

**Vecinos preocupados por el puerto.
Un episodio en la redefinición del ordenamiento urbano.
Santa Fe, 1854**

[Neighbors Concerned about the Port. An Instance in the Redefinition of the
Urban Renewal. Santa Fe, 1854]

Paula Sedran
(ISHIR/CONICET)
sedranpaula@gmail.com

Resumen

A partir de 1850, Santa Fe vivió cambios importantes en su ordenamiento urbano. El puerto fue motivo de discusión, dados las potencialidades y riesgos que su crecimiento suponía, y en torno suyo se estructuraron representaciones sobre cómo debía organizarse la ciudad y quiénes eran culpables del desorden. El presente trabajo reconstruye el aspecto representacional del puerto como *lugar*, para acercarnos a la arista territorial de las pugnas por qué dirección debía tomar el orden urbano. Lo hacemos, principalmente, a partir de la carta que un grupo de vecinos envió en 1854 al Gobernador, en la que se pronunciaron sobre la influencia del puerto y de sus habitantes en la vida de la ciudad.

Palabras clave: Orden Urbano – Puerto – Representaciones – Lugar

Abstract

Major changes regarding urban order in the city of Santa Fe took place from 1850 onwards. The port was the subject of discussion given the opportunities and risks its growth posed. Social representations were generated around this issue such as how should the city be organized and who were responsible for disorder. This paper reconstructs the port's representational elements as a *place*; it approaches the territorial dimension of the struggles generated by the direction that urban order should take. It does so mainly analyzing the letter written to the governor in 1854 by a large group of neighbors, who state their vision on the influence on local life of the port and its inhabitants.

Keywords: Urban Order – Port – Representations – Place

Recibido: 01/04/2014
Evaluación: 03/07/2014
Aceptado: 17/10/2014

Vecinos preocupados por el puerto. Un episodio en la redefinición del ordenamiento urbano. Santa Fe, 1854

En el presente trabajo abordamos un episodio micro que formó parte de la problemática del ordenamiento urbano santafesino¹ en el cual, a partir de la década de 1850, se dieron cambios de importancia. Esto se dio en un contexto de inestabilidad política y militar que fue una constante durante los años de la Confederación (1852-1861) y en una situación económica que no dejó de ser precaria.

Como parte de la redefinición de las relaciones cotidianas, el puerto fue motivo de discusión, ya que los cambios que se hacían visibles en él (y que él propiciaba) suponían tanto posibilidades de progreso como riesgos. En esos años, la actividad portuaria favoreció la expansión de la ciudad y un limitado aunque palpable crecimiento económico, al tiempo que produjo el arribo de hombres desconocidos, los cuales generaron desconfianza en los vecinos. La zona del puerto fue uno de los lugares en torno de los que se estructuraron representaciones sobre el orden social: sobre cómo debía organizarse la ciudad y sobre quiénes eran los culpables del desorden.²

Proponemos un primer acercamiento a la arista territorial del *problema del orden* en la ciudad de Santa Fe, en consonancia con abordajes previos centrados en sus dimensiones legal, periodística e institucional.³ Con este fin, consideramos una carta

¹ Este trabajo forma parte de una investigación más amplia sobre la institucionalización de aquellas relaciones sociales (conflictivas o no) que formaron parte del establecimiento de un nuevo orden en la vida de la ciudad, especialmente la reformulación, delimitación e institucionalización de las conductas y prácticas aceptables y de aquellos actores que fueron establecidos como *otro* social. En este marco, denominamos de manera general ordenamiento urbano a las formas materiales, que adquirieron en la ciudad, las luchas por el establecimiento de una norma social sobre el orden, del que la dimensión espacial de las relaciones sociales es un elemento constitutivo. Entre las transformaciones concretas que se analizan podemos nombrar los mecanismos de acceso de los diferentes actores sociales a lugares de la ciudad, los roles o funciones de distritos barrios, edificios, calles, plazas, las formas que adoptó la ocupación y crecimiento de la ciudad, entre otros.

² Cabe señalar que, si bien con características propias, estos años ven cómo comienza a instalarse el que será el discurso del orden de los sectores dirigentes de la segunda mitad del siglo, en el que la consecución de la modernidad tenía al orden como precondition ineludible del progreso. Sobre esta temática, cfr. GAYOL, S. y KESSLER, J. (comps.), *Violencias, delitos y justicias en la Argentina*, Buenos Aires, 2002; REGUERA, A., *Los rostros de la modernidad*, Rosario, 2006.

³ SEDRAN, P., "El orden público desde las *prácticas de control* policiales en un período de definición normativa e institucional: faltas y delitos de *desorden público* en la ciudad de Santa Fe. Años 1864-1878", *XIII Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia*, Catamarca, 2011; FRANCO, A. y SEDRAN, P., "Marcando la cancha: atribuciones formales y prácticas concretas de municipio, justicia y policía en la regulación del espacio urbano. Santa Fe, 1872-1895", *XI Seminario Argentino-Chileno y V Seminario Cono Sur*

que un nutrido grupo de unos ciento cincuenta vecinos notables envió en 1854 al gobernador Crespo, en la que se pronunciaron sobre la influencia del puerto y los habitantes de esa zona en la vida de la ciudad y propusieron soluciones a problemas que calificaron como apremiantes. Entre los promotores de la carta estuvieron “el Jefe de Policía, conspicuo personaje del Sur, [y] los curas de los conventos.”⁴ Ellos pensaron el puerto en el marco del crecimiento de la ciudad, que por su disposición física inevitablemente iba en dirección Norte (donde estaba situado el puerto) y Oeste y, por su motor económico y consecuencias sociales, se ligó a la actividad portuaria.

La carta permite entrever fragmentos de la trama de la que *el problema del puerto* formó parte en las representaciones de los actores y, con ello, de cómo tuvieron lugar las luchas por la territorialización, que comprendieron también la significación de los *lugares* de Santa Fe. En este documento está presente la dimensión representacional del *lugar* del puerto, que está construida y actúa sobre procesos materiales. En este sentido, este trabajo apunta no a develar componentes novedosos de esa noción del orden sino a rastrear, en las fuentes históricas, huellas de un proceso que tuvo un arraigo territorial profundo.

A continuación indagamos en la discusión que la carta presenta en torno a qué orden debía ser impuesto en la capital provincial, considerando que “los procesos sociales (de diferenciación, poder, desigualdad, acción colectiva) suceden *a través* de las formas materiales que diseñamos, construimos, usamos y protestamos.”⁵

Algunas precisiones

En el abordaje de esta temática, que constituye para el caso santafesino un espacio de vacancia, resultaron de gran utilidad tres aportes de la historia social en relación a la segunda mitad del siglo XIX argentino. El primero es la advertencia sobre los efectos, de invisibilización u homogenización, que puede generar el hecho de hacer del Estado (o de un caso histórico de Estado –el porteño) el único eje explicativo del análisis. Esta idea fue apuntalada en un primer momento a partir del estudio de la formación del Estado en sociedades no bonaerenses;⁶ en trabajos que pusieron de manifiesto que la

de Cs. Sociales, Humanidades y RR.II., Mendoza, 2012; SEDRAN, P., “Consideraciones sobre la aplicación del Reglamento de Policía Urbana y Rural en la ciudad de Santa Fe. Primeros años de la Organización Nacional”, *IV Congreso Nacional sobre Problemáticas Sociales Contemporáneas*, Santa Fe, 2008.

⁴ BUSANICHE, J., *Hombres y Hechos de Santa Fe*, Santa Fe, 1992, p. 21.

⁵ GIERYN, T., “A place for space in sociology” (pp. 463-496), *Annual Review of Sociology* 26, 2000, p. 463.

