diversificar los usos de los terrenos portuarios, ya que de las 80 ha existen amplias extensiones que por su obsolescencia no pueden continuar con su uso original, además de que la Administración Portuaria ya ha decidido la construcción de una nueva estación fuera de los límites de la original.

La Municipalidad ha participado con una voz minoritaria en el Ente Administrador, reduciendo su papel a sugerencias sobre las propuestas de las voces mayoritarias, durante el proceso de gestión del Master Plan y en parte de la ejecución. Sólo recientemente, en el 2008, y con un cambio de signo político, el gobierno municipal ha solicitado mayor participación. Este hecho describe y define, simultáneamente, un contexto de despegue de la dinámica espacial y social de la ciudad en las propuestas sobre el espacio portuario que la autoridad local ha venido teniendo; por ello, las intervenciones quedarán coloreadas por los intereses propios de la administración de bienes de un ente jurídico autónomo, quedando relegada la consideración de los aspectos urbanos a un segundo plano. Cabe consignar que más allá de las restricciones estatutarias en la Administración Portuaria, la Municipalidad tampoco desde sus propias instancias administrativas había venido mostrando iniciativa de intervenir activamente en el proceso urbano relativo a las áreas portuarias, aun cuando las mismas condensan de forma evidente un alto valor estratégico, patrimonial y ambiental para la ciudad.

Las propuestas del Master Plan carecen de elementos espaciales y morfológicos integradores del área con respecto a la estructura urbana; se limitan a definir un esquema de funcionamiento interno, y no contemplan su anclaje a la red de espacios públicos de la ciudad.

Dentro de los terrenos portuarios, la morfología en dicho Master Plan no alcanza un grado de definición ni material ni temporal. Al no establecer parámetros claros de máximos y mínimos de ocupación, sino sólo un esquema de usos zonificados con indicaciones descriptivas más que prescriptivas, así como tampoco las secuencias en el proyecto, estableciendo etapas que ordenen la sucesión de intervenciones dada la imposibilidad de ejecución unitaria, todo ello, lleva a alertar sobre la fragmentación e incapacidad de controlar resultados que tendrá el Master Plan en su conjunto.

El Master Plan se limita a definir una volumetría flexible y variable que habita el otorgamiento de concesiones de uso y construcción –administradas por la autoridad portuaria–, y sin avanzar en formas innovadoras de gestión regulada, mixta, participativa –de distintos niveles del Estado y

la sociedad civil-. Por el contrario, los instrumentos urbanísticos para su implementación son los tradicionales –plan de zonificación, definición de usos permitidos y parcelaciones– que han mostrado su fracaso, como el caso de terrenos ferroviarios adyacentes que en décadas anteriores han reproducido formas inapropiadas de la ciudad diluyendo la presencia y el aprovechamiento público de los galpones y otras instalaciones ferroviarias. Y principalmente la ruptura de la unidad de la escala del espacio sin una finalidad que lo justifique.

Ahora bien, lo más preocupante es que la operación de reurbanización ha sido pensada desde su origen como un enclave y sus pasos instrumentales han sido los consecuentes a ello. Los enunciados tanto en la integración urbana, en el rescate del patrimonio histórico y ambiental, como en la participación ciudadana que se observa en los documentos producidos por la autoridad portuaria como de la consultora por ella contratada, quedan completamente diluidos en los instrumentos de conformación espacial que, por el contrario, circunscriben un área que evita la continuidad con la estructura de espacios públicos de la ciudad.

La relación con la vialidad del sector, la normativa que regula los emprendimientos, como las vagas definiciones de balances de superficies a ocupar, son indicadores que describen las características de la intervención. La barrera correspondiente a la vía de circulación primaria que la delimita, la segregación de actividades como única forma de administración interna del suelo –intentando garantizar una supuesta ecuación de inversiones– y la ausencia de una estructura de conjunto que articule los sectores segregados –como la privatización del espacio público a partir de la redefinición desfavorable del balance de superficies público-privado como en la concesión de administración privada de espacios públicos– conforman ese conjunto de instrumentos de actuación que en la actual implementación diluyen las características singulares del sector y establecen mecanismos selectivos de uso.

Los terrenos portuarios se encuentran definidos por dos importantes límites: hacia el este, el río, y hacia el oeste, Av. Alem, una vía multitrocha de escala continental –articulada con el corredor bioceánico del Mercosur– que la recorre a lo largo del límite y que constituye el frente hacia la ciudad. Tratándose de una avenida cuyo ancho supera los 35 m, sin duda el grado de vinculación de esta zona con el resto de la ciudad dependerá principalmente del tratamiento que se le dé en el proyecto. Sin embargo, tanto en el proyecto del Master Plan del Ente, como en el Plan de Gerenciamiento emanado de la consultora para la instrumentalización del plan, no se ha tenido en cuenta este importante límite físico, sino como una avenida más que recorre uno de los lados del área. Ambos documentos coinciden en que tratándose de la zona “vinculante” con la ciudad tendrá lugar allí un “frente comercial”, pero teniendo en cuenta el ancho de la avenida por donde circulan varios carriles de vehículos de importantes dimen-

46. Recientemente, como parte de unas intervenciones que intentan recomponer algunas cuestiones que no fueron atendidas en las primeras intervenciones a partir del 2003, se construyó un puente peatonal sobre la gran avenida, pero aún resta bastante más para evitar la impermeabilidad del conjunto en relación con la estructura urbana de la ciudad y la existencia de un único ingreso acondicionado a todo el conjunto.

47. Municipalidad de Santa Fe. Ordenanza 11069, Creación del Distrito Ciudad-Puerto. Aprobada el 12 de agosto de 2004.

siones y a gran velocidad, es muy difícil pensar en integración alguna. Pero también resulta poco inocente esta omisión, sobre todo cuando observamos que se ha proyectado un solo acceso vehicular al área y ninguno peatonal, sobre la avenida.⁴⁶

En el año 2005, luego del Master Plan y el Plan de Gerenciamiento, se realiza una obra de ampliación de la avenida que lo delimita, profundizando aún más la separación. Esto último es emblemático en cuanto a la tendencia a la segregación producto de no abordar la transformación a partir de la estructuración de espacios públicos en continuidad espacial; representó tanto la pérdida de especies arbóreas añejas como de una escala aceptable de vialidad urbana, lo que hubiera dado la posibilidad de concretar una mejor articulación entre la ciudad existente y los nuevos espacios a través de un elemento cualificado.

A los fines de la puesta en marcha del Master Plan, el instrumento de acción urbanística municipal, único hasta el momento, ha sido del ámbito normativo consistente en una ordenanza de modificación del Reglamento de Zonificación y creación de un nuevo distrito urbano –Distrito Ciudad Puerto⁴⁷–, donde se habilitan nuevos usos urbanos del área portuaria. En definitiva, se legitima en el ámbito jurídico municipal una acción que no innova en los instrumentos de acción e ignora la condición única y especial del sitio que requeriría otros instrumentos de acción para la obtención de resultados diferentes de la mera reproducción de las formas actuales de construcción de la ciudad, con el peligro que esto representa en cuanto a la disolución espacial del patrimonio existente y del frente costero en una desarticulada acumulación de nuevos usos y nuevas construcciones.

Desde la dirección del Master Plan se expresa como “(...) el área de desarrollo, comienza a definir sus características urbanas a partir de la ampliación de los Distritos circundantes con consolidación de sus usos (...)”; sin aclarar mucho más ni dar precisiones sobre la forma y grado en que estos nuevos usos se espacializarán. Además, la sectorización del distrito, que no contempla ninguna organización o lineamiento unificador, se ha realizado también en base a la normativa vigente, definiéndose a partir del crecimiento de los distritos linderos ya existentes y conformando así un espacio que reproduce, dentro del predio, sin más la ciudad y sus mecanismos obsoletos de apropiación del suelo existente, olvidando las características singulares tanto en valores ambientales como patrimoniales, como en potencialidad de uso público.

De esta manera quedó afuera toda la biblioteca del urbanismo de las últimas décadas que intentaba superar los paradigmas del urbanismo funcionalista y normativo más rampante. Asimismo, establece el mecanismo de otorgamiento de licencias de uso para los futuros emprendedores consistente en un modelo de concesión a largo plazo como salida a la condición de tierras fiscales que no pueden ser transferidas, sin establecer pautas ni mecanismos de control viables y transparentes.

48. CONVERTI, Roberto: "Santa Fé, Argentina. Uma estratégica cidade-porto (port) / Santa Fe, Argentina. Una estratégica cidade-porto (esp)", *Arquitextos*, Portal Vitruvius, n° 054, novembro 2004. <http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq054/arq054_02.asp>

49. GRINDLAY MORENO, Alejandro: *Los puertos mediterráneos andaluces. Centralidad urbana y dimensión territorial*. Universidad de Granada. Tesis Doctoral. Granada. 2002, p. 148.

50. ASHWORTH, Gregory; TUNBRIDGE, John: "Leisure resource development in cityport revitalization: the tourist-historic dimension", *European port cities in transition*. Belhaven Press, London. 1992, p. 178.

Y si el tratamiento del espacio público ha estado ausente en su definición formal, también se resiente en su mensuración. Indicativo es el factor de ocupación del suelo, en donde según el Master Plan se reserva un 40% del área a urbanizar como espacios libres, porcentaje que es definido en la Ordenanza de usos al incluir en estos espacios a calles, circulación pública o privada, paseos, costanera, estacionamiento descubierto y reserva, por lo que la cifra de espacios específicamente públicos es inferior. El balance específico de superficies de acuerdo con los planos en la ordenanza aprobada, y a documentación interna de Ente Administrador, arroja un 30% concretamente. Ahora bien, la cifra de espacios específicamente públicos es inferior debido a la amplia categoría de espacios libres, sobre todo por la inclusión de usos de dudosa cualidad como el estacionamiento de los emprendimientos privados.

Este defasaje de porcentajes es confirmado por los responsables del Plan de Gerenciamiento, al reconocer la necesidad de establecer la exigencia de destinar al menos un 20% de suelo para uso público, debido a que no quedaba del todo establecido en el armado normativo.⁴⁸

Frente a esta relación de un 80% de espacio privatizado y un 20% de espacio público, entre los cuales se agrega el estacionamiento, el balance de superficies es preocupante debido a que se aleja en un alto grado de los parámetros considerados viables como garantía de una intervención con rentabilidad social, ya que se estima como óptima una relación de entre un 20 o 30% de espacio ocupado con usos, manteniendo el resto como espacio libre para preservar el carácter diáfano de estas áreas.⁴⁹ Dichos parámetros coinciden además con los establecidos en las normativas de parques urbanos, y así lo recogen las disposiciones municipales específicas, como también la de la ciudad de Santa Fe.

Otro aspecto es la relación que establece este Master Plan con la historia local, y su indagación arroja algunos déficits que abren interrogantes similares a los referidos al proceso de proyectación y gestión de la operación. El juego de apelar a la historia local y convertirla en imágenes bien definidas para fines turísticos es una estrategia extendida, a veces de forma más consciente y premeditada que otras, y a veces también más torpemente instrumentalizada desvaneciendo la misma magia encantadora que pretende poner en juego.

En el caso de las revitalizaciones portuarias contemporáneas, podría decirse que la herencia histórica siempre es operativizada como un recurso de valor a incorporar en las operaciones. Se convierte en recurso turístico puesto en relación con las necesidades del mercado contemporáneo y en coexistencia con otros recursos originados de este mercado. De esta manera, existe un juego estratégico, una interacción, entre elementos históricos y contemporáneos, a partir de los cuales se van armando imágenes funcionales al mercado turístico. Toda una técnica definida como *commodification* del pasado para el consumo.⁵⁰

Lo que sí queda en claro, en consonancia con ello y con discursos actuales vinculados al modelo económico global de mercado, es que se propone el área de las viejas instalaciones como “exportadora de turismo”, haciendo alusión, al mismo tiempo, a la condición histórica de puerto agroexportador perteneciente a una “época de esplendor” que se intenta recuperar, esta vez por la vía de la inserción de la ciudad en el mercado turístico.

Sin duda para crear un área turística es necesario crear una imagen lo suficientemente clara y definida del lugar, una imagen singular a partir de características que no puedan confundirse con las de otro sitio. Pero el área portuaria de Santa Fe, según lo expresa el Master Plan, se promociona a partir de varias temáticas que parecieran diluir la formación de una imagen de contundencia y claridad para ponerla en circulación y consumo; por el contrario, establece demasiadas definiciones sin ningún énfasis debilitándose unas con otras. Es lo más alejado de una definición estratégica, y antes que esto, prima el criterio subyacente en todos sus enunciados que podría resumirse en dejar abiertas todas las posibilidades y con los menores condicionamientos a las contingencias que se vayan presentando.

Ahora bien, frente a esa dispersión temática propuesta que se mantiene a nivel programático y que se corresponde con los diferentes actores locales que menciona el documento del 2004, se presenta, tres años más tarde, una situación que complejiza aún más las relaciones. Se trata de una propuesta por parte de un inversor privado local, del sector gastronómico, para construir en el predio del puerto una réplica del Cabildo de Santa Fe,⁵¹ edificio ya demolido que originalmente se ubicaba en el casco histórico, frente a la plaza principal. Sin embargo, la réplica del Cabildo que se instalaría en el área portuaria, y cuya inversión se calcula en u\$s 1 millón, tendría como función la fabricación de alfajores típicos de la región, en un lote frente a la cervecería cuya marca hace referencia a la ciudad; contendría, además, un local dedicado a la gastronomía regional.

Un abanico de cuestiones se abre a partir de este hecho que se presenta como el eje temático de la reconversión. En primera instancia, y habiendo observado que el modelo global de refuncionalizaciones portuarias generalmente consiste en la evocación de la historia marítima de la ciudad en cuestión, resalta en el caso santafesino una importante variación: se proyecta el Cabildo, edificio depositario de valores cívicos ligados a la historia política colonial, en el área portuaria local, depositaria, ésta, de valores relacionados con el intercambio económico y la idea de progreso y modernidad burguesa de principios del siglo XX. No es casual la originaria ubicación del Cabildo, frente a la Plaza de Mayo, mientras que el puerto ocupaba un área “en desarrollo” de la ciudad. Y la continua historia de separación que ambos sectores, verificada en los capítulos anteriores, entre la institución de la tradición y las leyes por un lado, y el puerto necesario pero a controlar, por otro. Esta transposición ahora replantea la historia en clave edulcorada para su puesta en una economía de visibilidad

51. “Merengo reproducirá el Cabildo en su nueva fábrica de alfajores.” *El Litoral*, 22 de julio de 2007.

propia del recorrido turístico, e implica menospreciar el capital histórico del puerto como recurso turístico. En cambio se inclina por reproducir, en esta singular zona de la ciudad, la historia de la ciudad reconstruida de la manera más conveniente y previsible al esquema turístico, y promovida, desde ámbitos locales, al gusto de los santafesinos. De esta manera niega el área portuaria como tal y la promociona mediante un tema histórico recortado de otro sitio y otro tiempo en la ciudad, sin la contextualización y mediación que permitiría una lectura histórica que trascienda el efectismo de consumo. En definitiva, es superponer la ciudad mediterránea en la ciudad portuaria, superposición sin una composición que la sintetice, sino como mera exhibición en clave de recorrido turístico.

