

Revista de cultura de
la arquitectura, la ciudad
y el territorio

Centro de Estudios
de Arquitectura Contemporánea

BLOCK

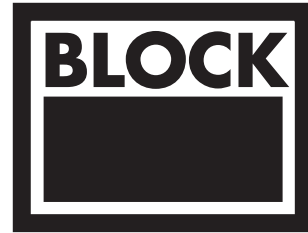
Kenneth Frampton
Fernando Aliata
Fernando Pérez Oyarzun
Jorge Francisco Liernur
Graciela Silvestri
Carlos Ferreira Martins
Anahi Ballent
Luis Müller
Rosario Pavia
Robert Harbison

NATURALEZA

Número 2,
mayo de 1998



UNIVERSIDAD TORCUATO DI TELLA



**Revista de cultura de
la arquitectura, la ciudad
y el territorio**

**Centro de Estudios
de Arquitectura Contemporánea**



UNIVERSIDAD TORCUATO DI TELLA

Universidad Torcuato Di Tella
Rector: Dr. Gerardo della Paolera

Centro de Estudios de Arquitectura Contemporánea
Director: Arq. Jorge F. Liernur
Vicedirector: Arq. Mario Goldman

Block

Director

Jorge F. Liernur
Universidad Torcuato Di Tella
Universidad de Buenos Aires
Consejo Nacional de Investigaciones
Científicas y Técnicas

Comité de redacción

Noemí Adaggio
Universidad Nacional de Rosario

Fernando Aliata
Universidad Nacional de La Plata
Consejo Nacional de Investigaciones
Científicas y Técnicas

Anahi Ballent
Universidad Nacional de Quilmes
Universidad de Buenos Aires
Consejo Nacional de Investigaciones
Científicas y Técnicas

Fernando Caccopardo
Universidad Nacional de Mar del Plata
Consejo Nacional de Investigaciones
Científicas y Técnicas

Alejandro Crispiani
Universidad Torcuato Di Tella
Universidad de Buenos Aires
Universidad Nacional de La Plata

Silvia Dócola
Universidad Nacional de Rosario

Eduardo Gentile
Universidad Nacional de La Plata

Adrián Gorelik
Universidad Nacional de Quilmes

Luis Müller
Universidad Nacional del Litoral

Silvia Pampinella
Universidad Nacional de Rosario

Ana María Rigotti
Universidad Nacional de Rosario
Consejo Nacional de Investigaciones
Científicas y Técnicas

Javier Saez
Universidad Nacional de Mar del Plata

Graciela Silvestri
Universidad de Buenos Aires
Universidad de Palermo

Graciela Zuppa
Universidad Nacional de Mar del Plata

Editores del número 2

Fernando Aliata
Alejandro Crispiani

Secretario de redacción

Alejandro Crispiani

Diseño

Gustavo Pedroza

Permitida la reproducción parcial o total del material que aquí se publica, previa autorización expresa de la Dirección.

ISSN: 0329-6288

Propietario
Universidad Torcuato Di Tella
Miñones 2159/77, (1428) Buenos Aires
Argentina
Tel. 784 0080, 783 8654 (CEAC)
Fax 784 0087

Indice



BLOCK, número 2, mayo de 1998

	Introducción	4
	Naturaleza	6
Kenneth Frampton	En busca del paisaje moderno	8
Fernando Aliata	Entre el desierto y la ciudad	24
Fernando Pérez Oyarzun	Juan Borchers en «Los Canelos», poética rústica o el árbol de la arquitectura	41
Jorge Francisco Liernur	Departamentos en Virrey del Pino: el equilibrio inestable	54
Graciela Silvestri	La medida de la naturaleza	62
Carlos Ferreira Martins	Bajo aquella luz nació una arquitectura...	76
Anahi Ballent	<i>Country life</i> : los nuevos paraísos, su historia y sus profetas	88
Luis Müller	Postales de la pampa gringa	102
Rosario Pavia	Florestas urbanas	110
Robert Harbison	Estudio Sauerbruch-Hutton: arquitectura en el nuevo paisaje	116
	Actividades 1998 del Centro de Estudios de Arquitectura Contemporánea	124

La construcción cultural del paisaje en el área central de la provincia de Santa Fe

Del vacío a la noción de territorio

*Construir es colaborar con la tierra, imprimir
una marca humana que la modificará para siempre.
Marguerite Yourcenar, Memorias de Adriano*

La segunda mitad del siglo pasado implicó para un vasto sector de la provincia de Santa Fe una profunda transformación de su estructura social y productiva. Como consecuencia de ello sobrevino la mutación de su paisaje, hasta entonces agreste y desolado, por un nuevo escenario que paulatinamente fue incorporando los matices de la tierra cultivada. Los cambios resultaron de tal intensidad que la configuración del territorio y su fisonomía dieron un fundamental giro hacia nuevas formas abandonando definitivamente su naturaleza originaria, estadio al que ya nunca hubo de retornar.

Dos fenómenos concurrieron y pueden reconocerse como causantes principales de esta metamorfosis: en primera instancia, la masiva afluencia de colonos europeos y, como producto de ello, el establecimiento y desarrollo de las colonias agrícolas; en segundo lugar, la introducción de las máquinas de la modernización –necesario complemento para favorecer su crecimiento– representadas primariamente en el ferrocarril y algo más tarde en la tecnificación de los implementos agrícolas.

Ambos, formaban parte esencial de las estrategias planteadas por Aarón Castellanos, pionero y visionario de la gesta colonizadora, quien a viva voz reclamaba para el país: «... ¡ferrocarriles e inmigración!».

¿Qué paisaje era aquel que se ofrecía como escena primaria a los recién llegados, extranjeros transplantados, y ajenos no sólo por cultura e idioma, sino también por provenir, como los suizos, de tierras confinadas entre montañas, con limitadas vistas y horizontes estrechos?

