

# **Narrativa de los grandes proyectos urbanos. La identidad de la ciudad portuaria y productiva en intervenciones urbanas contemporáneas.**

Fedele y Javier.

Cita:

Fedele y Javier (2013). *Narrativa de los grandes proyectos urbanos. La identidad de la ciudad portuaria y productiva en intervenciones urbanas contemporáneas. XIV Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia de la Facultad de Filosofía y Letras. Universidad Nacional de Cuyo, Mendoza.*

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-010/970>

## **NARRATIVA DE LOS GRANDES PROYECTOS URBANOS**

### **La identidad de la ciudad portuaria y productiva en intervenciones urbanas contemporáneas**

*Javier Fedele*

*Conicet, UNL*

*ddrassaness@gmail.com*

#### **Presentación:**

Los grandes proyectos urbanos (Cuenya, 2012: 12) se han convertido en un instrumento protagónico de intervención en la ciudad. Tanto como herramienta de política pública y de la acción privada –coordinados simultáneamente- los mismos producen importantes transformaciones de la estructura urbana como de la imagen de la ciudad, siendo uno de los temas de debate recurrente en el campo del urbanismo de las últimas décadas.

Dichos grandes proyectos urbanos son una compleja construcción, y dentro esa compleja construcción en muchos casos la identidad constituye uno de sus componentes. En los mismos se procesan contenidos de identidad que se remiten a una definición de sociedad en términos históricos, con narrativas que circulan alrededor de ellos. Se movilizan valores históricos con fines de legitimación de las intervenciones en el espacio, operación que implica la apropiación y re-significación de esos valores y sus tradiciones. Y en esa operación se vuelcan nuevos contenidos en el proceso presente de construcción de identidad y memoria.

Tal es el caso de intervenciones de desarrollo urbano en viejas infraestructuras portuarias, como en instalaciones productivas de distinto tipo, donde el pasado referenciado en una vieja actividad y su soporte material –el patrimonio edilicio- forman parte de una estrategia de gestión y acondicionamiento de los espacios para su uso presente.

Se estudia el caso del puerto de Santa Fe, donde sus viejas instalaciones datan de principios del siglo XX y son propias del proceso de modernización de la ciudad. Actualmente están siendo recicladas para uso urbano, y la identidad histórica de la ciudad portuaria –identidad local políticamente construida como fundante de la ciudad misma- es experimentada en el uso del espacio, a la vez que circula como un contenido que es movilizado por los agentes promotores de los proyectos, formando parte de sus

estrategias de comunicación para la valoración social y económica en la transformación del espacio.

Estas estrategias de intervención y sus efectos espaciales son las que se analizan para este caso que se encuentra actualmente en un proceso de transformación y donde ya son elocuentes las estrategias y resultados que van ocupando este viejo puerto. Los estudios sobre puertos se han remitido a los grandes casos, olvidando que también en los ejemplos de menor envergadura se registran procesos de cambio, que aunque menos espectaculares en sus escalas de impactos físicos, son fenómenos remisibles –y tal vez en su estado más puro- a tendencias contemporáneas globales que caracterizan los procesos de construcción de la ciudad y su arquitectura.

Los desplazamientos entre una memoria asentada en un relato historiográfico y su puesta en circulación como discurso publicitario y periodístico de una operación de renovación urbana, los corrimientos entre los contenidos relativos a un proyecto social moderno asentado en la producción-exportación y una estrategia de marketing urbano para posicionar a la ciudad en el circuito turístico, son las polémicas franjas y márgenes a partir de las cuales fluctúan los sentidos de una identidad, la cual es convocada a participar en la expresión cultural y significado social de porciones de espacialidad de la ciudad contemporánea. Esto implica desafíos y también nuevas problematizaciones alrededor del uso de la historia, en donde no siempre los resultados son satisfactorios.

### **Identidades en el urbanismo: recurso y reivindicación**

Desde hace tiempo la cultura es entendida por un extendido conjunto de actores públicos y privados como un recurso del desarrollo socio-económico. A través de denominaciones como “economía creativa” o “economía cultural” (Yódice 2002: 24) se constituyó a la cultura como una esfera crucial donde invertir y generar valor, por lo que la convirtió en un recurso en ascenso. Por ello, una estrategia de crecimiento ha sido darle mayor protagonismo a la esfera cultural, introduciendo a la misma en el comercio de bienes y servicios en la dinámica social de generación de valor material y simbólico. Esta perspectiva también ha incidido en las formas de intervención en la ciudad, y la cultura es incorporada en los mecanismos de planificación y proyecto para la ciudad (IPHS, 2004:15).