Pero si es impugnable desde parámetros estéticos, también resultarán sugestivas en otros planos algunas coincidencias. El Master Plan, con sus intenciones repetidamente expresadas de “refundar Santa Fe” y sus propuestas de participación ciudadana, surge apenas ocurrida la inundación que afectó el sector oeste de la ciudad durante el año 2003, dejando a la vista la vulnerabilidad social de vastos sectores. El otro frente de costa de la ciudad, en donde los planes urbanos habían proyectado localizar toda la infraestructura ferroviaria e industrial, y que emblemata el fracaso económico de este desarrollo con el alojamiento de los sectores sociales más desfavorecidos, había desbordado sus cauces inundando casi un tercio de la planta urbana en la mayor catástrofe de su historia.

52. Debido a condiciones estructurales, pero agravadas por las circunstancias en que se encontró la ciudad luego de aquella catástrofe hídrica ocurrida en días de abril de 2003, el índice de pobreza había trepado a 46% de la población, según estimaciones del Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. Las cifras fueron aproximadas ya que por las circunstancias extraordinarias no se ponderaron acabadamente indicadores que habían sufrido fuertes alteraciones difíciles de dimensionar en sus efectos y duración.

La social y espacial fragmentada ciudad de Santa Fe⁵² se predisponía a ensayos sobre su historia, tensionando la dirección hacia momentos mitificados que recomponen a la sociedad santafesina como “una” unidad orgánica. La tematización del cabildo aparece como un intento de recuperar aquella creencia sobre una unidad tranquilizadora que fuera perdida en los avatares del tiempo. Aquel supuesto momento glorioso en que Santa Fe se suponía una comunidad cohesionada, el propio de la ciudad mediterránea, se restituye en ese acto de “recortar y pegar” la historia, los objetos o imágenes para reconstruir esa historia local en el puerto, aun cuando este fue un espacio que la intentaba desmentir, tanto en su apuesta moderna como en su fracaso actual.

El proyecto del cabildo perdió fuerza por imposibilidades financieras del inversor privado. Si bien nunca tuvo un apoyo oficial explícito, tampoco un rechazo, y sí contó con el aval implícito de un entramado de instituciones intermedias y comerciales, donde se mezclaban figuras participes tanto de ellas como de áreas de gobierno, siendo el más destacado el tradicional “Club del Orden”. Las mayores críticas provinieron de los ámbitos académicos. Sin embargo, es un signo el hecho de que la propuesta fuera formulada y alcanzara el espacio que logró en el debate público.

En cualquier caso, con este emprendimiento descartado y con los ya en funcionamiento Hotel Casino y Centro Comercial inaugurados durante el 2009, de nuevo como un recurrente episodio, la mayor apuesta de la

ciudad en búsqueda de su transformación y una plataforma económica está localizada en el puerto. Ahora en clave de reconvertidas instalaciones históricas para usos turísticos, el mito se actualiza nuevamente, como el emprendimiento redentor de las desventuras de la ciudad.

Pero también tiene todas las posibilidades de ser nuevamente desmentido. La concentración del poder decisional en el Ente Administrador del Puerto, conjugada con el letargo por largos períodos de los poderes municipales, comprometen la inserción urbana de los terrenos y la costa. Habilitando programas y concesiones de uso sin un control técnico son seguras las consecuencias de inconexión y fragmentación espacial. Una acumulación de usos e instalaciones sin una espacialización de conjunto y sin una fuerte relación al paisaje de la ribera.

De esta manera queda comprometida la puesta en valor y uso público de los restos materiales de la original actividad portuaria, ya que no emerge una estructura inteligible y articulada de las piezas que las contenga en una continuidad urbana de accesos y actividades. Y las disposiciones internas específicas adolecen de sensibilidades como la ubicación de la playa de estacionamiento en la parte de mayor apropiación del río –la punta del muelle entre diques–, y en contraposición las escasas veredas para el viandante, llegando a lo grotesco en un caso con la definición de muros ciegos de servicios sobre líneas de agua como las del centro comercial.

Si la ciudad y sus representaciones se producen mutuamente, las prácticas materiales y las formaciones simbólicas implican un proceso que difícilmente pueda separarse y evolucionar autónomamente con resultados satisfactorios; por el contrario, la ausencia de un ejercicio material del universo simbólico implica una segura degradación de la experiencia cultural, o lo que es lo mismo, su instrumentalización para un consumo anodino.

La carencia de los instrumentos de actuación urbanística en el caso de Santa Fe –que se desentienden tanto de constituir una esfera pública de debate concentrando decisiones de manera autocrática, como de alcanzar una formalización sistemática de la operación en términos espaciales– no se despega de los abusos en el recurso de la historia para la simbolización del lugar a intervenir. A la vez que satura de contenidos vacíos e intercambiables al sitio, lo desatiende en su entidad material cuyo valor queda ocultado.

Será necesario un monitoreo muy riguroso de las nuevas acciones para ver si pueden reconducirse en otra dirección, o también establecer intervenciones correctivas. Ante un Master Plan que ha dejado muchas indefiniciones físicas, pero ha anclado un marco jurídico que puesto en vigencia ha dejado determinaciones –las concesiones de usos–, cabe una actividad de continua reproposición, una actividad de planificación permanente en contraposición a la emergencia de proyectos aislados que se amparan en la referencia a otras experiencias y valores cuando en realidad encubren operaciones oportunistas.

En muchas de las operaciones actuales sobre las ciudades, se habla de modelo urbano cuando en realidad de lo que se trata es de la aplicación de una fórmula de intervención –ajustada en tiempos de inversión– que asegura una rápida rentabilidad privada sin fugas que redunden en un beneficio urbano más extendido. De la planificación a la aplicación autoritaria de fórmulas, de la participación al marketing, del beneficio social promocionado a la rentabilidad privada resultante, en ellos, está el desplazamiento de sentido de las condiciones de actuación en muchas ciudades actuales y también los resultados disímiles que se pueden encontrar en distintos casos de acuerdo con el punto en que se encuentren de esos pares.

Un modelo que se ha divulgado bastante en cuanto a rehabilitaciones portuarias ha sido el de Baltimore. Se busca legitimar intervenciones remitiendo la operación a un modelo o una ciudad concreta, cuando en realidad se ejecuta una intervención oportunista desligada de los procesos de planificación que dieron origen e hicieron de marco a esas intervenciones en la ciudad a la que se referencia.

Durante los años 80 y hasta el fin del pasado siglo, Baltimore funcionó como un modelo de desarrollo urbano, principalmente en sede norteamericana pero también con influencias en Europa, aunque no siempre fuera reconocida esa procedencia.⁵³ En esos tiempos y confluente a la era del planeamiento estratégico, muchas ciudades estadounidenses concentraron sus planes de renovación en una “idea fuerza” o “acción estratégica”, y dentro del conjunto de posibilidades figuraba la opción por la renovación de los frentes de ribera como forma de impulsar el desarrollo urbano. Pero sí como opción espacial no cabían demasiadas dudas respecto de la importancia de esta opción, ya que concentraba valores de localización y ambientales únicos resultantes del proceso de conformación urbano-histórico, sí los interrogantes se plantearían –principalmente con el tiempo– con los programas de uso de esos espacios. Sobre esto último la alternativa que se consolidó fue la de los “Festival Market”, conformado como un programa urbano específico a desplegar en los espacios portuarios reciclados.

Los “Festival Market” consistían en un programa condensador de actividades pero también de contenidos simbólicos, postulándose como soporte para el despliegue de una cultura genuina de la ciudad y su diversidad como atracción. Sobre finales de los años 80 el Inner Harbor de Baltimore con su “Festival Market” de la Rouse Company’s Harbor Place compitió de cerca con nada menos que Disney World en índice anual de visitantes.⁵⁴ Tan así es, que llegó a mencionarse en los emprendimientos de ocio y turismo “el estilo Rouse”, por la compañía propiedad de James Rouse promotora en las áreas portuarias de Baltimore y Boston, entre otras tantas intervenciones que llevaron adelante.

No es una mera diferencia denominativa la que media entre “modelo Baltimore” y “estilo Rouse”. Si algo se puede rescatar de la experiencia

53. MONCLÚS, Francisco-Javier: “El modelo Barcelona ¿una fórmula original? De la *reconstrucción* a los *proyectos urbanos* estratégicos (1979-2004)”, *Urban Perspectives*, 3. 2003, p. 29.

54. MARTIN, Thomas; CLIVE, Jones: “Urban waterfront development in the United State”, REID, Ann (ed.): *Proceeding of Watersite 2000: An international congress on the rejuvenation of waterfronts*. Bristol. 1988, p. 138.

de Baltimore como un modelo de desarrollo urbano fue que el mismo se asentó en una laboriosa actividad de planificación de varias décadas, en donde la intervención en el *waterfront* –y dentro de ella el Inner Harbor y el Harbor Place– es un eslabón de una etapa avanzada de ese vasto plan de desarrollo para la ciudad con la reproposición de su estructura espacial y significativa; eslabón que ha generado asimismo algunas instancias de participación ciudadana en el proceso que –aun en su instrumentalización direccionada– permitía la apertura de un debate que retroalimentara el proceso de planificación.

Estas cuestiones marcaron la diferencia con otras operaciones de la Rouse Company's –como de otras compañías desarrolladoras similares– que sistematizaron fórmulas de intervención para su ejecución directa sin implicarse en las fases escalonadas de planificación local, y torciendo las instancias de participación hasta prácticamente anularlas. La configuración de los *festival market* en una fórmula de intervención antiurbana con control y rentabilidad privada ya fue ampliamente indagada⁵⁵ y forma parte de las condiciones de producción urbana descritas como *rousification of America*,⁵⁶ como de sus consecuencias.

Pero la euforia sobre los *festival markets* se puso en interrogación hacia el año 2000, ante la evidencia de los fracasos de muchos de ellos, algunos de amplia resonancia como el caso más mediáticamente conocido de Flint. Lo cierto es que cuando las autoridades urbanas no incorporan este tipo de iniciativas dentro de una estrategia de planificación, el resultado es el fracaso de la intervención tanto en su utilidad pública –en cuanto no se produce la recualificación ni espacial ni social– como en el beneficio privado –ocurriendo la quiebra de los consorcios inversores–. Muchos *marketplaces* tuvieron que venderse devaluados a otras actividades de escaso valor para la recualificación de las áreas en que se insertaban y, más grave aún, muchos municipios quedaron fuertemente endeudados ya que habían realizado inversiones previas y actuaron como aseguradores de la iniciativa.

Por ello se impone una intervención asentada en mecanismos de planificación certeros que permitan mensurar efectos y consecuencias, con determinaciones en los resultados físicos de la intervención. Por el contrario, el originario Master Plan de desarrollo oportunamente formulado por el Ente Administrador del Puerto no contemplaba claramente un proyecto de espacios colectivos que articulen recorridos y accesos, y que garantice la reconstrucción de la relación entre la ciudad y su viejo puerto.

El reto es reordenar este proceso de transformación actual, poniendo atención sobre la definición de una estructura de espacios colectivos que brinden un adecuado acceso y la debida apropiación pública de las edificaciones y el entorno litoral, y que la memoria sea recuperada activamente en el uso público del espacio de forma vital. Es ineludible monitorear la proporción de espacio público y privado, y su distribución en relación con

55. HARVEY, David: *The Condition of Postmodernity*. Oxford: Basil Blackwell, 1989; BOYER, M.: "The Return of Aesthetics to City Planning," CROW, D. (ed.): *Philosophical Streets*. Washington: Maiseonneuve Press. 1990.

56. HALL, Peter: *Cities of Tomorrow*. Oxford: Basil Blackwell, p. 348; TUNBRIDGE, J.: "Policy Convergence on the Waterfront? A Comparative Assessment of North American Revitalisation Strategies," HOYLE, B.; PINDER, D. & HUSSAIN, M. (eds.): *Revitalizing the Waterfront: International Dimensions of Dockland Redevelopment*. London: Belhaven. 1990, p. 70.

las piezas existentes y el ambiente fluvial. Es necesario salvaguardar un recorrido perimetral adecuado y cualificado de toda la línea de ribera de los muelles, con espacios de calidad arquitectónica y usos jerarquizados en conexión directa con los espacios tradicionales de la ciudad.

Si así no fuera, los rastros materiales de la memoria portuaria quedarían alejados de la red de espacios públicos de la ciudad, circunscritos a una localización de enclave, sin una accesibilidad clara y con un programa de uso segmentado. Desde la estructura urbana existente se visualizarán, tal como se muestra actualmente en el cartel de obras en ejecución, colocado sobre la Av. Alem recientemente convertida en una especie de autopista. Uno de los silos reciclado en hotel flota sobre un suelo indefinido, rodeado de un ambiente de neones y barcos, a lo lejos. Tal como en el mismo cartel, la pieza será apenas una rauda percepción sobre la vía rápida de tráfico.

Las posibilidades de una intervención integral fluctúan entre ilusiones y logros, experiencias y simulacros, postulados y marketing, recupero público y mercantilización. Si es que existe la posibilidad de una incorporación positiva y genuina de los viejos espacios portuarios a la ciudad contemporánea, si es que la hay, seguramente será a partir de la puesta en funcionamiento de mecanismos de planificación que integren espacial y socialmente las intervenciones particulares en el marco de una actividad amplia de gestión urbana de lo colectivo, y nunca a partir de operaciones acotadas sin ese marco de planificación. Porque en este último caso, las resultantes espaciales son de seguro el encierro sobre sí mismo, la configuración de enclaves de exclusión social con la repetición de recursos arquitectónicos monótonos, supliendo con fórmulas automatizadas lo que le falta de arte y espontaneidad. Pero principalmente, en los contenidos culturales, degrada la experiencia de subjetividad, niega posibilidad poética y la reemplaza por espectáculo banal, con el resultado una subjetividad programada de manual y la reiteración de una memoria plagada de lugares comunes sin profundidad.

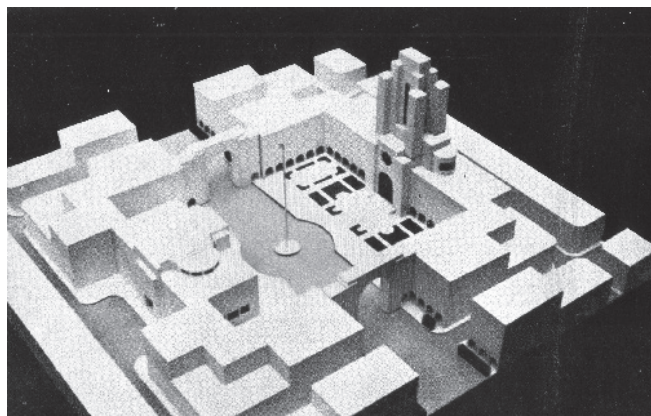
En estas coordenadas puede plantearse una ponderación del actual proceso de transformación de las áreas portuarias de Santa Fe. Entre las variantes de incorporación de las operaciones a los mecanismos de planificación urbana, o por el contrario, de la promoción de intervenciones oportunistas producto de la ausencia de planificación, se mueven las posibilidades de la intervención y sus posibles resultados.