Muchos testimonios hablan de ello, y algunos documentos, como la correspondencia, permiten informarnos acerca de las impresiones que, en los primeros tiempos de adaptación, transmitían a sus parientes en Europa¹:

«La tierra que hemos recibido (...) es tan buena como la mejor tierra de jardín de entre vosotros, y todo es tan llano y seco, que ningún punto es más de un pie más alto que el otro; así, puede

uno andar a diez horas de distancia sin encontrar ni una colina, ni mucho menos, montañas...» De este modo se hace referencia a la principal característica del territorio del centro santafesino, llanura en toda su extensión de planicie y potenciada por las condiciones en que fuera conocida por estos colonos: un tremendo vacío que se aproximaba al vértigo; desierto pleno y vislumbrado a la vez como paraíso potencial e ilimitado a partir de la fertilidad de su tierra.

En estos comentarios, la ausencia de escollos para desarrollar la agricultura resulta un motivo recurrente de manifestaciones promisorias, al hacerse fácil la tarea para quienes han aprendido las técnicas de cultivo en la dificultad de sus terrenos pedregosos.

Otros colonos hacen referencia a ello de este modo: «... recibimos nuestras casas; están construidas sólo en madera y juncos, pero muy cómodas. El campo que recibimos es una hermosa pradera, completamente llana, y no hay ni una piedra, ni siquiera del tamaño de una avellana»; «...esta tierra carece de piedras y de matorrales, no se encuentra una vara ni para matar un mosquito».

Las facilidades ofrecidas por la tierra no resultaron tan pródigas en la provisión de maderas, los montes de vegetación autóctona no resistieron la comparación con la frondosidad de los bosques europeos, a los que habían sabido utilizar con habilidad y sensibilidad estética aprovechando las maderas en la construcción de su arquitectura, embarcaciones y diversos instrumentos. En ello hay coincidencia, como se refleja en la opinión de un colono de la Colonia San Carlos: «En lo que se refiere a madera estamos un poco mal. Madera de combustión hay bastante, pero hay que traerla desde una distancia de dos horas por lo menos; por suerte no cuesta nada» y otro, colono de Esperanza, hubo de referirse a esta carencia de semejante modo: «...desde mi casa hasta el bosque hay tres cuartos de hora. La madera no es muy bella, pero es dura; los bosques son completamente llanos como nuestras concesiones». Las descripciones no dejan pasar por alto la rusticidad del material, tal vez no tan bello pero suficientemente noble, para entonces resaltar una condición muy apreciada: «...y no cuesta más que ir al bosque a cortar la leña y cocerla; la leña no cuesta nada; cada uno es libre de hacer todo el carbón que quiera...», agregando detalles acerca de la fauna silvestre que vienen a completar la escena esbozada: «...en cuanto a las bestias feroces, no

existen, no conozco ninguna, en cambio hay muchos animales que pueden cazarse, palomas, patos, cigüeñas, corzos o ciervos, avestruces y muchos otros de los que no sé el nombre...».

Aparece en todo ello un tono próximo a la pastoral, expresión del asombro causado por el descubrimiento de un territorio inculto que tiene todo por ofrecer al hombre dispuesto a trabajarlo y extraer sus frutos. Tierra de promesas que juega un papel fundamental para sostener el entusiasmo y no decaer ante las adversidades que debieron superar: problemas de organización, promesas no cumplidas, y las ingobernables condiciones naturales: la sequía, la plaga de langostas que azota devastando todo a su paso, las fuertes tormentas, entre otras. Pero todo ello parece disminuirse al hacer un balance y ponderar la calidad del suelo recibido: «En cuanto a la tierra, –se puede leer en otra carta– qué mejor que plantar el arado, sembrar el maíz al vuelo, pasar la rastra, y ver crecer y elevarse el maíz hermoso. Esta tierra es de un rendimiento inconcebible...».

Entre todas, tal vez la descripción del suelo más detallada y significativa sea la proveniente de un colono de Esperanza, efectuada en el año 1856: «Dos pies de tierra negra, luego cuarenta pies de arcilla, se topa luego arena viscosa, y entonces llega el agua que alimenta a los pozos que hemos cavado. No hay piedra ni nada semejante. Tampoco hay que roturar o desmontar nada. Todo es una bella pradera, donde sólo hay que arar; en fin, una vez que esta tierra esté cultivada, será un verdadero paraíso».

Aunque, es justo reconocerlo, no todas las impresiones se ajustaban a estos registros. Impresiones como las arriba presentadas, si bien resultan fiables en cuanto a la descripción del paisaje, tal vez pueden considerarse un tanto exageradas en el tono providencial con que hacen referencia a las excepcionales condiciones ventajosas, acaso para generar confianza a los que se sabe próximos a viajar, por amor propio, o bien bajo influencia de las compañías de colonización, que probablemente hayan sugerido el tenor optimista de las cartas enviadas a Europa a los efectos de propagandizar los emprendimientos y favorecer así su desarrollo.

Pero también se encuentran las opiniones desencantadas, como las que pueden leerse en las anotaciones realizadas «para enseñanza y advertencia a los demás», que escribe un viajero suizo en 1865: «La vista del paisaje costero nos trajo la primera desilusión. Esperábamos un paraíso, y resulta ser un campo vulgar y silvestre, y ni siquiera esto. Exceptuando algunas casas blanqueadas en San Pedro, San Nicolás y Rosario, sólo veíamos pocas y miserables chozas, y lo que menos nos gustaba era el que apenas si veíamos trazas de que el campo fuera cultivado».

