

V Jornadas de Investigación en Humanidades

Departamento de Humanidades
Universidad Nacional del Sur
Bahía Blanca, 18 al 20 de noviembre de 2013

www.jornadasinvhum.uns.edu.ar



Volúmenes Temáticos de las
V Jornadas de Investigación en Humanidades

coordinación general de la colección
GABRIELA ANDREA MARRÓN

Volumen 9

**Archivos y fuentes para una nueva
Historia socio-cultural**

SILVINA JENSEN
ANDREA PASQUARÉ
LEANDRO A. DI GRESIA
(editores)

**Fuentes para el estudio del espacio:
nuevos registros y marcos conceptuales**

Fuentes diversas, historias complejas. Reflexiones sobre el uso de documentos “tradicionales” y “alternativos” en una tesis de historia urbana

María Alejandra SAUSS

Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo-UNL/CONICET
produccioncientificaydocencia@gmail.com



El proyecto de investigación doctoral titulado *Las estaciones ferroviarias en Santa Fe. El ciclo de las infraestructuras y la configuración urbana* planteó el objetivo de indagar los vínculos ferrocarril-cuadrícula establecidos por las tres estaciones que tuvo la ciudad. La primera se emplazó al Noreste de la trama, la siguiente al Suroeste y la última al Norte de la primera.¹ Habiendo delimitado ese objeto de estudio, nuestra intención era abordar el proceso histórico de los efectos espaciales de esa interacción. Las fuentes incluían información técnica de la arquitectura ferroviaria, el proceso de subdivisión del suelo, la configuración del tejido edilicio, la extensión de redes de servicios, entre otros. Estos indicadores conducían el trabajo hacia los archivos públicos oficiales impresos en expedientes y actas del Concejo Deliberante, representados en la cartografía municipal y documentados en los padrones catastrales. Sin embargo, tales documentos resultaron insuficientes para ensayar una interpretación de

¹ La estación del Ferrocarril Santa Fe a las Colonias FCSF fue inaugurada en el año 1885 al Noreste de la planta urbana de origen hispánico, sobre las actuales calles Belgrano e Hipólito Yrigoyen. Se localizó en el área comercial, tangente a la cuadrícula expandida del casco fundacional ubicado al Sureste. La estación del Ferrocarril Buenos Aires y Rosario FCBAyR se libró al servicio público en el año 1892 en el sector Suroeste de la trama urbana que aún era periférico, sobre las calles Gral. López y Dr. Zavalla. La estación del Ferrocarril Central Norte Argentino FCCNA terminó su primera etapa constructiva en 1919 al Noreste de la primera, sobre Bv. Gálvez y calle Avellaneda, hacia donde se expandió la ciudad.

por qué la configuración urbana había sido tan distinta en cada uno de los tres sectores. En aquel cuadro metodológico inicial, el hecho urbano estaba siendo considerado una estructura abstracta e isótropa que dificultaba la comprensión de sus singularidades internas.

Pronto surgió la necesidad de un abordaje más complejo de esa realidad ya que la propia indagación estaba planteando nuevos interrogantes. La redefinición de las fuentes alentó su diversificación anexando una serie de documentos “alternativos” tales como relatos de viajeros, literatura de escritores santafesinos, fotografía histórica y ejemplares de la prensa local. Verificamos que la cartografía ilustraba una parcialidad por carecer de imagen tridimensional, de percepciones y prácticas de los sujetos. Esos aspectos habían sido neutralizados por la geografía en un proceso de racionalización de sus técnicas de representación registrado durante el siglo XIX (Lois, 2009). Asimismo, la cartografía urbana exhibe intencionalidades y en ciertos casos fue utilizada con fines políticos que confirman su carácter de documento *relativamente* objetivo (Lois, 2006).