Cabe consignar que desde hacía tiempo, y desde el campo más específico de la arquitectura y el urbanismo, el paradigma del patrimonio se había hecho presente como demanda por renovar las formas de entender e intervenir en la ciudad contra un

urbanismo que se desentendía de cuestiones culturales atendiendo exclusivamente a pautas funcionales y de optimización de estándares técnicos de habitabilidad. Las demandas de esta perspectiva patrimonial movilizaban contenidos identitarios y reivindicativos desde la memoria frente especulaciones inmobiliarias y burocracias planificadoras.

Ambas líneas con diferentes motivaciones y devenires convergirán en una unidad de acción como son los proyectos urbanos, emprendimientos de escala importante que generan transformaciones significativas en la ciudad. Los resultados son disímiles y de hecho esto abrió una línea crítica sobre un conjunto de intervenciones que estandarizaban las propuestas espaciales y los usos de la historia en el formato de parque temático (Sorkin, 2004). Es así que los contenidos culturales y de índole identitario se harán presentes en los proyectos urbanos tanto como recurso de desarrollo y como reivindicación patrimonial, como elemento económico generador de valor y como pieza de socialización cultural.

Esto abre un proceso de intercambio y re-significación de contenidos, que son procesados dentro del complejo entramado de circunstancias inherentes al proyecto urbano en su concepción, gestión y ejecución. Las diferentes motivaciones e intereses, las relaciones de fuerza dentro de los actores participantes, las regulaciones del proyecto urbano en los distintos casos, serán circunstancias que terminarán direccionando la forma en que los contenidos simbólicos serán materializados en el espacio urbano.

### **Los puertos en la ciudad: memoria histórica y objeto de proyecto urbano**

En los últimos tiempos los puertos son puestos en el interés de las políticas urbanas y los mismos agentes administradores de estos espacios portuarios luego de décadas de desatención a las cuestiones patrimoniales y ambientales han virado hacia ellas, incorporando discursos como el de la memoria y la identidad. A continuación se exponen los elementos a partir de los cuales se produce este giro, poniendo en relación el uso y administración del espacio portuario con debates alrededor de su historia, diseño y apropiación como lugar de la ciudad.

Los puertos han caracterizado a las ciudades en su estructura e imagen. Esto lo han hecho en distinto grado de acuerdo con los diferentes tiempos y funciones, pero siempre de una forma importante llegando incluso a agenciarse como el elemento determinante de la imagen de identidad de toda la ciudad en que se encontraran. El concepto de ciudad-puerto (Konvitz, 1992: 115) condensa esa idea donde el puerto es el elemento

central de la vida de la ciudad, la pieza con la que alimenta y legitima su existencia, llegando a los más altos niveles de simbolización. A través de la existencia y carácter de un puerto, se puede dar cuenta de un tipo de sociedad que lo genera y acoge.

Durante la primera década del siglo XX, varias ciudades argentinas construirán sus puertos modernos sobre su litoral fluvial y marítimo, actualizando sus infraestructuras de acuerdo a las técnicas propias del desarrollo portuario que, en correspondencia con el 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 y que algunos denominaron la “era infraestructural”. De acuerdo a las llamadas “grandes ondas teóricas” que desarrolló Kondratieff<sup>1</sup> para describir ciclos de la economía situados en los siglos XIX y XX, la segunda mitad del XIX fue denominada la “era infraestructural”, la cual –situada entre 1846/1892- se define por la expansión y desarrollo de la estructura urbana asentada en una trama de infraestructuras que la vinculan a la región y el mundo dentro de las nuevas formas de producción del capitalismo.

La construcción de estos puertos formó parte de los dispositivos del proceso modernizador nacional, sirviendo instrumentalmente a la asimilación de la vida económica de esas regiones a los mercados internacionales dentro de los acuerdos políticos que terminaron de organizar la Nación Argentina, que alimentaron el mito de la “Argentina próspera y feliz” con todas las contradicciones de inmensos esfuerzos y luchas sociales –soslayados por la historia oficial de esa prosperidad y felicidad nacional-. No se entra en la discusión valorativa en términos histórico-política de este proceso, sino que se hace referencia a las memorias contenidas en sus dispositivos materiales y las redes simbólicas a las que están abiertas dichas construcciones portuarias.