Más allá de los escasos indicios de urbanidad que este extranjero hubiera podido reclamar ingenuamente, llama la atención el aspecto negativo que más destaca: la mínima acción realizada

sobre la tierra. Su mayor reclamo viene desde el plano cultural, señalando la falta de laboriosidad y espíritu de aprovechamiento del medio por parte de los pobladores. Probablemente, estos apuntes tomados en viaje revelan el desconocimiento de la extensión geográfica y de las condiciones de su poblamiento, de innegable insuficiencia para afrontar el desafío reclamado. De todos modos el aviso se hace oír: cultivar la tierra es el destino al que aspiraban estos hombres. Y esa marcación cultural sobre el territorio es vocación incuestionable en estos pioneros, al punto que puede leerse en una de estas cartas, escritas en medio de la precariedad absoluta y una extrema falta de recursos, recomendar a quienes están por emprender el viaje hacia estas colonias «... traed además toda clase de semillas para jardín, y de flores...».

Necesidades estéticas y voluntad de transformar el paisaje se hacen presentes junto a lo elemental. El edén era entonces un jardín por construir.

Apropiación del espacio, subdivisión de la propiedad

El establecimiento efectivo de los asentamientos, la construcción de cercos para animales y la realización y puesta en marcha de las instalaciones productivas iniciales fueron, en principio, las primeras acciones que los recién llegados imprimieron sobre el territorio, completándose más tarde con la demarcación de los límites de las concesiones².

Cada uno de estos hechos fundacionales fueron resueltos con suma debilidad, una debilidad manifiesta tanto en lo físico como en lo visual debido principalmente a lo precario de las condiciones de partida. La vivienda no pasaba de ser algo más que un rancho mejorado (escasas veces construido con ladrillos), así como los elementales cobertizos y demás instalaciones complementarias. «El primer trabajo –relata un inmigrante recién llegado a la Colonia San Carlos– fue el de cavar un pozo de agua a treinta y seis pies de profundidad. Nos favoreció el hecho de poseer el suelo una gran fineza, ya que no hay allí piedras para emparedar de ningún tamaño, (...). El segundo trabajo fue la construcción de un redil (establo) para el ganado, que según el contrato nos debía ser entregado».

Continúa comentando las dificultades para obtener madera de adecuada resistencia para la construcción de los techos, búsqueda que a veces imponía excursiones de tres días por zonas carentes de agua potable, que debían hacerse no sólo aprovisionados de alimentos sino con armas de defensa para repeler posibles ataques indígenas.

Otro de los trabajos descriptos, proporciona información sobre la construcción de la vivienda, resuelta con ladrillos confecciona-



Cosecha de maíz en San Justo. Ca. 1927. Todas las imágenes de este artículo están tomadas de: *Archivo Fotográfico del Ferrocarril de Santa Fe. 1891-1948*, Fundación Antorchas, 1992.



Enfardando alfalfa en Moises Ville. Ca. 1923.

dos con tierra extraída de un pantano cercano, amasada con los caballos o los propios pies, moldeada y secada al sol. La cubierta sería de troncos de madera y paja. Pero al mismo tiempo el trabajo de la tierra no podía detenerse, ya que de ello dependía la subsistencia, por ello nos enteramos a continuación que «Mientras tanto aramos también diez *iucharten*³ de campo, sembrándolo con maíz, maní, batatas, chauchas y cañas de azúcar. En el campo, ya anteriormente labrado de un vecino, plantamos una huerta. Las semillas germinaron rápidamente, pero los brotes se echaron a perder por la acción de los bichos, el viento y la sequía».

La elocuencia del texto induce la posibilidad de pensar en imágenes de la escena descrita, y atender a la fragilidad de las construcciones, los irregulares intentos de cultivo, los precarios vallados para impedir la fuga de los pocos animales, todo ello constituyendo débiles pero decididas señales de una presencia dispuesta a cambiar la fisonomía de las tierras ocupadas.

Tareas mayores, como delimitar efectivamente las propiedades, quedarían para más tarde. El alambre era por entonces un artículo inaccesible. Cuando era posible, lo primero era cercar los alrededores de las casas como un modo de poner límite al vacío, de anclar el hábitat familiar al terreno inasible. Para ello en muchas ocasiones se utilizaron los postes de madera obtenidos en el monte, entrelazados con las hojas carnudas y espinosas de algunas plantas como la tuna, o bien rodeando el campo mediante un cerco vivo de cactus.

Conviene recordar que la mayoría de estas colonias fueron ubicadas en zonas fronterizas, donde la amenaza indígena no se había disipado aún. La protección de algún destacamento o fortín cercano era toda la garantía ofrecida para los colonos, quienes no dudaban en hacer uso de sus armas ante el peligro, en especial

los suizos, tiradores por tradición. De todos modos, aunque inmaterial, la noción de la frontera era una presencia palpable.

La cuestión de límites dio lugar a numerosas controversias y disputas, no sólo entre colonos, sino también entre éstos y los estancieros de la zona, acostumbrados a dejar suelto al ganado en sus grandes latifundios sin mayores preocupaciones por los cultivos. Según narra Peyret⁴, la discusión debía plantearse respecto de a quién correspondía construir el cerco. «Si queréis cosechar, cerrad», cuenta que decían los estancieros a los colonos, a lo que el gobernador Nicasio Oroño opinaba que lo justo era que los estancieros cercasen a sus animales, ya que «éstos son los que caminan; el trigo no camina».

La tierra ociosa era un tema que quitaba el sueño a estos inmigrantes que viajaron tras la ilusión de ser propietarios y trabajar sus tierras comprometiendo íntegramente la estructura familiar. Es de imaginar el escozor producido por las tremendas extensiones improductivas que apreciaban, en las que atisbaban un futuro promisorio al que aspiraban acceder. La adquisición de tierras para incorporar a la producción sería el siguiente paso una vez superadas las dificultades del establecimiento y obtenidos los primeros excedentes.