Aun si se parte de los más escépticos pronósticos sobre la desaparición del espacio público con la pérdida de su carácter universal productor de valores colectivos,⁵⁷ como en muchos casos representó ser el puerto, aun así, el margen para que las intervenciones urbanísticas en las áreas portuarias tengan un resultado beneficioso en términos sociales sólo podrá darse si tiende –en sus postulados pulsando a las condiciones de posibilidad– a la maximización del uso público de sus espacios y su consecuente articulación en la estructura urbana.

57. SORKIN, Michael: *Variaciones sobre un parque temático. La nueva ciudad americana y el fin del espacio público*. G. Gili, Barcelona. 2004, pp. 9-14.

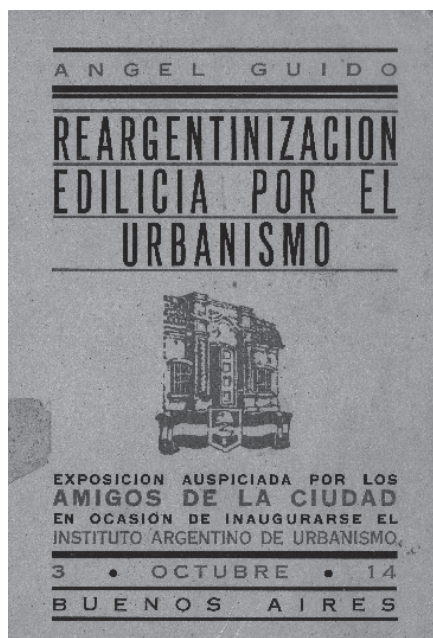
6.1. Maqueta correspondiente al material del Plan urbano de Tucumán, realizado por Guido, y que formó parte de la exposición de *Reargentinización edilicia por el urbanismo*. Centro histórico monumental, donde a los edificios históricos se los inserta en una organización de conjunto del sector con incorporación de nueva arquitectura.

Fuente: Guido, Ángel: *Reargentinización edilicia por el urbanismo*. Buenos Aires: Amigos de la Ciudad, 1939.



6.2. Además del centro histórico y monumental, como de las preocupaciones estéticas y reivindicativas de la tradición arquitectónica, en el Plan Urbano de Tucumán también estaban presentes los estudios de un nuevo hábitat obrero para la sociedad de masas, con las agrupaciones de vivienda colectiva en distintas densidades, y su reconocimiento como un componente fundamental de una ciudad moderna.

Fuente: Guido, Ángel: *Plan Regulador de Tucumán*. Rosario: Facultad de Ingeniería, UNL, 1941.

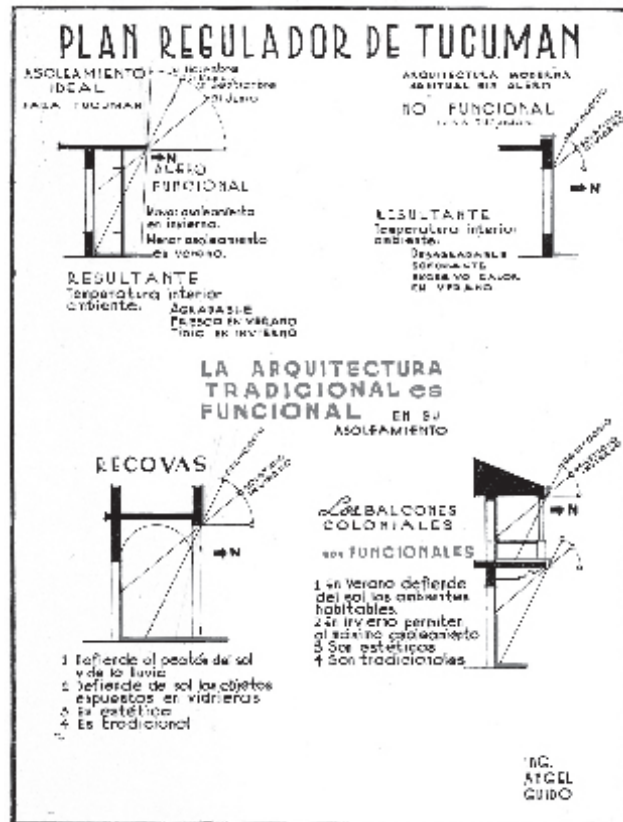


6.3. Tapa del libro de Ángel Guido: *Reargentinización edilicia por el urbanismo*. Buenos Aires: Amigos de la Ciudad, 1939.

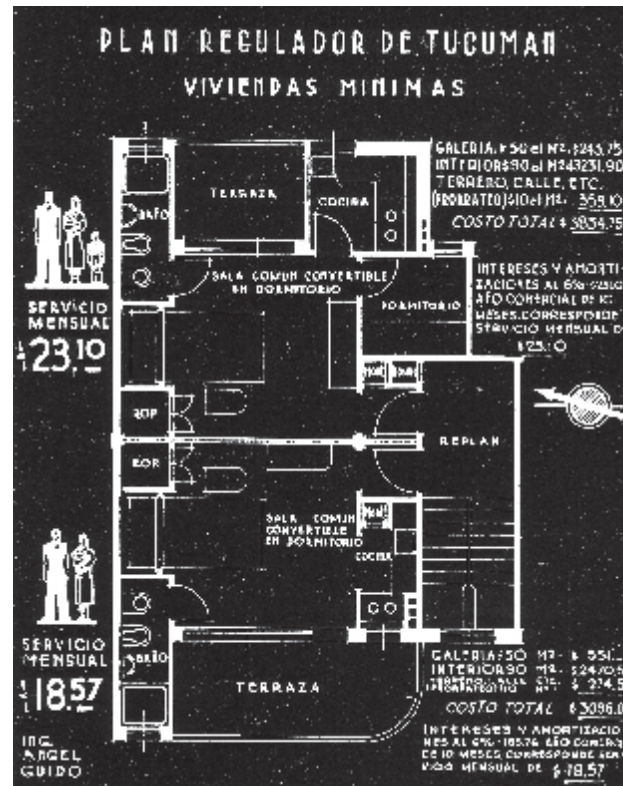
Fuente: Archivo General de la Provincia de Santa Fe.

6.4. Análisis de Guido para el Plan urbano de Tucumán, donde estudia el mayor carácter funcional de la arquitectura tradicional en relación con la arquitectura de los seguidores de Le Corbusier. Se destaca la mayor sensibilidad a los factores naturales y climáticos, una preocupación fuerte en Guido para la definición y recuperación de una arquitectura local en clave moderna.

Fuente: Guido, Ángel: *Plan Regulador de Tucumán*. Rosario: Facultad de Ingeniería, UNL, 1941.



6.5. Estudios sobre vivienda obrera del Plan Urbano de Tucumán. Fuente: Guido, Ángel: *Plan Regulador de Tucumán*. Rosario: Facultad de Ingeniería, UNL, 1941.



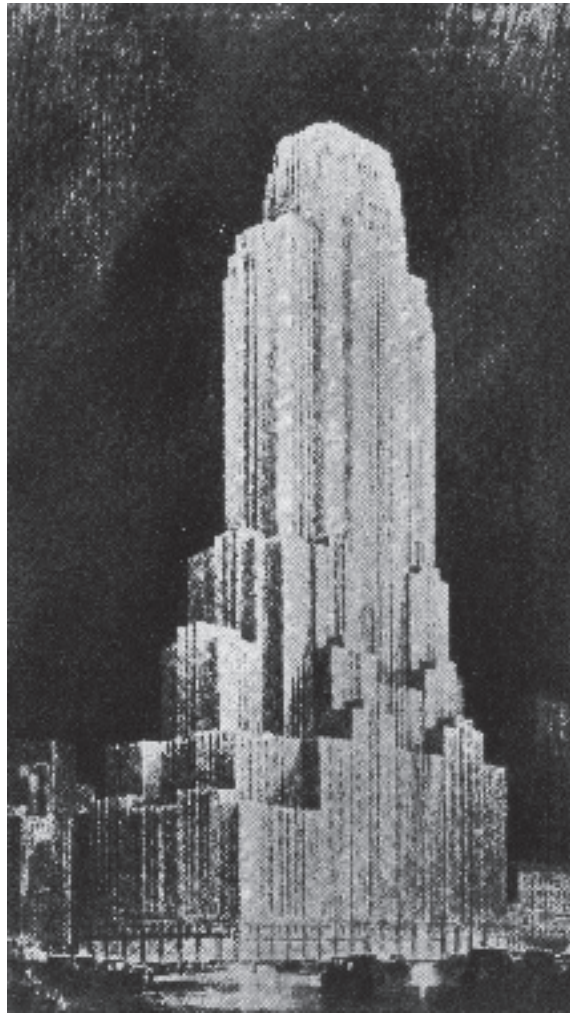
6.6. Propuesta de Guido para el área histórica en la zona sur de Santa Fe. La misma fue incluida –junto con los trabajos para Salta y Tucumán– dentro de las propuestas para las ciudades del norte que no tenían puerto, en la exposición y libro *Reargentinización edilicia por el urbanismo*. Fuente: Guido, Ángel: *Reargentinización edilicia por el urbanismo*. Buenos Aires: Amigos de la Ciudad, 1939.



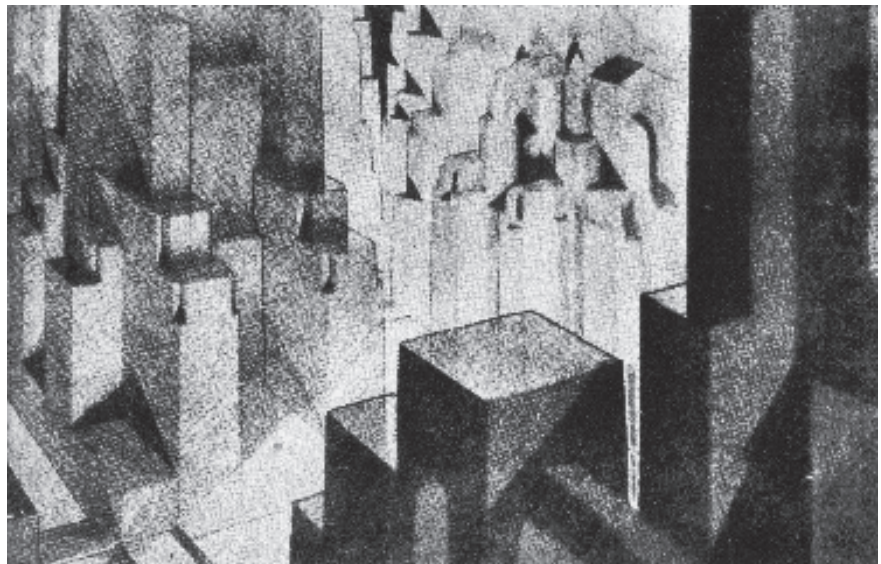
6.7. Vista de un sector del área sur, con Iglesia y Convento de San Francisco al fondo, donde se ven los trabajos de restauración llevados a cabo por Guido. En la imagen se observa la similitud respecto de una caracterización de "ciudad mediterránea" del área donde Guido planteó su plan de Gran Parque y Centro Cívico, que fuera ejecutado muy parcialmente. De todas las propuestas incipientemente planteadas en el plan urbano de 1927, esta es la única que tuvo un intento de realización y una fragmentada realización, en contraposición a todas las vinculadas a los espacios ferroviarios y equipamientos que podían otorgarle una definición de "ciudad portuaria". Sin fecha, aproximadamente hacia los años 1940. Fuente: Colección particular Graciela Hornia. Publicada en Müller, Luis: *La ciudad en blanco y negro*. Santa Fe: UNL, 2009.



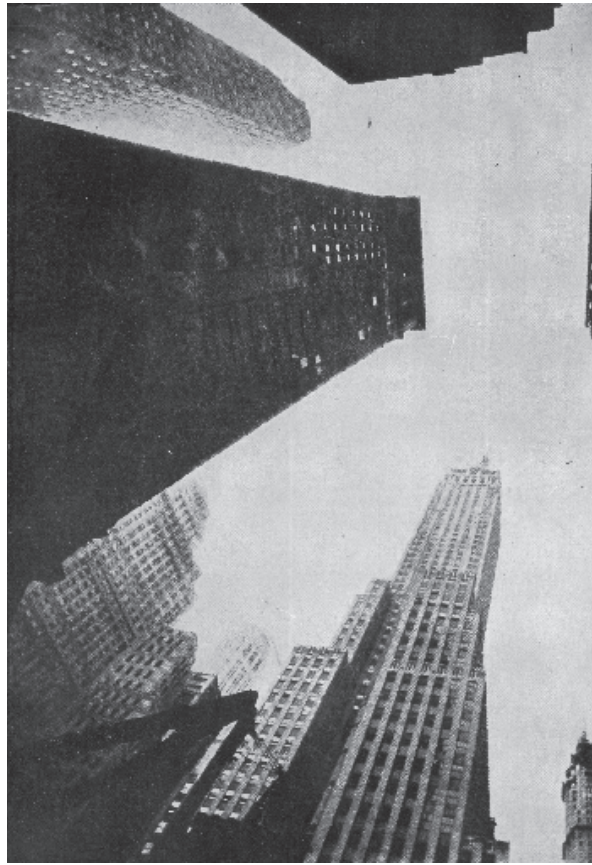
6.8. "Rascacielos", dibujo de Hugh Ferriss incluido en el libro de Guido sobre su experiencia en Estados Unidos. En ellos se inspiró Guido para propuestas del área central en el plan urbano de Rosario. Esa era la arquitectura y el urbanismo de una "ciudad portuaria", diferente de la de una "ciudad mediterránea" como Tucumán. Además, esta ideación de Ferriss guarda una gran similitud formal con el Monumento a la Bandera ejecutado por Guido según su propuesta de 1939.
Fuente: Guido, Ángel: *Catedrales y rascacielos*. Buenos Aires: Colegio Libre de Estudios Superiores, 1936.



6.9. "Masas de rascacielos", dibujo de Hugh Ferriss también incluido en el libro de Guido sobre su experiencia en Estados Unidos.
Fuente: Guido, Ángel: *Catedrales y rascacielos*. Buenos Aires: Colegio Libre de Estudios Superiores, 1936.



6.10. Fotografía del paisaje urbano de Nueva York incluida en el libro de Guido sobre su experiencia en Estados Unidos. Este era el entorno prototípico de ciudad portuaria y su emulación en el centro de las ciudades portuarias argentinas. Fuente: Guido, Ángel: *Catedrales y rascacielos*. Buenos Aires: Colegio Libre de Estudios Superiores, 1936.



6.11. Fotografía del paisaje urbano de Nueva York incluida en el libro de Guido sobre su experiencia en Estados Unidos. El News Building.



6.12. Vista aérea del sector del puerto en proceso de reconversión a usos urbanos. Año 2008. Se observa el hotel en el viejo silo más pequeño reciclado para ese nuevo uso, y el casino en la nueva construcción al lado del silo. Se distingue el poco acondicionamiento de los espacios públicos alrededor de estos equipamientos, donde predomina la estricta función de acceso para automóviles y el destino de vastas superficies para estacionamiento-parking.

Fuente: Fotografía tomada por Javier Fedele.