⁶ DEBATTISTA, S.; BERTELLO, C. y RAFART, C., “Crimen y castigo en el Territorio Nacional del Neuquén. 1884-1920” (pp. 129-147), *Estudios Sociales* 6, 1994; DI LISCIA, S. y BOHOSLAVSKY, E. (eds.), *Instituciones y formas de control social en América Latina 1840-1940*, Buenos Aires, 2005; ARGERI, M., “Tensiones institucionales entre jueces letrados y jerarquías policiales (territorio nacional del Río Negro 1880-1930)” (pp. s/n), en E. BOHOSLAVSKY, L. CAIMARI y C. SCHETTINI (org.), *La policía en perspectiva histórica. Argentina y Brasil (del siglo XIX a la actualidad)*, CD-ROM, Buenos Aires, 2009; LANTERI, A., “La conformación de una dirigencia nacional. Notas sobre la dinámica política en el congreso de Paraná, 1854-1861” (pp. 125-143), en V. AYROLO (comp.), *Economía, sociedad y política en el Río de la Plata del siglo XIX. Problemas y debates*, Rosario, 2010.

incidencia de los factores (políticos, sociales, culturales, económicos) locales o regionales fue sustancial en la conformación de dichas sociedades. En segundo lugar, los aportes metodológicos de la historia regional,⁷ al reconocer lógicas propias de espacios, circuitos y prácticas, permitieron hacer visibles fenómenos que, así, adquirieron nuevos sentidos posibles. En los primeros años de la Confederación (en que la diferencia entre la vitalidad económica rosarina y el estancamiento santafesino comenzó a marcarse merced, entre otras cosas, a la acción del Estado)⁸ esto supuso preguntarnos por los sentidos que la protesta tuvo para los actores, e implicó la premisa de que éstos estuvieron dados por los intereses y estrategias de los vecinos. En tal sentido, la diversidad de los aspectos a considerar (condiciones económicas y sociales locales pero también regionales, ritmo de las transformaciones acaecidas en la ciudad) fue delimitándose en relación al ejercicio que proponemos. Por ejemplo, se hizo visible que quienes impulsaron el reclamo fueron los curas y el jefe de policía, representantes de dos instituciones cuyo proceso de institucionalización protagonizaba la discusión pública.

Asimismo, vimos la necesidad de considerar trabajos que problematizan las escalas⁹ de los fenómenos sociales, los que han tenido la virtud de sacar a los estudios de caso de su condición exclusiva de muestras que confirmasen esquemas generales previos. Estas precauciones son pertinentes a nuestro trabajo en tanto la presencia de la dimensión simbólica del puerto como lugar, en la estrategia de los vecinos, se formó como objeto a partir de la lectura de la carta y su vinculación con otras fuentes, por lo que la reposición de un contexto adecuado ha sido nuestro mayor desafío.

Finalmente, los anteriores aportes generaron la necesidad –y posibilidad, de visitar cierta bibliografía, en especial una historiografía local de corte liberal y/o ensayística, por medio de la cual ciertas fuentes, como la carta que aquí analizamos, han llegado a nosotros. La densidad empírica de algunos de estos trabajos es una fuente muy valiosa de información que, junto a los señalamientos anteriores, permite reconsiderar en fuentes diversas el problema de la agencia, esto es, la capacidad efectiva de imposición, negociación y resistencia que tuvieron diferentes actores individuales, colectivos e institucionales en situaciones concretas.¹⁰

⁷ BRAGONI, B. (ed.), *Microanálisis. Ensayos de historiografía argentina*, Buenos Aires, 2004; FERNÁNDEZ, S. (comp.), *Más allá del territorio: la historia regional como problema. Discusiones, balances y proyecciones*, Rosario, 2007; BONAUDO, M., REGUERA, A. y ZEBERIO, B., *Las escalas de la historia comparada, Tomo I: Dinámicas sociales, poderes políticos y sistemas jurídicos*, Madrid, 2008; GIRBAL BLACHA, N., “La historia regional argentina en tiempos del Bicentenario de la Revolución de Mayo de 1810” (pp. 1-21), *Mundo Agrario* 10 (20), 2010, disponible en http://www.scielo.org.ar/scielo.php?pid=S1515-59942010000100017&script=sci_arttext [acc. 5/2/2014].

⁸ Nos referimos a las sucesivas medidas de ley provincial de Aduanas dictada en 1847 y nacionales de libre navegación de los ríos en 1852 y de derechos diferenciales en 1857.

⁹ FRÉDERIC, S. y MASSON, L., “Acerca de escalas y eventos: potencial teórico y metodológico en el estudio de procesos políticos” (pp. 24-39), en S. FRÉDERIC y G. SOPRANO (comps.), *Política y variaciones de escalas en el análisis de la Argentina*, Buenos Aires, 2009.

¹⁰ SALVATORE, R., *Subalternos, derechos y justicia penal. Ensayos de historia social y cultural argentina 1829-1940*, Buenos Aires, 2010; BARRIERA, D. (dir.), *Instituciones, gobierno y territorio. Rosario, de la capilla al*

Por otra parte, dado que tratamos con un objeto construido en una escala micro, (un episodio del que tenemos sólo fragmentos), detallamos la manera en que utilizamos ciertas categorías cuya pertinencia sería, de tratarse de un objeto temporal y espacialmente más extenso, quizás, más transparente. Se trata de, por un lado, cómo considerar la presencia estatal, la cual aparece como interlocutora principal del petitorio; por el otro, por qué hablamos de *lugar* cuando nos referimos al puerto.

La cuestión del Estado se desdobra, a su vez, en dos interrogantes: por una parte, qué formas específicas de presencia estatal existieron local y regionalmente durante los años de la Confederación y, por otra, qué miradas sobre éstas hallamos en las fuentes. Esto porque, si bien no abordamos específicamente las representaciones de los actores sobre el Estado, éstas forman parte de sus concepciones sobre el orden, de sus estrategias y son, asimismo, una marca en la producción del documento.

Seguimos la definición del Estado como un cúmulo de relaciones sociales de dominación institucionalizadas,¹¹ ya que permite hacer hincapié en relaciones concretas de poder, de asimetría, constitutivas del establecimiento de determinadas pautas de comportamiento. Esto nos ha sido de gran utilidad para abordar un período en el que se halla en configuración la distinción entre el Estado como actor autónomo y las instituciones que lo forman (diferencia que alcanza su plenitud cuando el Estado hace lo propio).¹² Esto hace que se vuelva aún más interesante de ser analizada la intersección entre las representaciones sobre la legitimidad del Estado y las interacciones cotidianas con sus instituciones. En nuestro caso, la forma en que los vecinos peticionan se dirige directamente a unas instituciones concretas (el poder ejecutivo provincial) y supone a su vez una particular representación sobre esas instituciones y sobre el orden social.

La carta, que constituye un pedido al gobernador para que como autoridad competente solucione el *problema del puerto*, es tanto un reclamo como un reconocimiento de un “acuerdo inmediato entre las estructuras incorporadas, convertidas en algo inconsciente... y las estructuras objetivas.”¹³ Si se considera esta forma específica de interpelación, el gobernador encarna la potencial acción de las instituciones estatales sobre el orden en la ciudad, instituciones que en los años de la Confederación fueron “tanto [como] un principio que sirvió de eje a una nueva configuración de la legitimidad política como un mecanismo de gobierno.”¹⁴ En un contexto tal, la misiva constituye una acción concreta en relación al orden urbano que,

municipio (1725-1930), Rosario, 2010; YANQUILEVICH, M., *Estado y Criminalidad en la frontera sur de Buenos Aires (1850-1880)*, Rosario, 2012; PALACIO, J. y CANDIOTI, M. (eds.), *Justicia, política y derechos en América Latina*, Buenos Aires, 2007; FRADKIN, R. y DI MEGLIO, G. (comps.), *Hacer política. La participación popular en el siglo XIX rioplatense*, Buenos Aires, 2013.

¹¹ YANQUILEVICH, M., *Estado y Criminalidad en la frontera sur de Buenos Aires (1850-1880)*, Rosario, 2012.

¹² GARAVAGLIA, C., “La apoteosis del Leviathán: El estado en Buenos Aires durante la primera mitad del siglo XIX” (pp. 135-168), *Latin American Research Review* 38 (1), 2003, pp. 137 y 138.

¹³ *Ibid.*, p. 138.