Para hacer rentable la unidad productiva se hacía necesario ampliar la extensión original, que resultaba exigua⁵; veinte cuerdas era una dimensión escasa para el desarrollo extensivo de la producción agrícola, a la que además debía sumarse algo de ganadería, ya que los inmigrantes suizos –mayoría en los primeros contingentes–, impulsaron la industria láctea como prolongación de sus hábitos alimentarios tradicionales.

Esta tendencia expansiva dio lugar a que se generase un fuerte proceso de subdivisión de la propiedad rural, el que iniciado por el Estado al haber cedido las primeras tierras, fue seguido por



Convoy sobre el puente de la laguna Setúbal.
Ca. 1903.



Vuelco de un convoy ferroviario en la provincia de Santa Fe, debido al socavamiento del terraplén por la crecida del río. Ca. 1915.

terratinentes particulares que accedieron a la venta de fracciones, ya que vieron incrementarse su valor con la realidad cercana de la agricultura.

«Subdivisión de la propiedad», reza el escudo de la Ciudad de Esperanza⁶, nacida como tantas otras poblaciones a partir del núcleo originario de una colonia, y que expresa en ese lema el espíritu reformador que animó a esta radical transformación operada sobre el suelo santafesino.

Hacia 1889, Peyret citaba al inspector de colonias P. Bouchart⁷, refiriéndose a Esperanza: «...la extensión de esta colonia consta de cinco mil cuatrocientas cuarenta cuadras superficiales o sean doscientas setenta y dos concesiones de veinte cuadras cuadradas. La población es aproximadamente de seiscientos sesenta y cinco familias, con un número de cuatro mil personas, de las que dos mil son argentinas, siendo comprendidas en ellas los hijos de extranjeros nacidos en el país. (...) Los sembrados alcanzan a cuatro mil doscientas cuadras, trigo, lino, cebada, porotos, papas, alfalfa y otras semillas. El terreno alambrado es de tres mil cuadras cuadradas. (...) Las plantaciones se representan por dos mil pies de parras, trescientas veinticinco moreras y quinientos mil árboles para leña y madera. Ya dije anteriormente que el paraíso es el árbol que predomina; esto se explica porque tiene la gran ventaja de no ser atacado por la langosta».

Con el tiempo, los campos no sólo serán rodeados de alambradas sino que las mismas serán bordeadas con paraísos a una distancia en la que llegarán a unirse las copas, materializando de este modo un trazado regular que espacializa la perfecta geometría de los parcelamientos y hace emerger un mapa tramado en cuadrícula.

Según datos de Carrasco⁸, el proceso de colonización en la provincia de Santa Fe muestra su expansivo crecimiento atendien-

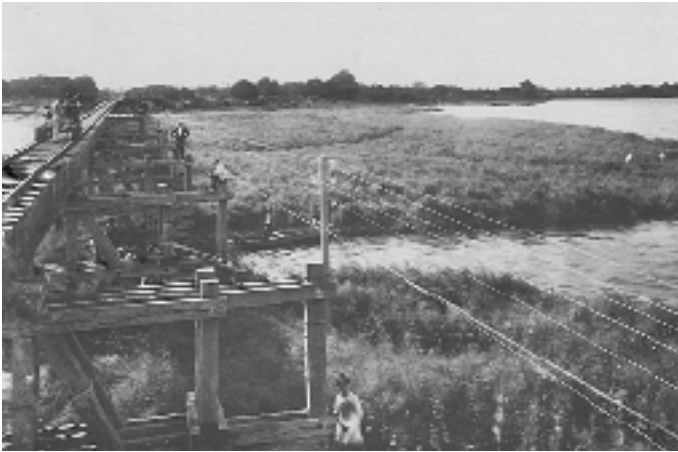
do a las siguientes cifras: en 1856, Esperanza, al momento la primera y única colonia, contaba con mil cuarenta habitantes; hacia 1869 el número de colonias había ascendido a dieciocho y sus pobladores a diez mil veintisiete, y apenas a dos décadas de iniciado este proceso, es decir en 1876, la cantidad de colonias sumaba treinta y nueve y sus habitantes veintitrés mil quinientos noventa y cinco. Datos elocuentes que revelan el fuerte desarrollo dado a la ocupación del espacio territorial.

La red de colonias⁹ configuró una traza física que en pocos años dejó marcada su fuerte impronta sobre un territorio hasta entonces vacío, conformando un nuevo paisaje de tierras parceladas, cultivadas y arboladas, establecimientos productivos y asentamientos humanos que devinieron poblados y ciudades. Aquella resultó una instancia decisiva en la constitución de un orden territorial y morfológico, que resultó firme soporte para producir las condiciones actuales que definen a la región, territorio que bajo su apariencia transparente aún un mapa vacío.

El ferrocarril, impresión moderna sobre el paisaje

Mientras veía desplegarse el paisaje bajo el calor, sus pensamientos se detuvieron brevemente en el sueño que todavía le preocupaba. Al cabo de un momento sonrió, ahora veía. El tren que corría cada vez más rápido era simplemente un símbolo de la vida misma.
Paul Bowles, El cielo protector

El ferrocarril, condición decisiva para este desarrollo, resultó de la necesidad de facilitar el transporte de la producción de las colonias, que en este caso motivaron la construcción de un sistema ferroviario a diferencia de otras situaciones en las que el tren resultó ser pionero del poblamiento.



Puente sobre la laguna Setubal, acosado por una marea de camalotes durante la creciente de 1926.



Cuadrilla operando en un puente. Ca. 1927.