6.13. Vista aérea del sector del puerto en proceso de reconversión a usos urbanos. Año 2008. Se observa en mayor detalle la escasa calidad constructiva de las nuevas incorporaciones edilicias, con usos y formas introvertidas y que incluso ocultan las viejas construcciones de los galpones. Asimismo, el exceso de espacio ocupado por el estacionamiento-parking en la misma línea de agua que carece de aceras para el paseo a pie al borde de la ribera. Al fondo se ven las viejas construcciones de gran valor compositivo e histórico en franca y peligrosa degradación, y sin atención concreta hasta el momento por el master plan de reconversión.

Fuente: Fotografía tomada por Javier Fedele.



6.14. Vista aérea del sector del puerto en proceso de reconversión a usos urbanos. Año 2008. El mismo extremo del muelle, sitio de mayor potencial para apropiarse del paisaje fluvial, se encuentra enteramente ocupado para estacionamiento-parking. Este uso está registrado con la categoría de espacio público en el balance de superficies del master plan.

Fuente: Fotografía tomada por Javier Fedele



6.15. Vista desde el borde del parque dentro de la trama urbana de la ciudad –aquellos fragmentos concretados del viejo proyecto del Parque Central de principios de siglo XX–, mirando hacia el sector portuario en proceso de reconversión. Año 2009. A la izquierda de la imagen se observa un nuevo puente peatonal, una intervención reciente y aún insuficiente que intenta acortar distancias del acceso peatonal al área portuaria. Esta intervención es producto de nuevas políticas adoptas por el municipio, las que cambiaron la indiferencia respecto de la administración de esta transformación del puerto. Pero, para la consolidación de un espacio público de calidad, aún siguen siendo problemáticas las definiciones del master plan de la Autoridad Portuaria; un signo de ello es la proliferación de nuevos usos y construcciones de escaso aporte funcional, compositivo y simbólico, como el supermercado que aparece a la derecha de la imagen, que obstruye visualmente las vistas a las áreas sobre el agua. Dadas las vastas superficies y espacios indefinidos, el resultado final de este sector de la ciudad es una historia abierta que se definirá a futuro de acuerdo con las posibilidades de cambiar radicalmente los enfoques con que se han regido las intervenciones hasta el momento.



Fuente: Fotografía tomada por Gisela Raush.

POST SCRIPTUM
IMÁGENES URBANAS EN LA ORILLA

“Fui al río, y lo sentía / cerca de mí, enfrente de mí /... / La corriente decía / cosas que no entendía / Me angustiaba casi / Quería comprenderlo / ... / Regresaba / –¿Era yo el que regresaba?– / en la angustia vaga / de sentirme solo entre las cosas últimas y secretas / De pronto sentí el río en mí / corría en mí / ... con sus orillas trémulas de señas / con sus hondos reflejos apenas estrellados / Corría el río en mí con sus ramajes / Era yo un río en el anochecer /... / Me atravesaba un río.”¹

1. Fragmentos del poema “Fui al río” de Juan L. Ortiz, poeta de la ciudad de Paraná, situada enfrente a la ciudad de Santa Fe, en la otra orilla del río Paraná. Extraído de: ORTIZ, Juan L.: *El ángel que se inclina*. Buenos Aires: Ferial, 1938, p. 5.

El momento actual del que dan cuenta las ciencias sociales parece transmitir que los sueños de la modernidad –los horizontes perfectos, las tierras prometidas– se han marchitado, y ya no tienen el poder exorcizador que tenían sobre la tragedia humana. El malestar no es por la emergencia de la tragedia en sí, incluso porque más allá de los mecanismos para disimularla, su presencia es inherente a la existencia y, por lo tanto, inevitable. El desconuelo entonces, tampoco resuelto desde las alternativas posteriores a esa modernidad, viene dado porque el momento actual carece de capacidades para asumirla, padece un déficit de habilidades para moverse en ella arrebatando sentidos.

La visión trágica, en su dimensión filosófica, es al mismo tiempo la conciencia aguda de las situaciones con sus límites, como también el rechazo de aceptar esas situaciones como única posibilidad. En esta doble condición radica su potencialidad.

Sin el reconocimiento estricto de las condiciones de existencia, despojados miedos e intereses, difícilmente se puede avanzar en sus mutaciones, ni siquiera visualizar sus transformaciones como tampoco deseárselas, ya que los conflictos permanecen ocultos por obra de figuras tranquilizadoras que intentan cristalizar lo real anulando esa visión trágica.



Parque Oroño y Puente Colgante sobre las aguas de la Laguna Setubal. Santa Fe, aproximadamente hacia fines de los años 1930s.

Fuente: Museo de la Ciudad de Santa Fe.

El abismo que se presenta al interrogar a la ciudad sobre su condición en el mundo, en muchos relatos sobre Santa Fe, pretendió ser saldado con la misión de la conquista y la colonización, con el puerto moderno –¿actualmente con el casino y el turismo?– en estrategias articuladas con la geografía fluvial que guardan una circularidad en el tiempo y ponen distancias de la conciencia trágica.

La forma en que se analiza el pasado implica un posicionamiento sobre los debates actuales, involucra una postura sobre la presencia de ese pasado en el presente con su contribución para el entendimiento de lo contemporáneo. La forma en que se reordenan las prácticas del pasado está modulada por los núcleos indefinidos y los interrogantes latentes que se planteen en el presente.

Extender el análisis histórico, ensanchar su base y objeto de trabajo, es la dirección que permite acceder a la inmensidad que se abre a partir de asumir los problemas y conflictos desde su misma radicalidad compleja. Sin temor a esa inmensidad, por el contrario, es la única forma de entender a la ciudad desde cuestiones más profundas que sólo habitan en los tiempos largos.

La ciudad rodeada de aguas tiene en ella infinitos espejos con su imagen invertida. Pero el agua del río es un espejo cuya superficie se mueve y es indeterminada, informe. La imagen resultante difícilmente pueda ser distinta de esa superficie de una masa líquida que discurre continuamente. Salvo que se idealice por la convocatoria de algún dios, esa imagen impide cualquier identificación autocomplaciente; más bien es una fuente de revelación para esa condición trágica de la ciudad.

FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA

1 ~ FUENTES PRIMARIAS

1.1 PRINCIPALES ARCHIVOS CONSULTADOS

DOCUMENTOS, PLANOS, FOTOS, OBRAS EDITAS Y NO EDITAS

ACDMSF - Archivo Concejo Deliberante Municipal. Ciudad de Santa Fe
ACN - Archivo de la Biblioteca del Congreso de la Nación
ADMCSF - Archivo de la Dirección Municipal de Catastro. Santa Fe
ADOPM - Archivo de la Dirección de Obras Públicas Municipal. Santa Fe
ADPCSF – Archivo de la Dirección Provincial de Catastro. Santa Fe
AEAPSF - Archivo Ente Administrador Puerto de Santa Fe. Santa Fe
AEGPSF - Archivo Escribanía de Gobierno. Provincia de Santa Fe. Santa Fe
AFFAABP - Archivo Fotográfico. Fuerza Aérea Argentina. II Brigada Aérea. Paraná
AFLC – Archivo de la Fondation Le Corbusier. Paris
AGPSF - Archivo General de la Provincia de Santa Fe. Santa Fe.
AGN - Archivo General de La Nación. Buenos Aires
ADELH - Archivo Diario El Litoral. Hemeroteca. Santa Fe.
AINTHUAR – Archivo del Instituto de Teoría e Historia Urbano Arquitectónica.
Santa Fe.
ALP - Archivo de la Legislatura de la Provincia Santa Fe. Santa Fe
AMBR - Archivo Monumento a la Bandera. Rosario
AMCSF - Archivo del Museo de la ciudad. Ciudad de Santa Fe. Santa Fe
AMHJM - Archivo Museo Histórico Provincial Julio Marc. Rosario.
CEDODAL - Centro de Documentación de Arquitectura Latinoamericana. Buenos Aires
CEDIAP - Centro de Documentación e Investigación de la Arquitectura Pública.
Buenos Aires.

DNCPDP - Dirección Nacional de Construcciones Portuarias. Delegación regional Paraná. Paraná
FDBFAPYD - Fondos Documentales. Biblioteca de la Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño. Universidad Nacional de Rosario. Rosario
FDBLCABS – Fondos Documentales. Biblioteca de la Legislatura de la ciudad autónoma de Buenos Aires. Buenos Aires
FDSCA - Fondos Documentales. Biblioteca Sociedad Central de Arquitectos. Buenos Aires
IGM - Instituto Geográfico Militar. Buenos Aires

1.1.1 PRINCIPALES BIBLIOTECAS CONSULTADAS

Biblioteca Nacional de la República Argentina. Buenos Aires
Biblioteca de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo. Universidad de Buenos Aires. Buenos Aires
Biblioteca de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo. Universidad Nacional del Litoral. Santa Fe
Biblioteca British Architectural Library, Royal Institute of British Architecture. Londres
Biblioteca de la Sociedad Central de Arquitectos. Buenos Aires
Biblioteca de la Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño. Universidad Nacional de Rosario. Rosario
Biblioteca José Galvez. Universidad Nacional del Litoral. Santa Fe
Biblioteca Col.legi Oficial d'Arquitectes de Catalunya. Barcelona
Biblioteca de la Escola Tècnica Superior d'Arquitectura de Barcelona. Universitat Politècnica de Catalunya. Barcelona

1.2 DOCUMENTOS Y OBRAS EDITAS

Archivo Fotográfico Ferrocarril Santa Fe, 1891-1948. Buenos Aires, Fundación Antorchas, 1992.

BALDASSARI, Ernesto. *Vías navegables y puertos de la República Argentina.* Buenos Aires, Ministerio de Obras Públicas, 1925

BANCHS, Enrique. "Ciudades Argentinas". En revista *El Monitor de Educación Común*. N°449. Consejo Nacional de Educación, Buenos Aires, Mayo 1910.
— *Prosas.* Buenos Aires, Academia Argentina de Letras, 1983.

BONI, Enrique. *Guía de la Provincia de Santa Fe 1895-96,* Santa Fe, La Comercial, 1895.

BOSTON 1915 Inc., *New Boston; a chronicle of progress in developing a greater and finer city - under the auspices of the Boston-1915 movement.* Boston (Mass.): Boston-1915 Inc, 1911.

BURMEISTER, Hermann, *Viaje por los Estados del Plata.* Buenos Aires, Visión Germánica, 1943.

CANAL FEIJOO, Bernardo. *Teoría de la ciudad argentina*. Buenos Aires, Editorial Sudamericana, 1951.

—— *De la estructura mediterránea argentina*, Buenos Aires, 1948.

CARRASCO, Benito, *Memoria de los trabajos realizados en los parques y paseos públicos de la ciudad de Buenos Aires*. Buenos Aires, Talleres Gráficos Weiss y Preusche, 1917.

—— *Parques y Jardines*. Buenos Aires, Peuser, 1923.

—— “Como debe estudiarse un plan de transformación urbana”, *Arquitectura*, 6, Rosario, 1927.

—— “La avenida de la costa”, *Arquitectura*, 11, Rosario, 1927.

CARRASCO, Benito y Angel GUIDO, *Plan Regulador de San Juan*. San Juan, Publicación oficial, 1943.

CHUECO, Manuel. *La República Argentina en su Primer Centenario*. Buenos Aires, 1910.

COMISIÓN DE ESTÉTICA EDILICIA, “Plan Orgánico para la urbanización del municipio”, Buenos Aires, Intendencia Municipal de Buenos Aires, Talleres Peuser, 1925.

DELLA PAOLERA, Carlos María, *Dos conferencias sobre urbanismo. Rosario y sus problemas urbanos*. Rosario, Centro de Ingenieros, Arquitectos y Agrónomos Titulares, 1928.

—— “Enseñanza del Urbanismo. Método y programa”, *Revista del Centro de Estudiantes de la Facultad de Ciencias Matemáticas*, 5, Rosario, 2º trimestre, 1933.

DELLA PAOLERA, Carlos María; Adolfo FARENGO; Ángel GUIDO, *Plan Regulador y de Extensión*. Rosario, Municipalidad de Rosario, 1935.

DELLA PAOLERA, Carlos y Miguel ROCA, *Instituto Argentino de Urbanismo, Buenos Aires. Una obra de progreso al servicio de la Nación*. Buenos Aires, 1942.

Diario *El Litoral*. Santa Fe, 1918-1955.

Diario *El Orden*. Santa Fe, 1927-1947.

Diario *Nueva Época*. Santa Fe, 1889-1930.

Diario *Santa Fe*. Santa Fe, 1911-1933.

ESTUDIO DEL PLAN DE BUENOS AIRES. “Urbanización del Bajo de Belgrano”, *Revista de Arquitectura*, 369, Buenos Aires, diciembre 1953.

—— “Evolución de Buenos Aires en el tiempo y el espacio”, *Revista de Arquitectura*, 375, Buenos Aires, Sociedad Central de Arquitectos, 1955.

—— “Evolución de Buenos Aires en el tiempo y el espacio”, *Revista de Arquitectura*, 376-377, Buenos Aires, Sociedad Central de Arquitectos, 1956.

FARENGO, Adolfo, *Plan de Reestructuración Ferroviaria para Rosario*. Rosario, 1928.

— *Plan regulador ferroviario para la Capital Federal*. Buenos Aires, 1941.

GANCEDO, Alejandro. *Fundamentos y antecedentes relativos al proyecto de ley de nacionalización portuaria*. Buenos Aires, Cámara de Diputados de la Nación, 1925.

GEBHARD, Enrique y Miguel ROCA, "Remodelación ferroviaria y urbanística de la ciudad de Bahía Blanca", *Arquitectura*, 359, Buenos Aires, noviembre 1950.

GRECA, Alcides. "La ciencia del Urbanismo", *Universidad*, 2, UNL, Santa Fe, 1936.

— "La enseñanza del urbanismo en la Universidad Nacional del Litoral", *Revista de Ciencias Jurídicas y Sociales*, 21, UNL, Santa Fe, 1937.

— *Problemas del Urbanismo en la República Argentina*, Santa Fe, UNL, 1939.

GUIDO, Ángel, *Caballitos de mi ciudad*. Rosario, 1922.

— *Fusión hispano-indígena en la arquitectura colonial*. Buenos Aires, El Ateneo, 1925.

— *Fusión hispanoamericana a través de Wolfflin*. Ponencia en el III Congreso Panamericano de Arquitectos, Rosario, Talleres Gráficos La Tierra, 1927.

— *Orientación espiritual de la arquitectura en América*. Rosario, Talleres Gráficos La Tierra, 1927.

— "Proemio", Editorial de *Arquitectura*, 1, Revista de la Sociedad de Arquitectos de Rosario, Rosario, enero 1927.

— "Arquitectura", Editorial de *Arquitectura*, 1, Revista de la Sociedad de Arquitectos de Rosario, Rosario, enero 1927.

— "El éxito de 'Arquitectura'", Editorial de *Arquitectura*, 7, Revista de la Sociedad de Arquitectos de Rosario, Rosario, julio 1927.

— "Urbanización de Rosario". Editorial de *Arquitectura*, 10, Revista de la Sociedad de Arquitectos de Rosario, Rosario, octubre 1927.

— "Proyecto de Urbanización para Santa Fe", *Arquitectura*, 11, Revista de la Asociación de Arquitectos de Rosario, Rosario, noviembre 1927.

— "Fusión hispanoamericana a través de Wolfflin", Ponencia en el III Congreso Panamericano de Arquitectos, Rosario, Talleres Gráficos La Tierra, 1927.

