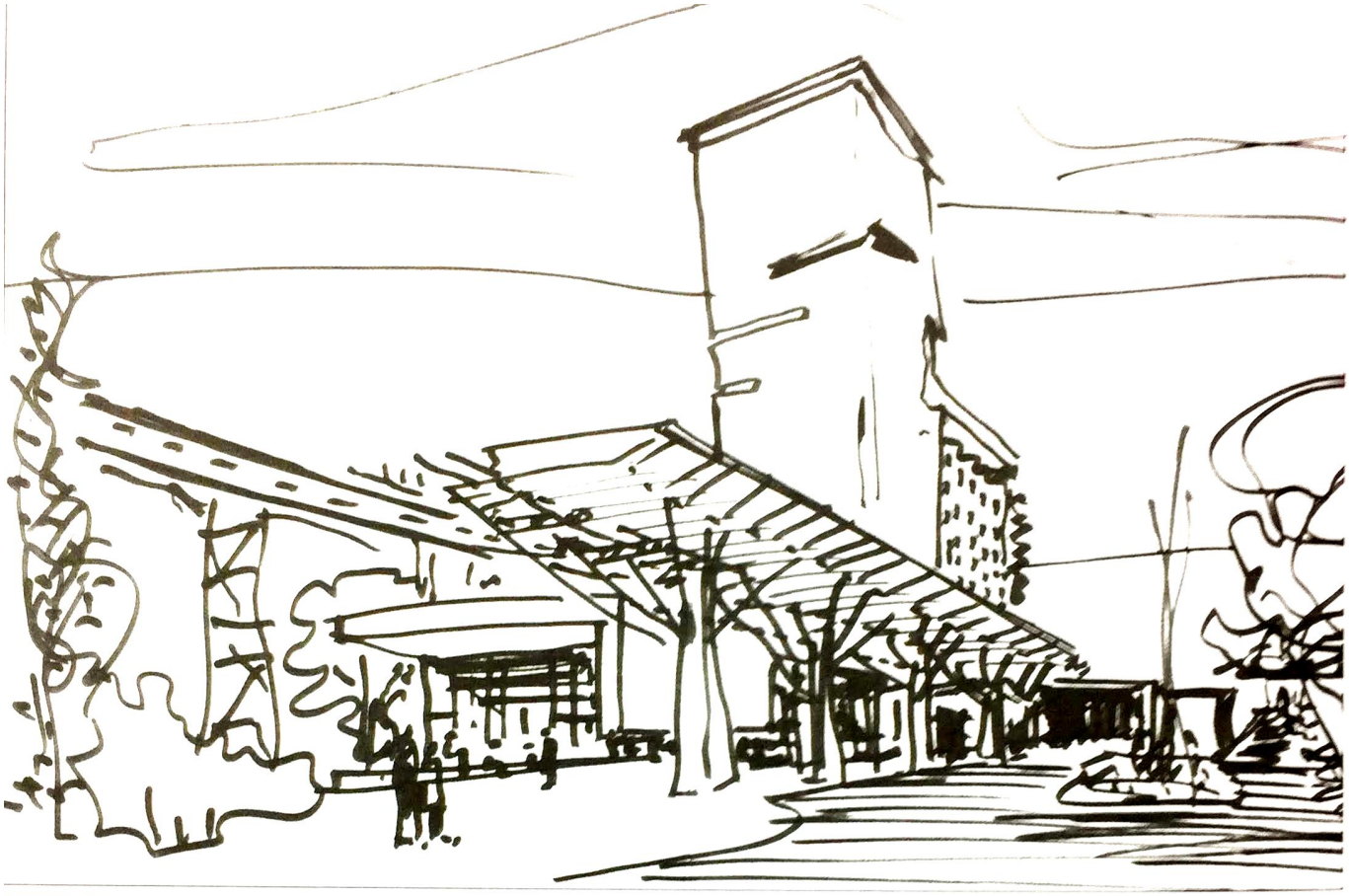
En “La armonía y los conflictos” [1] Antonio Foscari y Manfredo Tafuri señalaban que el proyecto histórico revela su misión acaso instersticial, donde los planos, los documentos y los reportajes permanecen en silencio sin dialogar entre sí. Esa tarea es la palabra histórica: aquella que es lícito escribir, porque los documentos y las mismas representaciones estudiadas no pueden hablar o deben callar por ausencia de palabras. “A veces, la historia de la arquitectura -escribieron- puede por sí misma iluminar o contribuir a iluminar con su discurso específico, aquello que otras áreas de la vida de las hombres no han querido ni suelen explorar”. Con este alcance, se presenta aquí al Edificio para Hotel, Casino y Centro de Convenciones en el Puerto de Santa Fe, del estudio de los arquitectos Oscar Cañadas, Jerónimo Mariani y María Haydée Perez Maraviglia e inserto en el “nuevo distrito” que fuera desarrollado en el antiguo Puerto de esa ciudad desde 2006. El conjunto turístico y comercial pone en valor propiedades portuarias en desuso bajo protección patrimonial, reintroduciendo cuestiones como valor, oportunidad y pertinencia, implícitas en la construcción de la ciudad, que es siempre construir entre lo nuevo y lo viejo, entre lo nuevo y lo preexistente.