Por otra parte, existen territorios afectivos desde donde los sujetos imaginan lo desconocido e interactúan con un espacio diferencial cuyos lineamientos la geografía suele relegar (Silva, 2006). Por ello, los relatos tienen la virtud de describir el paisaje urbano, real o imaginario, trascendiendo la regularidad y presunta objetividad del plano. Esa literatura reveló en Santa Fe los retratos polarizados de una “ciudad colonial” y una “ciudad moderna”. La segunda se vinculó a la imagen de progreso que inspiró el primer ferrocarril y fue insuflada por Alejo Peyret quien fuera enviado a París a promover la inmigración. Moldeadas en productos culturales ambas representaciones atestiguan el campo de una lucha por la hegemonía local (Altamirano, 2002). Pero esa contienda se daría entre dos grupos dominantes: patricios y burgueses como los llamaría Romero (1976). Y si la cultura es una trama de significación (Geertz, 2003) que organiza las prácticas sociales, la modernización física de Santa Fe estaría matizada por esa tensión condensada en la apreciación polarizada de espacios históricos y modernos.

Consideramos también a la opinión pública por su mérito de vehiculizar los hechos y sus representaciones (Ponte, 1999). En las crónicas periodísticas abordamos las obras y el análisis del discurso para considerar las representaciones sociales que éste sugiere sin menoscabar la vertiente material que comporta la ciudad como producto. De la prensa surgió que las estaciones tenían diversos significados en virtud del volumen de cargas que cada una movilizaba en el puerto, donde los

sectores dominantes afianzaban su poder absorbiendo una renta aduanera. Comprendimos que en Santa Fe las estaciones conformaban un sistema jerarquizado de valoración que fue proporcional a las obras públicas realizadas en sus entornos urbanos y a la dinámica inmobiliaria de cada barrio. Este enunciado podría parecer determinista, en rigor, el proceso histórico lo fue. Basta comentar que la estación del Suroeste fue históricamente la de menor gravitación en la logística portuaria, la menos divulgada en la prensa y su sector urbano el más informal.

Por ello, afirmamos que la realidad es material y simbólica, objetiva y subjetiva, individual y colectiva, compuesta por estructuras y sujetos. El universo de lo creado describe el mundo interno del creador y viceversa. Esta idea de evidencia respalda la investigación porque admite hallar a la cultura en producciones discursivas (Schuster, 1995). Habiendo sido esa la metodología de investigación, el objetivo de esta ponencia es reflexionar sobre el uso de documentos diversos (referidos a aspectos materiales e inmateriales de la ciudad) para una historia urbana que aspire a ser densa. Expondremos nuestra experiencia de investigación afirmando que la amplitud del abanico de fuentes contribuye a construir un conocimiento complejo. Para argumentar tal aseveración revisaremos paradigmas historiográficos y comentaremos algunos resultados de nuestra indagación obtenidos con documentos usualmente considerados “secundarios”.

Testimonios variados en el entramado de un caso de historiografía urbana

La tesis *Ferrocarril y ciudad. Configuración urbana, representaciones sociales y proyectos urbanísticos en torno a las estaciones y la infraestructura ferroviaria. Santa Fe 1885-1989* congrega una red de actores y factores intervinientes en la morfología y en los imaginarios urbanos de un caso de estudio. Por una parte, el encuadre relacional aborda dos sistemas, el ferroviario y el urbano, evitando taxonomías que anulen sus reciprocidades. Paralelamente, una presunta inteligibilidad global de la ciudad se reformula al trabajar sobre conjuntos circunscriptos (en este caso estaciones) para comprender cómo esos sectores urbanos se constituyeron en entidades singulares. Por otro lado, el concepto de forma urbana reivindica a la ciudad como arquitectura modelada por representaciones sociales con potencial transformador y por proyectos urbanísticos que articulan anhelos y posibilidades. Pensamos que una historia urbana compleja estriba en estas tramas de relaciones y en interrogantes generalizables, pero

también en testimonios heterogéneos e indicadores que den cuenta de las peculiaridades.

Sabemos que la búsqueda de complejidad en el conocimiento histórico, la que podría residir en la diversificación de documentos, no es un objetivo novedoso. Así lo planteaba Bloch en la década del 40: “... cuanto más se esfuerza la investigación por llegar a los hechos profundos menos le es permitido esperar la luz si no es por medio de rayos convergentes de testimonios muy diversos en su naturaleza...” (1982:56). En la dirección de los primeros *Annales*, Bloch dividía las fuentes en *testimonios voluntarios e involuntarios*, detectando en los primeros una preocupación por instruir a la opinión, pero advirtiendo que la investigación histórica estaba confiando en los testigos involuntarios porque su deformación no había sido concebida para la posteridad.