En cuanto a los procesos de construcción física de la ciudad que acompañan a estos procesos económicos-políticos, la relación entre infraestructura portuaria y la estructura urbana fue cambiante. 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, y así también, el muelle compartía actividades tanto de carga y descarga como de servicios diversos con libre

---

<sup>1</sup> 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. (1981). *Industrial Ports and the Kondratieff Cycle*. En: HOYLE, B.S.; PINDER, D.A. (eds). *Cityport Industrialisation and Regional Development*. Oxford, 1981.

acceso sin restricciones registrando un sinnúmero de vínculos de uso. Sin embargo, 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 aceleraron las transformaciones descritas y determinaron la renovación de las infraestructuras portuarias para atender la necesidad de nuevos puertos que sustenten las actividades de comercio que se incrementaban súbitamente entre las incipientes constituciones de Estados nacionales.

A partir de entonces los puertos se separan de la ciudad, la infraestructura portuaria y la estructura urbana se constituyeron en dos sistemas de espacios diferentes, regidos por lógicas distintas –funcionalidades, agentes, saberes, modelos, procedimientos administrativos-. Esto determinó la especificidad de estas instalaciones, y su carácter de excepcionalidad en sus propiedades espaciales y status jurídico en relación a las características de la estructura urbana y sus componentes.

Los nuevos puertos se insertan como nuevos y autónomos artefactos que ocuparán grandes extensiones desarrollando todas sus funciones dentro de su perímetro interno (Hoyle, Pinder, Husain; 1988: 7), con no más vinculación con la ciudad que su conectividad a la red de circulación primaria territorial. De este modo las estaciones portuarias en su implantación física siempre encontraron dificultades en relación a las estructuras urbanas en que situaban, fueron consideradas como una combinación paradójica de necesidad y problema: la ciudad no puede prescindir de ellas, proveen vitalidad económica, la comunican dándole relevancia en el contexto territorial y comercial internacional, pero a su vez son vistas como barreras, sus formas y escalas desconectan y desarticulan áreas urbanas y, principalmente, el frente litoral y su entorno ambiental.

Ahora bien, en el campo de los estudios más cercanos en el tiempo sobre el transporte, se plantea una nueva “logistical revolution” (Andersson, 1986: 1-12) o el quinto ciclo Kondratieff (Rodigue, Comtois, Snack; 1997: 87-98) 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.

Porque la actividad portuaria, ligada al proceso económico del capital, se halla atada a un crecimiento continuo que es el propio del carácter expansivo del sistema productivo,

y que implicara aumentos de volúmenes de tráfico como la optimización eficiente de los dispositivos. Por ello la necesidad del continuo crecimiento del tamaño de las embarcaciones y los muelles que los acogen funcionalmente. Y esto 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 espacios urbanizados con el crecimiento de la ciudad, restándole al puerto libertades de ocupación de áreas contiguas e imponiéndole límites infranqueables a las necesarias ampliaciones de esa expansión de actividades y funciones.

Es entonces cuando las instalaciones se vuelven ineficientes, y el suelo que ocupan pierde valor para sus actividades portuarias específicas, y por otro lado, alza su valor como suelo urbano para nuevos emprendimientos dado la escasez de terrenos en su sector urbano de implantación. Las administraciones portuarias se plantean el traslado su función primaria a un nuevo emplazamiento más pertinente para el despliegue de sus actividades con menos restricciones ambientales y contigüidades urbanas, y comienzan a emprender proyectos de reciclaje y de re-funcionalización para poner en la dinámica de uso urbano a sus históricas instalaciones. La vieja infraestructura portuaria fue siendo gradualmente redescubierta como un lugar de proyecto urbano, contenedor de características atractivas como la cercanía al paisaje ambiental del agua, memoria histórica, terrenos extensos, entre otros.

Este es el proceso por el cual, en los últimos tiempos, algunas instalaciones portuarias producto de su devenir en el tiempo son articuladas con las políticas urbanas, cambiando la actitud de los agentes administradores de estos espacios portuarios quienes ahora apelan a las cuestiones patrimoniales y ambientales incorporándolas en sus discursos como contenidos de memoria e identidad. Ahora bien, esto se va a dar en el marco de las condiciones y determinaciones propias del más amplio proceso de construcción de la ciudad. Ante estos procesos deben entenderse y medirse la cultura pública y la construcción de contenidos sobre su pasado en el espacio urbano contemporáneo.

### **Un puerto sin barcos: el caso de Santa Fe**

En el año 2003, y con la decisión de trasladar las actividades portuarias a otro sitio cuyas instalaciones ya estaban siendo proyectadas, es formulado y aprobado un Master Plan para el desarrollo urbano de las viejas instalaciones cercanas al centro de la ciudad.