Camino de acceso del Hotel Casino Puerto Santa Fe Dibujo original de María Haydeé Pérez Maraviglia [illegible]

Hotel Casino Puerto Santa Fe. Boceto (Casoy, D; Grossman, L. (ed.) Arquitectos Argentinos en el Mundo 5. Diálogos y proyectos, Colección 2012. Photon Press, Buenos Aires).

Una nueva urbanidad; nuevas oportunidades de acción y convivencia

El concepto de “patrimonio” alude al de “legado”: una existencia que se revitaliza profundamente. Implica una manipulación como condición para seguir presente y en el mejor de los casos, no volverse una fantasmagoría onerosa indescifrable. Por su lado, la cultura urbana y la preservación material intentan anclar alguno de los avatares de la historia de las ciudades, logrando fundir en uno dos conceptos. Preservar es conservar. Sin embargo, de modo pertinente, el “patrimonio” es

susceptible de otra reconversión intensa: no la del Pasado en Presente sino, la del Presente en Futuro.

En esa dirección, el proyecto urbano Nuevo Distrito Ciudad Puerto [2] alentó la producción de un salto cualitativo respecto de la situación preexistente de un sector de Santa Fe. El traslado del puerto a una plataforma en aguas profundas del río Paraná, rehabilitó 70 hectáreas de suelo, para convertirlas en una interfaz entre la ciudad y su margen fluvial. La operación encontró una oportunidad en el conflicto que el puerto planteaba a la relación de los ciudadanos con el margen metropolitano del Paraná, concretando una aspiración razonable de toda agenda urbanística: el acceso civil a los recursos económicos y paisajísticos de la ciudad y su territorio. La recuperación de las instalaciones existentes como programa arquitectónico, potencian simbólicamente el reencuentro que propicia tal proyecto. Nuevas propuestas de ocupación y uso se recortan por contraste o se acoplan en armonía con construcciones históricas, cuya impronta monumental y su caduca adecuidad tecnológica constituían ya un fetiche en sí mismas, una mercancía.