Actualmente, además de la historia interdisciplinar y de causalidades múltiples que proponían los *Annales*, reconocemos la pertinencia de un enfoque circunscripto a lo concreto y a las tramas de significación que amplían las opciones documentales. Las ciencias sociales ya no están interpeladas por la previsión de uniformidades y tampoco tienen como prioridad ofrecer mecanismos de planificación como lo hacían a mediados del siglo XX (Blanco, 2006). Si bien la historia urbana en Latinoamérica se consolidó en ese paradigma que dio al conocimiento una orientación funcionalista, las limitaciones del modelo instalaron la discusión.² La crisis incluyó la naturaleza de los criterios de clasificación reivindicando el rol de los fenómenos de interrelaciones (Revel, 2005). Planteado así, en nuestro campo del saber ¿dónde empiezan y terminan la historia material de la ciudad y su

² En la década del 60 cuando se consolidó la historia urbana en Latinoamérica estuvo interpelada por establecer uniformidades para la planificación integral del desarrollo urbano. Por ello, los países debían industrializarse, urbanizarse y modernizarse. La ciudad era un espacio catalizador del cambio social y se impulsaban estudios urbanos para nutrirlo. Ese tiempo fue clave para la historiografía urbana y su característica fue un enfoque que aunó a los núcleos urbanos en la categoría de “ciudad latinoamericana”. Destacamos el texto de Jorge E. Hardoy (1964). Cuando el desarrollismo mostró sus limitaciones la Escuela de la Dependencia detectó en la situación periférica el escollo estructural y los estudios urbanos tomaron una aproximación marxista (Almando, 2008). La urbanización fue periodizada en base a los bloques de poder que condicionaron los estadios de dominación capitalista. Remarcamos la obra de Manuel Castells (1973). La crisis del marxismo, el agotamiento de las grandes estructuras interpretativas y el *boom* de los estudios culturales, entre otros factores, propiciaron la necesidad de una historia urbana menos ambiciosa y proliferaron los estudios casuísticos sobre cultura urbana, surgiendo el proyecto urbano sectorial como modo de intervención urbanística. Destacamos en ese paradigma historiográfico el texto de Adrian Golerik (1998).

historia social? Armus (1990) mostró sus reciprocidades al definir la categoría de “mundo urbano” que concibe a la ciudad desde el todo complejo.³

Trabajar territorios delimitados incluyendo segmentos espaciales o sociales propuestos como unidades empíricas menos ambiciosas fue una posibilidad de abolir los prejuicios que estructuraban sus categorías en compartimientos estancos. Sabemos que Chartier (1992) y Revel (2005) reinterpretaron el legado de los *Annales* integrando objetos de estudio no tradicionales, voces que no tenían figuración en la historia y un renovado catálogo de fuentes. Por ello, destacamos los relatos de viajeros, la literatura de ficción, la fotografía y la prensa, los que afloran de estudios culturales y se justifican por la multiplicidad de facetas que el objeto urbano presenta. Pero para demostrar su utilidad para la historiografía urbana comentaremos algunos resultados de la tesis.

Los relatos de viajeros integran un grupo de *testimonios voluntarios* asociados a las novedades de las ciudades decimonónicas. Aunque descriptivos, estuvieron sesgados por la mirada de los cronistas y deben interpretarse en su contexto de producción. Como anunciamos, Peyret fue enviado a la Exposición Universal de París y escribió un libro para estimular la radicación de inmigrantes remarcando lo siguiente de Santa Fe:

La ciudad de Santa Fé, desde dos ó tres años á esta parte, está sufriendo una transformacion completa. Para mí que la conocí hace muchos años, cuando era todavía una ciudad colonial, pues la inmigración extranjera ni el ferrocarril, ni el buque a vapor habían todavía hecho sentir su accion en ella, ha sido una verdadera metamórfosis lo que he presenciado. Los modernos edificios se han sustituido á las vetustas casas de adobe perdidas en medio de los naranjos, bajo cuya sombra los habitantes dormian una siesta perpétua. El silbido de los vapores y de las locomotoras... ha venido á interrumpir para siempre el silencio que reinaba en los claustros de la ciudad casi monacal, que no tenian mas voz que la voz melancólica y monótona de las campanas predicando la resignacion y la inaccion á las muchedumbres... El mundo moderno, en una palabra, ha