Es entonces que comienzan las intervenciones y que posteriormente dieron lugar a la inauguración durante los años 2008 y 2009 de un casino, un hotel, un centro comercial, un complejo de cines. Estas intervenciones se localizan en la superficie de 10 has. entre las dársenas 1 y 2, una estratégica franja de tierra lineal –ubicada en el centro del conjunto portuario- con una gran longitud de muelle que avanza entre los dos espejos de agua. Estos emprendimientos en todo este sector fueron realizados por el Estudio Mariani-Perez Maraviglia<sup>2</sup>, proyectando y ejecutando unos 40000 m2 cubiertos más los espacios abiertos. Las piezas edilicias que alojan los nuevos programas de uso son tanto viejas instalaciones recicladas como otras inéditas que se incorporan. Dos silos elevadores de granos construidos en los años ‘30 junto con algunos galpones más viejos, fueron readaptados a los nuevos usos, a los que se anexan algunas edificaciones especialmente agregadas.

Las intervenciones fueron publicitadas como una forma de integrar estas viejas instalaciones a la estructura de la ciudad, dotando de un uso urbano contemporáneo que se decía permitir recuperar las características naturales del sitio y la memoria social del lugar. Así aparecen en los discursos tanto de autoridades políticas municipales y provinciales, como otros actores públicos como el Ente Administrador del Puerto Santa Fe, y por los promotores privados del emprendimiento y los profesionales intervinientes de la arquitectura (Converti 2004: 42).

Estos elementos discursivos se han convertidos en una fórmula para legitimar intervenciones urbanas de este tipo, y en este caso particular se alude enfáticamente a la importancia de sacar del abandono a piezas partícipes de un episodio importante de la historia local, más precisamente configuradora de su identidad moderna como ciudad portuaria. En el documento del Master Plan de reconversión de usos se hacen repetidas alusiones a “refundar Santa Fe” a partir de su patrimonio, un reconocimiento cultural como propuesta productiva de movilización económica para la ciudad.

Porque el otro elemento presente es la oportunidad para la economía urbana de la ciudad implicarían estas intervenciones. En las inauguraciones del 2008 se resaltó el carácter de indicador de la vitalidad económica que significaba poder concretar estas intervenciones. Así identidad y mercado quedan tramados en este discurso y acción plegándose en la materialización física de nuevos espacios urbanos, abriéndose a re-significaciones que plantean muchos debates tanto urbanos como culturales. La

---

<sup>2</sup> Ver presentación de sus autores en: <http://www.mpmarquitectos.com.ar/>



operación de re-funcionalización urbana del viejo puerto de Santa Fe contiene esos debates que se analizan a continuación en dos planos de análisis: las operaciones sobre el espacio con una nueva organización del mismo, por un lado, y los significados de las nuevas actividades en relación a las originales. Y ambas cuestiones se imbrican en la forma en que se configura el espacio público con los contenidos de memoria historia.

### **El espacio exterior ausente en la intervención y la memoria reducida**

El efecto en el espacio más llamativo que surge de estas intervenciones sobre la antigua área portuaria, es la carencia de espacios abiertos que hagan de relación entre los distintos componentes edilicios pre-existentes, es decir las piezas que condensan el patrimonio material heredado. Asimismo esta carencia de espacios de uso abierto y carácter público también se registra en relación al ambiente fluvial, y aun más, en relación a la estructura urbana de la ciudad. En los componentes edilicios -tanto sean reciclados o nuevos- de la nueva configuración resultante de la intervención, los espacios abiertos que los acompañan no adquieren una composición que permita asimilar el objeto edilicio con el entorno. Por el contrario, las acciones de diseño espacial y mobiliario son meras extensiones funcionales de los edificios donde predomina el estacionamiento y/o servicios sin valor para el espacio público. Entonces, la intervención no ha contemplado espacios que enlacen las piezas edilicias entre sí, los edificios con el entorno fluvial y con la red de espacios públicos de la ciudad. Esta insuficiencia de este tipo de espacios, con equipamiento para su uso y con una valoración importante en la operación tiene un efecto de conjunto sobre el uso público de este sector urbano y sobre la forma en que las instalaciones pueden ser apropiadas en su memoria historia.

