



Revista de Estudios Sociales | Facultad de Ciencias Sociales | Fundación Social

Revista de Estudios Sociales

ISSN: 0123-885X

res@uniandes.edu.co

Universidad de Los Andes

Colombia

Saus, María Alejandra

Infraestructura ferroviaria y ciudad: su cambiante correspondencia espacial desde los paradigmas de la ciencia, la historiografía urbana y el urbanismo

Revista de Estudios Sociales, núm. 45, enero-abril, 2013, pp. 144-157

Universidad de Los Andes

Bogotá, Colombia

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=81525692015>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org

Sistema de Información Científica

Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal
Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

Infraestructura ferroviaria y ciudad: su cambiante correspondencia espacial desde los paradigmas de la ciencia, la historiografía urbana y el urbanismo*

por María Alejandra Saus**

Fecha de recepción: 11 de septiembre de 2011

Fecha de aceptación: 29 de marzo de 2012

Fecha de modificación: 24 de mayo de 2012

DOI: <http://dx.doi.org/10.7440/res45.2013.12>

RESUMEN

Los ámbitos espaciales que integran ferrocarril y ciudad experimentaron una relación variable en el tiempo. Desde la amable articulación entre infraestructuras ferroviarias y espacios públicos decimonónicos, pasando por la controversial convivencia que el urbanismo advirtió entre ambos dominios, hasta la reciente integración urbana de infraestructuras obsoletas, se suscitaron una serie de ciclos históricos que evidencian una fluctuante interrelación. En clave culturalista, la historiografía urbana contemporánea reinterpreta estos episodios a la luz de la persistencia "geomorfológica" de las infraestructuras, aun a pesar de las variaciones en sus ciclos de uso. El objetivo del artículo es abordar aquellas unidades históricas en su sincronía, para hacerlas dialogar con el contexto histórico que permitió recortarlas para la periodización común a varios autores. Proponemos como interpretación que en la determinación de esas unidades tuvieron incidencia los paradigmas de las ciencias sociales, los modelos historiográficos predominantes y las directrices urbanísticas hegemónicas que, al establecer discontinuidades en la producción de conocimiento disciplinar y en los modos de concebir lo urbano, propiciaron quiebres en la manera de abordar las relaciones espaciales entre infraestructura y ciudad. Intentaremos una reflexión acerca de esos cambios paradigmáticos y su rol segmentario en la historiografía urbana.

PALABRAS CLAVE

Ferrocarril, ciudad, epistemología, historiografía, urbanismo.

Railroad Infrastructure and City: Changeable Spatial Connection from Paradigms of Science, Urban Historiography and Urban Planning

ABSTRACT

Spatial environments composed of railroad and city have experienced a relationship which has varied in time. There has been a series of historical cycles that have witnessed a fluctuating interrelation: from pleasant articulation between nineteenth-century public spaces and railroad infrastructures, going through the controversial coexistence noticed by functionalist urban planning between the two fields, and up to the recent urban integration of obsolete infrastructures. With a culturalist approach, contemporary urban historiography reinterprets these episodes in light of the geomorphologic persistence of infrastructures, despite the variations in their usage cycles. The objective of this article is to tackle those historic units in synchrony, in order to make them interact with the historical context that has allowed a homogeneous cut. Our interpretation is that the determination of those historical units has been impacted by social science paradigms, predominant historiographic patterns and dominant urban principles. They have brought about breaks in the way of approaching spatial relationships between infrastructure and city when creating discontinuities in the production of disciplinary knowledge and in the ways of conceiving the urban. We will attempt to reflect upon those paradigmatic changes and their segmental role in urban historiography.

KEY WORDS

Railroad, city, epistemology, historiography, urban planning.

* El artículo se encuadra en los avances de la tesis doctoral "Ferrocarril y ciudad. Configuración urbana, representaciones sociales y proyectos urbanísticos en torno a las estaciones y la infraestructura ferroviaria. Santa Fe 1885-1989", presentada en la Universidad Nacional de Rosario, Argentina, el 28 de noviembre de 2012.

** Arquitecta de la Universidad Nacional del Litoral, Argentina. Becaria doctoral del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas, CONICET, Argentina. Miembro Titular del Instituto de Teoría e Historia Urbano-Arquitectónica INTHUAR. Correo electrónico: produccioncientificaydocencia@gmail.com

Infraestrutura ferroviária e cidade: sua instável correspondência espacial a partir dos paradigmas da ciência, historiografia urbana e urbanismo

RESUMO

Os âmbitos espaciais que integram ferrovia e cidade vêm experimentando uma relação variável no tempo. Desde a amável articulação entre infraestruturas ferroviárias e espaços públicos do século XIX, passando pela controversa convivência que o urbanismo advertiu entre ambos os domínios, até a recente integração urbana de infraestruturas obsoletas, vem se suscitando uma série de ciclos históricos que evidenciam uma flutuante inter-relação. Em enfoque culturalista, a historiografia urbana contemporânea reinterpreta esses episódios à luz da persistência geomorfológica das infraestruturas, apesar das variações em seus ciclos de uso. O objetivo deste artigo é abordar aquelas unidades históricas em sua sincronia, para fazê-las dialogar com o contexto histórico que tem permitido recortá-las para a periodização. Propõe-se como interpretação que na determinação dessas unidades têm tido incidência os paradigmas das ciências sociais, os modelos historiográficos predominantes e as diretrizes urbanísticas hegemônicas, que, ao estabelecer descontinuidades na produção de conhecimento disciplinar e nos modos de conceber o urbano, vêm propiciando rupturas na maneira de abordar as relações espaciais entre infraestrutura e cidade. Tentaremos uma reflexão sobre essas mudanças paradigmáticas e seu papel segmentário na historiografia urbana.

PALAVRAS CHAVE

Ferrocarril, cidade, epistemología, historiografía, urbanismo.

Inmerso en una serie de indagaciones que se llevan a cabo sobre la infraestructura ferroviaria en la ciudad de Santa Fe (Argentina), este artículo adquiere un perfil epistemológico devenido de la puesta en relación de la historiografía urbana contemporánea con la filosofía de la ciencia. En un sentido analítico semejante, pero de brillante erudición, Arturo Almandoz (2008) reflexionó sobre la historiografía urbana y del urbanismo, utilizando los libros como unidades discursivas a partir de las cuales se relacionan diferentes disciplinas y modelos historiográficos influyentes. Por otra parte, la epistemología de las ciencias sociales hizo su propia introspección estudiando los paradigmas de la historia de la ciencia, en ocasiones metáforas o imágenes fluctuantes entre el mundo y su representación (Schuster 2002). En las ciencias del territorio, Horacio Capel (1988) desarrolló una epistemología histórica para la geografía, en la que explica que este campo fue nuevo en diversos momentos, toda vez que se producía una renovación paradigmática en su seno. Por su parte, el urbanismo en torno a su profesionalización en Argentina ha sido abordado por Ana María Rigotti (2005). Puesta en su marco histó-

rico local e internacional, esta historia del urbanismo expone las vicisitudes de la disciplina durante su consolidación, que se nutre de variadas tradiciones y luego atraviesa diversas representaciones científicas. Infinitos ejemplos como éstos profundizaron nuestro conocimiento sobre la ciudad y oficiaron de invaluable estímulo para las indagaciones que tenemos en curso.