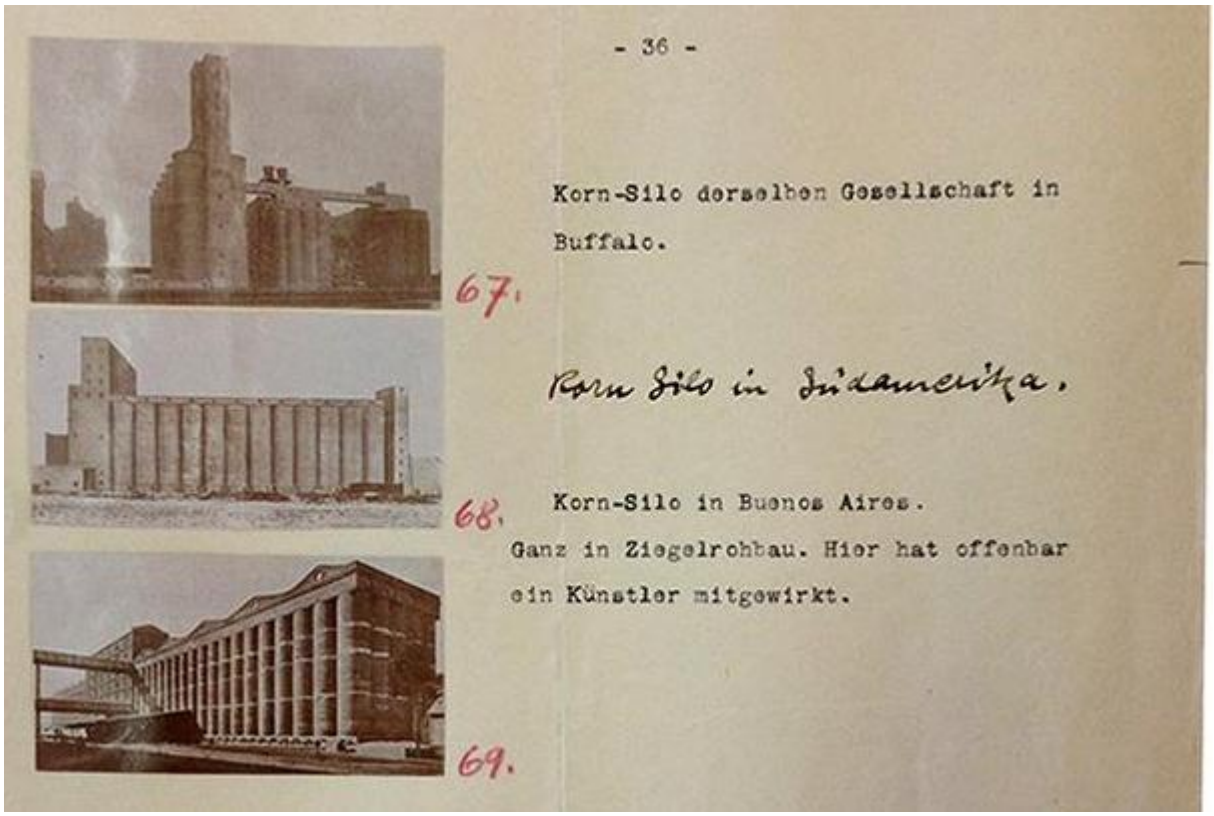


Master Plan Nuevo Distrito Puerto Santa Fe, Oficina Urbana (2002-2008). (http://oficinaurbana.com.ar/project/proyecto-urbano-para-la-creacion-del-distrito-ciudad-puerto/).

Los sacrificios necesarios de la modernidad

En el puerto de Santa Fe, construido a partir de 1904, las instalaciones encargadas por De Ridder y Bunge & Born entre finales de los veintes y comienzos de los treinta del siglo pasado, permiten otra evocación. Para Reyner Banham [3], las industrias construidas en esos materiales, con tolvas, elevadores, silos y depósitos de formas elementales, carentes de todo otro lineamiento que los constructivos y funcionales, daban una idea del aspecto de las utopías vanguardistas de ciudades

constructivistas de Entreguerras, entrevistas y jamás desarrolladas. En relación al hormigón armado, progresivamente incorporado a la industria argentina dentro de las políticas de fomento industrial y sustitución de importaciones, la producción de cemento argentino había conseguido que se desplazara a la construcción en mampostería y perfiles de acero laminado. Los primeros rascacielos de hormigón armado aparecían en Buenos Aires y Rosario a la zaga de las construcciones portuarias, algunos de cuyos primeros ejemplares ya habían sido citados por Walter Gropius en Deutsche Werkbund, en su conferencia “Monumentale Kunst und Industriebau”, de 1911 [4].