³ En nuestro campo de estudio convergen y divergen tres sub-campos: la historia de la urbanización (es decir, la morfología que informa el paso de lo rural a lo urbano), la historia del urbanismo (la disciplina urbanística, las ideas y técnicas de intervención) y la historia de la ciudad (el aporte de historiadores sociales o políticos). Ese corpus justifica desde el inicio la consulta de fuentes diversas pero también los planes de investigación se reformulan a medida que surgen nuevas preguntas.

sustituido á la edad media: eso era inevitable (Peyret 1889: 192-193).

Las transformaciones no habían sido tan radicales y hacía tiempo que el paisaje urbano no tenía su aspecto originario. Por otra parte, algunas obras de modernización como el adoquinado se realizaron primero en el casco histórico porque era el sector más densificado,⁴ de modo que la polarización enuncia sólo los términos de una disputa por instalar un modelo cultural en ocasiones resistido. La literatura es la empiria que permite conjeturar aspectos de una cultura que moldeó ciertas prácticas urbanísticas como la decisión de articular la primera estación a la trama urbana preexistente en una operación tendiente a que formara parte activa de un núcleo urbano renovado.

Ciertos cuentos y novelas relativizan el impacto de aquella modernidad. El género costumbrista resaltó el “pasado perdido” (cuando el único nodo significativo era el casco fundacional) como modalidad de resistencia frente a un territorio diferencial extraño. Quizás el mejor exponente local de esa lectura de Santa Fe haya sido Mateo Booz, quien se desempeñó como periodista de pluma crítica a la sociedad moderna. En 1911 se radicó en Santa Fe, donde relató la vida doméstica y las tertulias del barrio histórico del Sur frente a la uniformidad que entrañaba lo moderno:

En el barrio sur, quieto, silencioso, dormido, con las primeras construcciones de la ciudad-Santa Fe de la Vera Cruz- habita don Hilario Tierra; en el barrio sur ha nacido y ha envejecido y fuera de sus lindes nada tiene qué hacer. A la sobriedad ejemplar de sus necesidades proveen los comercios y espectáculos de su área. Ciertamente que no hay allí ni un teatro ni un cine; pero mentiría él si dijera que esas artes seducen su imaginación. Le basta para distraerse pescar algún domingo, en canoa, por las islas; y prefiere sin vacilación las tertulias en una alfajorería de su barrio... a las asambleas de las espejeantes confiterías del norte, invadidas por gentes extrañas, advenedizos sin apego a la ciudad...” (Booz 1981: 7-8).

Según el escritor, la modernización nucleada en torno a la primera estación devaluaba la historia originaria del Sureste de Santa Fe. Asimismo, la estación del Suroeste, que fue la segunda en instalarse y la

⁴ “El cincuentenario del adoquinado en Santa Fe”. *El Litoral*, lunes 15 de marzo de 1937, p. 4.

más cercana al núcleo hispánico, no se articuló a éste por medio de obras públicas ni proyectos, permaneciendo lo colonial y lo moderno cada uno en su propia lógica. Las tarjetas postales confirman ese panorama por omisión. Al analizar las fotografías de las tres estaciones verificamos que la primera y la tercera incluyen al entorno urbano, mientras que junto a la estación del Suroeste donde el proceso de urbanización fue informal, las postales muestran sólo el edificio evitando develar el contexto que, cotejado con otras fuentes, resultó ser marginal, anegadizo y prostibulario ¿Cómo podía mezclarse la sacralidad hispánica con esa ciudad del pecado?