Sin embargo, creemos que estas aproximaciones deben ponerse en relación y asumir otro nivel de examen. El desafío es situar estas perspectivas y su contexto de producción en un posible diálogo. Asimismo, explorarlas en su alcance internacional, latinoamericano y argentino, lo que permite tener un registro de la circulación de las ideas. La empresa que asume este artículo parecerá aventurada pero parte de asumir una irreversible debilidad: la carencia de detalle.¹ No obstante la generalidad con la que se enfrentan estos procesos, ellos convergen en un objetivo particular: situar las etapas de la historiografía urbana contemporánea, abocada a las infraestructuras, en el concierto de las influencias científicas y disciplinares coetáneas. Para los historiadores urbanos analizados

¹ Debe aclararse que este artículo inédito fue escrito con una mayor extensión, que debió ser ajustada a los requerimientos editoriales y, por este motivo, se presenta sólo como una reflexión acerca de una evidente complejidad.

son las transformaciones espaciales entre el dominio infraestructural y el urbano las que habilitan el inicio de otro período. Para nuestras inquietudes, son las variaciones en la producción de conocimiento las que proponemos como hipótesis interpretativa del cambio espacial que anuncia una nueva etapa. Explorar este universo de las ideas disciplinares y representaciones de la ciencia adquiere más relevancia cuando el efecto espacial resulta inexistente, cuando las categorías de los historiadores no siempre caben en una ciudad media y periférica como Santa Fe.

Aproximación historiográfica contemporánea a la infraestructura

Los historiadores que expondremos problematizan el vínculo entre ciudad e infraestructura.² En ellos subyace un modelo historiográfico que habilita un cruce de coordenadas de tiempo y espacio. El tiempo está implicado en un largo período que abarca todo un proceso en que las infraestructuras modifican cínicamente su uso, pero siguen allí, como una huella imborrable, con la fuerza modeladora de su forma. Los ciclos y las estructuras se presentan para el historiador Fernand Braudel (2006) como claves de entrada a la historia de larga duración:

Ciertas estructuras están dotadas de tan larga vida que se convierten en elementos estables de una infinidad de generaciones: obstruyen la historia, la entorpecen y, por tanto, determinan su transcurrir. Otras, por el contrario, se desintegran más rápidamente. Pero todas ellas constituyen, al mismo tiempo, sostenes y obstáculos. En tanto que obstáculos, se presentan como límites [...] de los que el hombre y sus experiencias no pueden emanciparse (Braudel 2006, 8).

En esos ciclos de uso y en esas formas perennes de la infraestructura que modela las líneas de contacto con el núcleo urbano existe una estructura temporal que posee límites, sincronías, periodizaciones. Este trabajo trata de evidenciar las discontinuidades de esa estructura temporal, que responden a diversas causas, desde las cuales es posible definir unidades analíticas. En esa trama se ciernen paradigmas de

² Resulta indistinto que refieran a la infraestructura portuaria o ferroviaria, porque no trabajamos la especificidad del sistema de transporte, sino su inserción en la ciudad desde las lógicas del urbanismo y la ciudad.

la ciencia; cambios económicos, sociales o políticos; contactos interdisciplinares; campos en proceso de consolidación y modelos historiográficos.

Se hacía referencia a un cruce de coordenadas, por lo que explicamos cómo es afrontado el tiempo. Ahora bien ¿qué ocurre con el espacio? Aquí surge el aporte más novedoso de los autores a los que haremos mención. En rigor, asumen la larga duración pero sobre un objeto espacialmente focalizado: la infraestructura de transporte. Allí se manifiesta el enfoque historiográfico reciente, el que ha variado la escala de aproximación a la ciudad. Desde esta perspectiva, la infraestructura fue puesta en valor por la ingeniería y la geografía históricas, por la historia urbana y por la historiografía urbanística para decir nuevas cosas sobre un objeto conocido por la historia económica, pero que no tenía cabida en la historia cultural urbana.

En esta sintonía, Han Meyer (1999) afirma que los urbanistas son responsables del significado cultural del diseño y rediseño de las infraestructuras. Así, utiliza el análisis de cuatro ciudades portuarias para atribuirles el rol de matriz sobre la cual puede ser montada una historia del urbanismo. Propone modos en que las ciudades y los puertos articulan sus sistemas y escalas en el tiempo, en una red compleja que entrelaza significados culturales y variaciones en la economía del transporte y donde el hilo conductor es la marca permanente de las infraestructuras que modelan la estructura urbana. Cada una de las cuatro ciudades posee una específica forma espacial de relación con su puerto, la que proviene de una determinada apreciación cultural. El interés por la autonomía de la forma tiene que ver con la complejidad, con lo que Braudel indicaba como las capas de la historia. Porque en esa estructura portuaria se pueden leer los estratos de la historia tecnológica, política, económica, del urbanismo y/o de la ciudad. En definitiva, la forma urbana tiene su propia historia y una geomorfología.

Pero quizás el aporte más relevante de Meyer sea la determinación de cuatro categorías históricas con las que relaciona ciudad e infraestructura. Y lo más notable para nuestro trabajo es que estas categorías delimitan etapas que van paralelas al desarrollo del urbanismo como disciplina. De ello resulta que su libro admite una doble lectura: la historia de larga duración de la forma urbana en ciudades portuarias y la historia de las modalidades o paradigmas disciplinarios con que la planificación urbanística se ocupó de ellas. Con este fin, Meyer diferencia "dominio público

social” y “dominio público funcional”. El primero remite al espacio cívico de la ciudad, el sistema local. El segundo designa al recinto especializado para la tecnología del transporte, el sistema internacional. Lo interesante es que ambos dominios variaron los modos de relacionarse en el tiempo y esto es lo que Meyer establece como periodización.

El autor sostiene que en los siglos XVI y XVII ambos sistemas conformaban una unidad en las ciudades europeas. El puerto actuaba sólo como centro de acopio y comercio, y el muelle oficiaba de soporte de diversas funciones urbanas. De este modo, existía *coincidencia* entre el sistema local de la ciudad y el internacional del comercio, y bajo esas condiciones la ciudad respondía a una demanda todavía limitada a precarias embarcaciones. Lo característico del siglo XIX es que la infraestructura se autonomiza pero, a la vez, se encuentra tangente al núcleo urbanizado. Esto necesariamente obliga a una redefinición de los espacios urbanos, ya que los puertos pasan de ser puntos de intercambio a nodos de transbordo. El puerto cambia su tipo para albergar los barcos a vapor, resolver las conexiones con los ferrocarriles y satisfacer nuevas actividades portuarias. Es así como se establece una *articulación espacial* entre el “dominio público social” de la ciudad y el “dominio público funcional” de la infraestructura.

Paulatinamente, estos ámbitos son motivo de discordia y la emergencia del conflicto entre dos sistemas espaciales incompatibles se hace notar. En la segunda década del siglo XX el modelo que describe un tipo de relación infraestructura-ciudad empieza a manifestar inconvenientes. El núcleo central urbano se encuentra consolidado, la ciudad se expandió y se verifica que las infraestructuras generan una barrera al crecimiento urbano. Por ello, indica Meyer que el urbanismo disoció el “dominio público socializado” del “dominio público tecnocrático”, estableciendo la *segregación espacial* entre ellos. La búsqueda de la máxima eficiencia urbana y la tendencia a la socialización del suelo son las nuevas premisas y, aunque los planes de zonificación no pudieran ejecutarse, las infraestructuras fueron tapiadas y objeto de crítica.

Luego, Meyer explica que en los años ochenta del siglo XX, con el colapso del socialismo soviético, la intervención estatal en el espacio público comenzó a parecer burocrática. El sector privado y el libre mercado emergieron como fórmulas para el futuro en un paradigma de presunta libertad. Por ello, los proyectos para las ciudades no tienen una forma integral, debido a que

no se vinculan a la planificación centralizada. Por su parte, el puerto es concebido como centro de logística e intermodalidad entre diversos transportes. Esto conllevó que las áreas portuarias centrales en desuso fueran foco de atención para el urbanismo y actuaran como soporte de nuevas actividades turísticas, culturales o recreativas. Este proceso, llamado “festivalización de la ciudad”, implica una progresiva privatización del dominio social urbano, que conlleva a una posible paradoja: la *privatización del dominio público*.