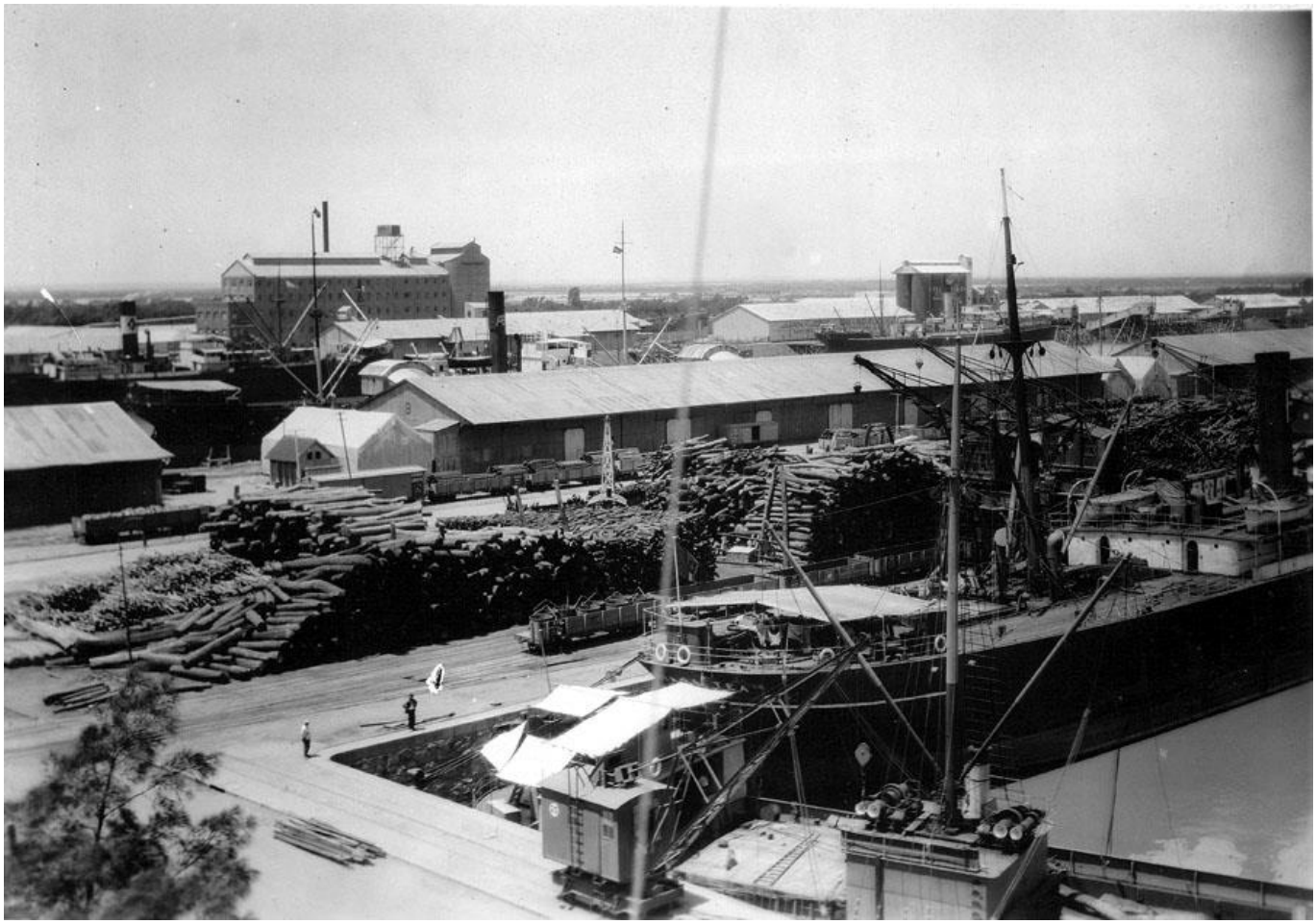


Walter Gropius: Silos en Sudamérica y Silo de Granos en Buenos Aires. Conferencia “Monumentale Kunst und Industriebau”, de 1911. (Mejía Moreno, C, 2015, “The Corporeality of the Image in Walter Gropius’ Monumentale Kunst und Industriebau Lecture”. URI https://id.erudit.org/iderudit/1034165ar; DOI: https://doi.org/10.7202/1034165ar.)

La reconversión de las instalaciones portuarias, como la llevada a cabo en Santa Fe, involucra, antiguos edificios modernos y viejas construcciones nuevas. Tal perspectiva requiere reponer este tipo de edificios al grado de su primigenia plenitud, antes que venerar su decrepitud, a menudo respetablemente protegida para su conservación y subsistencia. En su plenitud, los edificios industriales facilitaban el cumplimiento de acciones específicas: que se interpusieran con estas, era impensable. Esta podría ser la condición, si no la petición de su reciclado: integrarse y favorecer el cumplimiento de intercambios específicos, sin interponerse con ellos, estimando los sacrificios necesarios de la modernidad, es decir de su plenitud histórica.