Las comunicaciones resultaban una cuestión difícil, los colonos de Esperanza, en los primeros tiempos debieron trasladarse a pie hasta Santa Fe, distante casi 40 km. Más adelante, cuando la disponibilidad de animales y las condiciones se hicieron favorables, pudieron realizar el trayecto a caballo y realizar extensos viajes en carro para acercar sus productos a la capital provincial. Recién en 1864 se ordenó la apertura de un camino buscando el sitio más propicio para el cruce del río Salado, que se interpone entre ambos sitios, y el mismo año se estableció la primera diligencia de Esperanza a Santa Fe, que amplió luego su recorrido al incorporar las colonias de San Gerónimo y San Carlos dos veces a la semana.

El constante incremento de la población y su producción, que debía encontrar mejores y eficientes modos de movilizarse para acceder a la ciudad de Santa Fe (que a través de su puerto embarcaba el cereal cosechado), condujo a que en el año 1867 el gobierno provincial anunciara su propósito de construir un ferrocarril entre Santa Fe y Esperanza.

Diversas marchas y contramarchas se produjeron hasta que el 3 de noviembre 1882, se autorizó la contratación con la firma John Meiggs & Sons de Londres para la construcción de un ferrocarril provincial hacia las colonias. En 1884 se comenzaron las obras, oportunidad en que el gobernador Dr. Manuel Ma. Zavalla se expresó: «Acórtanse las distancias, se valoriza la propiedad, disminuyen los precios del transporte, se aumenta en proporción la recompensa que obtiene de la tierra el agricultor (...) para traer a nuestro puerto la mayor parte de las múltiples y valiosas producciones que no tienen todavía una fácil salida al río Paraná»¹⁰.

El 1° de enero 1885, fue habilitado como servicio provisorio el primer tramo hasta Esperanza, sin horarios fijos, con el propósito de levantar la cosecha de ese año. El tiempo empleado para el recorrido de 35 km era de una hora y diez minutos.

Por distintos factores económicos, políticos, y una deliberada operación empresaria, el Ferrocarril de Santa Fe a las colonias terminó pocos años más tarde en concesión a manos de los capitales franceses que financiaron las obras, que pasaron a constituirse como Compañía Francesa de Ferrocarriles de la Provincia de Santa Fe, siendo por ello más conocido como «Ferrocarril Francés». Sucesivos contratos dan cuenta de traspasos parciales, hasta hacerse efectiva la escrituración el 19 de abril 1900.

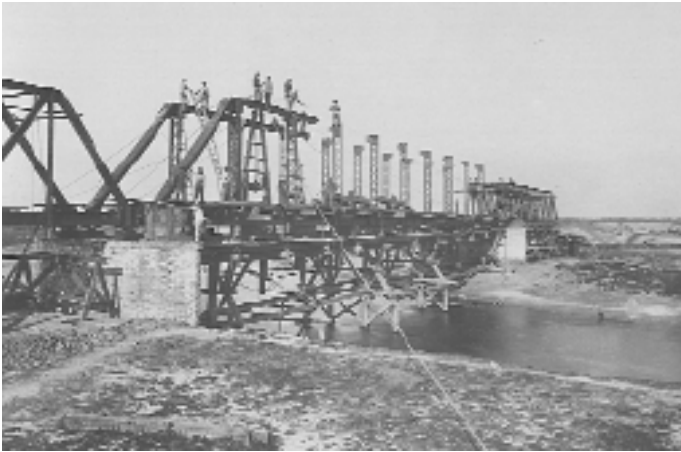
Vapor y velocidad

Este medio, como ningún otro constituyó en sí mismo la representación de la modernidad y el progreso, resumiendo sus distintas formas de expresión en un todo visible: la técnica, los nuevos materiales, la energía, el conocimiento científico, la velocidad, la alteración de las relaciones entre distancia y tiempo; en definitiva, la supremacía de la maquinaria del intelecto sobre la naturaleza.

El nuevo panorama que presentaba el centro de la provincia hacia la década de 1890, nos ofrece cientos de kilómetros de vías férreas atravesando territorios agrestes e inexplorados, interconectando poblaciones y polos productivos en la firme convicción de su rol pionero.

El papel decisivo que desempeñaba la imagen de la máquina irrumpiendo en el paisaje rural, creó una tensión de la que difícilmente hayan podido sustraerse los santafesinos de aquel fin de siglo.

En una reseña de la provincia editada por la Sociedad Rural de Rosario, refiriéndose a la Compañía Francesa en 1900, puede leerse: «Nada más curioso ni más interesante bajo el punto de



Montaje de un puente sobre el río Salado.
Agosto 1891.



Tendido de rieles. Ca. 1921.

vista agrícola y social que las vastas regiones atravesadas por las líneas de esta compañía. Al sur, este y norte, en un radio de cerca de 200 km alrededor de la capital la locomotora atraviesa inmensas llanuras cubiertas por sembrados de trigo y lino (...) No hay una sola interrupción en esos cultivos, apenas las fracciones de campo para el mantenimiento de los animales de labor. Todos los trabajos se hacen con máquinas agrícolas y al ver el espectáculo cuesta imaginar que hace apenas un cuarto de siglo esas comarcas eran recorridas por indios nómades»¹¹.

En la imagen del ferrocarril se corporizaron los ideales del liberalismo de la Argentina de los 80. La búsqueda de la integración del país al esquema económico internacional obligó al intento de constituir avanzadas del progreso en regiones inhóspitas y desoladas, acciones que conformaron un imaginario social cargado de un cúmulo de expectativas desmesurado, imaginario del cual colonos y criollos tomaron en firme una promesa que no siempre vieron consumada.

En el caso que nos ocupa, es insoslayable la importancia del sistema ferroviario sobre una realidad que despuntaba en las colonias, y que recién vieron hacerse efectivas sus posibilidades de desarrollo con la llegada del riel.

En las colonias agrícolas santafesinas el progreso estuvo ligado a la mecanización del campo. Mecanización incipiente, pero palpable, en la que el ferrocarril fue la expresión máxima del mundo nuevo.