Arribamos ahora al análisis de otro autor que también se ocupa de las reciprocidades entre ciudad y puerto: Alejandro Grindlay (2001). En su tesis doctoral se aboca a la interacción entre ambos dominios, reconociendo que el segundo tuvo una participación activa en los procesos urbanos desde el preciso instante en que su localización persiguió la centralidad. El coloquio entre ambos habría sido motor de transformaciones espaciales, institucionales y sociales; pero también el puerto habría actuado como componente de una red de comunicaciones que definirían su inserción territorial. El trabajo recoge reflexiones aportadas desde la ingeniería y el urbanismo, así como desde la geografía económica. La tesis pretende ser una contribución al conocimiento conjunto de puerto y ciudad, en las grandes ciudades portuarias del Mediterráneo andaluz. En estas ciudades compara cómo fueron los procesos de integración, expansión y segregación entre los dos sistemas, distinguiendo las singularidades de cada caso. Utiliza la cartografía histórica como fuente y la reelabora para analizar las transformaciones espaciales urbano-portuarias.

El trabajo no persigue cronología alguna, salvo en el capítulo 1, donde refiere a las variaciones cíclicas entre el espacio urbano y el portuario en un siglo de extensión. Asimismo, expone una periodización semejante a la portuaria, que involucra la infraestructura ferroviaria pero que no desarrolla. El recorte temporal se extiende desde el siglo XIX (momento en que irrumpió el ferrocarril) hasta finales del siglo XX (cuando las instalaciones se tornan redundantes). Este período se divide en cinco bloques que estructuran una aproximación a los cambios espaciales entre ciudad e infraestructura, que se atienden a los ciclos que atraviesa el ferrocarril. Las unidades son: etapa previa o de demanda del ferrocarril; etapa de implantación y desarrollo; etapa de acercamiento y crecimiento urbano; etapa de separación y aislamiento, y etapa de integración y absorción de las infraestructuras.

La primera remite al momento en que se desarrollan proyectos y negociaciones público-privadas para incorporar el ferrocarril a las ciudades. Es una etapa de

gran expectativa, ya que se asocia al riel con el progreso, pero también se anticipa la supremacía de las compañías privadas sobre el suelo urbano y el territorio. La segunda instancia refiere a cómo estas infraestructuras comienzan a formar parte de un sistema de espacios públicos que las integra, concertando la articulación entre la gran escala internacional y la red urbana local. Posteriormente, sobreviene un período que evidencia una paradoja: la estación ferroviaria fue motor de la expansión urbana, pero llegado ese crecimiento a su frontera común produce el efecto opuesto: el ferrocarril es un obstáculo para la urbanización. En la etapa siguiente se resuelve el aislamiento de la infraestructura, puesto que sus espacios ya no son compatibles con la dinámica urbana; se dispone el cercado o tapiado que refuerza la percepción de que se trata de recintos estancos. Por último, disminuye la intensidad de la explotación ferroviaria y se verifica que es posible la integración urbana de las infraestructuras obsoletas a través de proyectos que las destinan a nuevos usos.

Subrayamos a continuación las contribuciones de una tesis que refiere de manera específica a la infraestructura ferroviaria: la del geógrafo español Luis Santos y Ganges (2007). Destacamos en su obra, que combina todos los aditamentos de su formación (incluso su desempeño como empleado ferroviario y su interés por la historia urbana), la constante puesta en crisis de intereses urbanos y ferroviarios. Esta hipótesis explica por qué ambas administraciones no pudieron coordinarse, a pesar de que el urbanismo y la arquitectura desarrollaran una preceptiva para brindar soluciones. Asimismo, ilustra cómo fue virando la noción de estación como polo de urbanización, hacia las vías como barrera para la misma; en un relato que también informa sobre una evolución disciplinar que transcurre desde la supremacía de la arquitectura hasta la predominancia del urbanismo. Así, de manera semejante a Meyer, habilita la lectura de dos carriles: la historia del espacio urbano y el proceso de especialización de la práctica urbanística.

La apuesta por evidenciar los intereses, muchas veces antagónicos, de la administración urbana y la ferroviaria no sólo expone las dificultades que tuvieron los gobiernos locales para conciliar voluntades públicas y privadas. En su exposición, Santos y Ganges expresa que esta correlación también fue cíclica y que la tendencia a la especialización de las prácticas urbanas obró el efecto de separar los dominios. El siglo XIX habría sabido amalgamar ciudad y ferrocarril, siendo el núcleo arquitectural de la estación y los espacios públicos colindantes, los

nexos entre ambos sistemas espaciales. El resultado es la experiencia grandilocuente de la máquina penetrando por el territorio hasta el corazón de la ciudad. Sin embargo, además de este proscenio urbano, el siglo XX revela un contrafrente. La ciudad creció sin planificación, ni coordinación de intereses con el ferrocarril, que ahora discurre a través del tejido edilicio. Como resultado,

El ‘efecto barrera’ dará lugar a dos fenómenos urbanísticos con distintas consecuencias. Las líneas ferroviarias supondrán un límite al crecimiento urbano: de un lado, cuando la ciudad en su crecimiento ‘alcanza’ el ferrocarril sin sobrepasarlo, éste se convierte más que en una barrera en un borde al crecimiento urbano; de otro lado, cuando la ciudad ‘sobre pasa’ el ferrocarril, éste se erige en una barrera urbana propiamente dicha y suele generar problemas de funcionalidad y de seguridad vial [...] (López 2005, 16).

Como en el caso de Meyer, esta situación no sólo devela una mutación espacial, también atestigua un proceso de especialización del urbanismo que tendió a divorciar ambos dominios. En el espacio físico concreto sobreviene el cercado de los rieles, y en los planes urbanos se habla de segregación del ferrocarril a la periferia. Un recurso muy habitual fue el soterramiento de las vías, lo que denota el cisma entre arquitectura y técnica, entre cultura urbana y ferroviaria. Esta situación se mantuvo hasta la década de 1990, cuando empieza a ser posible la integración urbana del ferrocarril, a partir de nuevos tipos de gestión público-privada.

Sincronía histórica, epistemológica y disciplinar

Tal como lo anticipamos, el objetivo de este trabajo es situar en su contexto temporal las unidades históricas en que la historiografía contemporánea interpreta la larga duración de la relación ferrocarril y ciudad. Esta decisión responde a que, a nuestro juicio, la revisión o el agotamiento de ciertas representaciones tuvo incidencia en la demarcación actual de esas etapas. Como los historiadores abordados inician su relato con la instalación ferroviaria en el siglo XIX, nos remontaremos a ese tiempo para revisar, desde la filosofía de la ciencia, el conjunto de ideas que se constituyeron en estructuras dominantes de interpretación de los procesos urbanos en los que el ferrocarril estuvo implicado. En este sentido, la filosofía positivista provee algunos indicios para comprender por qué las infraestructuras fueron gratamente acogidas en la ciudad decimonónica, así como la incidencia que

esta tradición tuvo en la producción de teorías urbanísticas. Una segunda escala del periplo informa sobre la recuperación naturalista de las ciencias sociales (luego del paréntesis que abrió el espiritualismo) y sobre cómo estableció un modo cuantitativo y funcionalista de concebir la ciudad. Finalmente, reflexionaremos sobre el reciente valor asignado a la historia y su influencia en la apreciación patrimonial de las infraestructuras obsoletas. En sus respectivos contextos, esos momentos marcaron diversos modos de abordar lo urbano y eso es lo que retoman los historiadores como periodización.

Las ciencias positivas y la noción de ciudad como organismo vivo

Una primera pista para realizar este recorrido histórico quizás consista en delimitar el concepto de *evolución*. Para la filosofía de la ciencia, el positivismo abandona el modelo de revolución política que había sido propio del Iluminismo, por medio del cual los pensadores ilustrados creían posible derribar las estructuras arcaicas y arribar a la modernización (Chartier 2003). De modo que la crítica moderna nació de una literatura alineada en la lucha contra el Estado absolutista (Eagleton 1999), disputa que otros actores llevarían a las armas. La revolución era inminente porque existían “representaciones falsas” que mantenían a las masas en estado de ignorancia, y la emancipación permitiría superar esa “minoría de edad” (Foucault 1991).