La política, la gestión pública y la investigación académica, en una sola vocación

El puerto de Santa Fe debe considerarse una innovación desde siempre, en el sentido de haber creado un margen fluvial artificial, adecuado a las operaciones portuarias previstas para el rol que la ciudad quiso desempeñar en el sistema litoral de circulación de productos agropecuarios a la fecha de su construcción (1905-1910) [5]. Lidiar con la topografía parece propio de los empeños del largo siglo XIX, mientras que conservar su aura sin matices, de las postrimerías del XX. Tal conservacionismo configura una paradoja, si la construcción del Puerto significó una intensa transformación modernizante. Desde su iniciativa, el Puerto representó más el futuro que el presente de la ciudad y del país.



Puerto de Santa Fe y Antiguos Silos Marconeti.
(https://www.histarmar.com.ar/Puertos/SantaFe/Puerto%20de%20Santa%20Fe%20254227_A.jpg)

De 1921 a 1940, se verifica la erección de por lo menos dos obras de envergadura y de inversión privada. Se trata del primitivo molino harinero Marconetti-Biglioni, obra del ingeniero Ariotti inaugurado en 1921, hoy convertido en el Liceo Municipal, y del antiguo silo Dreyfus, Bunge & Born, De Ridder, el primero en el Puerto de Santa Fe [6], inaugurado en 1932 y que ha sido reciclado para el hotel casino en 2009. Entre las fechas del molino y los silos, queda materializado el ciclo que va de las construcciones mixtas de esqueleto metálico, hormigón y ladrillos, a las construcciones netas de hormigón armado, propio del desarrollo de la tecnología y la ingeniería en la Argentina. Como expresó Converti, el panorama de reconversión

del patrimonio portuario santafesino quedó plasmado junto con la creación del Ente Administrativo Puerto Santa Fe en 2003 [7]. Con autonomía decisional, el Ente fomentó y logró autorizar un *Master Plan* de amplio interés compartido con el Gobierno y las fuerzas vivas de esa ciudad, para la ampliación del puerto hacia aguas profundas e integrar a la Ciudad con sus significativas preexistencias arquitectónicas. Al efecto, las recomendaciones de la Dirección de Patrimonio Provincial provinieron de una investigación del año 1997, encarada por la Cátedra de Historia III de la Facultad de Arquitectura de la UNL, a cargo de Carlos Reinante, Adriana Collado, Silvia Bournissent y M. Bessone, concertando a la política, la gestión pública y la investigación académica, en una sola vocación. Para algunas voces, las modernas construcciones hasta 1932, habrían convertido al Puerto de Santa Fe en un *paisaje* intangible, como segunda naturaleza, sobreentendiendo a dicha intangibilidad como la delegación de toda decisión, al ámbito estrictamente estatal público sin lugar para la explotación o la iniciativa particular [8]. El puerto y su patrimonio pasaron a ser entendidos en cambio, como una biela de desarrollo, con estrategias de usos inclusivos comerciales, culturales e inmobiliarios que intensificando el uso de esos bienes, mejoraban la calidad de vida de los ciudadanos.



Puerto de Santa Fe y Antiguos Silos Bunge-De Ridder. Elevador de granos. (https://www.histarmar.com.ar/Puertos/SantaFe/Fermia%20254223_A.jpg)

La reconversión del presente en futuro

El conjunto del Hotel y Casino se extiende en el espigón entre las Dársenas 1 y 2 del puerto ocupando las viejas instalaciones y completando nuevas. En 2013, el complejo se ha ampliado hacia el norte, a través de la calle Leandro Alem, mediante a un edificio corporativo para oficinas en altura y estacionamiento complementario para el casino.