¹⁴ LANTERI, A., “Unos cuantos aventureros de la política. Notas sobre los alquiloneés en la Confederación (1854-1861)” (pp. 115-126), *PolHis* 7, 2011, p. 118.

reconociendo legitimidad a la presencia estatal, intenta negociar unas específicas relaciones de dominación (en este caso, de unos intereses que se plantean como generales, locales y tácitamente opuestos a las políticas impositivas, comerciales y administrativas del gobierno nacional).

La segunda aclaración conceptual refiere a la noción de *lugar*. Sin desconocer los profundos debates sobre el status del territorio en la constitución de la trama social, este concepto resulta instrumental ya que, en su identificación de las dimensiones espaciales, morfológicas y simbólicas que hacen al lugar, nos permitió ponderar el rol de descripciones valorativas hechas por los actores en la constitución misma del lugar en cuestión.

Según Gieryn, los elementos que hacen que un lugar sea, son tres. El primero es la localización geográfica, que permite distinguir la unicidad de un lugar, el aquí y allá, su ubicación. El segundo, la forma material, refiere a su fisicalidad, a sus características distintivas, sea éste construido por el hombre o no. En tal sentido los lugares son cosas perceptibles y significables por las sociedades que los trabajan, transitan, utilizan. El último elemento que define al lugar es el sentido (y el valor) que los actores le otorgan, sobre lo cual Gieryn puntualiza que “sin la denominación, identificación, o representación, un lugar no es un lugar.”¹⁵ Así, la constitución de un lugar como tal es doble: por un lado se lo construye y ubica físicamente y, por el otro, se lo narra, interpreta y percibe. De esta manera “el *lugar* persiste como un elemento constitutivo de la vida social y el cambio histórico” en tanto entre ambas dimensiones del lugar “el material y el interpretativo, el físico y el semiótico”¹⁶ exista una relación de autonomía e interdependencia.

Como veremos, los sentidos sobre el puerto que los vecinos enfatizan están íntimamente relacionados con su fisicalidad; se insertan en una mirada más amplia, que diseña una distribución física y moral de los lugares clave de la ciudad en contraste con la realidad adversa que se describe. De esta manera, la dimensión representacional del puerto es una apuesta estratégica de los vecinos a una territorialidad específica, entendida ésta como “...el grado de control de una determinada porción de espacio geográfico por una persona, un grupo social, un grupo étnico, una compañía [...] un Estado o un bloque de Estados.”¹⁷ Si entendemos que la consecución de una territorialidad está sustentada en un “conjunto de prácticas y sus expresiones materiales y simbólicas capaces de garantizar la apropiación y permanencia de un determinado territorio por un determinado agente social”,¹⁸ la carta puede considerarse una práctica destinada a accionar sobre la toma de decisiones del tema que la convoca. A su vez, sustenta sus pretensiones en un cúmulo de valoraciones

¹⁵ GIERYN, T., “A place for space in sociology...” *op. cit.*, p. 465.

¹⁶ *Ibid.*, pp. 464 y 465.

¹⁷ MONTÁNEZ GÓMEZ, G. y DELGADO MAHECHA, O., “Espacio territorio y Región, conceptos básicos para un proyecto nacional” (pp. 120-134), *Cuadernos de Geografía VII* (1-2), 1998, p. 123.

¹⁸ *Ibid.*, p. 129.

de orden eminentemente moral, presentada en nombre del interés local y que constituyen los argumentos del escrito.

Finalmente, una aclaración a propósito del marco en el cual estos procesos se dieron: la ciudad (de Santa Fe). A los efectos de nuestro trabajo, es necesario no dar la ciudad como un *a priori*, que en las fuentes y en ciertos trabajos académicos toma la forma de las antinomias ciudad/campaña, civilización/ barbarie, local (ciudad)/nacional. Por ello, sin que esto suponga excluir a Santa Fe –y a sus transformaciones– del marco decimonónico de la ciudad moderna o ciudad concepto,¹⁹ anotamos a continuación algunas características que nos permitirán situarla históricamente en la región de la que formó parte, económica, política y culturalmente.

Una ciudad que progresa y que se estanca

Nacida a mediados del siglo XVII²⁰ como pivote comercial entre el Paraguay y el Alto Perú, Santa Fe fue sede regional y luego provincial de gobierno, lo cual influyó profundamente en la conformación de sus sectores dominantes, formados por familias de renombre cuya influencia se retrotraía al período tardocolonial o independentista. Su posición se sostenía principalmente sobre lazos de parentesco, el desempeño de cargos públicos y el desarrollo de determinadas actividades económicas.²¹ Ahora bien, los años de la Confederación supusieron, tras décadas de devastación material e inestabilidad política, una situación compleja para las familias de la elite, divididas en “cuyistas o liberales y lopistas o federales”. Aunque existieron levantamientos contra los sucesivos gobernadores en 1852, 1856 y 1857 y 1850, la dirigencia santafesina se replegó en última instancia a las políticas urquicistas que plantearon un desarrollo

¹⁹ Gorelik advierte en este sentido que la ciudad no puede ser comprendida ni como un vacío, escenario de las prácticas sociales (a la manera de la sociología urbana) ni como un “modelo”, maqueta jerárquica del pensamiento proyectual (a la manera de la urbanística), sino [que debe comprenderse] como un espacio heterogéneo, socialmente producido por una trama de relaciones, materialización compleja de la cambiante textura de las prácticas sociales. GORELIK, A., *Miradas sobre Buenos Aires. Historia cultural y crítica urbana*, Buenos Aires, 2004, p. 26.

²⁰ Originalmente, Santa Fe fue fundada en 1563 por Juan de Garay a 80km Norte de su emplazamiento actual, como parte de la ocupación española del corredor del río Paraná, buscando conectar el Paraguay con el océano Atlántico así como con el Alto Perú, sede central del gobierno colonial. Las dificultades de transporte y comunicación, el territorio anegable, las crecidas del río Quiloazas (hoy San Javier) que socavaban el territorio así como los constantes enfrentamientos con los pueblos originarios de la zona hicieron que hacia 1660 se decidiera el traslado de la ciudad hacia donde se halla hoy.

²¹ La actividad económica preponderante en las familias más tradicionales de esta elite era la ganadería. La conformación de un nuevo sector empresarial, transitada ya la mayor parte del siglo XIX, estuvo ligada a la inmigración europea y se relacionó con las inversiones comerciales. Constituidos en el sector dirigente de Rosario, la ciudad económicamente más pujante de la región, estos “hombres nuevos, es decir, extranjeros, y algunos migrantes internos, llegados en su mayoría durante los primeros años del flujo inmigratorio, y aún antes, que habían prosperado rápidamente merced a la acumulación originada por sus actividades empresarias y comerciales.” FERNÁNDEZ, S., *Identidad y vida cotidiana, Nueva Historia de Santa Fe*, Tomo 8, Rosario, 2006, p. 18.

cuya punta de lanza no fue la capital sino el Sur provincial.²² Aún así, los vecinos que escriben apelan al conocido perfil conciliador del gobernador Crespo en política interna, que se desarrolló en el marco de un profundo resentimiento social y económico de la provincia, dado “por su condición fronteriza con Buenos Aires, en guerra con la Confederación”.²³

En un contexto de escasez material, ya en estos años “...Santa Fe concentraba toda la actividad burocrática inherente al funcionamiento del Estado; de este modo muchas de las personas que allí vivían se encontraban vinculadas de forma directa al empleo público o con tareas derivadas de éste.”²⁴ En lo que respecta al desarrollo de la vida diaria, Santa Fe compartía los problemas de la Confederación: dificultades en las comunicaciones y en el tránsito de mercaderías, escaso desarrollo de la agricultura y estancamiento de la industria artesanal. La vida economía local, que incluía la producción doméstica de muchos de los elementos de uso diario, se basaba en la exportación regional de carbón, madera, carretas y “frutos de todas clases”.²⁵ La circulación de moneda era limitada, en parte por las necesidades acumuladas de la guerra y en parte por problemas administrativos,²⁶ lo que también influiría sobre las arcas provinciales, siempre insuficientes. Cervera afirma que, para los años cincuenta, la provincia “sólo tenía por entrada, a más de la mensualidad dada por Buenos Aires, pequeñas contribuciones de un territorio esquilmo y muerto.”²⁷ Y esa misma austeridad tenía los signos de prestigio de un poder político, sito en la ciudad capital, que buscaba identificarse con el Estado.²⁸

Según Álvarez, en los años que siguieron “[m]ientras el Rosario vivía de su puerto, de las tarifas del ferrocarril Central Argentino en construcción, y de la guerra con el Paraguay, Santa Fe permanecía casi abandonada, absorta en el insoluble problema de comunicarse con las provincias del Norte por el Río Salado.”²⁹ Otra circunstancia que contribuyó a las penurias económicas, y posiblemente también a un estado de temor

²² Esta tendencia cristalizó, en 1856, en la sanción de la ley de derechos Diferenciales, que estipulaba que los productos que tocaran en los puertos de Buenos Aires debían pagar tarifa doble en las aduanas de la Confederación. Esto impulsó fuertemente el comercio en Rosario, que era el puerto más apto para recibir embarcaciones de ultramar. DAMIANOVICH, A., et al., *Nueva enciclopedia de la provincia de Santa Fe*, Santa Fe, 1992, p. 239.