El siglo XIX presenta una diferencia con esta concepción, por cuanto se encuentran subyugados los mitos que podían imprimir cierta inercia al progreso. El plan civilizatorio estaba en marcha y paulatinamente el modo revolucionario se fue desactivando del progreso histórico. Es por ello que para el positivismo existe una reelaboración del concepto de progreso, que lo aísla de su poder emancipador. El influjo que dio al conocimiento la ciencia experimental alienta la articulación entre teoría y *empiría*. La lógica y la matemática se unen al experimento para informar sobre el mundo y dominarlo. Por ello, la crítica, en su rol de tribunal de la razón, sentencia la racionalidad técnica como medio para el progreso mecanicista. Esta cuestión implica un éxito tan rotundo que se convierte asimismo en un modelo interpretativo extendido de la realidad.

El positivismo abandona el modelo revolucionario que supone la idea de un cambio drástico, por el *paradigma biológico* de evolución inspirado en las ciencias naturales. La matriz científica se orienta hacia una perspectiva de proceso lento, gradual y continuo con una meta que

guía su realización. En esta nueva dirección, la razón no es política o moral, sino entendida como instrumental y metódica, e implica que ante determinados problemas se puedan definir unos métodos para lograr determinados fines. Por otra parte, se sostiene que el modo de arribar a una representación objetiva de la realidad es a través de la inducción, por lo cual se considera fundamental la verificación empírica. En este basamento epistemológico, las ciencias sociales adoptan un esquema biológico de evolución inspirado en las ciencias naturales.

Para comprender cómo impactan estos paradigmas en las ciencias que se ocupan del espacio, una directa aproximación nos conduce al territorio y, en particular, a la geografía. Horacio Capel (1988) explica que la geografía moderna o humana nace en el siglo XIX, cuando empieza a considerarse al hombre como objeto actuante sobre la superficie terrestre. En ese momento prima la visión positivista que estudia la relación hombre-medio según la biología evolucionista. Según esta aproximación, la tierra estaba homogéneamente cubierta por organismos que luchan por ampliar su “espacio vital” para no perecer. Paralelamente, era necesario el estudio de la diferenciación de la superficie terrestre en términos históricos que fue abordada por la corografía.

En lo que refiere a la historia, el común denominador eran las gestas patrióticas, los grandes hechos y las biografías de héroes. La consideración del espacio como objeto de estudio fue más tardía y se remonta a la historia económica y social. Por ello, el *corpus* de la historia urbana comienza a constituirse en el siglo XIX, con el intercambio disciplinar entre el sustrato de las ciencias sociales positivas y la historiografía política (Almundoz 2008). Exponente de esta aproximación es el libro *La cité antique* (de 1864) del historiador N. D. Fustel de Coulanges. Por otra parte, en lo que respecta a los intercambios con la sociología histórica, Max Weber aportó categorías propias de ciudades que fueron de amplia difusión en la biblioteca del urbanismo.³

Según Almundoz, éstos son sólo antecedentes en la consideración de la ciudad, puesto que el historicismo intersecular privilegia el tiempo, no el espacio. Más tarde, la espacialización del análisis urbano se dio de manera simultánea en la historia y en la sociología. En esta última es clave la obra *The City* (de 1925) de Robert E. Park, Roderick D. McKenzie y Ernest W. Burgess (Almundoz 2008).

³ Categorías tales como “ciudad aristocrática”, “ciudad democrática” y “ciudad principesca”; o con base en sus funciones: comercial o de defensa, productora o de consumidores, etcétera.

Este núcleo, denominado “Escuela de Chicago”, conforma un *corpus* que podría llamarse de ecología urbana, ya que entendían que los estudios del hábitat natural podían ser aplicados a las investigaciones sobre el comportamiento de las comunidades urbanas (Di Pace 2004). De lo expuesto se deduce que las ciencias sociales positivas experimentan un momento de intercambio disciplinar en el que predomina el paradigma biológico, y desde este prisma fue asumido el espacio urbano. Ya la sociología, en su génesis, tuvo como referente a la biología. En rigor, Marx, partiendo de las condiciones de la sociedad industrial, tomó el concepto de *metabolismo* para denunciar un vínculo roto: el del hombre con la naturaleza, equilibrio que el trabajo artesanal no había alterado.

En este sustrato epistemológico y disciplinar del conocimiento social y urbano se fue gestando una práctica del espacio sin raigambre académica ni profesional: el urbanismo. Esta disciplina tomó algunos instrumentos y herramientas del pasado, de la decantada tradición arquitectónica y lo que Gastón Bardet llamó el “arte urbano”.⁴ Otros tantos insumos conceptuales y operativos fueron provistos por el legado organicista de las ciencias naturales y por lo que fue el común denominador para resolver la traumática experiencia urbano-industrial británica: la legislación, las normativas y el *survey*. La historiografía del urbanismo debe remontarse entonces a los manuales de la incipiente disciplina, de los que surgen las primeras perceptivas. Sin embargo, la historiografía urbana y la del urbanismo no sólo están intersecadas por estas tradiciones. En una enredada trama de conexiones se atraviesan paradigmas de la ciencia, modelos historiográficos, condicionantes históricos, relaciones centro-periferia, tradiciones nacionales, aportes autorales y el propio diálogo entre urbanismo y ciudad, en el que actuaron de manera subsidiaria. Es por ello que intentaremos reflejar cómo esta historiografía se fue desarrollando en esa complejidad, hasta provocar momentos interesantes de condensación literaria.

Premisas en la génesis del urbanismo

El urbanismo cristalizó como disciplina autónoma en Europa alrededor de 1910, momento en que convergieron una serie de exposiciones, publicaciones y legislaciones.⁵ En ese momento, logró hacer dialogar

saberes, presumiblemente contradictorios, que ya habían puesto en problemas a la geografía. Para este incipiente urbanismo el naturalismo y el historicismo no estaban reñidos y cuajaban en el concepto de *evolución*. De acuerdo con Almundoz (2008), en lo que respecta al transporte, inspirado en el progreso de los medios de locomoción como principal determinante de la forma y el carácter de la ciudad el español Ildefonso Cerdá pensó la expansión urbana y escribió su *Teoría General de la Urbanización* en 1867. Entre los textos germinales citamos también al del historiador del arte Camillo Sitte, de origen austriaco, quien escribió *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen*, de 1889. El libro aborda problemáticas novedosas como la valoración del tejido edilicio histórico y la forma urbana. Aquí se pone el énfasis en la historia que considera a la ciudad en su evolución, para ponderar desde el punto de vista estético espacios de la ciudad como las plazas. En paralelo, Raymond Unwin, urbanista, arquitecto e ingeniero británico, publicó *Town Planning in Practice*, de 1909. Unwin sostenía que la ciudad evolucionaba hacia un adentro y un afuera de las murallas, y que debían resolverse sus articulaciones espaciales. El biólogo Patrick Geddes, de nacionalidad escocesa, aportó *Cities in Evolution*, de 1915 (Almundoz 2008). Este texto aborda la urbanización como proceso, incorporando también la noción de región y la relevancia de los tejidos edilicios. De ello resulta un método organicista de revisión de la forma urbana, que en su crecimiento se denomina *conurbación*. Así, se ubica en la interfaz entre lo explicativo y lo propositivo, utilizando la historia como insumo para la práctica. Por otra parte, tomó de la tradición británica una base de información social como la encuesta y advirtió la necesidad de conocer la situación urbana antes de realizar la propuesta. En estos manuales fue común atender a los problemas del tránsito, los servicios públicos, el diseño de las plazas; aspectos que se sistematizaron y fueron puestos en perspectiva histórica (Almundoz 2008).