Acompañando su marcha, un sinnúmero de herramientas y maquinarias se fueron incorporando al cotidiano paisaje de la rotura de la tierra y la siembra, volcando poco a poco en aquel panorama primario y elemental algunos rasgos de la cultura industrial de la época, reflejados en los fulgores del metal resplandeciente.

De ello da cuenta Alejo Peyret, cuando con lúcida mirada describe una visita a la colonia de Esperanza: «Vamos a ver pues, como se viaja en ferrocarril. (...) salgo de Santa Fe (...) pasamos entre chacras y terrenos cultivados, cruzamos después un bosque de espinillos y de ñandubays; entramos en el territorio de la colonia Esperanza; a la una de la tarde menos algunos minutos estamos en la estación. Hemos anunciado nuestra llegada por el telégrafo. Una porción de carruajes están esperando a los viajeros. El señor Carlos de Wart, negociante belga, (...) nos lleva rápidamente para su domicilio... el señor de Wart hace catorce años que está en Esperanza.

La casa de Wart está llena de máquinas de toda clase; da gusto pasear en medio de toda esa artillería pacífica que no hace derramar sangre y lágrimas como la otra, ni siquiera sudores, pues economiza la fuerza física y suprime el trabajo penoso...»¹².

La prosa animada y expresiva de este agudo observador, subraya precisamente el sentido que perfila a su época; no sin cierta ingenuidad, pero con poderosa convicción, hace volar su pluma para registrar en el papel una glorificación de la civilización industrial en medio de una pampa que, tímidamente, apenas insinuaba aventurarse a tales desafíos.

Red ferroviaria y territorio, un nuevo paisaje de significados

La aceleración de la modernización, que en muchos casos en nuestra región se admite como una cuestión meramente propositiva, permite reconocer la diagramación de un nuevo mapa. Una nueva territorialidad se constituye en la región de una pampa gringa que, al ritmo afiebrado de la siembra, fue mutando su fiso-

nomía agreste por las texturas de la tierra labrada, y los colores del cereal y la pastura. La combinación de rieles e inmigrantes era percibido como un par interactivo, y en él se cifraban las mayores esperanzas de jalonar el desierto con núcleos productivos y poblados: «...el ferrocarril no hubiese venido tan pronto sin la inmigración y la colonización. Santa Fe había empezado a colonizarse antes de tener caminos ni puentes, los colonos estaban, pues, perdidos en la soledad, separados del mercado por la inmensidad de las distancias que tenían que salvar para acarrear los productos. El poblamiento del desierto no podía llevarse adelante, quedaba por el contrario circunscripto a un radio limitado.

De ahí la necesidad del ferrocarril en todas direcciones. Santa Fe por un lado, el Rosario por el otro van a formar el punto de irradiación de un gran número de vías férreas»¹³.

Resulta importante entonces, registrar la función señalatoria y significativa del tendido ferroviario: rieles que conducen al futuro, edificios que jalonan un mapa de tal vastedad que resulta inabarcable para la mirada: «...las estaciones han sido construidas a distancias de 15 km una de otra término medio, para que todas las colonias del tránsito queden cerca de una estación»¹⁴. El rol concentrador de cada estación o parador no debería leerse sólo en su aspecto funcional, sino también en su condición de presencia de enclave. Punto de inserción, se planta como elemento de fijación y referencia que ayuda a controlar el espacio, transformando la relación entre hombre y naturaleza.

El paso del ferrocarril, al ir acompañado por el telégrafo, por el registro de las variaciones climáticas, por el transporte de la información y de la documentación, actuó provocando el aceleramiento de los procesos y aportando un marco de certezas sobre los mismos.

Un mecanismo de sustituciones va envolviendo diferentes nociones: de la pampa o la accidentada geografía se levantaron planos y niveles, acumulando conocimientos y certezas. Lo que era hasta entonces amenazador e inabordable fue tornándose en un soporte al que se imprime una forma nueva, produciendo del territorio una cosa, de lo natural un objeto.

Sembradíos que se suceden sin solución de continuidad, molinos, poblados, el mundo del trabajo que se configura de un modo nunca visto y sacude la centenaria modorra de la comarca.

La traza de la civilización se traduce en pequeños edificios aislados, algunos alambrados y el paso de la maquinaria ferroviaria que, una vez ausente, se representa en el brillo metálico de un par de líneas que se internan en el horizonte. Rasgos por cierto elementales, pero que alcanzan para proponer un discurso nuevo. La transformación del territorio a partir de recursos que hoy podríamos considerar minimalistas: el trazo lineal del tendido de vías, de geometría precisa y dilatadas curvas; la puntuación dada

por acentos edilicios distanciados, sueltos entre sí y aferrados –nunca más oportuno el término– al «*chemin de fer*».

La modernización, con sus instrumentos tecnológicos, hizo posible la aproximación de lo lejano alterando la dimensión espacio-temporal y provocando nuevas relaciones.

El tiempo y el espacio, que en las culturas premodernas se resumían en la noción de «lugar» –aspecto central en la visión del mundo y la vida de la sociedad tradicional, son nociones que se disuelven al producirse el vaciamiento de la relación que les daba sentido en su vinculación¹⁵. Tiempo y espacio fueron reordenados, reintegrados con nuevos parámetros en la producción del orden social moderno. Si bien el vacilante intento de modernización santafesino no alcanza plenamente para ajustarse a estas categorías, sí pueden advertirse efectos derivados de la intromisión del ferrocarril en el paisaje-lugar, y consecuencias que modificaron los hábitos sociales. Así la idea del viaje apareció como un hecho accesible, adquiriendo sentido colectivo. La percepción del espacio territorial se modificó proporcionando la verosimilitud que otorga la experiencia directa, y con la posibilidad de aproximarse a la apropiación dimensional de una naturaleza extraña, la noción de territorio se amplió en una visión compartible, comunicable: «El viajero que llega a Santa Fe puede, pues, emprender excursiones al norte, al sur, al oeste, según sus necesidades o sus caprichos, recorrer en un día centenares de kilómetros y volver inmediatamente al punto de partida. El ferrocarril ha suprimido las distancias, lo que importa una prolongación de existencia para el hombre; esta verdad se ha hecho trivial, y no quiero repetir todo lo que se ha dicho sobre el particular. Debido al ferrocarril puede hacerse en cómodo wagon el viaje que en otra época se ha hecho a caballo y en carruaje».