— *La machinotrie de Le Corbusier*. Rosario, SE, 1930.

— "El Aleijadinho". Diario La Prensa, Buenos Aires, 11 enero 1931.[trad. al inglés: "O Aleijadinho: the little cripple of Minas Gerais". *Bulletin of the Pan-American Union*, Washington, v.65, n° 8, ago 1931, p.813-822].

— *Catedrales y rascacielos*. Buenos Aires, Colegio Libre de Estudios Superiores, 1936.

— *Eurindia en la arquitectura americana*. Santa Fe: Universidad Nacional del Litoral, Instituto Social, 1936.

— "Distribución funcional de la ciudad. El uso de las tablas de Bartholomew", AA. VV., *Urbanismo*, edición extraordinaria de la Revista de Ciencias Jurídicas y Sociales, UNL, n. 21-22, Santa Fe, Imprenta de la Universidad, 1937.

— "Influencia de los ferrocarriles en la evolución morfológica de las planta

urbana de Rosario”, Primer Congreso Argentino de Urbanismo. Tomo II. Publicación oficial, Buenos Aires, 1937.

— “Ciudad industrial tipo”, Primer Congreso Argentino de Urbanismo. Tomo II. Publicación oficial, Buenos Aires, 1937.

— *Reargentinización edilicia por el urbanismo*. Buenos Aires, Amigos de la Ciudad, 1939.

— *Plan Regulador de Salta*. Memoria descriptiva. Salta, Municipalidad de Salta - Comisión de Urbanismo, 1938.

— *Plan Regulador de Tucumán*. Rosario, Facultad de Ingeniería, UNL, 1941.

— *Monumentalización funcional de la Avenida 9 de Julio de Buenos Aires*. Buenos Aires, Amigos de la Ciudad, 1941.

— *Asunción del rectorado*. Santa Fe: Universidad Nacional del Litoral, 1948.

— *Un año de función rectoral*. Santa Fe: Universidad Nacional del Litoral, 1949.

— *Palabras de un rector: discursos y conferencias*. Santa Fe: imprenta de la Universidad, 1949.

— *La ciudad del puerto petrificado. El extraño caso de Pedro Urbano*. Rosario, Litoral, 1954. [Publicado bajo el seudónimo de ASOR, Onir]

GÜIDOTTI VILLAFañE, Eduardo (dir.), *La Provincia de Santa Fe en el Primer Centenario de la Independencia Argentina. 1816-9 de Julio-1916*. Buenos Aires, Talleres Gráficos L. J. Rosso & Cía., s/f.

GROPIUS, Walter, *Jahrbuch des deutschen Verkbundes*. Jena, 1913.

HEGEMANN, Werner, *Report on a city plan for the municipalities of Oakland and Berkeley*. Oakland, California, The Kelley-Davis Co., printers, 1915.

— “Akademismus und Klassizismus”, *Wasmuths Monatshefte Für Baukunst*. Berlín, 1927.

— *Problemas Urbanos de Rosario. Conferencias del urbanista Dr. W. Hegemann*. Edición a cargo de Ángel González Theiler. Rosario, Publicación Oficial de la Municipalidad de Rosario, 1931.

— “Schinkelscher geist in Südamerika. Wasmuths Monatshefte”, *Baukunst und Städtebau*, 16, 1932.

HEGEMANN, Werner; Elbert PEETS, *El Vitrubio Americano: manual de arte civil para el arquitecto*. Barcelona, Caja de Arquitectos, 1992. [Edición original: HEGEMANN, Werner; Elbert PEETS, *The American Vitruvius: An Architect's Handbook of Civic Art*. New York, Book Publishing Co., 1922]

Informe Gerenciamiento del Master Plan Puerto Santa Fe. Propuesta del sistema de gestión. Ente Administrador Puerto De Santa Fe, Santa Fe, 2004.

JAESCHKE, Víctor, *Las Avenidas y la transformación de Buenos Aires*. Buenos Aires, Ediciones del Autor, 1912.

LAVEDAN, Pierre, *Qu'est-ce que l'Urbanisme?: Introduction a l'Histoire de l'Urbanisme*. París, Laurens Éditeur, 1926.

LE CORBUSIER, *Hacia una arquitectura*. Barcelona, Poseidón, 1977. [Edición original: LE CORBUSIER, *Vers une Architecture*. Paris: G.Cres, 1923].

—— *Urbanisme. Collection de "l'Esprit Nouveau"*. Paris, Les Éditions G. Crès & Cie, 1924.

—— *La Ciudad del Futuro*. Buenos Aires, Infinito, 1962 [Edición original: LE CORBUSIER, *Urbanisme. Collection de "l'Esprit Nouveau"*. Paris, Les Éditions G. Crès & Cie, 1924].

—— "Vers le Paris de l'époque machiniste", *Supplément au bulletin du Redressement français*, 15, février 1928.

—— *Precisiones respecto a un estado actual de la arquitectura y el urbanismo*. Barcelona, Poseidón, 1978. [Edición original: LE CORBUSIER, *Précisions sur un état Présent de l'Architecture et de l'Urbanisme*. Paris, Editions G.Crès et Cie, 1930]

—— *La Ville Radieuse. Éléments d'une doctrine d'Urbanisme pour l'équipement de la civilisation machiniste*. Paris, Editions Vincent, Fréal & Cie, 1964. [Edición original: LE CORBUSIER, *La Ville radieuse*. Paris, Editions de l'architecture d'aujourd'hui, 1935].

—— *Sur les quatre routes*. Paris, Editions Denoël, 1941 [Edición en español: LE CORBUSIER, *Por las cuatro rutas*. Barcelona, Gustavo Gili, 1972].

—— *Les trois établissements humains*. Paris, Edition Denoël. 1945 [Edición en español: LE CORBUSIER, *El Urbanismo de los tres establecimientos humanos*. Buenos Aires, Poseidón, 1959].

—— *Le Poème de l'Angle Droit*. Madrid, Círculo de Bellas Artes 2006. [Edición original: LE CORBUSIER, *Le Poème de l'Angle Droit*. Paris, Editions Verve, 1955].

—— *Quand les cathédrales étaient blanches: voyage aux pays des timides*. Paris, Libraire Plon, 1937 [Edición en español: LE CORBUSIER, *Cuando las catedrales eran blancas; viaje al país de los tímidos*. Buenos Aires, Poseidón 1958].

—— "Plan Director para Buenos Aires". *La Arquitectura de Hoy*, 4, Buenos Aires, 1947.

—— *Le voyage d'Orient*. Paris, Forces Vives-Fondation Le Corbusier, 1966 [Edición en español JEANNERET, Charles Eduard, *El viaje de Oriente*. Murcia, Colegio de Aparajadores y Arquitectos Técnicos de Murcia, 1984].

—— *Oeuvre complète 1946-1952*. Zurich, Editions d'Architecture, 1976

—— *Oeuvre complète*. Zurich, Editions d'Architecture, 1990. [8 vol.]

LE CORBUSIER et Pierre JEANNERET, *Oeuvre Complète de 1934-1938*. Zurich, Girsberger, 1939 [1964].

LLOYD'S GREATER BRITAIN PUBLISHING COMPANY, LTD. *Impresiones de la República Argentina en el Siglo XX*. Londres, Jas Truscott and Son Ltd., Artistas impresores, Londres, 1911.

MARTÍNEZ, Zenón, *Expropiación terrenos de Isla para el Puerto de Santa Fe*. Santa Fe, 1913.

MUNICIPALIDAD DE ROSARIO. *Ordenanza N°49, Comisión Especial Pro Embellecimiento Edificio*. 27 de setiembre de 1927. Centro de Información, Archivo y Digesto Municipal.

— *Ordenanza N°58, Plan Regulador de Rosario*. 21 de octubre de 1929. CIAyDM.

MUNICIPALIDAD DE LA CIUDAD DE SANTA FE. *Memoria de la Intendencia Municipal Mariano Comas, año 1885*. Europea, Buenos Aires 1886.

— *Ordenanzas, Reglamentos y acuerdos de la Municipalidad de Santa Fe*. Nueva Epoca, Santa Fe, 1887.

— *Censo Municipal de la población de Santa Fe, año 1901*. Santa Fe, Edición Oficial, 1902.

— *Memoria presentada al H.C.D. por el Intendente Municipal Sr. Sixto Sandaza 1900-02*. Santa Fe, Nueva Epoca, 1902.

— *Memoria presentada al HCD por el Intendente Municipal, Sr. Manuel Irigoyen*. Administración octubre 1904-septiembre 1905. Santa Fe, Imprenta La Argentina, 1905.

— *Censo Municipal de la población de Santa Fe, año 1907*. Santa Fe: Edición Oficial, 1908.

— *Digesto de Ordenanzas de la Municipalidad de Santa Fe*. La Unión, Santa Fe 1910.

— *Digesto de Ordenanzas, Decretos, Reglamentos de la Municipalidad de Santa Fe*. 1911. Santa Fe, Est. Tipografía y Encuadernación Pedro D. Languasco, Santa Fe. s/f.

— *Digesto 1915 – Municipalidad de Santa Fe*. T.L. Martínez (ed). De Carolis, Santa Fe 1915.

— *Memoria presentada al HCD por el Intendente Municipal, Dr. Joaquín F. Rodríguez*. Administración julio 1918-febrero 1920. Santa Fe, Imprenta y Librería Nueva Época, 1920.

— *Censo Municipal de la población de Santa Fe, año 1923*. Santa Fe: Edición Oficial, 1924.

— *Guía del Turista*. Santa Fe, 1929.

— *Ordenanza 2496, Plan de Urbanización*, 23 de diciembre de 1927. Archivo del Concejo Deliberante Municipal. Tomo 1927, fs.297 y 754 y ss.

— *Ordenanza 2513*, modificatoria de la 2496, 5 de abril de 1928. Archivo del Concejo Deliberante Municipal. Tomo 1928. fs.132 y ss.

— *Ordenanza 2541*, 1 de junio de 1928. Derogación de ordenanzas 2513 y 2496 sobre Plan de Urbanización. Archivo del Concejo Deliberante Municipal. Tomo 1928. fs.126 y ss.

— *Ordenanza 11069, Creación del Distrito Ciudad-Puerto*, 2004.

— *Anuario estadístico de la ciudad de Santa Fe. Dirección de Estadística Municipal, 1904-1945*. Vol. I a XXXVII.

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS. *Boletín de Obras Públicas de la República Argentina*. Ministerio de Obras Públicas, Buenos Aires, 1935-42.

OX, "Proyecto de dos Avenidas Centrales en el Rosario", *Arquitectura*, 3, Revista de la Sociedad de Arquitectos de Rosario, Rosario, marzo 1927.

OZENFANT, Amedée y Charles-Edouard JEANNERET, *Acerca del purismo: escritos 1918-1926*. Edición al cuidado de Antonio Pizza. Madrid, El Croquis, 1994.

PAYRÓ, Julio, "Ángel Guido. Redescubrimiento de América en el arte", *Sur*, 95, Buenos Aires, 1942.

POËTE, Marcel, *Introduction a l'urbanisme: l'évolution des villes*. París, Boivin, 1929.

PREBISCH, Alberto, "Precisiones de Le Corbusier", *Sur*, n. 1, Buenos Aires, verano 1931.

Primer Congreso Argentino de la Habitación. Actas y Conclusiones. Buenos Aires, Museo Social Argentino, 1920.

Primer Congreso Argentino de Urbanismo. Publicación oficial, Buenos Aires, 1937.

Primer Congreso de Planificación Integral del Noroeste Argentino. Buenos Aires, Instituto de Sociografía del Colegio Libre de Estudios Superiores, 1947.

PROVINCIA DE SANTA FE. Primer Censo General de la Provincia de Santa Fe, año 1887. Dirigido por Gabriel Carrasco. Buenos Aires, Peuser, 1888.

— Memoria presentada a las Honorables Cámaras Legislativas en 1888. Santa Fe, Ministerio de Gobierno, Justicia y Culto, 1888.

— *Memoria del Director del Departamento Ingeniero Palacios*. Santa Fe, Departamento de Ingenieros. Edición oficial, 1895-6

— Ministerio de Gobierno. Sección Gobierno y Culto. Leyes y Decretos, 1903 a 1917.

— Topografía. Dirección de Obras Públicas y Geodesia. Tomos. 161 a 990. Años varios.

— Proyecto de puerto para la ciudad de Santa Fe. Memoria descriptiva. Santa Fe, Escribanía de Gobierno, Tomo 1, 1904.

— Topografía. Sección Puerto de Santa Fe, Departamento de Ingenieros. Dirección de Obras Públicas y Geodesia. Ts. 1 a 17. Años varios.

— *Guía Oficial de la Pcia. de Santa Fe, 1931*. Ed. Oficial, Santa Fe 1932.

— *Segunda Guía Oficial de la Provincia de Santa Fe - 1933*. Ed. Santa Fe, 1934

— *Las obras públicas en Santa Fe*. Santa Fe, Ministerio de Hacienda y Obras Públicas, Edición Oficial, 1934.

— *Ley Provincial N° 2439, Comisiones de Fomento*, 1935. Archivo Legislatura de la Provincia de Santa Fe.

— *Ley Provincial N° 2466 de Parques de la Provincia de Santa Fe*, 1935. ALSF

— *Ley Provincial N° 2756, Ley Orgánica de Municipalidades*, 1939.

— *Obras públicas en la Provincia de Santa Fe. 18 meses de labor gubernativa*. Santa Fe, Ministerio de Hacienda y Obras Públicas, Castellvi, 1939.

— *Boletín de la Dirección de Obras Públicas de la Provincia de Santa Fe*. Santa Fe, 1940-1

Revista Vida Santafesina. Santa Fe, 1911-1912

Revista Vida Intelectual. Santa Fe, 1904-1905

Revista del Puerto de Santa Fe. Publicación de la Administración Provincial del Puerto. Santa Fe, 1930-40.

REPÚBLICA ARGENTINA. Primer Censo Nacional, año 1869. Buenos Aires: Imprenta del Porvenir, 1872; — Segundo Censo Nacional, año 1895. Buenos Aires: Talleres Tipográficos de la Penitenciaría Nacional, 1898.
— *Anuario de la Dirección General de Estadística de la República Argentina*. Buenos Aires, Cía. Sudamericana de Billetes de Banco, 1903.
— Tercer Censo Nacional, año 1914. Buenos Aires: Edición Oficial, 1915.
— Cuarto Censo General de la Nación, año 1947. Buenos Aires: Dirección General del Servicio Estadístico Nacional, 1951.

RIX, Michael, "Industrial archaeology," *The Amateur Historian*, 2, 8. Birmingham, 1955.

ROH, Franz. *Realismo Mágico. Postexpresionismo*. Madrid, Revista de Occidente, 1927. (Reeditado por Madrid, Alianza, cop. 1997). [Edición Original: ROH, Franz, *Nach Expressionismus: Magischer Realismus: Probleme der neuesten europäischen Malerei*. Leipzig, Klinkhardt & Biermann, 1925].

ROCA, Miguel, "El urbanismo frente a la mortalidad infantil de la ciudad de Santa Fe," *Edilicia*, 9-10, Rosario, setiembre-octubre 1943.

— "El problema ferroviario en el Plan Regulador de la ciudad de Santa Fe," *Edilicia*, 6, Rosario, junio 1944.