Como lo habíamos adelantado, la influencia que el positivismo ejerció sobre las ciencias sociales establece un enfoque para la explicación del universo humano que resulta fácilmente asimilable a las teorías y los métodos de las ciencias naturales. Ese predominio de la biología planteó antagonismos para ciencias como la geografía. Sin embargo, en el urbanismo, el método positivo con que se acomete la ciudad, lejos de aislar la historia la integró como un procedimiento organicista de exploración de la forma urbana. Ahora bien, como sostenía Marcel Poëte, la ciudad, entendida como “[...] un ser viviente que debemos estudiar en su pasado

4 En alusión a las prácticas urbanísticas previas a la constitución de las problemáticas de la ciudad industrial.

5 Sobre todo en Inglaterra y Alemania, donde las cuestiones de la higiene y la vivienda habían adquirido dramatismo.

para poder estabilizar el grado de evolución [...]” (Di Pace 2004, 83) y la idea de que los organismos cumplen con unos ciclos evolutivos no fueron excluyentes del aporte británico.

Es el filósofo Henri Bergson quien hace converger estos principios en el medio francés, postulando que la filosofía no puede ser absorbida por la ciencia y que el hombre no es asimilable a la naturaleza. Esta simbiosis entre evolucionismo naturalista y una perspectiva que evita el reduccionismo reubica en el podio a la historia. En este clima intelectual se formó el historiador Poëte (1929), quien escribe *La città antica* y rectifica la habitual y automática analogía entre cuerpo humano y ciudad. Hasta entonces, ambos funcionaban como máquinas irrigadas de vida por el sistema circulatorio. Por ello, de las anomalías del entorno industrial emergía el signo de un organismo enfermo. Dando un paso superador, Poëte detecta en la ciudad el “suceder” de lo orgánico –la evolución– y el “acontecer” de lo humano –la historia– (Di Pace 2004).

La estación ferroviaria en el “cuerpo urbano”

Proponemos a continuación precisar cómo fue abordada la infraestructura ferroviaria en el núcleo de este paradigma urbanístico organicista. Esto significa que desde los planteamientos historiográficos recientes, imbuidos de una escala analítica focalizada y con la pervivencia de la *longue durée*, iremos hacia atrás, ubicando cada fase en su sincronía y esfera epistemológica propia. Los urbanistas del siglo XIX, atravesados por el paradigma biológico, teorizaron sobre cómo vincular el ferrocarril a la ciudad, una ciudad que había evolucionado y tenía su propia historia.

Meyer sostiene que en el siglo XIX ese nodo de intercambio que se materializa en la estación articulaba los dominios social y técnico. Por su parte, Santos y Ganges alerta sobre el rol de la arquitectura de la estación como enlace entre ambos sistemas espaciales y pone como ejemplo a Unwin. Ya en *Town Planning in Practice* (de 1909) remarcaba que la estación debía sugerir la idea de puerta de entrada a la ciudad, con un espacio delantero para el tráfico y edificios que lo flanquearan. Para Unwin, la ciudad poseía “confines y accesos” en los que se debían garantizar tanto la vialidad urbana como la funcionalidad ferroviaria. En términos modélicos, la estación tenía que ser un solemne portal urbano que debía abrirse hacia el cen-

tro de la ciudad, hacia el sector de mayor congestión del tráfico interno, para encauzarlo hacia su salida al territorio a través de los caminos de hierro. Por su parte, Cerdá había entendido tan articuladamente la relación entre ferrocarril y ciudad, que se dedicó al control de las reparticiones del Ensanche de Barcelona, que trazó conjuntamente con las posibilidades urbanísticas que aportaba el riel. En paralelo, dirigió la sociedad inmobiliaria y promotora “El Fomento del Ensanche de Barcelona” y fue concejal del Ayuntamiento. Por otro lado, Sitte, al analizar la morfología urbana, no consideró al ferrocarril, pero su teoría de la plaza en “turbina”, con calles sin continuidad para formar un recinto cerrado, fue retomada por urbanistas como Stübben para resolver plazas que articularan la estación a la ciudad. Geddes había explicado que el organismo urbano estaba creciendo como un arrecife de coral, con base en las vías ferroviarias suburbanas. La articulación entre ferrocarril y espacio urbano estaba instalada en el universo paradigmático del siglo XIX, en el cual la ciudad era un organismo integral.

El neopositivismo y su concepción funcionalista de la ciudad

Luego de la recuperación historicista que explicamos, sobrevino un momento de renovación, en el cual fue dominante la corriente anglosajona en la filosofía de la ciencia, y que puede situarse aproximadamente entre 1920 y 1965. Los principales referentes eran el empirismo lógico y el racionalismo crítico que, en términos generales, aunque difieren en sus postulados, se caracterizan por la creencia en la ciencia como único conocimiento legítimo, la existencia de una relación biunívoca entre enunciados lógicos y verificación empírica, la confianza en la experiencia como recurso para la objetividad, entre otros aspectos (Schuster 2002). En esta reedición positivista se quiere superar el mecanicismo acudiendo a la inducción y al pragmatismo como modos de volver a la *empirie*. Sin embargo, muchos urbanistas no adoptaron esta corriente neorracionalista y prosiguieron con las enseñanzas bergsonianas acerca de la historia, asumiendo una actitud organicista.⁶

⁶ En contraposición, los arquitectos del Movimiento Moderno y el Congreso Internacional de Arquitectura Moderna (CIAM) denostaban la historia. Para ellos, las problemáticas de la ciudad moderna no se resolvían mirando al pasado. Le Corbusier adoptó una actitud arquitectónica y, desde una perspectiva de prominente formalización edilicia, propuso ciudades y fragmentos urbanos sobre *tabula rasa*. La inquietud por negar en bloque el pasado ya se había expresado en los manifiestos de algunas

Sin dudas, Carlos Della Paolera estableció un nexo entre esta concepción organicista y nuestro medio. Como lo explica Javier Fedele (2009), Della Paolera era ingeniero, y en 1928 volvió a Argentina procedente de Francia, luego de graduarse en el Instituto de Urbanismo de París. Fue el primer latinoamericano graduado en esta institución, con la presentación de una tesis sobre la evolución de Buenos Aires que fue dirigida por Poëte. Fiel a las enseñanzas de su maestro, defiende la concepción de la ciudad como un organismo que en su evolución da pautas para corregir sus patologías. Ello permite realizar el diagnóstico previo al tratamiento de la ciudad. Así, se asigna al urbanismo una dimensión científica que legitima la práctica y la distancia de las intervenciones estilísticas. El dictamen del urbanista queda compendiado en un documento llamado Expediente Urbano, allí descansa la legitimidad del plan, su prueba empírica. Luego sirve de base al Plan Regulador, que viene a racionalizar el funcionamiento urbano. Como bien lo explica Rigotti (2005), la disciplina busca profesionalizarse y construir su demanda y, si bien el urbanismo es una práctica, hay una retórica que lo posiciona como ciencia.

Ahora bien, como explicábamos en el apartado anterior, nos interesa situar cada etapa del urbanismo en la atmósfera de producción del conocimiento científico que sirvió de sustrato filosófico para su posible demarcación como unidad histórica. La historiografía contemporánea sostiene que el período que se acaba de describir manifiesta la segregación entre el “dominio público social” de la ciudad y el “dominio público funcional” de la infraestructura. Veamos ahora cómo se relaciona este aparente divorcio espacial con los paradigmas de las ciencias sociales y los procesos de profesionalización y especialización del conocimiento urbanístico.