1 FCSF -Noreste de la trama urbana- (1885)

2 FCBAyR -Suroeste de la trama- (1892)

3 FCCNA -Noreste de la primera- (1919)



Fuentes: Archivo General de la Provincia. Banco de Imágenes *Florian Paucke*.
http://gobierno.santafe.gov.ar/archivo_general/florian_paucke
Archivo Intermedio de la Provincia. Sistema Provincial de Archivos Fotográficos
www.fotografico.ceride.gov

En las representaciones de la opinión pública es posible detectar los significados atribuidos a las estaciones ferroviarias bajo el prisma del progreso. La prensa tiene el mérito de enlazar en un discurso valorativo las resonancias locales de los problemas y políticas de orden regional, nacional e internacional. En Santa Fe las jurisdicciones ferroviarias fueron las siguientes: el Ferrocarril Santa Fe (primero provincial y luego vendido al capital francés FCSF) el Ferrocarril Buenos Aires y Rosario (de capital británico, fusionado con el Ferrocarril Central Argentino FCCA) y el Ferrocarril Central Norte Argentino (del Estado nacional FCCNA). Es interesante analizar cómo en la prensa santafesina se entretejen posicionamientos ideológicos con intereses locales.

El diario *Santa Fe*, de orientación liberal, criticaba a los ferrocarriles del Estado⁵ y simpatizaba con la compañía británica del

⁵ “Los ferrocarriles del Estado. Frutos de su desorganización - Enormes perjuicios al comercio”. *Santa Fe*, sábado 15 de febrero de 1919, p. 2.

FCCA.⁶ El matutino *El Orden*, conservador y luego nacionalista, bregaba por la estatización de los ferrocarriles.⁷ No obstante, coincidían en denunciar al ferrocarril francés FCSF por una posible ausencia de mantenimiento⁸ y porque su localización céntrica entorpecía la funcionalidad urbana.⁹ Asimismo, ambos bregaban porque se trasladara a Santa Fe la Administración de los Ferrocarriles del Estado FCNNA. Al disponer de la administración en Santa Fe se podía asegurar que las materias primas del territorio Norte del país salieran por el puerto local. Eso estaba en riesgo si la administración permanecía en Buenos Aires¹⁰ ya que las mercancías podían desviarse a este puerto a través del Ferrocarril Central Córdoba que fue lo que realmente sucedió.¹¹ Esas tensiones fueron un hallazgo posibilitado por la prensa incluyendo también al diario *El Litoral*.¹² Todo el periodismo gráfico se unió para defender intereses locales de objetivos centralizadores, lo que permite interpretar el significado de cada estación y comprender las prioridades en infraestructura pública.

A modo de cierre

El análisis cultural reside en conjeturar mecanismos de significación como un repertorio históricamente estructurado que modela las prácticas de los sujetos. Cuando se asume que la cultura es pública y que no existe en las mentes sino en los discursos, los testimonios literarios y visuales se corporizan como documentos que complementan a los técnicos, jurídicos o estadísticos. Las fuentes consultadas admiten dilucidar un panorama urbanístico de ideas

⁶ “Los ferrocarriles. Se ha publicado en Londres la memoria del directorio de ferrocarriles en la Argentina, conteniendo apreciables ganancias”. *Santa Fe*, martes 24 de octubre de 1922, p. 1.

⁷ “El trascendental acto del 1º de marzo”. “La argentinización de los ferrocarriles británicos. *El Orden*, lunes 23 de febrero de 1948, p. 3.

⁸ “En los ferrocarriles. Hay mucho abandono en el F.C. Santa Fe - Los F.C. del estado”. *Santa Fe*, domingo 1 de febrero de 1925, p. 1.

⁹ “La compañía del Ferrocarril Santa Fe pese a la sollicitación de la comuna sigue sus maniobras en los pasos a nivel existentes”. *El Orden*, martes 20 de enero de 1931, p.5.

¹⁰ “Los Ferrocarriles del Estado”. En la capital federal se está haciendo una política tendenciosa, cuyo objeto es que no saga de ella la dirección ferroviaria”. *Santa Fe*, jueves 29 de julio de 1920, p. 1.

¹¹ Se inicia el plan de ataque a Santa Fe”. “Edificio para los FF.CC. del Estado”. “El de la administración será construido en puerto nuevo, llevándose a la práctica la amenaza que veníamos comentando”. *El Orden*, viernes 8 de febrero de 1935, p. 4.