En conjunto, los cambios producidos con la incorporación del ferrocarril resultaron elementos constitutivos de un paisaje renovado, en el que se consolidó la dialéctica interacción entre naturaleza y tecnología en un juego de mutuas transformaciones estableciendo una nueva espacialidad, un nuevo modo de contemplar el paisaje desde el veloz movimiento, y la sensación de abarcarlo todo en un territorio surcado de rieles.

De la eficacia del accionar del ferrocarril como agente de progreso en el interior de la provincia, da cuenta una reseña de 1901 al referirse a la situación de la Compañía Francesa de Ferrocarriles: «...en la zona de las antiguas colonias que, particularmente favorecidas por el FF.CC. se han desarrollado considerablemente...» y, en relación a zonas más incipientes: «La agricultura se ha desarrollado rápidamente en la vecindad de las líneas hasta una distancia media de unos 20 km, mientras que más lejos se hallan aún las antiguas estancias dedicadas a la cría de ganado»¹⁶.

La ocupación plena del suelo fue logrando transmitir una sensación de continuidad que impuso un total contraste con la situación anterior. Esto no pasó desapercibido a los observadores, que no dejaron de manifestar asombro y aprecio por el renovado paisaje que se desplegaba ante su mirada. A principios de nuestro siglo, esto era ya una certeza ostensible, tal como aparece reflejado en innumerables testimonios, tal como la Reseña de la Sociedad Rural de Rosario ya mencionada. La idea del triunfo inexorable de la civilización se hace presente en esta y otras fuentes oficiales, en las que puede leerse una cierta sensación de «lo inevitable» que sobrevuela también la mayoría de las citas mencionadas.

En la representación del progreso que envolvió a la impronta del ferrocarril, la relación campo-ciudad también fue resignificada, el paso de un tren por la llanura atravesando ríos y montes, irrumpiendo con su fragor los sonidos de la naturaleza y del trabajo dejando una estela de vapor que dibuja su rastro efímero, introduce un profundo cambio en las pautas convencionales de percepción. La proyección de lo tecnológico sobre las pautas marcadas por la naturaleza cíclica imprime la posibilidad de cambios y renovaciones en la urdimbre sensorial de la vida campestre, contribuyendo a modificar pautas culturales que en la pampa gringa santafesina, traspuesto el umbral del siglo XX, lentamente cederán al avance y más tarde ya no volverán a ser como eran.

En esta doble acción sobre el territorio que hemos descripto, pretendiendo presentar un tema que, si bien ya ha sido trabajado desde otros ángulos ofrece mucho por hacer desde otras perspectivas, podemos reconocer que, en las últimas décadas del siglo pasado, como resultante del proceso inmigratorio de la colonización agrícola y la introducción de una incipiente modernización por medio del ferrocarril, se produjo en la región la articulación y estructuración tanto económica como visual de un nuevo mapa de relaciones, una transformación de características inusuales que modificó definitivamente su paisaje y significó el inicio de la marcación cultural de una naturaleza hasta entonces agreste y, para entonces, en gran medida aún desconocida.

Notas

1. Salvo indicación en contrario, las citas textuales provienen de fragmentos de la correspondencia de colonos suizos de Esperanza y Colonia San Carlos, entre los años 1856 y 58, tomados del apéndice documental de Juan Schobinger: *Inmigración y colonización suizas en la República Argentina en el siglo XIX*. Buenos Aires, Instituto de Cultura Suizo Argentina, 1957.
2. Fracción de tierra de veinte cuerdas cuadradas (equivalente a 33 y 2/3 ha), el origen de la palabra proviene del hecho de «conceder» el gobierno las tierras para su colonización.
3. *Iucharten*: medida de tierra suiza equivalente a 0,36 ha, aproximadamente.
4. Peyret, Alejo: *Una visita a las colonias de la República Argentina*, tomo 1, Buenos Aires, Imprenta Tribunal Nacional, 1889.
5. Las concesiones otorgadas en Esperanza, un total de doscientas, fueron de cinco por cuatro cuerdas cada una (veinte cuerdas = 33 ha), las dimensiones generales de la colonia determinaban un rectángulo de setenta y cinco por sesenta cuerdas, aproximadamente 9.750 x 7.800 m.
6. Hoy ciudad cabecera del departamento provincial llamado precisamente «Las Colonias».
7. Peyret, Alejo: op. cit. p. 220.
8. Carrasco, Gabriel: *Descripción geográfica y estadística de la Provincia de Santa Fe*, 1882.
9. Luego de Esperanza, fundada en 1856, en la región siguieron las siguientes colonias: 1858 San Jerónimo Norte y San Carlos; 1868: Las Tunas; 1869: Humboldt, Santa María, Sunchales, Cavour y Grütly; 1870: Franck, Lubary, Piquete, San Agustín; 1872: Oroño y Pujato; 1874: Matilde; 1875: Gessler, Pilar. Asentamientos que en su gran mayoría se distribuyeron a distancias no superiores a los 50 km de la capital santafesina, ofrecen datos que indican la gran concentración producida en un par de décadas sobre un territorio hasta entonces desolado. Por ello quedan fuera de este análisis colonias ubicadas en áreas más alejadas como Rafacla (1881) o Lehman (1882), ubicadas más hacia el oeste, o Alejandra (1870) y Romang (1873) hacia el noreste, entre muchas otras.
10. Periódico *El Corondino*, 25 de mayo 1884.
11. Brandt, E. y Pommerenke, G.: *La Provincia de Santa Fe en el principio del siglo XX*, Rosario, Sociedad Rural de Rosario, 1901, p. 48.
12. Alejo Peyret: op. cit., p. 226.
13. Alejo Peyret: op. cit., p. 193.
14. Memoria del ministro de gobierno a la H.C.L., incluyendo un informe del inspector general de FF.CC. de la provincia, Jonás Larguía, 1888.
15. Anthony Giddens: *Las consecuencias de la modernidad*, Madrid, Alianza Editorial, 1994.
16. *Impresiones de la República Argentina en el siglo XX*, Londres, Lloyds, 1911.