El “efecto barrera” de los trazados viarios

Una vez que se hizo evidente la problemática ferroviaria en la que estaban inmersas las ciudades que, producto de su dinámica expansiva, habían integrado la infraestructura a su trama urbana, la planificación urbanística

vanguardias artísticas figurativas como el Futurismo italiano y fue útil toda vez que una conciencia radical pretendiera borrar de un plumazo la tradición. La arquitectura moderna recogió este legado del arte, pero no todos los arquitectos urbanistas fueron racionalistas. Lo cierto es que se popularizaron estos últimos porque la crítica militante difundió su obra, siendo clave el caso de Sigfried Giedion, que simultáneamente actuaba como secretario en los CIAM y escribía su historiografía.

ca comenzó a ocuparse del tema de los trazados viarios y establecimientos ferroviarios, dejando un poco de lado el rol arquitectural de la estación. Santos y Ganges (2007) sostiene que en esta segunda etapa se intenta resolver problemas ferroviarios con criterio urbanístico, es decir que aún el ferrocarril podía ser parte de la ciudad. El modelo responde a la segregación espacial de las infraestructuras y al soterramiento, desvío o elevación del nivel de los trazados viarios. Estas acciones persiguen la zonificación, tendiente a la especialización de las áreas funcionales que componen la ciudad.

La búsqueda de la racionalización del espacio urbano posee, asimismo, una explicación desde el universo paradigmático de las ciencias sociales. Es la atmósfera neopositivista la que permite encontrar “soluciones científicas” a los inconvenientes ferroviarios que se asumen de manera funcionalista. Las prácticas urbanísticas recurren a la *empiría* para otorgar rigurosidad científica a sus planeamientos, utilizando la ciudad y los instrumentos estadísticos como plataforma de indagación. En esa base informational están incluidos la historia de la urbe y el estudio de las ciudades que Della Paolera había tomado de Unwin y Vidal de la Blanche.

El diagnóstico demuestra que la evolución del organismo urbano se encontraba coartada, porque una enmarañada malla ferroviaria impedía su desarrollo. En el Plan Regulador de la Ciudad de Santa Fe, realizado por el arquitecto Miguel C. Roca,⁷ las trazas ferroviarias son percibidas como óbice para la expansión urbana. En la publicación del expediente, Roca realiza el siguiente diagnóstico sobre la infraestructura ferroviaria: “[...] esa intrincada ramazón que es la red ferroviaria, extendida allí como una tela de araña perniciosa y fatal, impide la vinculación como no sea por unos cuantos pasos a nivel cuyas barreras se cierran con excesiva frecuencia, obstaculizando el libre tránsito y originando nudos de funestas derivaciones” (Roca 1947, 97). Al proponer una estación única en la periferia, el urbanista separa espacialmente la infraestructura y libera al organismo viviente de su red. Las trazas ferroviarias son suplantadas por avenidas de circunvalación y las vías existentes desviadas de la planta urbana para que éstas no impidan su evolución. Esto es lo que él llama “[...] una rápida cirugía de salvación funcional” (Roca 1947, 95). Quizás se

⁷ Roca también se había formado en París con Poëte, y Della Paolera era asesor de su instituto.

comprenda mejor ahora por qué para referirse a este período los historiadores hablan de segregación espacial entre el dominio social de la ciudad y el técnico de la infraestructura.

El derrotero hacia la planificación urbana

En la fase neopositivista existe continuidad conceptual hasta los años sesenta; sin embargo, se produce un quiebre o radicalización de las representaciones de la ciencia en la historia del planeamiento urbanístico. Estos esbozos se ponen de manifiesto alrededor de 1940, y no sólo atañen al urbanismo. La sociología también estuvo bajo esta influencia, que buscaba uniformidades tendientes a la planificación social:

A partir de la segunda posguerra, en efecto, las ciencias sociales experimentaron una serie de cambios significativos como parte de una transformación más amplia de la cultura intelectual. En términos muy generales, dichos cambios se caracterizaron por “una declinación de la reflexión especulativa y filosófica y un optimismo generalizado acerca de los resultados que podían esperarse en cuanto se lograra un firme fundamento científico y empírico”. La convicción de que las ciencias sociales difieren sólo en grado, pero no en clase, de las ciencias naturales comenzó a extenderse entre los científicos sociales y creció la expectativa de que podían esperarse grandes avances una vez que las técnicas, que habían resultado eficaces en el entendimiento científico de la naturaleza, fueran imitadas, modificadas y adaptadas al universo de las disciplinas que se ocupan de la sociedad (Blanco 2006, 191).

Como lo enumera Rigotti (2005), en esta etapa se agota la idea que asociaba la ciudad con un organismo viviente. Este modelo, aunque científico, no resultaba satisfactorio para el nuevo paradigma de la planificación y llegaba a su límite conceptual con el desarrollo de los suburbios, simplemente porque éstos no formaban parte del “cuerpo” de la ciudad (Di Pace 2004). El urbanismo, además de cambiar su denominación porque ésta resultaba formalista o estética, instauró la idea de que la urbe podía ser creada artificialmente. Concebida en términos cuantitativos, la ciudad pierde aquello que su evolución orgánica había dejado como sedimento. En su reemplazo se instala la noción de aglomeración, debilitando los valores cívicos e históricos que, como estratos evolutivos, habían modelado la realidad ur-

bana. Asimismo, se asiste a un cambio en la escala de aproximación a lo urbano, que se orienta hacia la consideración del territorio y la región.

La exaltación científica significaba el rescate de la actitud positiva hacia la ciencia y los métodos experimentales, siendo el pragmatismo la herramienta que permitía extender el dominio de la racionalidad a la esfera social. El hecho fue muy relevante para la sociología y se articuló al deseo de planificación social. En lo que respecta a la geografía, Capel afirma que se produjo una reedición positivista, que llevó a las ciencias sociales al reduccionismo naturalista. Se asiste otra vez a la aplicación de las teorías físicas a las ciencias humanas, que vuelven a la explicación, en lugar de la comprensión. Y como en cada una de estas revisiones, en la geografía se buscaron regularidades en las distribuciones morfológicas sobre el espacio terrestre. Según Capel, si bien se supera el determinismo causal a través de un riguroso empirismo, las ciencias sociales se vieron interpeladas por la crisis del capitalismo y la necesidad de planificación social.

El resultado es el cuestionamiento de la corografía, y las regiones son tomadas en abstracto, como laboratorios donde poner a prueba las teorías. Basta recordar el libro de Walter Christaller, *Die zentralen Orte in Süddeutschland* (de 1933), una aproximación cuantitativa y deductiva que definía núcleos urbanos de servicios y sus áreas de influencia sobre un espacio pretendidamente isótropo (Almandoz 2008).

El objetivo era otorgar científicidad a las ciencias sociales y combatir su base especulativa, para planificar los modos en que la sociedad alcanzaría el desarrollo. Para lograrlo, las naciones se inspiraban en la Teoría de la Modernización, orientada a los países marginales a la modernidad pero que no habían adoptado la vía soviética de industrialización. Como lo explica Almandoz (2008), los años sesenta marcan una especie de ecuación de época: los países se industrializan, se urbanizan y se modernizan. En este contexto se forja para Latinoamérica la categoría de “países en desarrollo”, en el marco de agencias patrocinadas por Estados Unidos y el programa de la sociología funcionalista. Es por eso que, para la Teoría de la Modernización, la ciudad es un espacio catalizador del cambio social, y por ello se impulsan los estudios urbanos, que sirven como base de información para nutrir el cambio. Organismos como la Unesco y la Cepal son claves en este proceso, en que se planifican los modos de arribar al desarrollo regional.

Este tiempo es señero para el desarrollo de la historiografía urbana latinoamericana, y su característica es ese enfoque que aúna a la región, fraguando la categoría de “ciudad latinoamericana”. Se destaca la historiografía de Jorge E. Hardoy, conjuntamente con la difusión de los congresos de panamericanistas, el afianzamiento de grupos de investigación, las revistas especializadas y la institucionalización de la historia urbana. Por su parte, el urbanismo, en su fase práctica y depurada de su compromiso con el evolucionismo, aporta de forma engañosa a aquella ecuación de época. Los programas promovidos por el Estado desarrollista instauran edificios y ciudades modernas en contextos que, en rigor, no habían logrado la modernización. Por otro lado, la planificación urbana se diluye en directivas sin una concreta formalización del espacio, que se escabulle en los lineamientos abstractos del que fuera su instrumento: el Plan Director.