Master Puerto de Santa Fe. (http://obc.grupomontevideo.org/sites/default/files/2017-07/MASTERPLANPUERTO.jpg)

Para el Estudio Cañadas-Mariani-Pérez Maraviglia, el patrimonio es fuente renovada de recursos. Afirmando lo que sus integrantes llaman “continuidad cultural”, que profundamente entendida, puede ser una continuidad fáctica, se trata de la construcción ininterrumpida de la Ciudad. Una pieza nueva es un prisma desde los que los valores simbólicos pueden ser percibidos con el orden que demanda la ciudad, que es moderno. El proyecto moderno articula el valor de los remanentes con nuevos usos, y manifiesta en ello el presente y las nuevas condiciones programáticas, la reinterpretación de la técnica original mediante el uso corriente de los mismos materiales y eventualmente, la elaboración de la competencia espacial con el original que demandan los nuevos requisitos funcionales. La ciudad es una pieza de consolidación gradual y colectiva de todos, es decir por todos. Lo que cada edificio presenta como hipótesis de conflicto -que frente a la protección patrimonial es tan evidente- configura a su vez, una solución.



Hotel Casino Nuevo Distrito Puerto Santa Fe. Oscar Cañadas, Jerónimo Mariani y María Haydée Perez Maraviglia, (2006-2009).
(https://undiaunaarquitecta2.wordpress.com/2017/01/11/maria-haydee-perez-maraviglia-1943/preservacion-y-obra-nueva-del-puerto-de-santa-fe-santa-fe-2008/)

En general, la Dirección de Patrimonio Provincial debió aprobar la propuesta ganadora para su ejecución, determinando los diferentes grados de protección patrimonial según su valor intrínseco e interés. El conjunto consiste en un Hotel Casino, con estacionamientos, paseo de compras, áreas de esparcimiento al descubierto y amarraderos recreativos. El partido ganador del concurso dispone las habitaciones del Hotel en los viejos silos Bunge y Born con Grado de Protección 2, debiendo refuncionalizarse con un programa compatible con la estructura existente y conservarse y restaurarse integralmente las fachadas. Se debió verificar la estructura laminar de hormigón armado resistente de los silos a los efectos de los vanos necesarios para las habitaciones mientras que se aprovecharon las tolvas

inferiores de los silos, para evocación y ambientación de los interiores públicos. En las ideas de los autores, la tecnología incrementa las posibilidades para la protección patrimonial, mejorando y transformando lo obsoleto. Por su vocación de encuentro con el material histórico, para Cañadas-Mariani-Perez Maraviglia, el patrimonio, como se ha dicho, es sugerente de las decisiones arquitectónicas de lo nuevo, reflejándose en el uso de laminados y enchapados metálicos que evocan el lenguaje industrial de los edificios bajo Protección patrimonial junto a la permanente evocación de la riqueza vegetal y natural características del sitio.



Ampliación Hotel Casino Nuevo Distrito Puerto Santa Fe. Oscar Cañadas, Jerónimo Mariani y María Haydée Perez Maraviglia, (2006-2009).
(https://undiaunaarquitecta2.wordpress.com/2017/01/11/maria-haydee-perez-marav

iglia-1943/preservacion-y-obra-nueva-del-puerto-de-santa-fe-santa-fe-2008/)

Notas

[1] Foscari,A.; Tafuri, M. (1983), L'Armonia e i conflitti. Giulio Einaudi Editori. Torino.

[2] Converti, R., "Santa Fe, una estratégica ciudad-puerto", in Alemany J. (ed.), *Portus N° 07*, pp. 42-49.

(https://portusonline.org/wp-content/uploads/2021/12/Santa_Fe.pdf/)

[3] Banham, R. (1986), A concrete Atlantis, Massachussets Institute of Technology. Massachussets.

[4] Gropius, W. (1913), "Die Kunst in Industrie Handel", in Eugen Diederichs (ed.), *Jahrbuch des Deutschen Werkbundes*, Jena.

[5] Fedele, J. (2011), Puerto de Santa Fe, paisajes de una continua construcción. Universidad Nacional del Litoral, Santa Fe, p.46.

[6] Ib.Íd.

[7] Converti, R., op.cit.

[8] Fedele, J. (2007), "Puertos que dejan de serlo", in Gutiérrez, R. (ed.) Miradas sobre el patrimonio industrial. Cedodal, Buenos Aires, pp.49-52.

Head Image: Barcos en el Puerto de Santa Fe.