La imagen predominante es la de distintos contenedores agregados sobre terrenos indefinidos y ocupados por autos. Un campo abierto donde se ubican en forma indeterminada distintos objetos edilicios, que en su tratamiento arquitectónico, se justifican encerrados en sí mismos y por encima del conjunto. Los contenidos del Master Plan como de las intervenciones arquitectónicas son confluyentes para llegar a este resultado espacial del área urbana. Tanto unos como otros se complementan para definir un conjunto de burbujas que flotan en un espacio neutro, burbujas brillantes que convocan la atención en sí mismas y con mucha indiferencia por su alrededor.

Esto es producto de una desatención importante. Las disposiciones del Master Plan carecen de elementos espaciales y morfológicos contundentes y precisos que

establezcan estos espacios de integración de los edificios y de los mismos en su conjunto con la estructura urbana y el ambiente de la costa, limitándose a definir un esquema de funcionamiento interno muy básico de los terrenos, y sin contemplar su anclaje a la red de espacios públicos de la ciudad y el contacto con el agua.

En sus delineaciones, la morfología no alcanza un grado de definición ni material, ni temporal, ni jurídica, como los paradigmas de intervención urbana así lo recomiendan. Al no establecer explícitamente zonas libres de edificación o usos por su importancia, como tampoco parámetros claros de máximos y mínimos de ocupación, sino solo un esquema de usos zonificados con indicaciones descriptivas más que prescriptivas, no queda definido un ordenamiento físico para las intervenciones.

Las determinaciones en el Master Plan se limitan a definir una volumetría flexible y variable que habita jurídicamente el otorgamiento de concesiones de uso y construcción, administradas por el Ente Portuario y sin control preciso del municipio u otra agencia pública con injerencias de índole urbana. Tampoco avanza en formas innovadoras (Van Hooydonk 2009: 20) de gestión regulada, mixta, participativa –de distintos niveles del Estado y la sociedad civil-. Por ello, las delineaciones esbozadas en los planos del Master Plan carecen de fuerza, ya que no alcanzan fuerza prescriptiva con carácter normativo, sino que son solo orientaciones.

Estas indefiniciones, lleva a una fragmentación e incapacidad de controlar resultados espaciales que tendrá este Master Plan en su conjunto, y las intervenciones llevadas a cabo en los muelles situados entre las dársenas 1 y 2 así lo registran, materializándose con una escasez de espacios públicos notorios que hagan de marco a los edificios. Si bien algunos de ellos, o algunas partes importantes del mismo, fueron preservadas y justamente son las referencias del discurso de los promotores de la intervención para transmitir un mensaje de atención al patrimonio, sin este marco de espacios públicos no pueden alcanzar su puesta en valor, reduciéndolos a contenedores de actividades interiorizadas o a íconos para ser visualizados velozmente en el exterior. Pero en ningún caso se predispone de un espacio para su contemplación y uso que permita una apropiación efectiva en sus características tanto materiales como simbólicas, y a partir de ello, una efectiva socialización<sup>3</sup>.

---

<sup>3</sup> A modo de muestra de la poca efectiva apropiación del paisaje patrimonial y fluvial, en una encuesta realizada sobre 100 personas consultada sobre las principales motivaciones para visitar el viejo puerto refuncionalizado, arrojó sólo el 6,7% de respuestas para la opción “disfrute del paisaje del río”, frente a 50% para “recreación y entretenimiento”, 38% para “compras comerciales”, y restantes repartidas entre “eventos culturales”, “actividad náutica” y “laborales”. Trabajo de tesis de grado: “Puerto imaginario.

## **Los contenidos intercambiados del pasado y del presente**

La relación entre la ciudad y el puerto tenderá a ser cambiante en el tiempo, fluctuará entre armonías y conflictos, separaciones y acercamientos tal como se describió antes, y se proyectará hasta la actualidad como un importante tema en el marco de las transformaciones contemporáneas de las ciudades. La forma en que estas últimas sean llevadas a cabo tendrá efectos sobre la manera en que la memoria histórica será puesta en acto en el uso del espacio, generando nuevas circulaciones entre las figuras alegóricas que participan en ese intercambio de ocupación, uso y significados históricos del puerto en la ciudad.

En el caso del viejo puerto de Santa Fe, será particularmente problemática la decisión sobre el programa de usos y actividades decididas para la operación de refuncionalización de las instalaciones. Será dificultosa la articulación de dichas actividades con la memoria histórica, planteándose interrogantes sobre los contenidos puestos en juego con los recursos de proyecto que esas actividades plantean. No es solo una cuestión de nivel estético –en cuanto a la readaptación edilicia de un uso al otro– sino que también en el nivel de significados donde se puede verificar esa desarticulación sobre la memoria en la intervención.