— "Aspectos interesantes del Plan Regulador de Santa Fe," *Edilicia*, 9-10, Rosario, setiembre-octubre 1944.

— "Nuevos aspectos del Plan Regulador de Santa Fe," *Edilicia*, 10, Rosario, octubre 1945.

— *Plan Regulador de la ciudad de Santa Fe*. Buenos Aires, Instituto Argentino de Urbanismo, 1947.

— "Plan Regulador de Bahía Blanca," *Arquitectura*, 359, Buenos Aires, noviembre 1950.

SACRISTE, Eduardo, *Le Corbusier en Buenos Aires 1929*. Buenos Aires, Sociedad Central de Arquitectos, 1979.

SEVLEVER, Eduardo, "La construcción de elevadores de granos y su posible influencia en el adelanto de la industria de nuestro país," *La Ingeniería*, Buenos Aires, agosto de 1934.

TORRES LOPEZ, Ciro, *El Puerto de Santa Fe*. Rosario, Talleres Gráficos Fenner, 1951.

"Urbanismo", edición extraordinaria de la *Revista de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales*, 21-22, UNL, Imprenta de la UNL, Santa Fe, 1937.

ZEBALLOS, Estanislao, *La rejión (sic) del trigo*. Madrid, Hispamérica, 1985 [Edición Original: ZEBALLOS, Estanislao, *La rejión (sic) del trigo*. Buenos Aires, Peuser, 1883].

— *Descripción amena de la República Argentina. Viaje al país de los araucanos*. Buenos Aires, Peuser, 1881.

— *Descripción amena de la República Argentina. La rejión (sic) del trigo.* Buenos Aires, Peuser, 1883.

— *Descripción amena de la República Argentina. El país de las cabañas.* Buenos Aires, Peuser, 1888.

2 ~ FUENTES SECUNDARIAS

- AA. VV. *Nueva enciclopedia de la Provincia de Santa Fe.* Santa Fe, Sudamericana, 1992.

AA. VV., *Inventario. 200 obras del patrimonio arquitectónico de Santa Fe.* Santa Fe Centro de Publicaciones, UNL, 1993.

AA. VV., *70 aniversario de la creación de la carrera de Arquitecto en Rosario. 1923-1993.* Rosario, FAPyD, 1994.

BARRIERA, DARÍO Gabriel. *El poder político municipal y el gobierno del municipio. Tomo I: Historia del Concejo Municipal de Rosario.* Rosario, Editorial del Concejo Municipal de Rosario, 2008.

— *Nueva historia de Santa Fe.* 12 Tomos. Rosario, Prohistoria ed./La Capital, 2006.

BECK BERNARD, Lina. *Cinco Años en la Confederación Argentina. 1857-1862.* Trad. y prolog. J. L. Busaniche. Santa Fe, ed. oficial, 1991.

BERJMAN, Sonia, *Plazas y parques de Buenos Aires: la obra de los paisajistas franceses. 1860-1930.* Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica, 1997.

— *Carlos Thays: sus escritos sobre jardines y paisajes.* Buenos Aires, Ciudad Argentina, 2002.

— "Carrasco"; LIERNUR, Jorge y Francisco ALIATA (eds.), *Diccionario de Arquitectura en la Argentina. Estilos, Obras, Biografías, Instituciones, Ciudades.* Buenos Aires, Clarín Arquitectura, 2004.

BONET, Juan Manuel y otros, *Realismo Mágico: Franz Roh y la Pintura Europea 1917-1936.* Valencia, IVAM Institut Valencià d'Art Modern, 1997.

BOOZ, Mateo, *Santa Fe mi país.* Buenos Aires, Río Platense, 1944.

BRAGOS, Oscar. *El estado de la ideas en torno de un plan para Rosario, 1924-1934.* Rosario, Curdiur, 1992.

BUDANO, Raúl; Adriana COLLADO; Luis MÜLLER, *Agua y saneamiento en Rosario y Santa Fe. Un patrimonio con futuro.* Buenos Aires, Aguas Provinciales de Santa Fe/Fundación CEDODAL, Kohan Impresión & Diseño, 1999.

CERVERA, Manuel, *Historia de la ciudad y provincia de Santa Fe, 1573-1853.* Santa Fe, Universidad Nacional del Litoral, 1980.

CICUTTI, Bibiana, *Facultad de Arquitectura UNR: su formación y desarrollo. 1923-1980*. Rosario, FAPyD, 1980.

COLLADO, Adriana y Luis MULLER, *El Puente Colgante de Santa Fe. Historia, materia y símbolo*. Buenos Aires, Fundación Cedodal y Aguas Provinciales de Santa Fe, 2002.

COLLADO, Adriana. *Santa Fe, Proyectos urbanísticos para la ciudad 1887-1927*. Santa Fe, Universidad Nacional del Litoral, 1994.

COLLADO, Adriana y María Laura BERTUZZI, *Santa Fe 1880-1940. Cartografía histórica y expansión del trazado*. Santa Fe, Universidad Nacional del Litoral, 1995.

CONVERTI, Roberto. "Santa Fe, una estratégica ciudad-puerto," *Revista Portus*, 7, RETE-Marsilio, Venezia, 2004.

—— "Santa Fé, Argentina. Uma estratégica cidade-porto (port) / Santa Fe, Argentina. Una estratégica cidade-porto (esp)" *Arquitextos*, Portal Vitruvius, nº054, novembro 2004. Web: <http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arc054/arc054_02.asp>

CORTE, José C., *Últimos poemas santafesinos*. Santa Fe, Vera Cruz, 1953.

CRASEMANN COLLINS, Christiane, *Werner Hegemann and the Search for Universal Urbanism*. New York, W. W. Norton, 2005.

CHIZZINI MELO, Leopoldo, *Los oscuros remansos*. Santa Fe, Castelví, 1957. Instituto Valenciano De Arte Moderno. *Franz Roh: teórico y fotógrafo*. Textos de Horacio Fernández y Franz Roth. Valencia, IVAM Centre Julio González, 1997.

DARWIN, Carlos. *Diario de viaje de un naturalista alrededor del mundo*. Trad. J. Mateos. Madrid, Espasa-Calpe, 1935.

IRIONDO, Urbano de, *Apuntes para la Historia de Provincia de Santa Fe*. 2da Edición, Santa Fe, 1876.

GALLO, Ezequiel, *La pampa gringa*. Buenos Aires, Edhasa, 2004.

GALVAN, Crisanto, *Narraciones y versos de boliche*. Santa Fe, Castelví, 1949.

GORI, Gastón, *Nicanor y las aguas furiosas*. Santa Fe, Tupambaé, 1976.

ENSICK, Oscar, *Historia económica de la Provincia de Santa Fe*. Rosario, UNR, 1988.

— *Enciclopedia Geográfica de la Provincia de Santa Fe*. Dirigida por Arturo Rabin. Rosario, Fundación Universidad Nacional de Rosario, 2006.

— *Historia de los ferrocarriles en la Provincia de Santa Fe*. Rosario, Ed. Oficial, 1973.

GAZZANEO, Jorge y Mabel SCARONE, *Arquitectura de la revolución industrial*. Buenos Aires, IAA/FAU-UBA, 1966.

GUTIÉRREZ Ramón y otros. *Congresos Panamericanos de Arquitectos 1920-2000 Aportes para una historia*. Buenos Aires, CEDODAL y Federación de Asociaciones de Arquitectos, 2007.

LUCCHINI, Alberto. *Historia de la Ingeniería Argentina*. Centro Argentino de Ingenieros, Buenos Aires 1981.

MARTÍNEZ ESTRADA, Ezequiel, *La cabeza de Goliat. Microscopia de Buenos Aires*. Buenos Aires, Centro Editor de América Latina, 1968. [Edición original: MARTÍNEZ ESTRADA, Ezequiel, *La cabeza de Goliat. Microscopia de Buenos Aires*. Buenos Aires, Losada, 1940].

MULLER, Luis; Darío MACOR; Adriana COLLADO y Susana PIAZZESI, *El ferrocarril francés. Arquitectura y organización del territorio*. Santa Fe, Universidad Nacional del Litoral, 2001.

PAGE, Carlos, *Propuestas e intervenciones urbanas en Córdoba 1880/1930*. Córdoba, FAU/UNC, 1991.

PEREZ MARTIN, José, *Latitud Sur 31°*. Santa Fe, Colmegna, 1975.

PISTONE, Catalina, "El Arte en Santa Fe (siglos XVII, XVIII y XIX)", *Historia de las Instituciones de la Provincia de Santa Fe*. Tomo V, 2º Parte. Imprenta Oficial de la Provincia de Santa Fe, octubre de 1973.

MARTÍNEZ SAN VICENTE, Isabel, *La formación de la estructura colectiva de la ciudad de Rosario*. Rosario, Curdiur, 1985.

PEYRET, Alejo. *Una visita a las colonias de la República Argentina*. Buenos Aires, Imprenta Tribuna Nacional 1889.

PUSSETTO, Lilia V. de. *El Barrio del Puerto*. Santa Fe, Colmegna 1996.

RAZORI, Amílcar. *Historia de la ciudad argentina*. Buenos Aires 1945.

RIGOTTI, Ana María, "Guido", LIERNUR, Jorge y Fernando ALIATA (eds.), *Diccionario de Arquitectura en la Argentina. Estilos, Obras, Biografías, Instituciones, Ciudades*. Buenos Aires, Clarín Arquitectura, 2004.

RODIL, Marta, *Puerto perdido*. Santa Fe, Centro de Publicaciones, UNL, 1994.

ROSTAND, Edmundo, *En el país del indio, del irupé y las garzas*. Santa Fe, Castelví, 1957.

ROTH, Franz, *German painting in the 20th century*. Greenwich, NY Graphic Society Art Library, 1969.

RUSIÑOL, Santiago. *De Barcelona al Plata. Un viaje a la Argentina de 1910*. Ediciones B, Barcelona 1999.

SAER, Juan José, *El río sin orillas. Tratado imaginario*. Buenos Aires, Alianza, 1991.

-TAVERNA YRIGOYEN, Jorge. *100 años de pintura en Santa Fe*. Santa Fe, Edición Oficial, 1990.

VÍTTORI, José Luis, *Las campanas del Sur*. Santa Fe, Fondo Editorial de la Municipalidad de Santa Fe, 1961.

— *Cuentos de sol y de río*. Santa Fe, Colmegna, 1971.

ZAPATA GOLLAN, Agustín. *La urbanización hispanoamericana en el Río de la Plata*. Santa Fe, Imp. Oficial, 1971.

2.1 PUBLICACIONES PERIÓDICAS

ADAGIO, Noemí y Ana María RIGOTTI, "Recuperando el río. Ideas, proyectos, realizaciones. Rosario 1925-1940", *A&P*, 10, Rosario, 1995.

ADAGIO, Noemí, "Hay que salvar a la arquitectura que se hizo atea. Angel Guido y su apuesta a la dimensión artística de la disciplina", *Block*, 1, Buenos Aires, 1997.

ANDINO, Mario, "La larga marcha hacia el puerto de ultramar", *Bolsafe*, 7-8, Santa Fe, 1984.

ARMUS, Diego, "La idea del verde en la ciudad moderna. Buenos Aires 1870-1940", *Entrepasados. Revista de Historia*, V, 10, Buenos Aires, 1996.

BERJMAN, Sonia, "El pensamiento de Benito Carrasco: hacia una teoría paisajística argentina", *DANA*, 30, Resistencia, 1991.

BRAGOS, Oscar, "La costruzione del consenso sul Piano regolatore come strumento urbanistico nella citte di Rosario degli anni venti", *Storia Urbana*, 78, 21, 1997.

CRASEMANN COLLINS, Christiane, "Urban Interchange in the Southern Cone: Le Corbusier (1929) and Werner Hegemann (1931) in Argentina", *Journal of the Society of Architectural Historians*, 54, 2, Jun. 1995.

CICUTTI, Bibiana y Alberto NICOLINI, "Angel Guido, arquitecto de una época de transición", *Cuadernos de Historia*, 9. IAA-FADU-UBA, Buenos Aires, junio de 1998.

DE PAULA, Alberto, "El arquitecto Carlos Thays"; *Summa*, Colección Temática, 3, Buenos Aires, 1983.

GUTMAN, Margarita, "Casa de Ricardo Rojas o la Construcción de un Paradigma"; *DANA*, 21, Resistencia, 1986.

LIERNUR, Jorge y Pablo PSCHÉPIURCA, "Precisiones sobre los proyectos de Le Corbusier en la Argentina, 1929-1949"; *Summa*, 243, Buenos Aires, noviembre 1987.

NOVICK, Alicia y Raúl PICCIONI, "Carlos María Della Paolera (1890-1960). Los orígenes de la profesión de urbanista en la Argentina"; *Serie Crítica*, 16, IAA-FADU/UBA, Buenos Aires, 1990.

— "Árbitros, pares, socios. Técnicos locales y extranjeros en la génesis del urbanismo porteño"; *Arquitectura Sur*, 4, Buenos Aires, mayo 1991.

— "Carlos María della Paolera o la amnesia del urbanismo argentino"; *Anales del Instituto de Arte Americano*, 29, IAA-UBA, Buenos Aires, 1993.

— "Planes versus proyectos. Algunos problemas constitutivos del urbanismo moderno (1910-1936)"; *Revista de Urbanismo*, 3, FADU, UCh, Santiago, 2000.

PISTONE, Catalina, "El río en la historia de la ciudad de Santa Fe"; *Revista de la Junta Provincial de Estudios Históricos de Santa Fe*, n. LIV.

PIAZZESI, Susana, "Después del liberalismo: un nuevo conservadurismo? El iriondismo santafesino en la década del treinta"; *Estudios Sociales*, 13, UNL, Santa Fe, 1997.

RAFFA, Cecilia, "El urbanismo de Benito Carrasco: entre parques y jardines y la propuesta para la ciudad de Mendoza"; *Registros*, 2, UNMdP. Mar del Plata, diciembre 2004.

RIGOTTI, Ana María, "Il piano regolatore di Rosario fra la riforma civica e l'autonomia professionale"; *Storia Urbana*, vol. 21, n. 78, 1997 [Versión en español: RIGOTTI, Ana María, "El Plan Regulador de Rosario. Entre la reforma cívica y la autonomía profesional" Rosario, Curdiur. 1997]

ROVERANO, Andrés, "El puerto preciso"; *Trayectoria de Santa Fe colonial*. Nuevo Diario. Santa Fe, 1975.

TARTARINI, Jorge, "El Plan Bouvard para Buenos Aires (1907-1911). Algunos antecedentes"; *Anales*, 27-28, IAA-FADU-UBA, Buenos Aires, 1992.

— "La visita de Werner Hegemann a la Argentina"; *DANA*, n. 37-38, Buenos Aires, 1995.

3 - BIBLIOGRAFIA GENERAL

AA.VV. *Denatured visions. Landscape and culture in the twentieth century*. New York, Moma, 1991.

AA. VV., *Documentos para una historia de la arquitectura argentina*. Buenos Aires, Ediciones Summa, 1988.

AA. VV., *Docklands Heritage. Conservation and Regeneration in London Docklands*. London, London Docklands Development Corporation, 1987.