La infraestructura ferroviaria para el desarrollismo

Santos y Ganges (2007) sostiene que en esta etapa la planificación urbanística busca adaptar el sistema ferroviario a la red de carreteras, con lo cual se profundiza el sentido segregativo anterior, porque se intenta promover el uso del automóvil. Asimismo, se expande el aparato burocrático, ya que el Estado planificador va asumiendo tareas urbanísticas a partir de sus secretarías. El desarrollismo impone un modo tecnocrático de planificar la ciudad, en relación con los polos de desarrollo industrial. Por eso, esta época está signada por tres criterios de planificación en los que se subordina el ferrocarril a la ciudad: conseguir el mayor rendimiento de las instalaciones, separar los tráficos de viajeros y de mercancías y prever la construcción de nuevas estaciones de viajeros. El modelo en boga en las oficinas públicas era el estudio de “enlaces ferroviarios”.⁸ Sin embargo, el afán planificador pudo más que las posibilidades financieras y numerosos estudios no fueron practicados.

Con respecto a las estaciones, se dejó de lado la idea del edificio monumental, para concebirse como un espacio que debe tener una concepción racional y contar con servicios y comodidades. Las premisas dominantes fueron: el aprovechamiento del espacio, los

movimientos de pasajeros, la correspondencia entre los trenes, los servicios a los usuarios en espera, la coordinación con otros medios de transporte, etc. Las clausuras y especializaciones provocaron un proceso de obsolescencia, también en las estaciones. Asimismo, se realizan cierres masivos de líneas férreas que pusieron en desuso numerosas instalaciones o establecieron recintos sobredimensionados.⁹

Neoliberalismo y retórica del fragmento en un “clima cultural”

La tendencia a la racionalización y la eficiencia aparece como un modelo que la ciencia y la economía transfieren a la ciudad. Sin embargo, cuando el desarrollismo comienza a probar no ser satisfactorio, nuevos paradigmas buscan razones. La denominada Escuela de la Dependencia se propuso en la década del setenta como una alternativa que reinterpreta la antinomia centro-periferia, que ya estaba en la agenda de las ciencias sociales desde los orígenes de la Cepal, pero detecta en la situación periférica la causa estructural del subdesarrollo.¹⁰ En lo que respecta a la historiografía, la urbanización fue periodizada con base en bloques de poder que condicionaron los estadios de dominación capitalista. Por su parte, la planificación que se ejecutó en paralelo fue prescindiendo del espacio, seducida por los estudios urbanos que sirvieron de base informativa para los planes, dejándolos extraños a las previsiones edilicias (Almundoz 2008).

El desmontaje del mundo bipolar en los ochenta conlleva la crisis de la ideología marxista, tal como se encontraba planteada, y se establece como contrapartida una política de sesgo neoliberal. Se verifica en el contexto latinoamericano que, a pesar del gran crecimiento del Estado, éste no dejó de endeudarse y esa enorme deuda es la constatación de que el desarrollo no pudo ser alcanzado. En este ambiente se desmantelan los sistemas centralizados de planificación y se evidencia un

9 En Argentina, el “Plan Larkin” fue un plan de racionalización ferroviaria, ideado por el general norteamericano Thomas Larkin y puesto en marcha durante la presidencia de Arturo Frondizi. El objetivo era racionalizar el sistema ferroviario para eliminar su déficit, a partir de la supresión de tramos de vías, el despido de trabajadores y la compra de material rodante al exterior. Se pretendía reducir al 40% los ramales existentes de la red ferroviaria nacional (Scodeler 2007).

10 La teoría no debe reducirse al marxismo, ni tampoco oponerse a las iniciativas desarrollistas de la Cepal, pero en la medida en que el desarrollismo prueba no funcionar, toma una aproximación marxista (Almundoz 2008).

8 Ramales de unión entre estaciones y vías que penetran las ciudades, especialmente donde existen líneas terminales.

creciente interés por el espacio urbano, su arquitectura y su carácter patrimonial. En la historiografía, la Dependencia es objeto de cuestionamientos que dan lugar al resurgimiento de la tradición arquitectónica latina como núcleo difusor de instrumentos conceptuales y analíticos para la historia urbana.

Asimismo, los estudios culturales tienen influencia en la historia urbana, al particularizar los valores del paisaje y de la estructura física de la ciudad. La geografía humanista se ocupó de la percepción, demostrando que las representaciones objetivas de la geografía no siempre coinciden con los mapas mentales de los sujetos (Capel 1988). La otra cuestión del vuelco epistemológico es el interés por la autonomía de la forma urbana, que tendría su propia historia de larga duración. El proyecto urbano se enfocó en los modos de producción de la forma, que resultan de una historia lenta, topográfica, geomorfológica y cultural. Además, la crítica al funcionalismo propició una actividad teórica que consolidó una bisagra en la planificación urbanística y en la historiografía, otorgando nuevas formas de legitimación al proyecto (Meyer 1999).

Lo que reemplaza a la planificación funcionalista es la intervención sobre infraestructuras desafectadas, a partir de proyectos puntuales. Se trata de una reivindicación fragmentaria del espacio, pero que dispara una historiografía que indaga en el pasado de los edificios para ponerlos en valor ante actuaciones de reciclaje. En estas intervenciones puntuales, en el marco de un Estado neoliberal que languidece en sus roles públicos, adquiere relevancia el sector privado, que canaliza inversiones sobre el espacio urbano. Hoy sabemos que numerosas intervenciones de este tipo no fueron exitosas en términos sociales y respondieron a las demandas del marketing urbano, convirtiendo las obsoletas infraestructuras en espacios del consumo (Meyer 1999).

En lo que respecta a los modelos historiográficos, Jacques Revel y Roger Chartier reinterpretan el legado de la Escuela de los Annales. Esta historiografía es renovada integrando objetos de estudio no tradicionales, voces que no tenían figuración en la historia y un renovado catálogo de fuentes (Almundoz 2008). En esta aproximación se destacan los estudios de representaciones y mentalidades. Asimismo, la microhistoria no sólo revela que el pasado puede abandonar sus pretensiones cronológicas y leerse como una novela, sino también que el objeto puede ser vasto pero estar orientado a otra escala. Sobre esta plataforma florece la historia local, que se vuelve fragmentaria y casuística. La aten-

ción a la infraestructura es un ejemplo, pero se trata de un fragmento al que interpelamos sobre generalidades que superan al caso. Además, esta historiografía renuncia a la idea lineal de progreso, porque la realidad es incoherente y resulta necesaria su evidencia.¹¹

Como contrapartida, se debilita el modelo que integraba a las ciudades latinoamericanas en los sesenta, a cambio de una profusión de estudios casuísticos. Resulta necesario reflexionar aquí sobre las relaciones subsidiarias entre urbanismo e historia urbana, puesto que no parece casual que en épocas de intensa planificación regional funcionalista, la historia urbana se haya ocupado de las ciudades latinoamericanas de forma integral, mientras que más recientemente cuando la ciudad sólo se inclina hacia al proyecto urbano de tipo sectorial, la historiografía se aboca de forma puntual al estudio de casos y a las arquitecturas o infraestructuras.