Si en el pasado la función primaria del puerto se vincula a la producción, a la figura de una región próspera por obra del trabajo, a los fastos celebrativos del progreso que ese trabajo encarna, a las alabanzas de la proeza técnica producto de las capacidades desarrolladas; hoy eso parece suspendido en muchos casos, y particularmente en el puerto de Santa Fe, donde el nuevo programa de ocio protagonizado por el casino dispara nuevas figuras y sentidos. En este punto el cambio de uso genera una interferencia en la articulación de estas piezas al espacio público y la significación de la ciudad.

Ese orden productivo del que el puerto era depositario y representante de sus valores anclados en la producción, en su caída y metamorfosis ha generado más que ausencia de actividades y programas de uso. Ha provocado y es exponente de un vacío entre el mercado y la sociedad incapaz de seguir dando sentido a la vida social como lo era en el pasado. Y hoy pretende revitalizarse con una narrativa que adoptan las intervenciones urbanas basada en la recuperación del patrimonio y el uso urbano del espacio pero que no encuentra efectividad con las actividades y las formas de desplegarlas en el espacio.

En el caso del viejo puerto de Santa Fe, la alternativa adoptada es colmar ese vacío entre la sociedad y el mercado por el espectáculo de una reliquia histórica convertida en soporte para el despliegue del juego de azar –casino- y las prácticas de consumo – shopping-. La ilusión en la casualidad, la necesidad de rápida gratificación, la despreocupación por las consecuencias, el desdén por los métodos, además de ser elementos de la sociedad contemporánea, están fuertemente presentes y metaforizadas tanto en las prácticas de los juegos de azar como en el proceso de configuración de este sitio o de otros de similar programa.

Y esto tiene un efecto en sus contenidos como en sus formas, lo que se traduce en un resultado arquitectónico determinado. El éxtasis colorido del salón de las máquinas de juego pareciera trasladarse a la escala del sitio, se interpola desde los puestos de juego a una imagen a escala urbana del lugar como se ha descrito antes, y las definiciones de proyecto de las intervenciones están orientadas en esa dirección. Justamente, el punto de contacto entre la realidad social del programa y la imagen arquitectónica resultante, es una estrategia de proyecto que establece un sistema en el cual una y otra encuentran su racionalidad y explicación de forma in-disociada que desenmascaran el mero rol de decorado que se le otorga a la historia. Una arquitectura para ese micro-instante en que coincide la sugestiva sensación de riqueza que emana de una ornamentación brillante, con la confianza en la azarosa posibilidad inmediata de alcanzarla en el juego o en la compra.

Sin duda que la alternativa programática adoptada, incluida la estrategia arquitectónica, ha ido demostrando su viabilidad económica y su asimilación popular, expresada en las cantidades de personas concurrentes excitadas en las mesas de juego. Pero los interrogantes se abren en el campo del desaprovechamiento de un espacio físico que produce un déficit tanto material como simbólico. Porque las prácticas materiales y las formaciones simbólicas implican un proceso que difícilmente puedan separarse y evolucionar autónomamente con resultados satisfactorios en uno olvidando el otro. Sino que, 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.

Basta para comprobarlo preguntarse sobre la utilización de la imagen del silo en el pasado y en el presente. Los silos elevadores de granos, en el momento que alojaban su actividad original, estaban en los manuales escolares junto a los símbolos del país, participando de una pedagogía sobre las riquezas y valores nacionales, es decir, era un

proyecto que pretendía –a su manera con sus intereses- una forma de construcción colectiva. Pero el azar no implica una confianza en habilidades para las que hay que recorrer un camino de esfuerzo con reglas colectivas y previsiones, sino que por el contrario, se trata de una ilusión sobre casualidades en el campo infinito de posibilidades para la salvación individual. Hoy el silo con su nuevo uso remite a este último universo, y no es posible incorporarlo en aquella pedagogía, pero tampoco puede participar en ninguna otra acción de generación de sentido social: escolares visitando el hotel, casino y shopping no parece una línea pertinente de promoción cultural del actual puerto y un recupero de la memoria histórica para la reflexión social. De hecho, la escasa actividad de este tipo queda remitida a una pequeña sala en el edificio de administración portuaria, enmarcada en lo que se denomina el “museo del puerto”, pero no se avanza en actividades en el espacio mismo del puerto.