AA. VV., *La reconquesta d'espai públic urbà. Europa 1980-1999*. Barcelona, CCCB, 1999.

ALMANDOZ, Arturo, *Urbanismo europeo en Caracas (1870-1940)*. Caracas, Fundarte, 1997.

— *Entre libros de historia urbana*. Caracas, Equinoccio, Universidad Simón Bolívar, 2008.

ANDREWS, Malcolm. *Landscape and Western Art*. Nueva York-Oxford, Oxford University Press, 1999.

ANTLIFF, Mark, "La cité française: Georges Valois, Le Corbusier, and fascist theories of urbanism", AFFRON, Matthew y Mark ANTILIFF (ed.), *Fascist Visions: art and ideology in France and Italy*. Princeton, Princeton University Press, 1997.
— *Avant-garde fascism: the mobilization of myth, art, and culture in France, 1909-1939*. Durham, Duke University Press, 2007.

ASHWORTH, Gregory y John TUNBRIDGE, *The tourist-historic cities*. London, Belhaven, 1990.

BALLENT, Anahí, *Las huellas de la política. Vivienda, ciudad, peronismo en Buenos Aires, 1943-1955*. Buenos Aires, Universidad Nacional del Quilmes-Prometeo, 2005.

BANHAM, Reyner, *La Atlántida de hormigón*. Madrid, Nerea, 1989.

BARKER, David y David CRANSTONE (ed.), *The Archaeology of Industrialization*. Leeds, England, Manley Publishing, 2004.

BASZCO, Bronislaw. *Los imaginarios sociales. Memorias y esperanzas colectivas*. Buenos Aires, Nueva visión, 1991.

BIRD, James H., *Seaports and Seaports Terminals*. London, Hutchinson University Library, 1971.

BONILLO, Jean-Lucien; René BORRUEY; Jean-Denis ESPINAS; Antoine PICON; *Marseille, Ville & Port*. Marseille, Parenthèses, 1991.

BRAUDEL, Fernand, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*. París, Armand Colin, 1949 [Traducción española: México, Fondo de Cultura Económica, 1999].

BREEN, Ann y Dick RIGBY (eds.), *Waterfronts: Cities Reclaim Their Edge*. New York, McGraw-Hill Inc., 1994.
— *The New Waterfront: A Worldwide Urban Success Story*. New York, Thames and Hudson Ltd. London and McGraw-Hill, 1996.

BROEZE, Frank (ed.). *Brides of the sea: Port Cities of Asia from the 16th to 20th centuries*. Honolulu, University of Hawaii Press, 1989.

BRUTTOMESSO, Rinio (ed.), *Waterfronts. A New Frontier for Cities on Water*. Venecia, International Centre Cities on Water, 1993.
— *Water and Industrial Heritage*. Venecia, Marsilio, 1993.
— *I Waterfront delle Isole*. Venecia, Edizioni Città d'Acqua, 2004.

BULLRICH, Francisco, *Arquitectura argentina contemporánea*. Buenos Aires, Sudamericana, 1969.

BURKE, Peter, *Que es la historia cultural*. Barcelona, Paidós, 2006.

CANNADINE, David y David REEVER (ed.), *Exploring the urban past: Essays in Urban History by H.J. Dyos*. Cambridge, Cambridge University Press, 1982.

COLLIN, Michèle; Thierry BAUDOUIN y Claude PRELORENZO, *Urbanité des cités portuaires*. París, L'Harmattan, 1997.

COLLINS, Peter, *Los ideales de la arquitectura moderna. Su evolución (1750-1950)*. Barcelona, Gili Gaya, 1998.

COLQUHOUN, Alan, *Modernidad y tradición clásica: ensayos sobre crítica arquitectónica*. Madrid, Júcar, 1991.
— *La arquitectura moderna. Una historia desapasionada*. Barcelona, G. Gili, 2005.

CORBIN, Alain. *El territorio del vacío*. Mondadori, Barcelona 1993.

CHARTIER, Roger. *El mundo como representación*. Barcelona, Gedisa Editorial, 1992.
— *Escribir las prácticas*. Buenos Aires, Manantiales 1996.

CHOAY, Françoise, *El urbanismo. Utopías y realidades*. Barcelona, Lumen, 1976 [Edición original: CHOAY, Françoise, *L'Urbanisme, utopies et réalités. Une anthologie*. París, Editions du Seuil, 1965].

DELEUZE, Gilles. *Foucault*. Paidós, Barcelona 1986.

— *Mil mesetas. Capitalismo y esquizofrenia*. Valencia, Pretextos, 1994.

DELGADO, José Miguel y Agustín GUIMERÀ (coord.), *El sistema portuario español (siglos XVI-XX)*. Madrid, Ministerio de Fomento, 2000.

DYOS, H.J. y Michael WOLFF (eds.), *The Victorian city: images and realities*. London, Routledge & Paul Kegan, 1976.

FAVA, Nadia. *Progetti e processi in conflitto: il fronte marittimo di Barcellona*. Tesis Doctoral. Universitat Politècnica de Catalunya. 2004. Inédita

FAWAZ, Leila y C.A. BAYLY (ed.), *Modernity and Culture. From the Mediterranean to the Indian Ocean*. New York, Columbia University Press, 2002.

FERNÁNDEZ-GALIANO, Luis (comp.), *Arquitectura, técnica y naturaleza en el ocaso de la modernidad*. Madrid, MOPYU, 1984.

FOUCAULT, Michel. *Obras Completas*. Barcelona, Paidós, 1999.

FISHMAN, Robert, "From the Radiant City to Vichy. Le Corbusier's Plans and Politics. 1928-1942"; WALDEN, Russell (ed.), *The open hand, essays on Le Corbusier*. Cambridge, Massachusetts, MIT press, 1982.

FRAMPTON, Kenneth, *Historia crítica de la arquitectura moderna*. Barcelona, Gustavo Gili, 1987.

GLACKEN, Clarence. *Huellas en la playa de Rodas. Naturaleza y cultura en el pensamiento occidental*. Ed. del Serbal, Barcelona, 1996.

GEGGUS, David, "The Major Ports Towns of Saint Domingue in the Later Eighteenth Century", *Atlantic Port Cities: Economy, Culture and Society in the Atlantic World, 1650-1850*. Knoxville, University of Tennessee Press, 1990.

GORELIK, Adrián, *La grilla y el parque. Espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1936*. Buenos Aires, Universidad Nacional de Quilmes, 1998.

GRAHN, Lance, "Cartagena and his Hinterland in the Eighteenth Century", *Atlantic Port Cities: Economy, Culture and Society in the Atlantic World, 1650-1850*. Knoxville, University of Tennessee Press, 1990.

GRAVAGNUOLO, Benedetto, *Historia del urbanismo en Europa: 1750-1960*. Madrid, Akal, 1998.

GRINDLAY MORENO, Alejandro Luís. *Los Puertos Mediterráneos Andaluces: Centralidad Urbana y Dimensión Territorial*. Tesis Doctoral. Universidad de Granada. 2001. Inédita

GUTIÉRREZ, Ramón, *Arquitectura y urbanismo en Iberoamérica*. Madrid, Cátedra, 1983.

— *Buenos Aires, evolución histórica*. Bogotá, Escala, 1992.

GUTIÉRREZ, Ramón y Nery GONZÁLEZ, *Le Corbusier en el Río de la Plata, 1929*. Buenos Aires, Montevideo, Cedodal, 2009.

HARDOY, Jorge, "Teorías y prácticas urbanísticas en Europa entre 1850 y 1930. Su traslado a América Latina"; HARDOY, Jorge y Richard MORSE (comp.), *Repensando la ciudad de América Latina*. Buenos Aires, Grupo Editor Latinoamericano, 1988.

HALL, Peter. *Ciudades del mañana: historia del urbanismo en el siglo XX*. Barcelona, Ediciones del Serbal, 1996

— *Cities in civilization. Culture, innovation and urban order*. New York, Pantheon Books, 1998.

HATTENDORF, John B. (ed.), *Ubi sumus. The state of naval and maritime history*. New York, Diane Pub Co, 1994.

HORDEN, Peregrine y Nicholas PURCELL, *The Corrupting Sea. A Study of Mediterranean History*. London, Blackwell's, 2000.

HOYLE, Brian S. y David A. PINDER (ed.), *European port cities in transition*. London, Belhaven. 1992.

HOYLE, Brian S. y D. HILLING, *Seaports Systems and Spatial Change. Technology, Industry and Development Strategies*. Chichester-New York-Brisbane-Toronto-Singapore, John Wiley & Sons, 1985.

HOYLE, Brian S.; D.A. PINDER; M.S. HUSAIN, *Revitalising the waterfront. International dimensions of dockland redevelopment*. London, Belhaven Press, 1988.

HOYLE, Brian S., *Redeveloping waterfronts in canadian port cities. Rapports, études et recherches documentaires*, Le Havre, Association internationale villes et ports, 1995.

JACKSON, Gordon, *The History and Archaeology of Ports*. Tadworth, World's Work, 1983.

JOHNSTON, Norman, "Harland Bartholomew: precedent for the profession"; KRUECKEBERG, Donald A., *The American planner: biographies and recollections*. New York, Taylor & Francis, 1983.

KALMAN, Samuel, *The extreme right in interwar France: the Faisceau and the Croix de feu*. Aldershot-Hampshire, Ashgate Publishing Ltd., 2008.

KIPAR, Andreas, *L' Emscher Park nel bacino della Ruhr. Un progetto di ristrutturazione ambientale per l'esposizione internazionale di costruzioni (IBA)*. Milán, Il Pomerio, 1993.

KNIGHT, Franklin W. y Peggy K. LISS (dirs.), *Atlantic Port Cities: Economy, Culture and Society in the Atlantic World, 1650-1850*. Knoxville, University of Tennessee Press, 1990.

KONVITZ, Joseph W., *The Urban Millennium: The City-Building Process from the Early Middle Ages to the Present*. Carbondale, Southern Illinois University Press, 1985.

— *Cities and the Sea. Port City Planning in Early Modern Europe*. Baltimore, MD, Johns Hopkins University Press, 1978.

KOSELLECK, Reinhart. *Futuro Pasado: Para una semántica de los tiempos históricos*. Barcelona, Paidós. 1993.

KRUGMAN, Paul, *Desarrollo, geografía y teoría económica*. Barcelona, Anthoni Bosch, 1995.

KUETHE, Allan, "Havana in the Eighteenth Century," *Atlantic Port Cities: Economy, Culture and Society in the Atlantic World, 1650-1850*. Knoxville, University of Tennessee Press, 1990.

LEPETIT, Bernard (dir.), *Les formes de l'expérience. Une autre histoire sociale*. París, Albin Michel, 1995.

— *Por una Nova História Urbana*. Sao Paulo, Edusp, 2001. Edición coordinada por Heliana Angotti Salgueiro.

LIERNUR, Jorge. *Arquitectura en la Argentina del siglo XX. La construcción de la modernidad*. Buenos Aires, Fondo Nacional de las Artes, 2001

LIERNUR, Jorge y Fernando ALIATA, *Diccionario de Arquitectura en la Argentina. Estilos, Obras, Biografías, Instituciones, Ciudades*. Buenos Aires, Clarín Arquitectura, 2004.

LIERNUR, Jorge y Pablo PSCHUPIURCA, *La red austral. Obras y proyectos de Le Corbusier y sus discípulos en la Argentina (1924-1965)*. Buenos Aires, Universidad Nacional de Quilmes, Prometeo, 2009.

LIERNUR, Jorge y Graciela SILVESTRI, *El umbral de la metrópoli*. Buenos Aires, Sudamericana, 1993.

LINK, Daniel. *Fantasmas. Imaginación y sociedad*. Buenos Aires, Eterna Cadencia, 2009

LOYEN, Reginald; Erik BUYST y Greta DEVOS (ed.), *Struggling for Leadership: Antwerp-Rotterdam Port Competition 1870-2000*. Heidelberg, New York, Springer, 2002.

LOYEN, Reginald y Erik BUYST, "Opportunities in comparative Antwerp-Rotterdam port history," LOYEN, Reginald; Erik BUYST y Greta DEVOS (ed.),

Struggling for Leadership: Antwerp-Rotterdam Port Competition 1870-2000. Heidelberg, New York, Springer, 2002.

MAHAR-KEPLINGER, Lisa, *Grain Elevators.* New York, Princeton Architectural Press, 1993.

MCPHERSON, Ken, "Port Cities as Nodal Points of Change: Indian Ocean," FAWAZ, Leila Tarazi y C.A. BAYLAY (ed.), *Modernity and Culture. From the Mediterranean to the Indian Ocean.* New York, Columbia University Press, 2002.

MEYER, Han. *City and Port. Transformation of Port Cities London, Barcelona, New York, Rotterdam.* Rotterdam, International Book, 1999.

MONGE, Fernando, "Ciudades portuarias y dinámica socio-cultural," DELGADO, José Miguel y Agustín GUIMERÀ (coord.), *Los puertos españoles. Historia y futuro (siglos XVI-XX).* Madrid, Ministerio de Fomento, 2000.

MONGE, Fernando y Margarita del OLMO, *Un contexto de análisis para el concepto de ciudad portuaria. Las ciudades americanas en el Atlántico.* DELGADO, José Miguel y Agustín GUIMERÀ (coord.), *Los puertos españoles. Historia y futuro (siglos XVI-XX).* Madrid, Ministerio de Fomento, 2000.

MORACHIELLO, Paolo y George TEYSSOT (ed.), *Le Macchine imperfette architettura, programma, istituzioni nel XIX secolo.* Dipartimento di analisi critica e storica. Atti del convegno, Venecia, 1977. Roma: Officina, 1980.

NEAVERSON, Peter y Marilyn PALMER, *Industrial Archaeology: Principles and Practice.* UK, Routledge, 1998.

— The Millennium Conference: Transactions, From industrial revolution to consumer revolution: international perspectives on the archaeology of industrialization. Proceedings of the XII TICCIH Congress, London, 2000.

OLMO, Carlo y Bernard LEPETIT (ed.), *La Città e le sue storie.* Torino, Einaudi, 1995.

PORTOGHESI, Paolo (dir). *Dizionario Enciclopédico di Architettura e Urbanistica.* Roma, Istituto Editoriale Romano, 1969.

MARX, Leo. "The American Ideology of Space". En AA.VV. *Denatured visions. Landscape and culture in the twentieth century.* New York, Moma, 1991.

ORTIZ, Federico; Ramón GUTIÉRREZ; Alberto DE PAULA; Graciela VISUALES y otros, *La arquitectura del liberalismo en la Argentina.* Buenos Aires, Sudamericana, 1968.

PERON, Françoise, *Le Patrimoine Maritime. Construire, transmettre, utiliser, symboliser les héritages maritimes européens.* Collection Art & Société. Rennes, Press Univeristaire de Rennes, 2002.

PORTANTIERO, Juan Carlos, *Estudiantes y política en América Latina: el proceso de la Reforma Universitaria (1918-1938)*. México, Siglo XXI, 1987.

PRELORENZO, Claude, *Urbanité des cités portuaires*. París, L'Harmattan, 1997.

RITCHIE-NOAKES, Nancy, *Liverpool's Historic Waterfront. The World's firsts mercantile dock system*. London, Merseyside County Museums. Royal Commission on Historical Monuments, 1984.