¹² “La Administración de los FF.CC. del Estado debe ser trasladada a Santa Fe”. *El Litoral*, Santa Fe 27 de febrero de 1932, p. 3.

presuntamente contradictorias. Los datos permitieron jerarquizar los ferrocarriles y ponderar la funcionalidad y significado de cada estación. Estos mecanismos explican, en parte, las características del espacio público en sus entornos urbanos en tanto se constituyen en redes que orientan las prácticas. La estación del FCSF fue vinculada al área Noreste a través de una calle perpendicular al edificio y por medio de un patio de coches que organizaba un polo moderno yuxtapuesto al hispánico del Sureste. La terminal del FCCNA se localizó sobre un bulevar al que más tarde se le agregó una pérgola, situación que celebró la relevancia estratégica de esa cabecera. La estación del FCCA no fue objeto de esas intervenciones, quedando el sector Suroeste desarticulado del núcleo histórico tanto en obras como en proyectos que no contemplaron ligazones claras con el sistema primario urbano. Las crónicas y fotografías esclarecieron esas diferencias en relación a un andamiaje de significados que admitió ensayar una posible interpretación de sus efectos en la forma urbana.

Fuentes

Diarios *Santa Fe*, *El Litoral* y *El Orden*. Hemeroteca digital Fray Francisco de Paula Castañeda. Archivo General de la Provincia de Santa Fe.
Banco de Imágenes *Florian Paucke*. Archivo General de la Provincia Santa Fe.
Sistema Provincial de Archivos Fotográficos. Archivo Intermedio de la Provincia de Santa Fe.

Referencias bibliográficas

- Almandoz, A. (2008) *Entre libros de historia urbana. Para una historiografía de la ciudad y el urbanismo en América Latina*, Caracas, Equinoccio.
Altamirano, C. (director) (2002) *Términos críticos de sociología de la cultura*, Buenos Aires, Paidós.
Armus, D. (1990) *Mundo urbano y cultura popular: estudios de historia social argentina*, Buenos Aires, Sudamericana.
Blanco, A. (2006) *Razón y Modernidad. Gino Germani y la Sociología en Argentina*, Buenos Aires, Siglo XXI.
Bloch, M. (1982) *Introducción a la Historia*, Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica.
Booz M. (1981) "Dedicatoria y Semblanza", en: *Santa Fe, mi país*, Buenos Aires, Dictio.
Castells, M. (1973) *Imperialismo y urbanización en América Latina*. Barcelona, Gustavo Gili.
Chartier, R. (1992) *El mundo como Representación. Estudios sobre historia cultural*, Barcelona, Gedisa.

- Hardoy, J.E. (1964) *Ciudades precolombinas*, Buenos Aires, Infinito.
- Geertz, C. (2003) *La interpretación de las culturas*, Barcelona, Gedisa.
- Golerik, A. (1998) *La grilla y el parque. Espacio público y cultura urbana en buenos Aires (1887-1936)*, Bernal, Universidad Nacional de Quilmes.
- Lois, C. (2006) “Técnica, política y ‘deseo territorial’ en la cartografía oficial de la Argentina (1852-1941)”, en: *Revista Scripta Nova*. Vol. X, núm. 218 (52).
- Lois, C. (2009) “Imagen cartográfica e imaginarios geográficos. Los lugares y las formas de los mapas en nuestra cultura visual”, en: *Revista Scripta Nova*. Vol. XIII, núm. 298.
- Peyret A. (1889) *Una visita a las colonias de la República Argentina*. Tomo I, Buenos Aires, Tribuna Nacional.
- Ponte, J. R. (1999) *La fragilidad de la memoria. Representaciones, prensa y poder de una ciudad latinoamericana en tiempos del modernismo. Mendoza, 1885/1910*, Mendoza, Ed. Fundación CRICYT.
- Revel, J. (2005) *Un momento historiográfico. Trece ensayos de historia social*, Buenos Aires, Manantial.
- Schuster, F. (1995) “Exposición. Hermenéutica y Ciencias Sociales”, en: A.A.V.V. *El oficio de investigador*. Instituto de Investigación en Ciencias de la Educación, Facultad de Filosofía y Letras UBA, Rosario, Homo Sapiens.
- Silva, A. (2006) *Imaginarios Urbanos*, Bogotá, Arango Editores.