Encerrada la operación urbana sobre sí misma, cortadas las líneas de conexión con otras redes de significado que no fuera el espectáculo publicitario de sí mismo, y reducida la historia como ícono ornamental más discursivo que material, la imagen resultante del puerto solo puede alcanzar la condición simbólica de un emergente del naufragio social, más que la de una ciudad en su conjunto como expresión de una economía productiva. Estrategias de proyecto urbano tendientes a la configuración de enclaves de exclusión espacial con la repetición de recursos arquitectónicos monótonos, se convierten en fórmulas automatizadas que ocultan lo que le falta de arte y ciudadanía, y son parte de una degradación de la experiencia subjetiva, utilizando la historia como recurso instrumental a la vez que la aplana en sus múltiples significados.

### **El extravío de la memoria en la urbanidad contemporánea**

Ahora bien, estas estrategias de intervención en la ciudad, con sus consecuencias de un espacio público deficiente y una falta de incorporación adecuada de la memoria histórica, son producto de decisiones e intereses donde evidentemente la prioridad no está puesta en la experiencia del espacio, sino más bien en la generación de un sistema perceptivo y de estímulos conductistas por encima de aquella experiencia del espacio urbano. Las energías en estas estrategias se centran en la incubación de una imagen sintética, donde predomine el brillo de algunos elementos sobre un fondo indefinido y un tanto distante. Un espacio neutro y sin atributos donde se apoyan edificios que brillan debido a las luces de algunas de sus partes, y con ellas, atraen la atención desde la ciudad consolidada, alertan eficazmente de su presencia desde la vía rápida de

circulación que rodea el área y despiertan el interés solo para entrar en los edificios. El mar de automotores estacionados aledaños a esas luces tranquilizan a los automovilistas (Venturi, 1978: 59; Venturi, 2011: 593) sobre la alternativa posible de sortear ese espacio indefinido y llegar hasta el mismo lugar de atracción pudiendo aparcar el auto cerca de la entrada al espacio interior.

El atractivo de una luz en la oscuridad, la concentración del efecto lumínico, es orientativo y seductor, y se constituye en el signo predominante de la imagen sintética del sitio. Un retrato donde subyace de forma excluyente el motivo funcional anulando la intermediación espacial en el recorrido hacia el mismo, y por ende, la memoria contenida en ese espacio. Por el contrario, se incrementa la concentración y velocidad para introducirse en el espacio interior programado.

Y si bien se dice en los discursos que hay una preservación de piezas edilicias, y de hecho algunas se han reciclado, la circulación de sentido de la que participan estos elementos no va más allá de lo icónico, sugerido tímidamente más que elaborado expresivamente en los edificios y se reducen a componentes decorativos de un conjunto envuelto en lo publicitario de los nuevos programas. En general estos íconos quedan en un segundo plano por el encandilamiento de efectos de cartel publicitario, y no pasa de ser una apelación a un archivo vago de figuras históricas, un contrapunto nostálgico pasteurizado para el consumo masivo (Muñoz, 2005: 90).

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 instrumentalizada como un recurso de valor a incorporar en las operaciones. Se convierte en recurso propio de las necesidades de tipo turístico y puesto en relación con las necesidades del mercado contemporáneo. 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 (Ashworth y Tunbridge, 1990:178). O como dirían esos autores más ajustadamente para este caso, hay una “commoditification” del pasado para el consumo.

La memoria se extravía un soporte urbano que la ponga en valor, la enmarque y posibilite un acomodamiento del espacio para su apropiación reflexiva. Por el contrario, de esta manera la memoria contenida en los componentes materiales construidos en el

pasado queda relegada por una configuración que envuelve y anula esa memoria con el solo fin de optimizar el funcionamiento en su aspecto infraestructural del lugar.

De esta manera quedan en abierta contradicción los discursos de rescate de memoria de los promotores e incorporados por otros agentes que intervienen en la operación.

Quedan desmentidos en el espacio resultante estos contenidos con los cuales se pretende legitimar la intervención y otorgar social a la misma.

## **Epilogo**

Tan importante ha sido el efecto de estas operaciones en una gran cantidad de ciudades de distintos continentes, que la reurbanización de las áreas portuarias desocupadas se consideran como algunos de los ejemplos más visibles de la transición occidental de la era industrial a la post-industrial (Meyer 1999: 13). Son exponentes del paso de la ciudad moderna industrial, expansiva, en crecimiento, a la ciudad que deja estas formas y se convierte en la actual ciudad de servicios, fragmentada, con crecimiento diferenciado. Por ello, el estudio de casos de esta temática, la forma particular en que estas operaciones son acometidas en distintas ciudades, es un aporte al entendimiento de una problemática que condensa importantes fenómenos de la ciudad contemporánea. Y dentro de ellos, el uso de la historia y las maneras en que la memoria se construye socialmente a través del espacio urbano.