²³ *Ibid.*, p. 232.

²⁴ FERNÁNDEZ, S., *Identidad y vida cotidiana...*, op. cit., p. 18.

²⁵ DAMIANOVICH, A., *Nueva enciclopedia...*, op. cit., p. 166.

²⁶ CERVERA, M., *Historia de la ciudad y provincia de Santa Fe. Contribución a la historia de la República Argentina. 1573-1853*, Tomo III, Santa Fe, 1982, p. 156.

²⁷ *Ibid.*, pp. 122 y 123. Sin embargo, dicho historiador anota cómo, al finalizar su mandato en 1854, Domingo Crespo “dejó una provincia libre de deudas” iniciando con ello “una nueva era” para Santa Fe.

²⁸ El 19 de septiembre de 1854, la junta de representantes, “en virtud de tenerse que aumentar el número de [representantes] para la próxima legislatura de 1855” y de que “el local destinado a la H. Representación carece de los muebles precisos” solicita al gobernador que “la sala sea dornada (sic) con dos docenas de sillas decentes, un alfombrado, una carpeta de damasco (ilegible) u otro color y una araña” pues allí se llevan a cabo los “actos más solemnes y públicos.” Archivo General de la Provincia de Santa Fe (AGPSF), Archivo de Gobierno, Notas de la junta de representantes, 19/9/1854.

²⁹ ÁLVAREZ, J., *Ensayo sobre la historia de Santa Fe*, Buenos Aires, 1910, p. 343.

frente a ocupantes desconocidos de la zona del puerto, fue la escasez intermitente, aunque recurrente de hombres. Debido a la guerra con Buenos Aires, había pocos hombres en la ciudad, “con excepción de los miembros de la Municipalidad y algunos artesanos indispensables.”³⁰ Si bien esta situación se acentuó hacia los años finales de década, la aprehensión que generó es algo que se señala en fuentes diversas.³¹

En 1858 vivían en Santa Fe unas 6000 personas³² y la ciudad se extendía unas doce o trece manzanas Sur/Norte y unas ocho de Este a Oeste (ver figura 1). Según las descripciones, el puerto se ubicaba exactamente en el extremo Norte de la zona habitada.³³ En esa misma línea Norte, a unos cuatrocientos metros al Oeste del puerto se hallaba la plaza Libertad (hoy San Martín), que en ese momento era una parada de carretas, descripta como un lugar muy concurrido.³⁴ De allí, unas diez cuadras hacia el Norte, se extendía la quinta de Crespo y la Chacarita, hoy barrio Candiotti, cuya urbanización se dio a partir de mediados de la década de 1880.³⁵ Por el Sur y el Oeste, el límite era el río.

³⁰ BECK BERNAL, L., *Cinco años en la Confederación Argentina (1857-1862)*, Santa Fe, 1991, p. 90.

³¹ *Ibid.*, p. 75; AGPSF, Archivo de Gobierno, Notas de la junta de representantes, 4/6/1855.

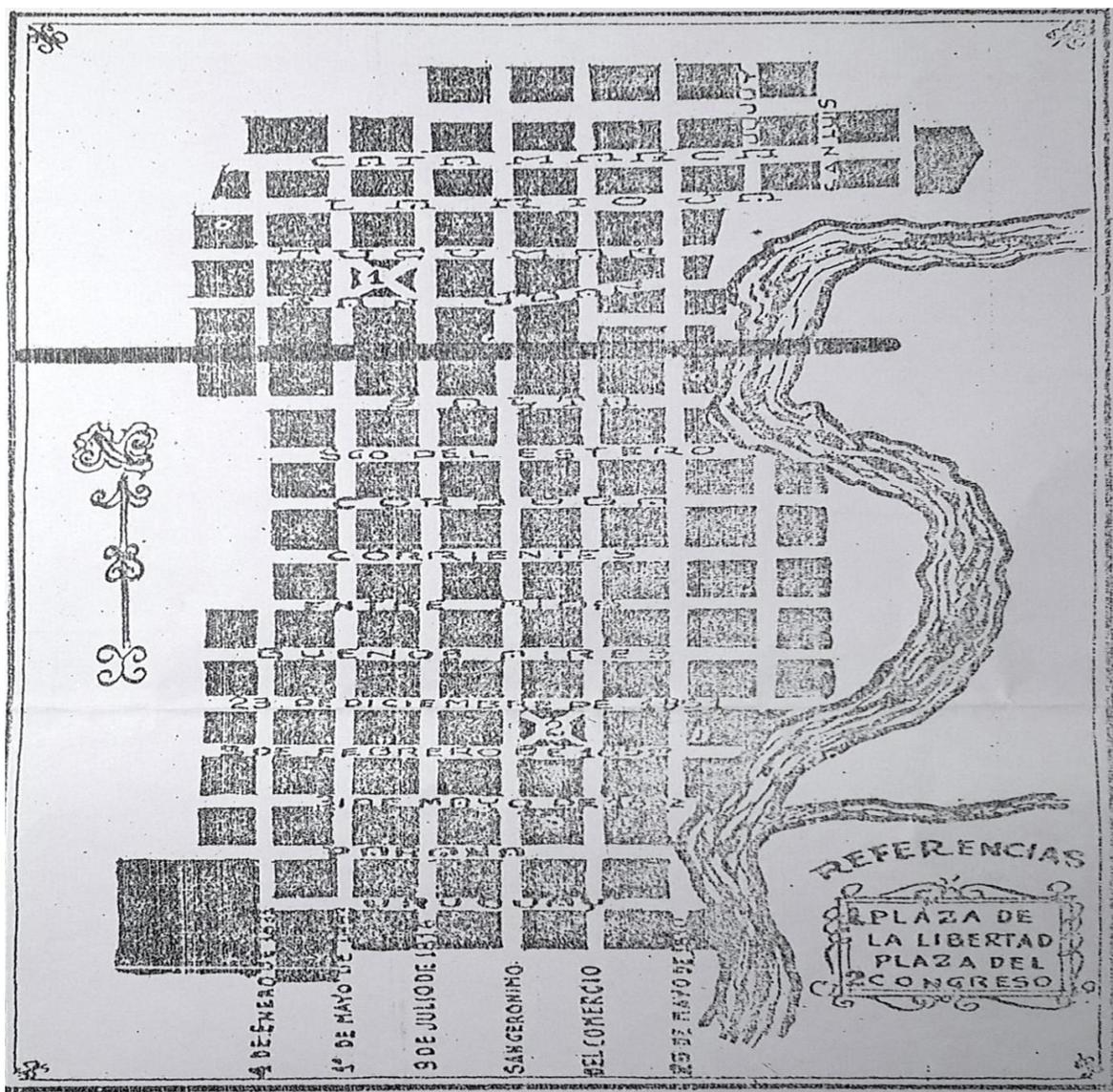
³² CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE SANTA FE, *Homenaje al IV centenario de la fundación de Santa Fe*, Santa Fe, 1973, p.58

³³ Para acercarnos a una idea del ritmo de crecimiento de la ciudad en la primera mitad del siglo, la descripción hecha puede compararse con la que brinda Pérez Martín para 1810, reconstrucción hecha sobre la visita a la ciudad del General Belgrano. Dice el autor que “La ciudad llegaba apenas por el límite norte a calle Salta [...] y al poniente por la actual calle 4 de Enero [seis y tres cuadras de la plaza principal, respectivamente].” Pérez Martín completa su descripción señalando que, si en 1810 la plaza principal, centro social y político de la ciudad, brindaba poco más que “la sombra de los árboles” y el “amparo de los yuyos,” hacia 1853 “parecía un campito rodeado de postes y sombreado por paraísos.” PEREZ MARTÍN, J., *Itinerario de Santa Fe*, Santa Fe, 1965, pp. 31 y 46.