Universidad Torcuato Di Tella

Centro de Estudios de Arquitectura Contemporánea

Actividades 1998

La ciudad

1. Berlín/Buenos Aires: Taller DES-LIMITES

El valle del Riachuelo/Matanzas

En la segunda fase de este taller se llevarán a cabo dos actividades:

a. Presentación del Taller DES-LIMITES

Arq. Matthias Sauerbruch (Berlín-Londres), arq. Juan Lucas Young (Berlín), arq. Cecilia Alvis (Buenos Aires) y *el futuro está en el papel pintado de la bauhaus* (Buenos Aires).

En conjunto con el Instituto Goethe.

b. Segundo Taller de proyecto

Dirección: arq. Matthias Sauerbruch (Alemania).

2. Seminario y exposición:

La ciudad contemporánea: el renacimiento de Bilbao

Presentación de las estrategias de transformación de Bilbao y su ría.

En colaboración con el Instituto de Cooperación Iberoamericana.

3. Coloquio internacional:

La ciudad y el cine

Estará integrado por tres grupos de actividades:

a. Coloquio internacional

Se desarrollarán los siguientes aspectos:

- I. La ciudad como forma;
- II. La ciudad como problema;
- III. La ciudad como metáfora;
- IV. La ciudad como condición.

b. Concurso de videofilms

c. Proyección de films

4. Seminario:

La ciudad en la economía global. Temas teóricos y metodología

Prof. Saskia Sassen (USA).

5. Seminario:

Ciudad, urbe, metrópoli. Las respuestas arquitectónicas

Prof. Ignasi de Sola-Morales Rubió (España).

6. Conferencia abierta: Rem Koolhaas

7. Simposio:

Arte y espacio público

Catherine David (Francia), Américo Castilla, Adrián Gorelik, Alan Pauls, Beatriz Sarlo, Pablo Shanton y Lita Stantic (Argentina).

Con el Instituto Goethe y la Fundación Proa.

8. Taller de experimentación urbana

Arq. Jesse Reiser (Reiser + Unemoto, Nueva York).

Arq. Marcelo Spina (Argentina).

El proyecto

9. Ciclo de talleres de arquitectura: Los usos de la materia

a. Taller I: el aluminio

Arq. Richard Horden (Gran Bretaña) con arq. Mederico Faivre (Argentina).
En colaboración con Aluar División Elaborados.

b. Taller II: la madera

Arq. José Cruz (Chile).
En colaboración con la Embajada de Chile y la Pontificia Universidad Católica de Chile.

10. Taller de arquitectura Pablo Beitía (Argentina)

11. Taller de arquitectura Bernard Tschumi (USA)

12. Proyecto Hejduk, etapa final: construcción

Con la colaboración de los arqs. Jaime Grinberg y Roberto Busnelli.

13. El Paisaje

Constará de dos tipos de actividades:

a. Seminario paisaje y arquitectura

Dra. Graciela Silvestri (Argentina) y arq. Fernando Aliata (Argentina).

b. Taller de experimentación proyectual:

El arroyo bajo la casa (Desencuentros- Naturaleza y arquitectura)

Arq. Claudio Vekstein (Argentina).

14. Laboratorio de vivienda

Desarrollo de las actividades iniciadas en 1997. En colaboración con el *Joint Centre of Housing Studies* de la Universidad de Harvard.

15. Taller experimental de diseño: imágenes de la inmensidad

Arq. Gerardo Caballero (Argentina).

La historia

16. Seminario:

Historia de la vivienda: Rusia, URSS, Rusia

Prof. Alessandro De Magistris (Italia).

17. Seminario:

Revisión del Renacimiento

a. Preseminario de lectura de textos

Dra. Graciela Silvestri (Argentina).

b. Seminario 1: La obra y el pensamiento de León Bautista Alberti

Prof. Christine Smith (USA).

c. Seminario 2: Andrea Palladio y su arquitectura

Prof. James Ackerman (USA).

Próximo número: **Aldo Rossi**.

Block recibe colaboraciones que serán evaluadas por lectores externos.

**El Centro de Estudios de Arquitectura Contemporánea
es patrocinado por las siguientes empresas:**

Aluar

Constructora Iberoamericana SA

Tecno Sudamericana

Alarqui SA

Ascensores Thyssen

Baucor SRL

Biblos

Sanitarios Cointer

Eseve Maderas SA

Exxal SA

G. T. Eximport

Gabelec SRL

Iggam 2000

Interieur Forma SA

Kalpakian

La Europea SRL

Obras Civiles SA

Phonex Isocor

Richard Ellis

Industrias Saladillo

Cantidad de ejemplares: 1000

Tipografía: Garamond Stempel y Futura

Interior: papel ilustración mate de 115 g

Tapas: cartulina ecológica de 220 g

Composición y películas: NF producciones gráficas

Impresión: Sacerdoti SA talleres gráficos

Registro de la propiedad intelectual n° 910.348

Hecho el depósito que marca la ley n° 11.723

Precio del ejemplar: \$ 18