En nuestra opinión, comprender estos procesos que aúnan las prácticas y las disciplinas que se ocupan de la ciudad requiere trascender las referencias historiográficas para dar cauce a una reflexión de tipo filosófico. Y es en esta clave que Zygmunt Bauman (2009) utiliza las metáforas de lo “sólido” y lo “líquido” para representar el cambio que experimenta la fase actual de la modernidad. Lo fluido representa la irrelevancia del espacio, de la solidez; en cambio, involucra la importancia del tiempo con que los líquidos se desplazan por aquél. La “modernidad sólida” se preocupaba por la conquista territorial y tenía como meta construir enormes infraestructuras. Desde esta perspectiva, se comprenden la apropiación efímera del espacio actual y la ausencia de previsiones acerca de la forma urbana. De hecho, las infraestructuras ferroviarias de la “modernidad pesada” son restauradas con sistemas tecnológicos que admitan remoción, y para actividades itinerantes, frente a la presunta imposibilidad de intervenir la ciudad con modelos tecnocráticos de urbanismo. Por su parte, la crítica se desvinculó de objetivos políticos y sociales que permitieran pensar esos espacios con fines que democratizaran el suelo urbano.

Pero sería faltar a la verdad no reconocer que de la combinación de gestión pública y privada han surgido ejemplos destacables que, a nuestro juicio, tienen como efecto más interesante la capitalización de plusvalías

¹¹ Giovanni Levi, 2010, Tópicos de historiografía contemporánea. Seminario Doctoral, dictado en la Universidad Nacional de Rosario (Argentina), octubre 19-22.

urbanas devenidas de la recuperación de infraestructuras para destinarlas a la modernización del sistema ferroviario. A ello haremos mención a continuación.

La integración ferrocarril-ciudad en el panorama actual

Nuevamente, Santos y Ganges (2007) explica los paradigmas urbanísticos. En los noventa hubo cuatro criterios de actuación: centralidad de las estaciones, intermodalidad, concepción moderna de las terminales y, lo que aparece como más novedoso, la búsqueda de permeabilidad entre el sistema ferroviario y el urbano. Un nuevo modelo urbanístico supera al que pugnaba por la segregación de las infraestructuras. Y es que paulatinamente el ferrocarril vuelve a formar parte de la cultura urbana. La arquitectura de la ciudad, el patrimonio cultural, el valor asignado a la historia y la intermodalidad reposicionan al ferrocarril en la palestra urbana.

La otra cuestión por destacar es que la racionalización del transporte no está reñida con la historia del ferrocarril, porque lo importante no es suplantar un sistema con otro, sino establecer una eficiente coordinación. Y no sólo entre el ferrocarril y los automóviles, también entre los trenes de pasajeros de gran velocidad y los ferrocarriles interurbanos de cargas para los cuales se ha estudiado la conveniencia de localización conjunta, urbana, periurbana o rurubana. Es posible establecer la permeabilidad entre el sistema ferroviario y el urbano, a través de la reutilización del espacio ferroviario vacante, el tratamiento de bordes con un diseño urbano adecuado y la dotación de accesibilidad transversal. Sólo en los noventa pudieron relacionarse la normativa urbanística con la ferroviaria, desplegándose inéditas formas de gestión, aunque siempre ante el riesgo de su inadecuada mercantilización. A modo de ejemplos, la excesiva densificación de los suelos recuperados con destino residencial o la privatización desmedida de equipamientos ferroviarios con fines comerciales son asuntos que la esfera pública debería controlar.

A modo de cierre

La historiografía urbana contemporánea abordada amerita una doble lectura: la evolución de la forma urbana que vincula ferrocarril y ciudad, y las discontinuidades de la disciplina urbanística. Asimismo, asume la larga duración histórica en la complejidad de sus capas y en

objetos de estudio que remiten al orden global, como las infraestructuras de transporte del comercio internacional. Sin embargo, ante la coincidencia de las periodizaciones con las que asumen esa generalidad, superando los datos de la casuística, parece atinado pensar que estos trabajos admiten la lectura de una tercera capa: la de los paradigmas de la ciencia y sus efectos espaciales mediados por las disciplinas que se ocupan de la ciudad. Si en la historiografía actual podemos identificar básicamente tres etapas en las formas de relacionar infraestructura ferroviaria y estructura urbana, es en gran parte porque cada uno de esos momentos estuvo signado por paradigmas que condicionaron el conocimiento y la acción sobre lo urbano. En el siglo XIX la posibilidad de articular ferrocarril y ciudad fue fruto del organicismo con que se concebía a esta última. La ciencia de la ciudad indagó el pasado para establecer un método que garantizara la evolución urbana, asegurando la articulación de las nuevas infraestructuras a la ciudad histórica. Avanzado el siglo XX, la estructura urbana se hallaba expandida y el organismo vivo quedó atrapado por la red viaria del ferrocarril. También se quería promover el uso del automóvil y planificar científicamente el desarrollo urbano. En ese contexto, la infraestructura ferroviaria fue segregada a la periferia. Luego, las ambiciones totalitarias de la planificación mostraron sus limitaciones para operar de manera objetiva en el universo social y urbano. En tiempos recientes, la historia y la cultura muestran que es posible acercar de nuevo infraestructura ferroviaria y estructura urbana a partir del reconocimiento patrimonial de las estaciones y sus espacios contiguos reconocidos en el proyecto urbano. ☩

Referencias

1. Almundoz, Arturo. 2008. *Entre libros de historia urbana. Para una historiografía de la ciudad y el urbanismo en América Latina*. Caracas: Equinoccio.
2. Bauman, Zygmund. 2009. *Modernidad líquida*. México D.F.: Fondo de Cultura Económica.
3. Blanco, Alejandro. 2006. *Razón y modernidad. Gino Germani y la sociología en Argentina*. Buenos Aires: Siglo XXI.
4. Braudel, Fernand. 2006 [1959]. La larga duración. *Revista Académica de Relaciones Internacionales* 5: 36. www.relacionesinternacionales.info (Recuperado el 21 de mayo de 2012).
5. Capel, Horacio. 1988. *Filosofía y ciencia en la Geografía contemporánea*. Barcelona: Barcanova.

6. Chartier, Roger. 2003. *Espacio público, crítica y desacralización en el siglo XVIII. Los orígenes culturales de la Revolución Francesa*. Barcelona: Gedisa.
7. Di Pace, María. 2004. *Ecología de la ciudad*. Buenos Aires: Universidad Nacional de General Sarmiento.
8. Eagleton, Terry. 1999. *La función de la crítica*. Barcelona: Paidós.
9. Fedele, Javier. 2009. Ciudad y río. La construcción histórica de un paisaje. Tesis Doctoral, Universidad Politécnica de Catalunya.
10. Foucault, Michel. 1991. *¿Qué es la Ilustración?* Madrid: Editorial la Piqueta.
11. Fustel de Coulanges, Numa D. 1864. *La cité antique*. París: Hachette.
12. Grindlay, Alejandro. 2001. Los puertos mediterráneos andaluces: centralidad urbana y dimensión territorial. Tesis Doctoral, Universidad de Granada.
13. López, Enrique. 2005. Urbanismo y ferrocarril. PH Boletín del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico 55: 15-22.
14. Meyer, Han. 1999. *City and Port. Transformation of Port Cities*. London, Barcelona, New York, Rotterdam. Róterdam: International Books.
15. Poëte, Marcel. 1929. *La città antica*. Turín: Einaudi.
16. Rigotti, Ana María. 2005. Las invenciones del Urbanismo en Argentina (1900-1960). Inestabilidades de sus representaciones científicas y dificultades para su profesionalización. Tesis Doctoral, Universidad Nacional de Rosario.
17. Roca, Miguel C. 1947. *Plan Regulador de la Ciudad de Santa Fe*. Buenos Aires: Instituto Argentino de Urbanismo.
18. Santos y Ganges, Luis. 2007. *Urbanismo y ferrocarril. La construcción del espacio ferroviario en las ciudades medias españolas*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
19. Schuster, Federico (Comp.). 2002. *Filosofía y métodos de las ciencias sociales*. Buenos Aires: Manantial.
20. Scodeller, Gabriela. 2007. *La huelga ferroviaria de 1961 en la provincia de Mendoza*. Ponencia presentada a las Primeras Jornadas Nacionales de Historia Social, mayo/junio 30-1, en La Falda, Argentina.