³⁴ Tres de las plazas, hoy céntricas y tradicionales, de la ciudad, desde la Plaza central o de Mayo hasta la nombrada San Martín y plaza España (todas citas en un radio de unas quince cuadras a la redonda) fueron hasta entrada la década de 1870 paradas para carreta. PEREZ MARTÍN, J., *Itinerario de Santa Fe...*, *op. cit.*, p. 26.

³⁵ SEDRAN, P. y ALBERDI, R., “La ‘necesidad sentida’ del progreso. Construcción y representación del espacio urbano en Santa Fe. Fines del siglo XIX” (pp. 136-150), *Revista Estudios del ISHIR* 3, 2013.

Figura 1. Plano de la ciudad de Santa Fe, año 1853



Fuente: AGPSF, Mapoteca, plano Núm. Nº 672. Agrimensor: Niklison, José Germán.

En la zona Sur se hallaba el centro administrativo y político, organizado alrededor de la plaza Independencia (hoy plaza de Mayo). Hacia 1850 los cronistas describen la pobreza de los edificios públicos, anotan que las deliberaciones de los gobernantes se mudaban a las aulas del antiguo convento jesuita, cito cruzando la plaza, y relatan los arreglos que debieron hacerse para acomodar a los congresales constituyentes en 1853. Algunos de ellos se alojaron frente a la plaza.

Central en lo que un cronista extranjero describió como la “única casa de alojamientos [...] sucia e indecente”³⁶ que ocupaba parte del lugar que hoy ocupa el edificio de Tribunales. A dos cuadras de allí, hacia el Oeste, se alzaba el edificio

³⁶ MANTEGAZZA, P., *Viajes por el Río de la Plata y el interior de la Confederación Argentina*, 1916, p. 39.

multifacético de la Aduana (donde actualmente se halla la Legislatura) cárcel, polvorín, fortaleza,³⁷ y el objeto de los ataques de los insurrectos de la oposición intraelitaria en la década que siguió. Se relata en las crónicas que, por el Oeste, la Aduana era el límite de la ciudad (extremo inferior izquierdo de la figura 1), ya que más allá comenzaban “los ranchos”.³⁸

El puerto al que refieren los vecinos se localizaba unas ocho cuadras hacia el Norte y tres hacia el Este de la plaza principal. De allí partía el carbón de leña, principal producción local, que daba ocupación a “ochocientos operarios escasos; el resto de la exportación redujose a cueros, naranjas y algún otro producto agrícola.”³⁹ Según el cronista, la escasa profundidad del puerto era uno de los motivos del atraso del comercio, lo que provocó que “cuando se abrieron los ríos en América al comercio libre, éste, que prefiere más que todo la facilidad de las comunicaciones y la economía del tiempo, corrió espontáneamente a Rosario, puerto más fácil y profundo y sobre todo más cercano al río de la Plata, el gran puerto del Atlántico.”⁴⁰ Cabe señalar que los autores de la carta no parecen haber compartido la fe del italiano en la espontaneidad de la economía. A sus ojos, era la acción gubernamental la que podría “comunicar la vida [del puerto] al cuerpo entero [de la ciudad].”

La producción de la ciudad y sus alrededores, “a la espera de que la navegación del Salado haga resurgir a una nueva vida a la solitaria ciudad de Santa Fe”, era insertada en un “un pobre comercio de cabotaje”, que sostenía la circulación de la producción local despachando “a Buenos Aires y a los puertos del Paraná, leña y carbón”,⁴¹ aunque se dejaban sentir aún en esos años los efectos revitalizadores para el comercio portuario de la ley de aduanas dictada unos años antes.⁴² De hecho, como se verá, la carta parte de la comprobación, no del atraso de la ciudad sino, por el contrario, de “la gran concurrencia de buques que [...] ha llevado allí [al puerto] toda esa actividad mercantil que obra prodigiosa en el camino del progreso.”⁴³

Las descripciones transparentan el momento coyuntural que atravesó la ciudad, uno de notorias limitaciones al tiempo que “despegue” en relación a años anteriores y ese es el marco en que se insertan las representaciones del petitorio.

³⁷ PEREZ MARTÍN, J., *Itinerario de Santa Fe...*, op. cit., p. 59.

³⁸ BECK BERNAL, L., *Cinco años en la Confederación...*, op. cit., p. 64.

³⁹ ÁLVAREZ, J., *Ensayo sobre la historia de Santa Fe...*, op. cit., p. 345.

⁴⁰ DAMIANOVICH, A., *Nueva enciclopedia...*, op. cit., p. 236.

⁴¹ BUSANICHE, J., *Hombres y Hechos...*, op. cit., p. 24.

⁴² Afirma Damianovich que “una reactivación económica en ascenso con los altibajos producidos por el bloqueo europeo. En 1847 Echagüe dicta una Ley de Aduanas para Santa Fe, que guarda correspondencia con la de Rosas de 1835. El movimiento portuario es intenso llegando a producirse en enero de 1849 un desplazamiento de noventa embarcaciones en el puerto de Santa Fe...” DAMIANOVICH, A., *Nueva enciclopedia...*, op. cit., p. 227.

⁴³ BUSANICHE, J., *Hombres y Hechos...*, op. cit., p. 25.

El puerto, lugar del problema

En ese contexto, el puerto tenía un lugar central. Descripciones coetáneas a las anteriores destacan otros aspectos de la actividad local. A los relatos de atraso y quietud se suman aquellos que recalcan que en Santa Fe se construían “las mejores goletas y embarcaciones de la Confederación” y que “una de las actividades comerciales de la ciudad consiste en la venta de curvas y tablones de madera para las mismas construcciones, de cuyos materiales hacen provisión en los bosques más cercanos.”⁴⁴ Los vecinos mismos parten de la comprobación de una pujanza comercial que, aunque no cuantifican, describen como novedosa.

La importancia del puerto puede aprehenderse teniendo en cuenta también otros aspectos ya que, considerando únicamente el comercio e incluso el transporte de personas, el puerto empezó a competir con los medios terrestres sólo a comienzos de la década de 1860.⁴⁵ A la fecha, la mayor parte del transporte comercial era realizado en mulas y carretas⁴⁶ y esto se reflejaba, a los ojos extranjeros, en la “la estima general” de la que “por su probidad, sobriedad y abnegación” contaban los arrieros.⁴⁷ Los precios de los viajes en vapor, descriptos como prohibitivos, contribuyeron a la preeminencia del transporte en carretas o diligencias. En 1854 se inauguró un servicio diario del Vapor “Riachuelo” entre Santa Fe y Paraná,⁴⁸ ante lo que un periódico se preguntaba si para establecer la tarifa “se habrán creído esos señores que todas las personas decentes son ricas o que los pobres no lo son” y reclamaba que el precio se adecúe para que pudiesen viajar “artesanos e inmigrantes.”⁴⁹

El puerto renovó en esos años su valor estratégico. Fue el paso obligado entre la capital de la Confederación y el Interior y ello se reflejó en las medidas adoptadas por el gobierno, algunas de las que antepusieron esta consideración a la imperiosa necesidad recaudatoria. En 1854 el poder ejecutivo suspendió por decreto el cobro de impuestos a los barcos que llegaran a o zarparan de los puertos de la Confederación “interín no se provean las mejoras necesarias en ellos” y para “compensar las incomodidades que ofrecen nuestros puertos y perjuicios que provocan a las embarcaciones su falta de comodidad.”⁵⁰ Esta decisión no fue bien recibida en Santa Fe, ya que esos ingresos eran una de las principales fuentes para las arcas provinciales.⁵¹

⁴⁴ BECK BERNAL, L., *Cinco años en la Confederación...*, op. cit., p. 90.

⁴⁵ CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE SANTA FE..., op. cit., p. 90.

⁴⁶ En 1854 se inauguró el “primer servicio de líneas permanentes en la provincia,” aprobado por el gobierno de la Confederación. Aún en ese momento, el servicio que unía Santa Fe con Rosario demoraba un día y medio en hacer el recorrido. *Ibid.*, p. 89.

⁴⁷ BECK BERNAL, L., *Cinco años en la Confederación...*, op. cit., p. 92.

⁴⁸ CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE SANTA FE..., op. cit., p. 95.

⁴⁹ Periódicos *El Patriota*, 5/3//1859 y *El Progreso*, 8/3/1861. Citado en TICA, P., *Historia social santafesina en tiempos de la Confederación*, Rosario, 2001, pp. 98-99.

⁵⁰ AGPSE, Archivo de Gobierno, Notas de los ministerios y demás reparticiones nacionales, 1/1/1854.

⁵¹ La austeridad de la vida comercial fue “sufrida” por los emprendimientos mercantil-militares de las potencias extranjeras también, como lo señala Griselda Tarragó para la incursión anglo-francesa del año

Fue después de Caseros cuando “el Paraná comenzó a ser la verdadera vía de acercamiento de los pueblos”⁵² y ello incidió también en la sociabilidad organizada alrededor de la zona portuaria. Busaniche reconstruye un cuadro en el que “damas con miriñaque pasean por las tarde en la Alameda, frente al Puerto; de vuelta recorren las tiendas y platican largamente con sus propietarios, que son vecinos distinguidos y respetables de la ciudad.”⁵³ Así, el puerto era parte de un circuito de actividades cotidianas de los sectores más acomodados, que hacía de él un lugar importante de la sociabilidad urbana.⁵⁴ Al instalarse en la zona “gente dudosa”, las dos denuncias centrales de los vecinos fueron que no cumplían con “sus deberes religiosos” y que no estaban lo suficientemente vigilados.⁵⁵ En medio de los cambios de roles y sentidos de los *lugares* de la ciudad que denunciaban como perjudiciales⁵⁶ este grupo de vecinos prestigiosos describió una ciudad opuesta a otra⁵⁷ y dio cuenta de cómo los perjudicaba este contraste: “En la una, todo es progreso; en la otra, todo decadencia. El comercio y la población toda está trasladándose al puerto, lo que no dejará de traer graves

1845. Amén de ello, vuelve a ponerse de relieve que la década de 1850 contrastó con el devenir de las décadas anteriores. Por ejemplo, en 1853 la recaudación de aranceles portuarios, principalmente derechos de anclaje y comercio, había doblado los del año anterior. TARRAGÓ, G., *De la autonomía a la integración, Nueva Historia de Santa Fe, Tomo 5*, Rosario, 2006, p. 99.

⁵² Futuros trabajos deberán ahondar en la relación, más amplia, de los habitantes de la capital, no sólo con el puerto sino con el río en sí. Las vivencias y representaciones que emanan de ello, para el año que tratamos aquí, añanan la escasez de recursos con el Río como fuente de prosperidad a la vez que como amenaza. El 23 de junio, la Cámara de Representantes, en nota al gobernador Crespo, elogia “la grande y útil obra que S. E. quiere emprender para salvar la población de la ruina que las frecuentes crecientes del río le amenaza” a la vez que rechaza la propuesta “en consideración de los fondos que debe designar para hacer[le] frente.” AGPSF, Archivo de gobierno, Notas de la Honorable Junta de Representantes, 23/6/1854.

⁵³ BUSANICHE, J., *Hombres y Hechos...*, op. cit., p. 8.

⁵⁴ Otro punto central a este respecto era la zona Sur, lugar de residencia de los vecinos distinguidos. Allí tenía lugar, entre otras, la costumbre de las “visitas” al atardecer. FERNÁNDEZ, S. (comp.), *Más allá del territorio: la historia regional como problema. Discusiones, balances y proyecciones*, Rosario, 2007, p. 18. Ellas transformaban las casas en vitrinas, y dibujaban un escenario de de presencias públicas en contraste con las también conocidas siestas santafesinas, que vaciaban las calles mientras el silencio dominaba la ciudad. PÉREZ MARTÍN, J., *Itinerario de Santa Fe...*, op. cit., p. 44.

⁵⁵ BUSANICHE, J., *Hombres y Hechos...*, op. cit., p. 27.

⁵⁶ Según Busaniche, “[l]a ciudad se iba para el Norte. El barrio de San Antonio y el barrio del puerto se poblaban. Las casas ocupaban poco a poco las quintas seculares.” *Ibid.*, p. 19.

⁵⁷ El periodismo fue otra fuente importante de difusión de la idea de que había *dos ciudades*. Una, portadora de la tradición y los valores “decentes”; otra, en la que convivían la pujanza del progreso comercial con el peligro latente del desorden y la disolución de las costumbres. Para ilustrar este punto, véase, AGPSF, Rollo 500, Periódico “El Santafesino” 22/5/1877. Asimismo, esas representaciones sobre Santa Fe se consolidan y protagonizan las crónicas más difundidas. En 1883, Estanislao Zeballos describía la capital provincial: “Santa Fe colonial y Santa Fe moderna. La ciudad de los descendientes de los tenientes gobernadores, alcaldes y regidores y la ciudad de los tenderos, carboneros, marineros y calafates...la ciudad de los templos, del Cabildo, de las autoridades, jueces, fiscales “enredados y enredistas” y la ciudad del comercio, de los hoteles de los cambistas y la aduana [...] La ciudad de la aristocracia de raíz de conquistadores y colonizadores españoles, del buen tono, de la cultura, que habla en castellano con sabor antiguo, patriota como Estanislao López, religiosa como Juan de Garay y la ciudad con aspecto de factoría norteamericana, fusión de todas las razas que habla mal todas las lenguas, liberal en sus costumbres, ajena al buen tono patriota a la moderna, comerciante como medio y progresista como resultado[...]dos ciudades soldadas en la línea del medio por una calle transversal.” ZEBALLOS, E., *Descripción amena de la república Argentina*, Buenos Aires, 1887, pp. 130 y 131.

inconvenientes. En la parte opuesta de la ciudad están todos los templos, todos los edificios públicos, todos los ramos de la administración.”

El puerto se localizaba en una de esas ciudades, y se poblaba de gentes que generaban desconfianza. Era una población eminentemente masculina producto de transformaciones como la incipiente política colonizadora, a la migración interprovincial y a la reestructuración –todavía por estudiarse– de los sectores populares regionales⁵⁸ y de su relación con las instituciones estatales,⁵⁹ luego de décadas de movilización militar. Estos cambios se dieron sobre una ciudad “sumergida en el atraso” dado primordialmente por “los compromisos políticos y militares”⁶⁰ gestados en la “configuración de oposiciones” formadas entre 1835 y 1852.⁶¹

Para 1854, entonces, las presencias materiales y simbólicas del Estado estaban en reconfiguración. Las provincias “debieron cambiar la índole de sus poderes tras haber actuado por más de treinta años como estados independientes y soberanos que sólo habían delegado las funciones relacionadas con el ejercicio de la representación externa.”⁶² En relación a ello, cabe destacar que la carta formó parte de un cuerpo de peticiones y reclamos,⁶³ que se repitieron en esos años, dirigidos a un poder ejecutivo que era, a nivel nacional, “la sumatoria de funciones públicas. No existió una separación entre los poderes ejecutivo, judicial, legislativo, económico y militar, sino que los dirigentes abarcaron estas distintas instancias.”⁶⁴ De esta manera, la petición se dirigió directamente a quien podía tomar medidas concretas para dar una solución al problema del Puerto.⁶⁵ El diagnóstico presentado establecía que: “La gran concurrencia

⁵⁸ FERNÁNDEZ, S., *Identidades...*, *op. cit.*, p. 16.

⁵⁹ Uno de los “lugares” de Santa Fe, que aquí no tratamos y que los sectores populares en problemas con la ley conocieron de cerca fue el edificio de la Aduana. Data de mediados del siglo XVIII y también ve su historia conectada con la portuaria. La primera función que cumplió fue ser “oficina colectora de los impuestos a las cargas que transportaban los barcos procedentes del Paraguay, Montevideo, Buenos Aires y Corrientes.” Con “el correr de los años La Aduana se transforma en sede del gobierno, en cuartel, en prisión y en imprenta del Estado” y que “todas las revoluciones que caracterizaron al período posterior a la sanción de la constitución” la tuvieron como escenario. Las crónicas del siglo XVIII y del XIX hablan de los presos de la Aduana, que a veces eran muchos [...] morada obligatoria de vagos viciosos, desertores y ladrones.” PÉREZ MARTÍN, J., *Itinerario de Santa Fe...*, *op. cit.*, p. 53.

⁶⁰ TARRAGÓ, G., *De la autonomía...*, *op. cit.*, p. 139.

⁶¹ *Ibid.*, p. 90.

⁶² LANTERI, A., “Unos cuantos aventureros...” *op. cit.*, p. 116.

⁶³ CERVERA, M., *Historia de la ciudad...*, *op. cit.*, p. 169.

⁶⁴ LANTERI, A., “Unos cuantos aventureros...” *op. cit.*, p. 120. En el caso santafesino, sobresale el solapamiento de nombres de miembros de la Junta de Representación y de la Administración de Hacienda y Crédito de la Capital de la Provincia, como Cayetano de Echagüe. AGPSF, Archivo de Gobierno, Notas de los ministerios y demás reparticiones nacionales, 13/3/1854.

⁶⁵ La concentración de funciones se complementaba con la escasez material, también, en la resolución de temas que pudieran parecer menores pero adquieren una importancia nodal: el 1 de julio de 1854, el gobierno nacional autoriza los fondos a la Administración de Hacienda y Crédito de Santa Fe “para la compra ó construcción de dos canoas para el pazage del Río Salado” a la vez quela faculta para establecer los montos de los peajes que carruajes y personas deberán abonar para usarlas. AGPSF, Archivo de Gobierno, Notas de los ministerios y demás reparticiones nacionales, 1/7/1854. Un mes después, autoriza la disminución del servicio de resguardo de la Aduana del Puerto. AGPSF, Archivo de Gobierno, Notas de los ministerios y demás reparticiones nacionales, 14/8/1854.

de buques que diariamente entran a nuestro puerto [...] ha venido a fijar el centro comercial en uno de los extremos de esta capital, llevando así toda esa actividad mercantil que obra prodigiosa en el camino del progreso.”

Estos fragmentos contienen elementos constitutivos de la dimensión representacional del puerto como *lugar*. Su locación concreta es el Norte, asentado a unas diez cuadras, como vimos, del centro político de la ciudad. Dos cuadras hacia el Este de la entrada principal existía un muelle para la carga y descarga de productos y la entrada de los buques y veleros. “El puerto de pasajeros se ubicaba, en cambio, en 25 de Mayo y Mendoza [cuatro cuadras en dirección Suroeste]. Sin embargo, esta relativamente escasa distancia física (considerando también que no era una zona marginal, e incluso se desarrollaban en ella paseos y festejos) es simbólicamente resaltada en la carta al anudarse con el contraste que el puerto presentaba con respecto a la fisonomía del Sur (cuya aludida decadencia es explicada como resultado de los efectos disruptivos del puerto). La zona Sur estaba formada por “...viejos y ruinosos edificios” y “cuenta con muy pocas casas de negocio, donde con dificultad se encuentra lo más necesario para la vida. Todo hay que buscarlo en lo que se llama ‘el puerto’”. Asimismo, puede apreciarse el sentido espacial otorgado a la desigualdad del desarrollo económico cuando la descripción acentúa la ruina edilicia y la escasez de puestos comerciales en una zona que se describe como otrora pujante. El componente espacial es clave ya que para encontrar el “progreso” era necesario trasladarse espacialmente: hacia el Norte, hacia el puerto.

También puede identificarse “lo que el *lugar* ‘hace’: [...] sostiene la diferencia y la jerarquía, rutinizando los comportamientos y corporizando en formas visibles y tangibles los sentidos otorgados a él.”⁶⁶ A este respecto, los vecinos se consideraban damnificados por ese hacer, identificaban en el puerto tanto la causa del crecimiento económico como de la decadencia del Sur. Establecieron que la situación es diferente a como la vida era “antes” y que es la “nueva” pujanza del puerto la causa de los problemas: el comercio “está trasladándose”; esto “traerá” inconvenientes; hay una población “nueva” que hay que vigilar para “prevenir[los].”

En la solución propuesta, que apuntaba a preservar el progreso alejándolo de la inmoralidad de la “gente dudosa”, se ve también el anclaje físico de la representación construida. Se pedía al gobierno que actuase sobre el lugar, cambiando su locación, con lo cual se neutralizaría la ventaja del puerto y se extendería al Sur el empuje económico del puerto. De lo dicho cabe señalar, por un lado, que el énfasis está en que sería la acción del gobierno la que podría dar solución al problema. Sin embargo, la salida propuesta es una que éste no parecería dispuesto a adoptar. Los vecinos dicen que el “único medio” de hallar una solución es “que se señale como punto de descarga de los

Finalmente, esa concentración de funciones se explicita en la disolución de la Administración de Hacienda y Crédito de la ciudad, por decreto, en noviembre del mismo año. AGPSF, Archivo de Gobierno, Notas de los ministerios y demás reparticiones nacionales, 1/10/1854.

⁶⁶ GIERYN, T., “A place for space...” *op. cit.*, p. 475.

buques que entren a este puerto la llamada bajada de Nuñez”, en las inmediaciones de 9 de julio y 1° de Mayo, al Sur de J. J Paso donde las canoas y lanchones –procedentes de Rincón, Santa Rosa, Cayastá y Helvecia bajaban las sandías, melones, naranjas, choclos, papas y batatas.”⁶⁷ Este punto se situaba en el extremo Sur y era uno que el gobierno se había negado a habilitar desde tiempos coloniales.⁶⁸

Finalmente, en las últimas palabras de la carta, se detallan los efectos beneficiosos que la relocalización del puerto traerá a “todo el cuerpo de la ciudad”: “Con la adopción de estas medidas tomarán un valor inmenso todos los terrenos y edificios de la parte Sur de la población y la riqueza pública aumentará considerablemente”.⁶⁹

Cabe preguntarse cómo concibieron los firmantes el vínculo entre el valor de los inmuebles privados y la riqueza pública y en qué medida que el puerto haya estado en el Norte disminuía a esta última, siendo que, por ejemplo, la carta no contiene consideraciones sobre la política arancelaria que, como vimos, perjudicaba las arcas locales.

Así, como parte de una estrategia de acción sobre la vida de la ciudad, la operación propuesta en la carta refiere a procesos que tienen como nudo problemático al establecimiento de una territorialidad determinada; ésta permite, también, visibilizar cómo los lugares (a la vez físicos y fenomenológicos), formaron parte de dichos procesos. Los vecinos, mediante la demanda de acciones que interviniesen en las dimensiones morfológica y física del puerto, perseguían efectos que las trascendían.

Los intereses y estrategias que la carta hace visibles promocionaron una determinada territorialidad, proceso que el puerto, como *lugar*, protagonizó. Por un lado, en su gestación material y enunciación simbólica (el comercio que coadyuvó a que la prosperidad se localice en el puerto). Por el otro, en los efectos que produjo, en los vínculos y representaciones que propició (la exclusión de las personas decentes y su lugar, el Sur, del progreso que el puerto, por su locación y actividades, dejó en manos de gente dudosa).

La naturaleza moral de los problemas sociales es explícita en el escrito, ya que “esta población nueva, compuesta de gente distinta en todo sentido, que debía estar bajo la más inmediata observancia de las autoridades, sólo puede estar vigilada por las más subalternas”,⁷⁰ haciéndose por otra parte más dificultosa la práctica de sus deberes

⁶⁷ CERVERA, M., *Historia de la ciudad...*, op. cit., p. 175.

⁶⁸ Las primeras referencias a pedidos repetidos de establecer este sitio como punto de descarga de productos se hallan en las actas del cabildo santafesino. El 13 de enero de 1776, “Mediante memorial, el Procurador General Juan de Basaldúa promueve los siguientes puntos: [...] 3) prohibir que las embarcaciones atraquen en el puerto de la Bajada de Núñez y que lo hagan en su antiguo amarradero, que ha sido enfrente de esta plaza, al este. [...] por cuanto dicha bajada es desabrigada y puede causar perjuicios a los barcos y mercaderías. Sólo se autorizará su uso en caso de creciente, ocasión en que “se inunda el amarradero”, y cuando haya en éste muchas embarcaciones. AGPSF, Actas del Cabildo de Santa Fe, Tomo XIV B.

⁶⁹ BUSANICHE, J., *Hombres y Hechos...*, op. cit., pp. 24-28.

⁷⁰ En anteriores trabajos, hemos abordado cómo la composición societal de la tropa policial constituyó un motivo de queja constante a lo largo de toda la segunda mitad del siglo XIX y cómo en este asunto

religiosos. Esa “gente distinta en todo sentido”, entre la que gran cantidad trabajadores portuarios,⁷¹ será un tópico recurrente de discusión en los años venideros.⁷² La zona del puerto siguió siendo un lugar de moral cuestionada; las costumbres peligrosas se ubicaron entre el puerto y la plaza Libertad y se reclamó repetidamente el control estatal.⁷³ En ello jugó un rol importante la necesidad de afianzamiento de la institución policial. La carta, promovida por el Jefe o Juez de Policía, aparece en un momento crítico para la formación institucional, tanto en la consecución de los recursos para su funcionamiento⁷⁴ como en la redefinición de sus tareas, en las que las funciones de control comenzaron a ganar terreno por sobre las de “buena policía”.

En efecto, si bien no hemos podido dar con la respuesta explícita del gobernador, el traslado del puerto no se concretó. Sin embargo, la arista moral del reclamo sí tuvo eco. Tras reiteradas gestiones, que destacaron la necesidad de presencia religiosa en la zona, en 1864 se instaló la iglesia del Carmen, a medio camino entre el puerto y la plaza Libertad.⁷⁵

Conclusiones

Desde la mirada de estos vecinos, el crecimiento deseable implicó los pares de opuestos de progreso/estancamiento y decencia/inmoralidad, pares que debían restituirse a un estado anterior trastocado por la nueva situación en la zona del puerto. En este sentido, la carta contiene una consideración directa sobre el *orden*, que enfatiza la ligazón causal entre la inmoralidad del Norte y el estancamiento del Sur y promueve

también, la dimensión cultural del orden tomó preeminencia en las lecturas gubernamentales y de la elite. SEDRAN, P., “Contravenciones y otras formas de control social: el problema del orden público en la ciudad de Santa Fe. 1856-1890,” Tesis de grado en historia, UNL Santa Fe, agosto de 2010.

⁷¹ CERVERA, M., *Historia de la ciudad...*, op. cit.

⁷² El panorama de quietud o estancamiento descrito hacia 1850 pierde fuerza con el transcurrir de las décadas de 1860 y de 1870. Estas fueron de expansión, de un avance que, espacialmente, se localizó diferencialmente en la ciudad y, en el proceso, fue moldeando las percepciones sobre el crecimiento urbano. En gran medida, como en otras ciudades del país como Buenos Aires y Córdoba. Cfr. GORELIK, A., *Miradas sobre Buenos Aires...*, op. cit., BOIXADOS, C., *Las tramas de una ciudad, Córdoba entre 1870 y 1895. Elite urbanizadora, infraestructura, poblamiento*, Córdoba, 2000. En las décadas subsiguientes la burguesía se dedicaría a la imagen del trazado urbano, tanto desde el sector público (plazas, paseos, avenidas y bulevares; disposiciones municipales sobre construcción y trazado) como desde el privado como inversiones inmobiliarias, construcción de viviendas lujosas y sectores comerciales [FERNÁNDEZ, S., *Identidades...*, op. cit., p. 21]. Sin embargo para el año en los vecinos escriben su queja al gobernador, todos estos procesos eran más una expresión de deseo que una realidad, ciertos *lugares* de la ciudad vieron su desarrollo condicionado por la escasez material señalada anteriormente. En este desarrollo el puerto (de cabotaje) se transformó en un polo de crecimiento y de conflicto. PÉREZ MARTÍN, J. *Itinerario de Santa Fe...*, op. cit., p. 39.

⁷³ “POR JUEGOS PROHIBIDOS– El domingo por la noche fueron conducidos al Departamento Central de Policía muchos individuos que se dice estaban ocupados en juegos prohibidos en una casa de la plaza “San Martín”. El número de presos era considerable. Bueno es que la policía abra siempre los ojos y siga la pista a los malentretenidos.” AGPSF, Rollo 500, Periódico “El Santafesino” 2/5/1877.

⁷⁴ GALVANI, C., *Historia de la Policía de Santa Fe*, Santa Fe, 1993, pp. 57 y 61.

⁷⁵ AGPSF, Archivo de Gobierno, Notas del Jefe de Policía del Departamento La Capital, 19/11/1864.

una solución, física, a un problema moral cuya solución traerá prosperidad económica a “todo el cuerpo de la ciudad”.

Por un lado, que en su dimensión representacional, al lugar del puerto se lo ubica como lejano a los valores y costumbres deseables; se apela repetidamente a esta característica –amén de que éste se hallaba en una zona transitada de la ciudad– para pedir una solución que nos lleva al siguiente rasgo llamativo: que la solución al problema fuese tan sencilla como trasladar el puerto esas diez cuadras que lo alejaban de la decencia. Con esa sola medida se solucionarían el problema económico y el moral. Ahora bien, es dable pensar que los firmantes sabían muy bien que esa solución era muy improbable y que su apuesta haya tenido más que ver con plantear una estrategia y visibilizarse que con la consecución material de su pedido. Así, participaron en la pugna por la dirección que debía tomar el crecimiento de la ciudad y por la apropiación de los beneficios que éste produjera. Y lo hicieron apuntando al Estado en conformación como interlocutor responsable de las medidas requeridas. Sin embargo, que haya formado parte de un petitorio serio al gobierno provincial indica que estos esquemas de inteligibilidad y de lectura de la ciudad, en los que la dimensión espacial del orden social tenía tanta preeminencia, en los que se entrevén intereses institucionales, económicos, morales y sociales, son una línea prometedora de indagación.

La relación de antinomia tradición/modernización tuvo concreciones históricamente complejas en las que, como vimos, la oposición ciudad-civilización/campaña-barbarie, no tiene su correlato en la caracterización de ese lugar de civilización que era la ciudad como una unidad homogénea. En ella, los lugares pueden leerse como la materialización de la pelea por imponer un ordenamiento. Estos corporizaron visiones, intereses e informaron luchas por el camino que debía seguir el desarrollo. La ciudad se confirma como una relación social, heterogénea y dinámica, y el análisis de un *lugar* de Santa Fe desde la mirada de unos actores concretos con representaciones, intereses y prescripciones sobre los mismos avala esta afirmación.

En relación, concretamente, a la construcción de un nuevo ordenamiento urbano en la segunda mitad del siglo XIX, entendemos que si los procesos de territorialización gestados a través de relaciones sociales de competencia y movilidad pueden ser aprehendidos en los *lugares*, podremos a futuro abordar fuentes ya consultadas desde otras perspectivas. Por caso, y pensando en los interrogantes propios de la historia social ¿Cómo jugaron los diversos intereses en la definición de los procesos de segregación, legislación, planificación, gobierno, crecimiento y control de la ciudad? ¿Qué actores individuales, colectivos, institucionales, participan y/o primaron en la apropiación de los lugares de la ciudad? ¿Cuáles relaciones de fuerza las informan? ¿Qué otras luchas podemos rastrear mediante el análisis de la construcción y transformación de los *lugares*?