Más allá de algunas actuaciones concretas como el reciclaje de algunos edificios y su recuperación para un nuevo uso, el peligro es la desarticulación de esas piezas edilicias entre si -dentro del área portuaria- como con la red urbana, no promocionando una coherencia espacial en continuidad de recorrido e intelección de los rastros históricos materiales. Esto lleva a la disolución espacial del patrimonio existente y del frente costero, convirtiendo el espacio en una desarticulada acumulación de nuevos usos y nuevas construcciones. Difícilmente habrá un proyecto adecuado patrimonialmente que incorpore la memoria sin un proyecto de ciudad claro que tienda, en sus postulados pulsando a las condiciones de posibilidad, a la maximización del uso público de sus espacios como edificios de valor y su consecuente articulación en la estructura urbana. A fin de cuentas, la economía cultural es también economía política, y si la cultura participa en la construcción urbana, también participa –o debería serlo- en la construcción de ciudadanía y en la creación de bienes públicos con memoria y no en espacios con decorado de memoria incompleta.

Las narrativas que participan del debate público alrededor del espacio urbano y su transformación deben encontrar correspondencia entre lo que expresa un discurso de recuperación de memoria y su efectiva realización en las intervenciones en el espacio. Para evitar estas distancias y contradicciones lesivas se presenta la necesidad de la permanente revisión de la memoria y sus formas de asimilación e intercambio en las tramas del mercado, la construcción de la ciudad y la cultura pública. La necesidad de la continuación del trabajo histórico como forma de acción cultural frente a su mercantilización, o nunca mejor expresado en este caso, frente a la urbanización especulativa de la cultura.

### **Bibliografía:**

- Andersson, Ake (1986). "The four logistical revolutions". Papers of the regional science association. LIX: pp. 1-12.
- Ashworth, Gregory y TUNBRIDGE John, (1990). *The tourist-historic cities*. London: Belhaven.
- Converti, Roberto (2004). "Santa Fe, una estratégica ciudad-puerto", *Portus 7*, Venecia: Rete, pp.42-49.
- Cuenya, Beatriz (comp.) (2012). *Grandes proyectos urbanos: miradas sobre la experiencia argentina y brasileña*. Buenos Aires: Café de las ciudades.
- IPHS (2004). *11th Conference of the International Planning History Society*. Barcelona: Etsav-UPC.
- Hoyle, Brian S.; Pinder, D.A.; Husain, M.S. (1988). *Revitalising the waterfront. International dimensions of dockland redevelopment*. London: Belhaven Press.
- Konvitz, Joseph W. (1992). "Port Cities and Urban History", *Journal of Urban History* 19(3), pp. 115-120.
- Meyer, Han (1999). *City and Port. Transformation of Port Cities London, Barcelona, New York, Rotterdam*. Rotterdam: International Book.
- Muñoz, Francesc (2005). "Paisajes Banales: bienvenidos a la sociedad del espectáculo", en Solà Morales, Ignasi; Costa, Xavier (eds.). *Metrópolis. Ciudades, redes, paisajes*. Barcelona: Gustavo Gili, pp. 78-93.
- Sorkin, Michael (2004). *Variaciones sobre un parque temático: La nueva ciudad americana y el fin del espacio público*. Barcelona, Gustavo Gili.
- Rodigue JP, Comtois C. and Slack B (1997). "Transportation and spacial cycles: evidence from maritime systems". *Journal of transport geography*. V-2: pp. 87-98.



- Van Hooydonk, Eric (2009). "Identidad de la ciudad puerto y planificación urbana", *Portus* 18, Venecia: Rete, pp. 16-23.
- Venturi, Robert; Scott Brown, Denise; Izenour, Steven. *Aprendiendo de las Vegas. El simbolismo olvidado de la forma arquitectónica*. Barcelona: Gustavo Gili, 1978.
- Venturi, Robert; Scott Brown, Denise (2001). "Relearning from Las Vegas". En Koolhaas, Rem Chuihua Chung, J; Tsung Leong, S. (eds.). *Harvard Design School Guide to Shopping*. Köln: Taschen, pp. 593-617.
- Yódice George (2002). *El recurso de la cultura: usos de la cultura en la era global*. Barcelona: Gedisa, pp. 24-55.