RONCAYOLO, Marcel. *La ciudad*. Paidós, Barcelona, 1988.

— *L'imaginaire de Marseille. Port, ville, pôle*. Tome V: *Histoire du commerce et de l'industrie de Marseille, XIXe-XXe siècles*. Marseille, Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille, 1990.

SACK, David, *The widening gate: Bristol and the Atlantic economy, 1450-1950*. Berkeley, University Press, 1991.

SASSEN, Saskia, *La ciudad global*. Buenos Aires, Eudeba, 1999.

RIGOTTI, Ana María, *Las invenciones del urbanismo en Argentina. 1900-1960*. Tesis Doctoral, Universidad Nacional de Rosario. 2005 (inédita).

SICA, Paolo. *Historia del Urbanismo: el Siglo XIX*. 2 vols. Madrid, Instituto de Estudios de Administración Local, 1981.

— *Historia del Urbanismo: el Siglo XX*. Madrid, Instituto de Estudios de Administración Local, 1981.

— *Historia del urbanismo: el siglo XVIII*. Madrid, Instituto de Estudios de Administración Local, 1982.

SILVESTRI, Graciela, *El color del río. Historia cultural del paisaje del Riachuelo*. Buenos Aires, Editorial de la Universidad de Quilmes, 2004.

SOCOLOW, Susan, "Buenos Aires and its Hinterland in the Eighteenth Century"; *Atlantic Port Cities: Economy, Culture and Society in the Atlantic World, 1650-1850*. Knoxville, University of Tennessee Press, 1990.

SOJA, Edward, *Postmodern Geographies. The reassertion of Space in critical social theory*. London, Verso, 1989.

— *Postmetropolis. Critical Studies of cities and regions*. Oxford, Blackwell, 2001.

SOLÀ MORALES, Ignasi, *Territorios*. Barcelona, Gustavo Gili, 2002.

SOURIAN, Etienne. *Diccionario Akal de Estética*. Akal, Madrid 1998. Original: Presses Universitaires de France, Paris, 1990.

TORRENT, Horacio, *Signos modernos y territorio: el elevador de granos y el*

paisaje del cereal. Tesis de Maestría en Arquitectura. Pontificia Universidad Católica de Chile, 2001.

3.1 PUBLICACIONES PERIÓDICAS

BOISSEVAIN, Jeremy, "Towards a Social Anthropology of the Mediterranean", *Current Anthropology*, 20, 1, 1979.

BRUTTOMESSO, Rinio, "The Maturity of the Waterfront", *Aquapolis*, 3-4, Venice, 1999.

BUCHANAN, Angus, "Industrial Archaeology: Past Present and Prospective", *Industrial Archaeology Review*, XXVII, 1, UK, Spring 2005.

BUSQUETS, Joan, "Barcelone et Buenos-Aires : quand les villes s'occupent de leurs ports", *Les annales de la recherche urbaine*, 55-56, Paris, 1992.

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

COLET DURAN, Joan M. "Treballs recents sobre la regeneració urbana dels fronts marítims", *Biblio 3W*. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales, 47, Barcelona, Universidad de Barcelona, septiembre de 1997.

DRIESEN, Henk, "Mediterranean port cities: Cosmopolitanism reconsidered", *History and Anthropology Journal*, 16, 1, March 2005. Taylor & Francis Group.
—— "People. Boundaries and the Anthropologist's Mediterranean", *Anthropological Journal on European Cultures*, 10, 2001.

DYOS, H. J. *Victorian Suburbs. A study of the growth of Camberwell*. 1961. *Victorian Studies*, 11, 1967.

GROHE, Tomas, "L'exposition internationale d'architecture de l'Emscher Park. Un project ecològic per la reconversió de la Ruhr", *Les Annales de la Recherche Urbaine*, 52, 1991.

HALL, Peter. "Las áreas portuarias: nuevos abordajes del proyecto", *Casabella*, 589, 1992.

HAYUTH, Yehuda, "The Dynamics and dimensions of Port-City Interrelationships", *Geoforum*, 20, 20, 1989.

HERZFELD, Michael, "The Horns of the Mediterraneanist Dilemma", *American Ethnologist*, 11, 3, 1984.

HOYLE, Brian. S., "The Port-City Interface: Trends, problems and examples", *Geoforum*, 20, 20, 1989.

— "A rediscovered resource: comparative canadian perceptions of waterfront redevelopment", *Journal of Transport Geography*, 2, 1, 1994.

— "A shared place: contrasted perspectives on urban waterfront redevelopment in Canada", *Town Planning Review*, 66, 4, 1995.

KONVITZ, Josph W. "Review Essay: Port Cities and Urban History", *Journal of Urban History*, 19, 3, 1992/93.

— "The Crises of Atlantic Port Cities, 1880 to 1920", *Comparative Studies in Society and History*, 36, 2, Cambridge, 1994.

— "Les villes portuaires de 1780 a nos jours: Leur evolution spatiale", *Revista Urbi*, VI, Ecole d'architecture de Paris-Conflans, Paris, 1982.

LINNE, Martin, "El parc paisatgistic Duisburg-Nord", *Quaderns*, 225, Barcelona, 2000.

MCDONOGH, Gary, "The Geography of Evil: Barcelona's Barrio Chino", *Anthopology Quarterly*, 60, 4, 1987.

MONCLUS, Francisco Javier y José Luis OYON, "Espacio urbano y sociedad: algunas cuestiones de método en la actual historia urbana", *Arquitectura*, 236, Coam, Madrid, 1982.

MONGE, Fernando, "Los estudios sobre historia portuaria: una perspectiva crítica y metodológica", *Hispania*, 198, Madrid, 1998.

MULLER, Iñigo, "Viaje a la cuenca del Ruhr", *Pasajes*, 1999, 2, 22, Madrid, diciembre de 2000.

NEVELL, Michael, "Industrial Archaeology or the Archaeology of the Industrial Period? Models, Methodology and the Future of Industrial Archaeology. The 2005 Rolt Memorial Lecture", *Industrial Archaeology Review*, XXVIII, 1, 2006.

PALMER, Marilyn y David GWYN, "Understanding the Workplace: A Research Framework for Industrial Archaeology in Britain", *Industrial Archaeology Review*, 27, 1, May 2005.

PAYNE IGLESIAS, Elizet, "El puerto y la región: revisión historiográfica para el estudio del puerto de Truxillo (Honduras)", *Memorias*, 3, 5, Universidad del Norte, Colombia, 2006.

PINA-CABRAL, Joao. de, "The Mediterranean as a category of regional comparison: a critical view", *Current Anthropology*, 30, June, 1989.

PIÑON, Juan Luis, "A favor de la historia urbana", *Registros*, 2, Cehau/UNMP. Mar del Plata, 2004.

PRICE, Jacob, "Economic Function and the Growth of American Port Towns in the Eighteenth Century", *Perspectives in American History*, vol. VIII, 1974.

SAMBRICIO, Carlos (ed), "La Historia Urbana"; *Ayer*, 23, Madrid, Marcial Pons, 1996.

SELTMANN, Gerd y Anette KOLKAU, "La Iba de Emscher Park"; *Ciudad y Territorio* 100-101, Madrid, 1994.

SOLÀ MORALES, Manuel de, "La segunda historia del proyecto urbano. Otra tradición moderna"; *UR*, 5, Laboratorio de Urbanismo, Barcelona, 1987.

—— "El moll de la fusta"; *UR*, 8, Laboratorio de Urbanismo, Barcelona, 1992.

—— "Five questions on urban projects": BRUTTOMESEO, Rinio, *The Maturity of the Waterfront. Aquapolis*, 3-4. Venice, 1999.

TILLY, Charles, "What good is urban history"; *Journal of Urban History*, vol. 22, 6, 1996.

TOBAL CONESA, Cristòfol, "Nuevas perspectivas en la geografía portuaria: las relaciones puerto-ciudad"; *Biblio 3w*. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales, n. 24, Universidad de Barcelona, 1997.

TORRENT, Horacio, "Still moderns: lines, mith and proyects on Argentinian Grain Elevators"; *Le Silo*, 5, du port de Montreal et son secteur: le passè, liavenir. Association quebeoisde pour le patrimoine industriel Heritage Montreal, Septembre 1998.

—— "On grain elevators: Monumentality and objectifying consciousness in early modern architecture"; Research report ARIAH Fellowship, Association of Research Institutes in Art History, Washington DC, 1997.

WILLIAMS, David, "The progress of maritime history (1953-1993)"; *Journal of transport history*, XIV, 2, 1993.

ÍNDICE

3	AGRADECIMIENTOS
6	INTRODUCCIÓN
	MEMORIA RETROSPECTIVA
6	1. Coordenadas iniciales: Tema y objetivos planteados
8	1.1. Cuestiones de método
12	2. La construcción problemática del tema: La Tesis
14	3. Contenido de los capítulos
18	Apéndice: Notas sobre Santa Fe (Argentina) y aclaraciones de términos empleados
24	CAPÍTULO 1
	CIUDADES, PUERTOS, COSTAS: ENFOQUES Y PERSPECTIVAS HISTÓRICAS
24	1. Antecedentes historiográficos
25	1.1. La economía portuaria y los orígenes de la historia de los puertos
27	1.2. La historia: los puertos y la dinámica social
30	1.3. La geografía portuaria: vocación científica en la historia de los puertos
34	1.4. Investigación aplicada: los puertos como intervención y proyecto
35	1.5. La antropología: los puertos y las sociedades
37	1.6. El patrimonio urbano-arquitectónico: el valor de los puertos
42	1.7. El planeamiento urbano: la infraestructura portuaria en la historia del urbanismo
46	2. Ciudades, puertos, costas: una historia urbana
46	2.1 Núcleo de relaciones

50	CAPÍTULO 2
	LA PROBLEMATIZACIÓN URBANA DE LA RIBERA
50	1. La Ribera, traza sensible en la historia de la ciudad
51	2. Genealogía moderna de los espacios urbanos litorales
53	2.1. La naturaleza en tres paisajes
55	2.2. Los ciclos de la infraestructura
57	2.3. El espesor de la ribera: programas urbanos en la línea de agua
61	3. Programas urbanos sobre la costa
61	3.1. Esfera pública, dilemas modernos y administración de la ciudad
65	4. El núcleo de relaciones y la instancia monográfica
66	4.1. Matices: la modernidad fuera del centro
67	4.2. Variaciones americanas: escala de la naturaleza y acontecimiento moderno
71	4.3. Una ciudad del sur latinoamericano
73	5. La centralidad del borde: valores y conflictos
74	CAPÍTULO 3
	EL PUERTO EN UNA CIUDAD
74	1. El puerto de Santa Fe: cruce entre forma y política
75	1.1. Un puerto para un país que se moderniza
78	2. La naturaleza: protagonista del paisaje portuario original
81	2.1. La ribera como materia para el simbolismo arcaico
85	3. El puerto moderno: proyecto social y proyectos materiales
87	3.1. Gestiones políticas y mecanismos financieros pulsando la concreción
95	3.2. Los proyectos: ajustes entre deseo y realización
97	4. Puerto y capitalidad: el debate de la localización
98	4.1. Condiciones naturales, ponderaciones técnicas
101	4.2. Decisiones políticas: el puerto como pieza para la capital
103	5. Forma del puerto y formalización de la ciudad/puerto
109	6. El puerto y la ciudad: acercamientos, desencuentros, conflictos
111	6.1. Trazados del puerto y tensiones urbanas
114	6.2. Las ilusiones rotas de un parque central: hacia la división del espacio
119	6.3. Entre boulevares y avenidas rápidas: segregación vial y suburbanidad
126	6.4. La arquitectura del puerto: el monumento de la pampa

154	CAPÍTULO 4
	LOS ESPACIOS VERDES SOBRE UN RIO
154	1. El parque y el paseo: formas de ocupación urbana de la ribera
157	2. El parque: instrumento urbanístico y arquitectura pública
158	3. Orígenes y antecedentes del Parque Oroño
161	4. La configuración espacial del Parque sobre el río
162	4.1. Primera etapa (1904-1928): la interioridad del jardín inglés
166	4.1.1. Estatuas sin parques
169	4.2. Cambio de postal: el Puente y la transición hacia otro modelo de parque
173	4.3. Segunda etapa (1928- 1968): la apertura del parque francés
176	4.4. Fin del Parque (1968-.....): el espacio de circulación y la pérdida del entorno de la costa
179	5. Una calle para la orilla: la Avenida Costanera
181	5.1. El nuevo balcón de la ciudad: trazas de la conformación del sector urbano
184	5.2. Consolidación y extensión, un momento de brillo de la pieza urbana litoral
186	6. Las nuevas riberas verdes: los intentos de urbanización de las islas
206	CAPÍTULO 5
	EL RIO EN LA CIUDAD DEL PLAN
206	1. Historia “con” el urbanismo: el plan urbano como fuente
208	1.1. La disputa del litoral en los planes urbanos
210	2. Plan Urbano de Santa Fe de 1927: el río en la ideación de la ciudad
211	2.1. Puerto, ferrocarril y costa: piezas claves para una nueva estructura
221	2.2. El proyecto del plan: el río como eje de la expansión
227	2.3. La deriva política del plan
229	2.4. Las señas de un autor sin firma
236	3. El río atraviesa la historia del urbanismo en Argentina
237	3.1. La clasificación de las prácticas urbanísticas y la interpelación del espacio de la costa
239	3.2. La mirada en el río y primeras disputas: Buenos Aires y Rosario en 1923
241	3.3. La tradición intenta recuperar la costa del Plata: el Plan de Buenos Aires de 1925
248	3.4. La opción paisajista que no alcanza: ideas y planes de Carrasco

253	3.5. La alternativa científica y estética para apropiarse del río: el Plan Urbano de Rosario de 1935
254	3.5.1. El episodio del ferrocarril sobre el Paraná: nuevos escenarios para las disputas sobre la costa
258	3.5.2. La costa urbana como problema científico: formación del equipo del plan y primera cátedra argentina de urbanismo
266	3.5.3. La construcción estética del río: declaración contra Le Corbusier
274	3.5.4. El Paraná era como el Rhur: Hegemann visita Rosario
285	3.5.5. Estrategia final para la costa: la herramienta del Plan
295	3.6. L'Esprit Nouveau se vislumbra en el agua: el plan para Buenos Aires de Le Corbusier y sus socios argentinos
296	3.6.1. Los ríos impresionan a Le Corbusier
305	3.6.2. El cuadro purista del Río de la Plata
313	3.6.3. El estuario como pieza central del plan: de la ribera al archipiélago
320	4. Plan Urbano de Santa Fe de 1944: eclecticismo y científicidad aplicada para confirmar el río
320	4.1. El plan legislado, el plan adquirido, el plan adoptado
324	4.2. Las propuestas del plan: bloques y ciudad jardín con ingreso monumental al río
330	5. La volatilidad de los Planes y la ineluctable presencia del río
360	CAPÍTULO 6 LA CONDICIÓN LITORAL DE LA CIUDAD
361	1. Técnica sin metrópolis: una modernidad refractada
366	2. La marca de la ribera: dos tipos de ciudades
383	3. Ecos del pasado: la presente reconversión de usos y la actualización del mito
401	POST SCRIPTUM: IMAGENES URBANAS EN LA ORILLA
404	FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA