Port de Santa Fe : une dynamique paysagère entre histoire et représentation

Camélia Ouldammar-Gonzalez

▶ **To cite this version:**

Camélia Ouldammar-Gonzalez. Port de Santa Fe : une dynamique paysagère entre histoire et représentation. Architecture, aménagement de l'espace. 2015. dumas-01764636

HAL Id: dumas-01764636

https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01764636

Submitted on 12 Apr 2018

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Copyright

Mémoire de séminaire : conditions de consultation

Ce document est protégé par le droit d'auteur (art. L. 112-1 du Code de la propriété intellectuelle).

L'auteur du document accorde les droits d'usages suivant :

	OUI	NON
Consultation sur place	☑	☐
Impression	☑	☐
Diffusion Intranet	☑	☐
Diffusion Internet	☑	☐
Exposition	☑	☐
Publication non commerciale	☑	☐

ÉCOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

École nationale supérieure d'architecture de Toulouse _83 rue Aristide-Maillol _BP 10629 _31106 Toulouse cedex 1
Tél. : 33 (0)5 62 11 50 50 _Fax : 33 (0)5 62 11 50 99 _Courriel : ensa@toulouse.archi.fr _Site : www.toulouse.archi.fr

Établissement public décret 81.333 du 6-4-81 _N° siret : 193 101 508/00011 _Code ape : 9215

UE S87 MEMOIRE ET MOBILITE

2013 - 2014

PORT DE SANTA FE:
UNE DYNAMIQUE PAYSAGERE ENTRE HISTOIRE ET REPRESENTATION

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Camélia OULDAMMAR - GONZALEZ

Sous la direction de Patrick PEREZ

SOMMAIRE

Introduction ---------- pp. 3 - 6

I - Notions d'analyse paysagère ---------- p. 7

A - Qu'est ce que le Paysage? ---------- pp. 8 - 13
B - Paysage portuaire ---------- pp. 14 - 22

II - Histoire ---------- p. 23

A - Evolution urbanistique de Santa Fe ---------- pp. 24 - 33
B - Evolution du Port ---------- pp. 34 - 42

III - Mutations du paysage portuaire de Santa Fe ---------- p. 43

A - Analyse de l'évolution du paysage portuaire ---------- pp. 44 - 50
B - Les traces d'un paysage oublié ---------- pp. 51 - 55

Conclusion ---------- pp. 56 - 58

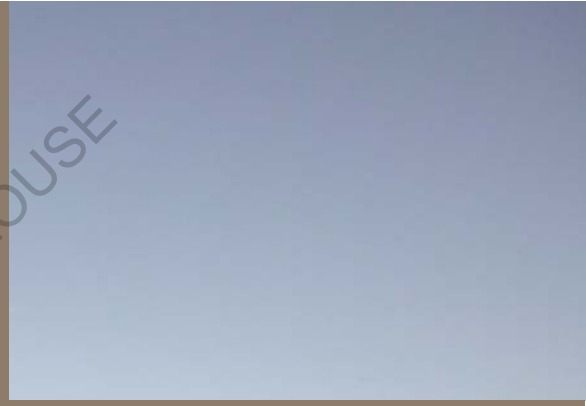
Bibliographie ---------- pp. 59 - 62

Puente Colgante de Santa Fe - Photographie
Novembre 2013

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

INTRODUCTION

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

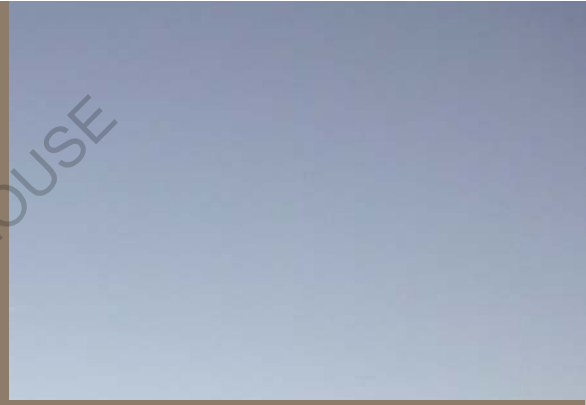


Santa Fe ou initialement *Santa Fe de la Vera Cruz*, est la capitale de la province de Santa Fe et la neuvième ville la plus peuplée d'Argentine. Elle se trouve dans la région centre-est du pays, entourée du fleuve Santa Fé, du *fleuve Salado* et séparée en deux par la Lagune Setubal, les deux rives étant liées par un des symboles de Santa Fe, *el Puente Colgante* (Pont suspendu).
Ce pont permet ainsi de relier la ville, principalement avec la Cote Est, dite *Costanera* aménagée comme plage, le complexe universitaire où se trouve la Faculté d'Architecture et Design et enfin le quartier *El Pozo*.
La juridiction municipale totalise une aire urbaine de 187,6 kilomètres carrés, ayant des limites urbaines majoritairement naturelles sauf au Nord avec la limite de la ville de *Recreo*.
Un élément marquant de la géographie de la ville est le relief et ainsi son emplacement. En effet, Santa Fe est placée dans une cuvette, ayant une différence d'altitude remarquable avec Parana, sa ville voisine.
La ville s'est développée sur un sol friable et un emplacement très inondable, ce qui a provoqué les inondations d'Avril 2003, le Rio Salado étant sorti de son lit. Une catastrophe qui a eu de lourdes conséquences (130 morts directs et de graves dégâts matériels).

Santa Fe fut fondée le 15 Novembre 1573[1] par un conquérant espagnol, Juan de Garay, durant le début de la colonisation du continent Sud-Américain. Initialement, Santa Fe se trouvait à la place de l'actuelle ville de Cayasta sur la rive du fleuve San Javier, la ville de Cayasta se situant à presque deux kilomètres au Nord de la Santa Fe actuelle.
Depuis ce jour, malgré le changement de localisation de la ville de Santa Fe, sa fondation initiale se fête tous les 15 novembre à Cayasta lors de la *Fiesta de la Zanahoria* ou Fête de la Carotte.
Le changement de site de la ville fut décidé en 1660 avec comme raison principale, un lieu plus stratégique économiquement parlant, en se rapprochant des voies d'eaux pour un commerce direct avec Buenos Aires et bien d'autres villes.
Dans le prolongement de cette idée et suite à son développement sur de nombreuses années, le port de Santa Fe a d'ailleurs été proclamé « port de première classe », le 22 Juin 1854, faisant de Santa Fe une véritable ville portuaire.
Santa Fe n'a cependant pas gardé ce statut bien longtemps et son port a par la suite été délaissé, de par la rapide extension démographique et économique de Rosario qui est actuellement la plus grande ville de la province de Santa Fe.

1 Archivo Central de la Provincia de Santa Fe, « Santa Fe, primera ciudad-puerto de la Argentina », 2003 (Santa Fe, première ville-portuaire d'Argentine)
www.bcsf.com.ar, Bolsa de Comercio de Santa Fe

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR



Nous partons donc du constat que la ville a perdu son port et toute l'activité qu'il impliquait: le mouvement des embarcations, des travailleurs, le bruit et les odeurs, qui finalement caractérisaient ce lieu et le faisaient vivre.
A partir de cette dernière idée, la notion de paysage apparaît comme étant l'élément représentatif du contexte territorial, des activités implantées et des ambiances et scènes de vies du lieu.

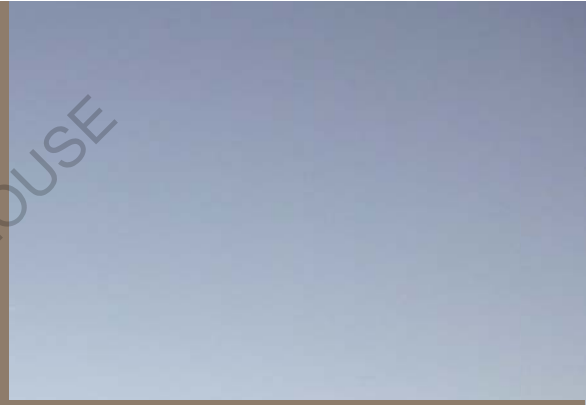
Tel qu'indiqué dans l'ouvrage de P. Donadieu et M. Périgord[1], la notion de paysage « entre dans le processus de production de l'espace avec l'invention du jardin et s'affirme au XVI ème siècle en Europe avec la maîtrise de la perspective dans les représentations picturales de paysages ».

Ainsi, il semblerait que pour ces auteurs le paysage est apparu en même temps que la représentation picturale de ce dernier. Cet élément important permet ici de fonder l'analyse de l'évolution du port de Santa Fe sur l'évolution des représentations des paysages portuaires afin de faire ressortir les éléments qui caractérisent ces lieux et de montrer leur évolution.
En effet, la représentation du paysage, en tant que notion culturelle, montre toujours les éléments majeurs que l'on peut faire ressortir du lieu.

L'aménagement actuel génère évidemment une activité économique, mais pour autant, la côte aménagée n'est pas vraiment un lieu investi par les habitants et toute l'attention a été mise sur la revalorisation de la *Costanera*, qui est finalement l'image de Santa Fe par la présence du *Pont suspendu.*
La ville qui s'était initialement construite autour de son port, se retrouve finalement à le délaisser afin de mettre en avant la partie la plus récente de Santa Fe, laissant à son ancien port l'image d'une zone d'activités comme une autre, n'ayant aucun lien avec son fleuve, ou du moins presque aucune en dehors de ses barrières de protection.

1 Donadieu Pierre, Périgord Michel, « Clés pour le Paysage », Géophys, 2005, (Chap. II, p.29)

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR



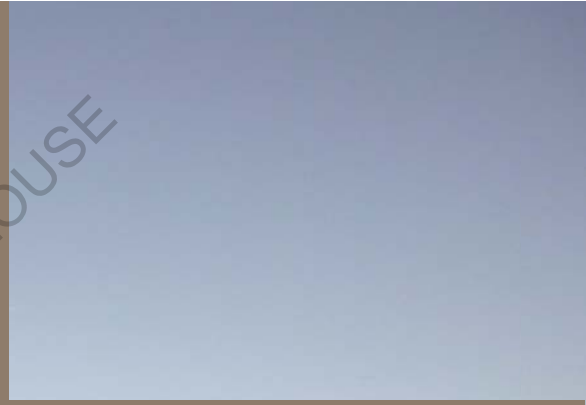
Ces travaux et études seront donc fondés sur l'analyse des représentations paysagères des ports, images qui représentent finalement une dynamique et mettent en avant une certaine ambiance. Le questionnement principal sera donc de savoir si un paysage portuaire est toujours présent à Santa Fe, quelle a été son évolution jusque là, et finalement, comment la ville a-t-elle pu combiner son patrimoine à une activité moderne ?

Il conviendra donc d'abord de présenter notre méthode d'analyse paysagère, par la représentation picturale ou photographique, développant plus en avant la notion de paysage.
Ensuite, nous montrerons l'évolution des infrastructures du port de Santa Fe, d'un point de vue technique et historique, en développant l'évolution urbanistique qu'a connue la ville et l'étude de plans de l'époque.
Enfin, il s'agira d'étudier et d'analyser le paysage portuaire de Santa Fe de manière beaucoup plus sensible, en comparant différentes images de l'évolution de ce port, pour en comprendre le paysage actuel et finalement en conclure que le paysage portuaire est toujours présent et que la ville n'a pas su cohabiter avec son patrimoine.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

I - NOTIONS D'ANALYSE PAYSAGERE

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT PROTEGE PAR LES DROITS D'AUTEUR



A- Qu'est ce que le Paysage?

1 - Notion de Paysage:

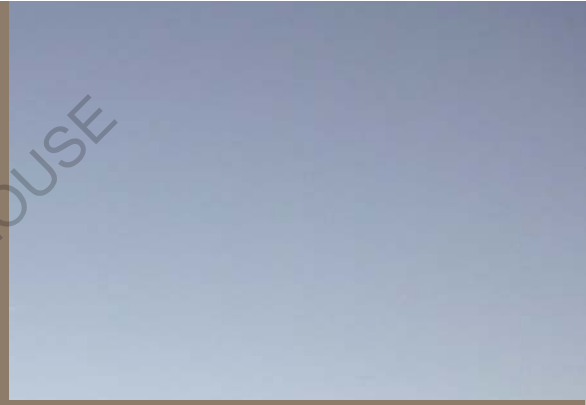
Comme énoncé précédemment, nous commençons cette étude en définissant la notion de paysage, qui est le centre de cette analyse et qui nous permettra d'en ressortir les éléments théoriques et « scientifiques » de sa définition, avant de mettre en avant une analyse sensible, par l'image et sa représentation à proprement parlé.

Pour définir le terme de paysage, nous allons tout d'abord mettre en avant l'étymologie du mot, d'après l'ouvrage de Donadieu et Périgord, qui donnent l'évolution du mot selon son origine latine, mais aussi selon ses traductions et significations dans différentes langues.
Nous détaillerons par la suite les différentes formes de paysages, présentes dans le même ouvrage, pour définir clairement la forme étudiée, qui est le paysage portuaire, savoir ce qu'il induit comme changements dans l'environnement, le rapport entre la ville et la mer mais aussi les activités qui peuvent y être implantées.

Si l'on s'appuie sur l'origine du mot, le terme paysage est composé du radical « pays » qui a connu des significations différentes selon les langues. En indo-européen, il se rapporterait au mot « pak » qui signifie « fixer » et donc le principe de limites et de frontières.
En latin romain, il renvoie au mot « pagina » qui signifiait « alignement de vignes » ce qui renvoie aux plantations, au quadrillage et donc à un espace fini.
Comme dernière racine on peut donner l'origine latine datant du Xème siècle avec le mot « pagus » qui définit un district rural et qui s'est transformé en vieux français en « pésage »[1], un terme utilisé par les peintres du XVIIème siècle. Cette dernière définition renvoie donc au tableau, à l'espace et finalement au champ visuel.
A travers cette étymologie, le paysage serait donc un espace fini, limité, visible et finalement il se réfère tout simplement aux caractéristiques d'un pays et d'un lieu donné selon le regard d'un individu.

1 Donadieu Pierre, Périgord Michel, 2005, « Clés pour le Paysage », Géophys, (Chap. I, p. 31)

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR



A- Qu'est ce que le Paysage?

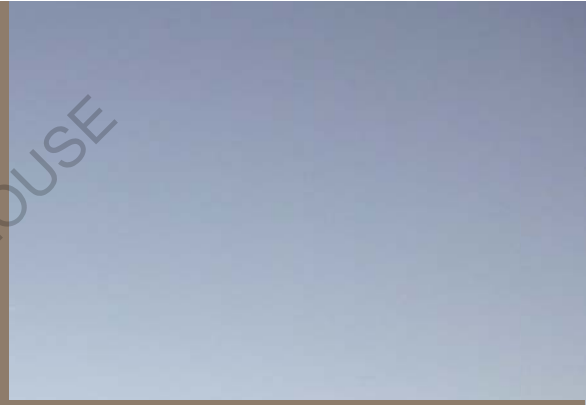
Cette définition implique donc un point de vue et les auteurs précisent même que « Le paysage apparaît lorsque l'autonomisation du regard s'opère ».
Comme dit précédemment, il semblerait que le terme d'origine était utilisé par les peintres pour désigner un « site champêtre », puis par la suite un tableau, ce qui renvoie à une image peinte du pays.
Il entre réellement dans notre culture au XIVème siècle en Toscane, le paysage toscan étant remarquable par une ambiance faite de formes fortes, telles que les cyprès, le pin parasol, l'architecture des petites maisons, mais aussi par le son des cigales ou les couleurs. Tout ceci est finalement une réalité qui a été érigée par les peintres, les écrivains et les musiciens, comme le paysage idéal et en devient de ce fait un paysage culturel.[1]

Le mot n'entre dans la langue française qu'au XVIème siècle, c'est-à-dire quand Léonard de Vinci, peintre et humaniste florentin, représente en arrière-plan de ses tableaux des paysages complexes. Le mot apparaît pour la première fois dans le dictionnaire français-latin de Robert Estienne en 1549 et donne comme définition « une représentation peinte du monde réel ».

Si l'on examine le terme dans des langues d'origines anglo-saxonnes, c'est dans le cas hollandais qu'il est le plus intéressant. La traduction « Lantscap » est ainsi la première à apparaitre en dehors du terme latin, en 1462, la Hollande étant à cette époque un pays puissant qui règne sur la mer du Nord et qui maîtrise parfaitement son activité marchande, et ce, malgrè un territoire majoritairement constitué de marais. La question de la production agricole se pose donc rapidement, et le territoire est ainsi aménagé de manière à favoriser la culture agricole mais aussi l'élevage. Les premières toiles représentant le territoire hollandais sont finalement composées au premier plan de prairies organisées par des réseaux de canaux de drainage et au second plan de la ville, avec ses moulins et ses industries.[2]
C'est dans ces premières problématiques que le terme paysage est utilisé, une utopie sociale ou un projet de territoire contribuant à renforcer la puissance du pays, par la ville qui est le lieu du pouvoir économique et la campagne alimentant ce chef lieu par ses richesses et sa culture.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

1 Donadieu Pierre, Périgor Michel, 2005, (Chap. I, p. 32)
2 Luginbühl Yves, 2008, « *Les Représentations sociales du Paysage et leur évolutions* », CDAN éditeurs, Huesca (Chap. II, pp 11 - 12)



A- Qu'est ce que le Paysage?

Finalement, entre la réalité visible et les images construites, on peut déterminer trois étapes d'élaboration et de projection d'un paysage :
La première étant celle de l'image peinte qui représente une portion de territoire, la seconde intègre la spatialisation des activités humaines et prend en compte les relations de l'homme à l'espace et enfin la dernière est celle de l'image de territoire qui permet à l'homme de s'identifier à un espace, par sa pensée et son vécu du lieu.

On voit donc ici que la notion de paysage est en relation avec la culture, la société *vivant* dans cet environnement. La nature prend donc sa place notamment par les changements et actions que peut avoir l'homme sur celle-ci.
Les notions de regard et de point de vue, ressortent principalement dans les différentes étymologies du mot, ce qui nous conforte dans l'idée que certes, il y a une approche et une définition claire du terme, mais que finalement, l'interprétation et la définition d'un paysage sera différente selon l'observateur. Enfin, la représentation d'un paysage nous amène à nous rendre compte du lieu et à se l'imaginer.

Nous voilà éclairés sur le terme de paysage, et nous pouvons lui donner une étymologie précise, cependant il manque encore un apport théorique pour définir clairement la notion de paysage portuaire. Nous allons donc à présent chercher à savoir dans quelle catégorie ou quelle forme de paysage se rapporte un paysage portuaire, qui a forcément des caractéristique propres.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

2 - Formes du paysage

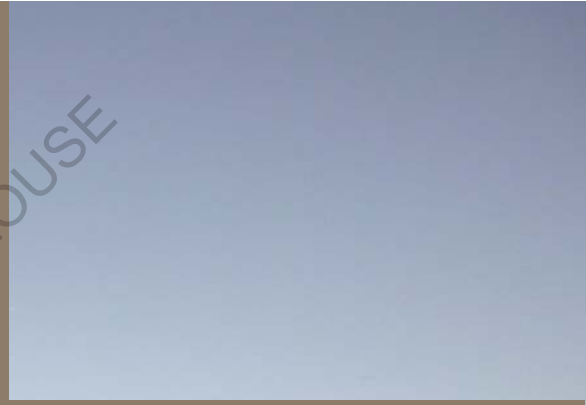
Selon Pierre Donadieu et Michel Périgord dans leur ouvrage « *Clés pour le paysage* », « Là où il y a une étendue à regarder, il y a du paysage; le paysage est donc partout »[1]
Ce paysage ne peut cependant pas être commun à tous et il est donc important de distinguer différentes formes de paysage, lesquelles changent selon les sociétés et se reproduisent comme un héritage chez certaines.

Dans cet ouvrage, les deux auteurs distinguent cinq formes de paysages et les classent selon cinq thématiques, que nous allons détailler afin de faire ressortir les particularités et les caractéristiques du paysage que nous étudions.[2]

La première forme de paysage concerne l'héritage rural et naturel.
Cette forme de paysage englobe les paysages sauvages, qui sont caractérisés par une nature spontanée et peu modifiée par l'homme et c'est dans ce sens que les auteurs parlent « d'héritage rural ».
Quand on parle d'héritage, les notions de patrimoine et d'emblème entrent en compte et dans l'idée d'héritage naturel, on peut considérer qu'un élément naturel, tel que la présence de l'eau ou du relief, peuvent former des patrimoines et des éléments symboliques.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

1 Donadieu Pierre, Périgor Michel, 2005, « Clés pour le Paysage », Géophys, 05 000 GAP (Chap. I, p. 7)
2 Donadieu Pierre, Périgor Michel, 2005, « Clés pour le Paysage », Géophys, 05 000 GAP (Chap. I, pp 7 - 27)



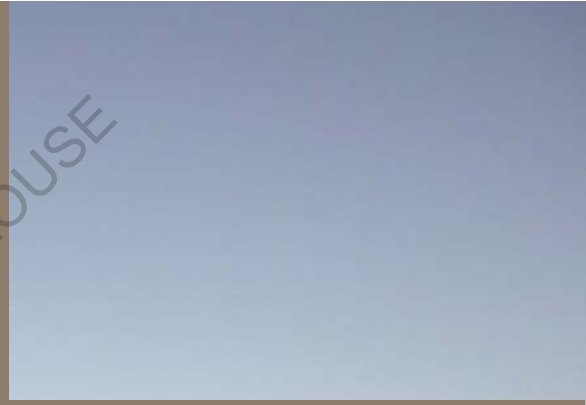
A- Qu'est ce que le Paysage?

La seconde forme de paysage est la forme de paysage urbain, industriel et de loisirs.
On parle de paysage urbain pour un lieu qui se caractérise par une morphologie urbaine, l'agencement des quartiers et leurs particularités qui composent finalement la ville comme un ensemble d'entités qui forme un maillage urbain.

Le terme paysage industriel, apparaît quant à lui au XIX ème siècle en France, par le développement des ressources minières et énergétiques. Les paysages de la révolution industrielle se construisent au fil des fleuves, canaux et rivières, ce qui se rapproche étroitement du paysage portuaire qui sera développé avec beaucoup plus de précisions par la suite. Le paysage industriel est caractérisé par une concentration d'établissements aux architectures fonctionnelles, tels que des ateliers ou hangars industriels, entourés d'aires de stockages.
On parle aussi de paysage d'interface qui est le résultat de l'accumulation de contraintes et d'activités diverses, regroupant majoritairement des fonctions résidentielles et industrielles.
Le paysage touristique et de loisirs est créé et valorisé dans l'optique d'une activité économique majeure.
Le cas de Santa Fe pourrait être mis en liaison avec cette dernière idée, les constructions actuelles, (hôtel, casino et centre commercial), étant finalement les moteurs économiques du nouveau paysage portuaire de la ville.

La troisième forme de paysage reprend les paysages institutionnels.
Ce sont des paysages qui manifestent le pouvoir politique de l'état, qui est caractérisé par une politique de grands travaux et de mise en vitrine de la ville, (ce qui révèle finalement une concurrence entre les agglomérations).
C'est sans doute ce que la ville de Santa Fe a voulu effectuer par la construction du complexe actuel, ce qui se remarque par le choix des activités implantées et l'architecture mise en place.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR



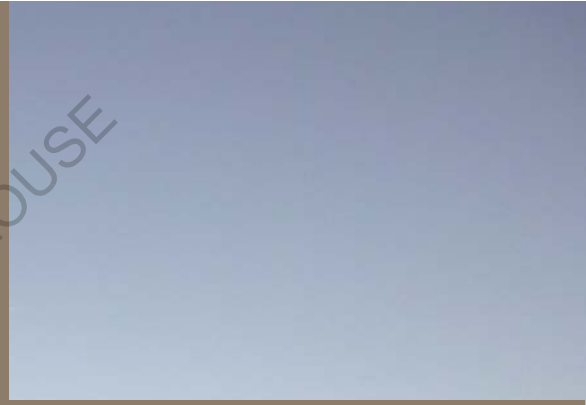
A- Qu'est ce que le Paysage?

La quatrième forme met en avant les notions de création et de recréation.
Tout d'abord, on parle de paysage de la création qui est lié à la modernité et donc à la nécessité d'organiser les flux de circulation, une idée qui renvoie à la création des autoroutes, aux changements dus à ces barrières visuelles qui induisent des nuisances sonores et atmosphériques.
La recréation exprime quant à elle, une typologie ouverte qui a finalement un caractère patrimonial, dans l'idée d'un modèle qui a déjà existé et qui est repris en tant que témoignage.

La dernière forme, se rapporte au paysage de la misère et de l'oubli.
En parlant de paysage de la misère, on entend des lieux quelque peu oubliés, de typologies diverses et caractérisés par des implantations spontanées qui produisent des paysages hétéroclites et harmonieux par le tout qu'ils forment.
Dans notre cas, on ne peut pas vraiment parler de paysage de la misère et de l'oubli, mais on peut quand même soulever que le paysage portuaire, a été oublié et mis à l'écart, pour laisser place à un paysage industriel.

En conclusion, le paysage portuaire de Santa Fe est certes, lié à la forme du « paysage urbain et industriel », mais il englobe finalement différentes caractéristiques de chaque forme, ce paysage n'étant pas traité dans son état actuel, mais plutôt en tenant compte de son histoire et des étapes par lesquelles il est passé.
Le paysage ne peut donc pas être vraiment défini et rangé dans des catégories pré-établies, il faut se rendre compte du lieu et de tous les éléments du site pour réussir à en définir tous les traits et à en donner une interprétation.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR



B - Paysage Portuaire

1 - Mais qu'est ce qu'un Port?

Dès lors que nous comprenons la notion de paysage et que les caractéristiques d'un paysage industriel sont définis, il semble important de comprendre de quoi est composé un port, les activités qu'il regroupe, afin d'en faire ressortir les éléments qui façonnent le paysage portuaire.

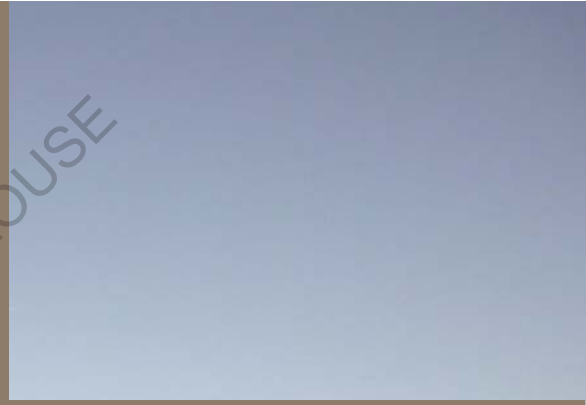
Dans l'intérêt de la ville et de son développement économique, le port tend à devenir un équipement isolé au lieu d'être pensé comme un élément de la composition urbaine.
Il semble donc important d'explorer la notion de port, ce qu'il représente dans la ville en dehors d'un pôle multimodal, ainsi que l'évolution de son image dans le temps.

Pour développer cette partie, nous nous appuierons sur les ouvrages « *Ports de commerces et vie Littorale* » d'André Vigarié[1], ainsi que « *Ces Ports qui créèrent des villes* » de Claude Chauline et Rachel Rodrigues Malta.[2]

Dans ces ouvrages, on comprend que le port soit défini comme une infrastructure construite par l'homme, située sur le littoral maritime, sur les berges d'un lac ou sur un cours d'eau, et soit destiné à accueillir des bateaux et navires.
Jusque là, la définition est claire et on entend bien que dans notre cas, le port de Santa Fe est une infrastructure qui accueille des bateaux sur les berges d'un fleuve, en l'occurrence le *Rio Parana* et jusqu'à la ville par la *Laguna Setubal*.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

1 Vigarié André, 1979, « Ports de commerce et vie littorale », Hachette Littérature, Paris
2 Chauline Claude, Rodrigues Malta Rachel, 1994, « Ces ports qui créèrent des villes », L'Harmattan, Paris



B - Paysage Portuaire

Pour comprendre l'évolution et la composition des infrastructures portuaires, il semble important de faire un rapide historique du port, afin de mettre en avant les différents aménagements nécessaires au fonctionnement de l'activité portuaire.

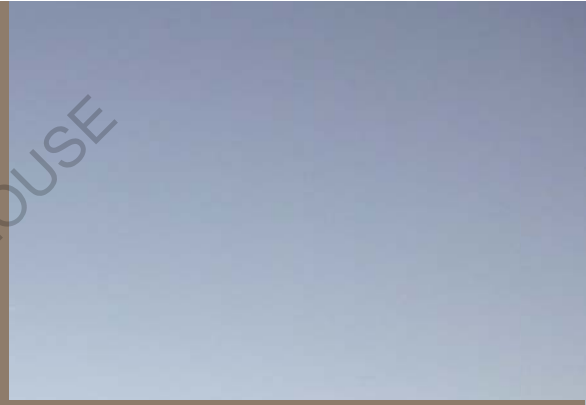
Si l'on devait remonter aux premières apparitions de ports, il semblerait que les premières infrastructures construites dateraient de l'Antiquité, au temps des Phéniciens et notamment avec les cités de Sidon et Tyr au XIII ème siècle av. JC. Les cités de Phénicie, aujourd'hui le Liban, étaient à l'époque à leur apogée et représentaient d'importants carrefours commerciaux. A l'époque, le port devait essentiellement être composé d'un quai pour réceptionner les marchandises et permettre une bonne circulation des hommes, mais l'élément le plus important est sans nul doute le phare, qui permettait de signaler la présence du port quand on était en mer.

L'étape suivante dans le développement des ports est la construction de celui d'Alexandrie, en Egypte, vers le III ème siècle avant JC. La digue de l'Heptastade y fut construite afin de séparer le port en deux parties accessibles, d'un côté le Port d'Eunostos et de l'autre le Grand Port. C'est également le site du premier phare, le Phare d'Alexandrie, une construction du III ème siècle av. JC sous le règne de Ptolémée Ier. Il prit une quinzaine d'années à se réaliser et représente aujourd'hui un des symboles de la ville.
Les techniques de construction de l'époque utilisaient principalement les roches locales, ce qui nécessitait une abondante main d'œuvre, mais offrait des constructions extrêmement durables.
Suite à la fin de l'Empire Romain au V ème siècle ap. JC et malgré les nombreuses destructions occasionnées, les ports se développèrent sur le pourtour de la Méditerranée et progressivement sur la façade Atlantique.

On peut noter un réel changement dans la structure et l'aménagement du port, à partir du XVIII ème siècle, le siècle des Lumières, puis celui de la révolution industrielle et donc de la croissance urbaine. Cette croissance, autant d'un point de vue économique qu'urbain, induit une organisation de la réception et l'acheminement des marchandises et le port commença peu à peu à être sectorisé.[1]

1 Chauline Claude, Rodrigues Malta Rachel, 1994, Opus cité.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR



B - Paysage Portuaire

Port de pêche et port de commerce sont donc séparés, ce qui peut facilement s'expliquer par les odeurs de poissons sûrement plus gênantes que certaines marchandises, et une temporalité différente, les bateaux de pêcheurs partant à l'aube.

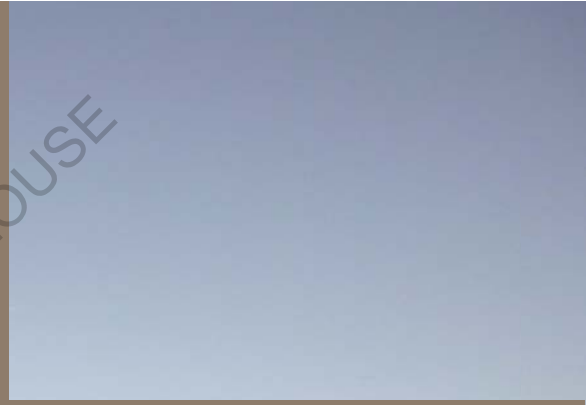
Au XIX ème siècle, la révolution majeure est l'installation des machines à vapeur[1] sur les navires, même si elle s'installe doucement en Europe pour ensuite envahir les autres continents, cette nouveauté est un élément majeur dans le changement du paysage portuaire. En effet, ces installations nécessitent des embarcations plus grandes, qui masquent donc plus facilement l'horizon et l'eau, mais surtout la construction de cheminées sur les navires, qui commencent finalement à structurer le paysage par leur verticalité et la fumée qui s'en dégage.
Avec l'industrialisation et le développement du chemin de fer, on peut remarquer que de nombreuses villes ont développé leurs lignes ferroviaires jusqu'au port, dans un souci de rentabilité et de facilité de transports de lourdes marchandises.

La modernisation des ports de commerce s'effectue, par conséquent, sous la pression d'une première forme de mondialisation qui se déploie entre les années 1860 et le déclenchement de la Première Guerre mondiale. Elle fut le signal d'une rupture majeure dans l'histoire millénaire des ports, qui entrèrent dans l'ère des travaux perpétuels, dans le but de toujours pouvoir recevoir plus de navires et surtout de s'adapter aux nouvelles technologies.

Aujourd'hui, on peut facilement observer cette idée de « toujours plus », par l'étalement des ports de commerces, qui ont besoin de plus de place pour accueillir les navires du commerce international, mais ils sont surtout devenus des lieux de stockages par la mise en place d'aires de conteneurs, des « algéco » ou modules en tôle, de plus de deux mètres de haut, et qui sont généralement superposés les uns sur les autres pour finalement créer une construction métallique, haute en couleurs et en enseignes en tout genre.
En conclusion, le paysage portuaire doit donc jongler entre des éléments naturels, qui sont clairement le ciel, l'horizon et l'eau, mais il doit aussi accueillir les infrastructures qui permettent de maintenir cette activité économique, allant des grues et embarcations aux lieux de stockages, industries et bâtiments en lien avec la maintenance et l'organisation des échanges.

1 Haudiquet Annette « *Sur les quais, ports docks et dockers* », Exposition temporaire (dossier en ligne), 2008, Somogy, Editions d'arts, Paris (pp. 2 - 3)

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR



2 - Représentation du Paysage Portuaire

Il paraît clair que la notion de paysage apparaît réellement par la maîtrise de la perspective et donc le début de la représentation de paysages dans l'art picturale.
L'aspect technique du port étant défini, nous allons maintenant étudier le côté sensible du paysage portuaire, sous l'oeil d'artistes peintres et photographes qui, à travers leurs réalisations, nous laissent voir l'ambiance du port de pêche ou de commerce, et mettent surtout en avant les lignes visuelles qui structurent ce paysage et qui le rendent beau.
Il ne faut pas oublier qu'avant la construction des premiers navires et du franchissement de l'eau par l'homme, l'horizon et la mer étaient synonymes d'imaginaire, de voyage, de découverte d'un nouveau continent, toutes ces choses que l'on a aujourd'hui oublié par les facilités que nous avons à nous déplacer, à communiquer et à visualiser des lieux inconnus.
On pourrait d'ailleurs ajouter que l'homme s'est peu à peu élevé dans les airs, mettant aujourd'hui le déplacement aéronautique au centre de cet imaginaire et cette découverte, mais toujours dans un souci de rentabilité économique et surtout de gain de temps.
On en déduit finalement que le port est aujourd'hui réduit à l'image d'interface de commerce, d'échanges de marchandises et dans l'actualité un lieu de passage de migrants, les portes vers une vie meilleure pour une minorité et le début de la « galère » pour les autres.

Mais revenons au sujet qui est celui de montrer l'esthétique du port et ce que les artistes ont finalement révélé ou masqué de ce paysage.
L'ouvrage « Sur les quais, Ports, docks et dockers » d'Anette Haudiquet[1], met bien en avant l'importance du port dans la peinture et la photographie, et présente les œuvres les plus marquantes de la représentation du paysage portuaire.

1 Haudiquet Annette, Opus cité, (pp. 3 - 12)

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

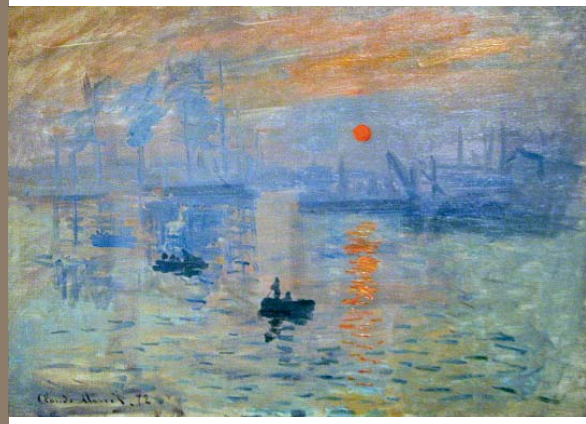
B - Paysage Portuaire

C'est, au XVIIe siècle, en Italie et surtout aux Pays-Bas, que se développe la peinture de paysage portuaire ou encore *Peinture de marine*. Les pays flamands connaissent alors une grande prospérité économique, principalement liée au commerce maritime et à la pêche. A Anvers, Amsterdam et Rotterdam, une centaine de peintres, dont Ludolf Backhuysen, vivent en peignant des marines réalistes, décrivant scènes portuaires ou batailles navales.
L'auteure met en avant le fait que la peinture marine du XIX ème siècle est principalement effectuée dans le désir de conserver le souvenir des opérations de guerre sur mer, dans le but de relater les plus grandes batailles.
Ces paysages représentent donc de grands navires en mer, munis d'artillerie navale et mettant en scène les soldats et la fumée des canons au centre du sujet.

On notera aussi une commande majeure sous le règne de Louis XV, une série de tableaux représentant les plus grands ports de France. Cette commande fut réalisée par Joseph Vernet, un peintre français installé à Rome, qui suivit les indications royales qui étaient de montrer la puissance de l'économie et du commerce français face aux anglais.
Le tableau choisi pour illustrer cette idée est celui représentant le port de Marseille, datant de 1754. On remarque que le peintre a composé cette œuvre en mettant l'activité marchande au premier plan, travailleurs et aristocrates se réunissant autour des marchandises fraîchement arrivées. La perspective se dégage dans ce tableau par la mise en valeur du front bâti sur la mer, qui donne finalement l'impression d'une ville se développant à l'infini et les navires s'intégrant totalement dans le tissu urbain. On précisera aussi que l'utilisation de couleurs dominantes telles que le rouge et le bleu, sont certainement un symbole de puissance et de royauté.

A partir de la fin du XIX ème siècle, la mer semblerait être un des sujet les plus importants de la peinture et va être représentée dans les nombreux mouvements picturaux qui vont se succéder. La vue du port du Havre peinte par Claude Monet en 1872, *Impression soleil levant*, est devenue l'oeuvre emblématique de l'un des plus célèbres mouvements picturaux : l'Impressionnisme.
La mer est sans doute un symbole de liberté et cet effet se ressent dans cette toile, le peintre cherchant à fondre le ciel et la terre par un effet de reflets et de lumière. On notera tout de même que la dimension industrielle du port y est aussi figurée, de manière très abstraite, mais Monet représente les embarcations principalement par les grues, les cheminées et les fumées qui se fondent dans le paysage.

Intérieur du port de Marseille, Joseph Vernet
1754, Paris, Musée de la Marine

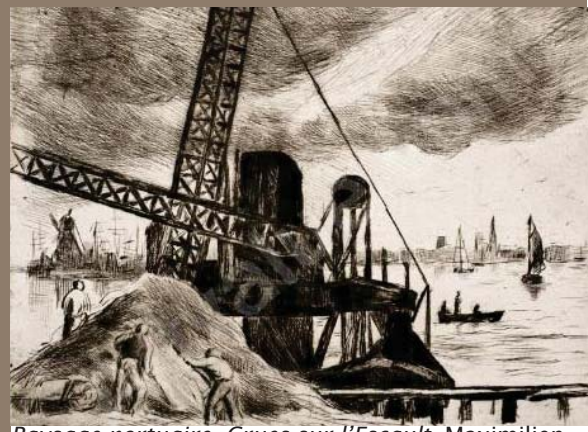


Impression Soleil levant, Claude Monet
1872

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENTS SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

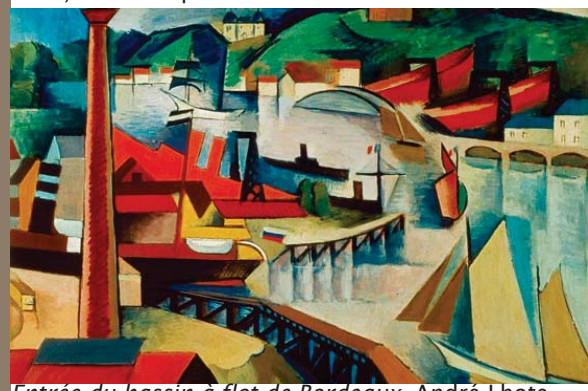
B - Paysage Portuaire

Le début du XX ème siècle est marqué par une crise économique importante, le début du syndicalisme et d'un point de vue pictural par le lancement du mouvement naturaliste.
Le travailleur est donc au centre du sujet et l'activité portuaire va donc être traitée, une idée que l'on peut illustrer par l'oeuvre *Paysage portuaire, Grues sur l'Escault*, de Maximilien Luce et réalisée en 1907. On y voit en premier plan les travailleurs, qui se fondent dans la masse des filets de pêcheurs, et la grue paraît être le sujet principal du tableau, sans doute pour montrer la grandeur des infrastructures face à l'homme.
La beauté des voiliers et de la ville est alors reléguée en arrière plan, dominé par un ciel ténébreux qui met sans doute en avant le fait qu'en plus d'un travail épuisant, les travailleurs doivent faire face au déchaînement des éléments. Cette idée est aussi mise en valeur par le choix de réaliser une toile au fusain, ce qui renverrait au charbon de bois.



Paysage portuaire. Grues sur l'Escault, Maximilien Luce - 1907
Paris, Bibliothèque nationale de France

Le mouvement cubiste ne s'attardera pas vraiment sur la représentation du port, cependant le peintre André Lhote en a fait l'un de ses sujets principaux, s'inspirant principalement du port de Bordeaux, sa ville natale.
On voit dans cette œuvre que l'artiste utilise une nouvelle manière de représenter le paysage, réalisant une vue plongeante du port et non à hauteur des yeux comme on a pu le voir auparavant. Il utilise des formes géométriques mais fait contrebalancer cette rigidité par l'application de couleurs vives et chaleureuses, donnant ainsi un caractère dynamique à ce port.



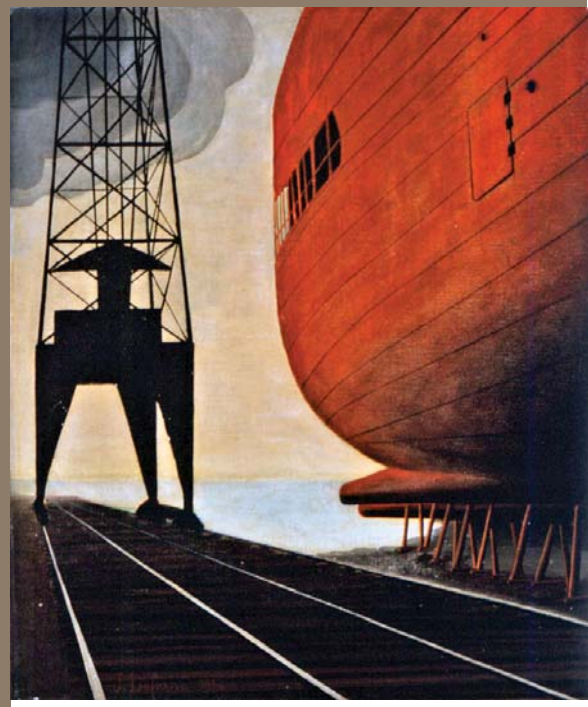
Entrée du bassin à flot de Bordeaux, André Lhote 1912,
Musée des beaux-arts de Bordeaux

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

B - Paysage Portuaire

Dans la période du mouvement naïf, qui se situerait dans la deuxième moitié du XX ème siècle, le peintre Jules Lefranc nous révèle clairement les préoccupations de l'époque, notamment avec sa toile *Les Sables-d'Olonne*, réalisée en 1930.
On y retrouve ainsi la représentation du monde moderne et des nouvelles technologies, mettant en premier plan la coque d'un paquebot et la ligne de chemin de fer filant vers l'horizon. L'opposition entre le rouge et le noir met en avant un parti fort, donnant une certaine puissance et un caractère industriel au tableau.

Le port tient aussi une place importante dans la photographie, notamment en noir et blanc ce qui renforce ce caractère de *Temps modernes* à la Charlie Chaplin.
Tout comme la représentation picturale, l'image photographique renseigne sur le lieu et permet de se l'imaginer sans avoir une interprétation de celui qui l'a produit, par son aspect réaliste et scène de vie.
Les embarcations se prêtent bien à cette représentation, qu'elles soient immobiles au niveau des quais ou en mouvement, elles paraissent toujours imposantes et s'insèrent dans ce paysage portuaire.

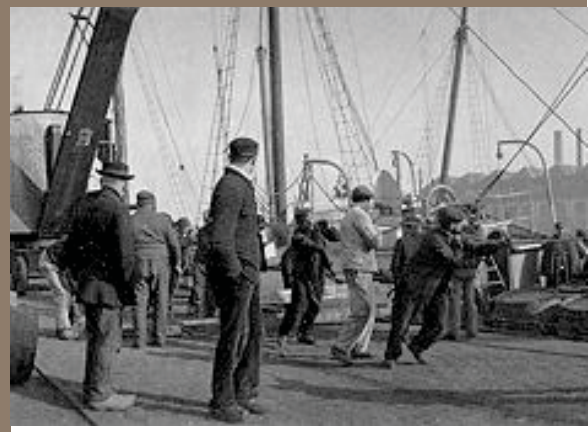


Les Sables-d'Olonne, Jules Lefranc, Penhoët
1930, Musée de l'Abbaye-Sainte-Croix

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

B - Paysage Portuaire

On remarquera que la majorité des photographies de port retrouvées, renseigne finalement sur la vie des quais et l'ampleur des infrastructures sur un fond marin.
Un aspect que nous retrouvons dans l'oeuvre de Constant Puyo, *Dockers sur un port breton*, datant du début du XX ème siècle.
Cette photo en noir et blanc, met l'homme au centre du sujet, utilisant un point de vue à hauteur des yeux et mettant en scène les travailleurs en pleine action. Des lignes visuelles se dégagent, principalement par les mâts et cheminées des bateaux, ce qui cadre le paysage et complexifie la vue, mettant ainsi en avant la difficulté des tâches.



Dockers sur un port breton, Constant Puyo
entre 1890 et 1900, Paris, musée d'Orsay

Un tournant dans la photographie est évoqué au XX ème siècle avec le début du mouvement Pictorialisme, qui fait référence à la peinture, ce qui s'explique par un changement des techniques, notamment par la réalisation d'images saturées qui changent l'atmosphère de la photographie et animent le paysage.
Donnons pour exemple la photographie *Port de Hambourg* d'Heinrich Kühn, datant de 1911.
Cette image, qui pourrait faire penser à une peinture ou un dessin, a un aspect réaliste par les silhouettes des embarcations qui se dessinent dans le ciel, mais la technique de saturation de l'image enlève la netteté des photographies techniques et donne finalement l'impression de voir un mirage. La mer et le ciel se retrouvent et se confondent presque et le paysage est masqué par les fumées noires et denses des bateaux.

Port de Hambourg, Heinrich Kühn
1911, Paris, musée d'Orsay

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

B - Paysage Portuaire

Le port pictorialiste laisse place à la vision avant-gardiste des quais, dès la moitié du XX ème siècle, un monde qui n'est plus représenté d'un point de vue humain, mais plutôt par l'utilisation de techniques de plongée et de contre-plongée. Les ponts transbordeurs deviennent rapidement des sujets intéressants pour appliquer ces techniques et l'effet visuel n'en est que plus impressionnant.
Prenons la photographie *Pont transbordeur*, d'André Papillon datant des années 1930 et représentant le port de Marseille.
Dans ce cas précis, le photographe utilise la technique du contre-plongée, mettant quasiment l'objectif à hauteur du sol, ce qui donne un effet de hauteur. Il a ici décidé de mettre en avant une scène de vie dans le port, le sujet principal étant un groupe de travailleurs jouant à la pétanque, et seul se dessine le pont transbordeur en arrière plan, pour comprendre le contexte de cette photographie.

Quelle conclusion de cette évolution de l'image du paysage portuaire ?

Ces exemples nous ont bien permis de dégager l'aspect esthétique et sensible du paysage portuaire. Les représentations picturales ou photographiques font appel à l'imagination et l'interprétation de celui qui réalise l'image mais aussi de celui qui la regarde.
Rappelons que le port et la mer sont des symboles de liberté, d'inconnu, et l'utilisation de l'image comme représentation du lieu semblerait donc la plus adéquate et la plus pertinente pour expliquer le paysage.
Les peintures étudiées, ont mis en avant le fait que la représentation permet de donner corps à une idée, que ce soit la puissance politique par les réalistes, la beauté du paysage naturel par les impressionnistes, ou encore la dynamique du lieu par les cubistes.
Le paysage portuaire a certes des éléments marquants qui sculptent le paysage, mais ces différentes lignes ne sont pas forcément toujours à représenter, comme par exemple le dessin d'un mât ou d'une cheminée induit forcément l'existence d'une embarcation.
On remarquera tout de même que les deux éléments principaux, restent les éléments naturels, que sont l'eau et le ciel, et finalement se sont eux qui permettent à ces lignes de s'intégrer.
Ceci peut être contredit dans le cas de la photographie, une technique qui a permis de rendre compte du *background* de l'activité portuaire, ce qui se passe sur l'eau étant bien sûr l'élément le plus impressionnant et le plus attirant. Finalement sans l'activité sur les quais et sans le travail de l'homme, rien de tout cela ne serait possible.

Pont transbordeur, André Papillon
vers 1931, Marseille, musée Cantini

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

II - HISTOIRE

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

A - Evolution Urbanistique de Santa Fe

Dans cette partie, nous présenterons les données techniques de l'évolution du port de Santa Fe, c'est à dire l'explication des étapes d'aménagement qu'a connu la ville, que ce soit d'un point de vue urbanistique ou du point de vue de la zone portuaire, l'un ne marchant pas sans l'autre, surtout dans le cas d'une ville-portuaire.
Cette partie historique a été documentée à partir de quelques ouvrages trouvés à la bibliothèque de la Faculté d'Architecture de Santa Fe.[1]

1 - Colonies espagnoles, un port au centre de l'aménagement

D'après l'historien et chercheur Santafesino Agustín Zapata Golla (1895-1986) « Santa Fe a été créée en accord avec un plan stratégique et économique. Elle a été la clé de la conquête du Fleuve de la Plata et considérée comme une pause sur le chemin de Buenos Aires et du Pérou depuis la ville d'Asunción »[2]
Cependant avant de développer ce port et de mettre en place cette stratégie, les espagnols ont dû construire une ville de toutes pièces. Juan de Garay était sous les ordres du gouverneur Martin Suarez de Toledo qui souhaitait surtout assurer de bonnes communications entre la façade Est de l'Argentine et l'Espagne.
Il commença ainsi son expédition le 14 Avril 1573, partant de la ville d'Asuncion, accompagné de neuf espagnols et soixante dix guaranis venant du Paraguay.
Comme signifié précédemment, Juan de Garay put fonder Santa Fe sur son nouvel emplacement en 1660.[3]

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

1 Archivo Central de la Provincia de Santa Fe, 2003, « Santa Fe, primera ciudad-puerto de la Argentina » (Santa Fe, première ville-portuaire d'Argentine) Collado Adriana, Bertuzzi Ma. Laura, 1995, « Santa Fe 1880 – 1904, Cartografia Historica y expansion del Trazado » (Cartographie historique et expension du tracé urbain), Universidad National del Litoral, Santa Fe
2 Historia de la Argentina, http://historiaybiografias.com/santafe/
3 Archivo Central de la Provincia de Santa Fe, 2003, « Santa Fe, primera ciudad-puerto de la Argentina » (Santa Fe, première ville-portuaire d'Argentine), (pp. 27 - 47)

A - Evolution Urbanistique de Santa Fe

Il suivit les normes d'urbanisme et de construction de l'époque (préconisées par les Leyes de Indias), c'est-à-dire un plan orthogonal de 100 hectares, dont une partie centrale réservée à la place d'armes. Cette place centrale était entourée des bâtiments administratifs, religieux ainsi que des habitations des personnes les plus importantes, entre autres Juan de Garay.
Le plan de la ville avait été formé avant même sa fondation, par Garay lui-même qui en répartit les habitants sur chacune des parcelles, en définissant les parcelles réservées pour de futures habitations et celles pour des fermes et cultures.
Une parcelle représentait un quart d'un îlot, ayant une dimension de 100x100m et ces parcelles étaient divisées et délimitées par des rues étroites qui répartissaient en croix la *manzana*.
On peut souligner que sur les 100 hectares du début, seulement 69 sont toujours présents. Du fait de la mauvaise qualité du sol, tout le secteur prés de la place d'armes fut sous les eaux, en particulier l'Eglise ainsi que la maison de Juan de Garay. Les églises de San Francisco, Santa Domingo et de La Merced furent épargnées de ses fortes inondations.
En 1640, Santa Fe fut décrétée escale obligatoire pour tous ceux qui descendaient vers Asunción, en tant que poste frontière pour vérifier qu'aucun amérindien ne soit dans l'embarcation.

Ceci fut une des raisons du changement de localisation de la ville, de manière à ce que l'accès au port soit plus simple et surtout plus rapide.[1]
Le port prenait ainsi tout le bord Est de la ville et les 800m de port naturel entre *l'arrêt Nuñez* et l'actuelle rue Mendoza, transformèrent toutes les rues qui traversaient la ville d'Ouest en Est en tant que prolongement de ce port.
Paradoxalement, la ville de Santa Fe fit des profits grâce à ces passages et l'importance de ce port. Cependant ces fonds ne furent pas utilisés dans le développement urbain de la ville tout au long du XVII.

1 Archivo Central de la Provincia de Santa Fe, 2003, « Santa Fe, primera ciudad-puerto de la Argentina » (Santa Fe, première ville-portuaire d'Argentine) (pp. 47 - 58)

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

A - Evolution Urbanistique de Santa Fe

Le rio et le port ne servaient pas seulement d'escales pour les voyageurs, mais ils permettaient de lier Santa Fe à la communauté Jésuite de San Miguel de Carcaiana, la plus importante de la région et Santa Fe étant attractive par l'existence de son collège jésuite.
En 1714, le prêtre de la province Luis de la Roca, autorisa la construction de maisons de locations sur le terrain du collège.
Cependant, en tant qu'escale obligatoire sur le fleuve pour toutes les embarcations, quelques problèmes commencèrent à se développer, notamment des impôts trop élevés et une perte d'importance du port de Santa Fe par rapport à celui de Buenos Aires, ce qui amena en 1780 à la fin du statut de ville portuaire.
Ceci fut certainement le point de départ du déclin du port, et la ville ne retrouvera pas l'importance et l'influence de son activité portuaire au sein du pays, malgré son emplacement stratégique.

En 1880, naquit la Nation de l'Argentine, sous la présidence de Julio Argentina Roca Paz. Militaire argentin, il est connu pour la très mal nommée « Conquête du Désert », qualifiée d'acte génocide et de purification ethnique, ayant comme objectif de gagner des terres fertiles dans la pampa Argentine pour des investisseurs étrangers. Il mènera une politique économique basée sur un principe agro-exportateur, en tant que complément de l'économie industrielle européenne et particulièrement anglaise.
Son gouvernement amena une grande prospérité économique au pays, alimentée par une immigration massive et donc un accroissement de la démographie, un développement des exportations agricoles et la construction de chemins de fer.
Ce développement économique et sa politique de nationalisation permirent de développer les villes, notamment Santa Fe, malgré un pouvoir très contesté dû à une forte spéculation financière et une corruption indéniable du gouvernement.

C'est à cette époque que le port et les infrastructures modernes commencèrent à se développer, le port de Santa Fe fut donc muni de nouvelles installations, la construction d'industries de production agricole à proximité des quais et bien sûr une liaison fut créée entre l'arrière pays et la ville par la mise en place du chemin de fer jusqu'à la zone portuaire.

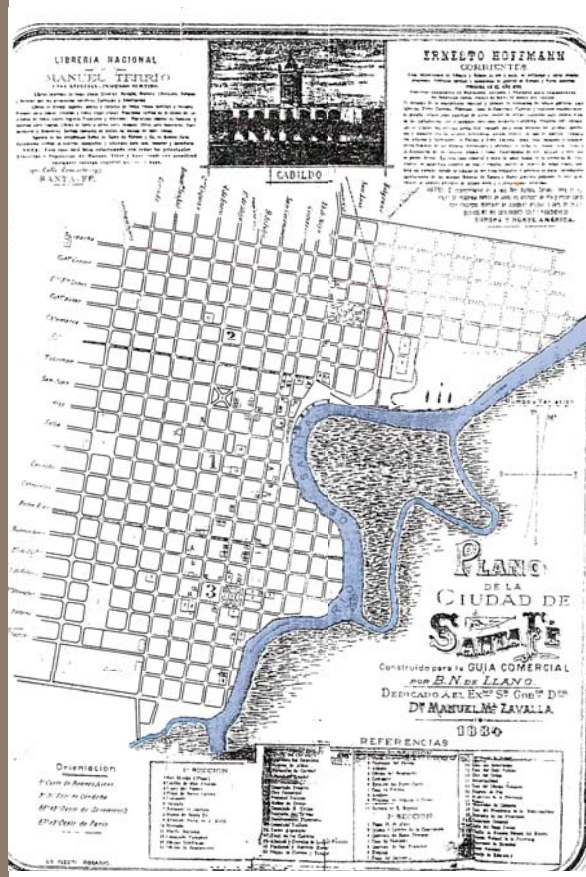
ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

2 - Année 1880 à 1927 : début d'un aménagement urbain

Il s'agit maintenant de faire une étude historique de l'évolution urbanistique de la ville de Santa Fe. Ayant perdu son statut de ville portuaire, la ville a donc du se développer d'une manière différente et la compréhension des plans à partir des années 1880, expliquera pourquoi le port n'a pas été le centre du tissu urbain. Cette partie sera documentée par l'ouvrage de Collada Adriana et Bertuzzi Ma. Laura[1], retraçant l'aménagement urbain de Santa Fe de 1880 à 1904.

L'argument évident pour expliquer les causes de ce développement de la ville est celui de l'évolution démographique, dûe à la relation de la capitale avec son environnement proche par la mise en place des voies ferrées, la FFCC Santa Fe et notamment avec la ligne Santa Fe- Esperanza ouverte le 1er Janvier 1885. La population de Santa Fe et des villages attenants est ainsi passée de 33.900 habitants en 1869 à 95.000 habitants en 1887.

Nous allons ainsi prendre comme début d'analyse, un plan de l'année 1884. On voit clairement que la zone d'urbanisation est seulement comprise entre la rive du Rio Santa Fe à l'est, jusqu'à l'actuelle rue Saavedra à l'ouest et de l'actuelle Avenue J.J. Passo au sud jusqu'à la trace de la rue Suispacha au nord de la ville. Il s'agit du premier plan qui représente une éventuelle expansion de la ville en reprenant bien évidemment le même modèle que le centre historique, avec exactement les mêmes dimensions d'îlots. Cette expansion programmée et représentée équivaut déjà à 40% de l'aire urbaine de la ville à l'époque.
En dehors de cela, on y voit les principaux édifices de la ville, c'est-à-dire, les lieux de culte, administration, les banques, les consulats, les écoles ainsi que les principaux commerces ou industries. On remarque ainsi qu'il existe finalement deux points d'attractivité, la zone autour de la place principale, Plaza de Mayo, ainsi que la zone proche du port.[2]



Plan de 1884

1 Collado Adriana, Bertuzzi Ma. Laura, 1995, « Santa Fe 1880 – 1904, Cartografia Historica y expansion del Trazado » (Cartographie historique et expension du tracé urbain), Universidad National del Litoral, Santa Fe
2 Collado Adriana, Bertuzzi Ma. Laura, 1995 (pp 7 - 15)

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

A - Evolution Urbanistique de Santa Fe

En analysant le deuxième plan, datant de l'année 1887, on remarque que le changement le plus important en comparaison avec le plan précédent, est l'esquisse du tracé du Boulevard Galvez, aujourd'hui l'artère principale de la ville.
Par rapport au plan précédent, on peut distinguer de nouvelles zones d'occupation plus intenses, telles que la zone autour du marché central ainsi que trois voies principales de la circulation Nord-Sud, les rues San Geronimo, Comercio et 25 de Mayo.
En termes de densité de population et existence de services, la ville adopte ainsi de nouvelles limites, et on peut dire qu'elle est comprise entre la rue 4 de Enero à l'Ouest, San Luis à l'Est, Uruguay au Sud et Suispacha au Nord, ce qui fait un total de 114 *manzanas*.
La ville se développe finalement à l'ouest du port, laissant toujours le fleuve comme une barrière entre les deux rives et l'aménagement de l'espace public n'est pas encore guidé par l'intégration de la zone portuaire.

Dans le troisième plan proposé, datant de 1904/1905, se dessine clairement le Boulevard Galvez ou actuel Boulevard Pellegrini, ainsi que le début d'une réelle extension vers le Nord de la ville. C'est à partir de ce boulevard que la ville est aujourd'hui composée, étant le point de repère du développement des cuadras, et nous pouvons aussi ajouter que les numéros des constructions vont de manière croissante ou décroissante à partir de ce point zéro, qui est le boulevard.

Plan de 1887

Plan de 1904/1905

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

A - Evolution Urbanistique de Santa Fe

Le dernier plan présenté datant de 1907 est important car il permet de visualiser la grande transformation de la configuration urbaine de la rive gauche du fleuve, avec la construction du nouveau port ultramar ainsi que la représentation des digues et du canal de dérivation. Un projet urbain qui sera finalisé en 1912, que nous examinerons en détail ultérieurement.
C'est là que débutent des années de travaux, de nouveaux aménagements et durant lesquels l'homme prend ainsi sa place sur la nature.

Les dernières années du XIXème siècle et les premières du XXème, se caractérisent par une série de changements et projets dans la ville de Santa Fe afin de régler des problèmes urbains, l'aménagement de l'espace public jusque là totalement délaissé et la mise en place d'une configuration spatiale.[1]
Les différents projets qui ont été réalisés n'ont pas toujours appliqué des connaissances en matières d'urbanisme et paysagisme mais plutôt une idée majeure d'hygiénisme alors que les actions réalisées à partir de 1910 étaient plutôt dans une esthétique sous l'influence des villes américaines et capitales européennes à partir du Paris haussmannien.
Les projets dont on va parler et que l'on a déjà plus ou moins décrits à partir des plans ci dessus, entrent dans l'idée de donner une nouvelle image de la ville avant de développer les projets portuaires et ferroviaires que Santa Fe va connaître.

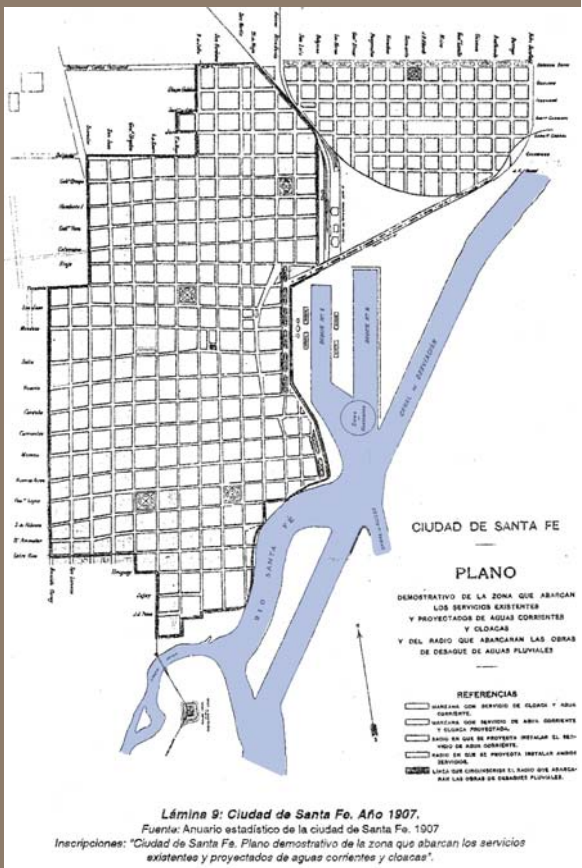


Lámina 9: Ciudad de Santa Fe. Año 1907.
Fuente: Anuario estadístico de la ciudad de Santa Fe. 1907
Inscripciones: "Ciudad de Santa Fe. Plano demostrativo de la zona que abarcan los servicios existentes y proyectados de aguas corrientes y cloacas".

Plan de 1907

1 Collado Adriana, 1994, « Santa Fe, Proyectos Urbanisticos para la Ciudad 1887 - 1927 » (Santa Fe, Projets Urbains pour la ville), Universidad National del Litoral, Santa Fe (Argentine) (p. 3)

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

A - Evolution Urbanistique de Santa Fe

Le Boulevard est dû à une importante opération urbanistique des villes européennes à partir du XIX ème siècle, avec la démolition des anciennes murailles médiévales et l'aménagement de larges avenues plantées d'arbres de part et d'autre. La conception moderne du Boulevard prend réellement effet à partir de la seconde moitié du XIXème siècle avec l'intervention de Georges Eugène Haussmann pour la ville de Paris, afin d'assurer un meilleur flux des hommes et des marchandises et une meilleure hygiène de vie.

Dans le cas de Santa Fé, l'idée de créer ce boulevard fut initiée en octobre 1887, avec la proposition de l'ingénieur français Emilio Schnoor, de son vrai nom Armand Henri Emile Schnoor, à la municipalité de la ville, pour « urbaniser » une importante fraction de terres au Nord-est de la ville, à proximité de la station de train de la FFCC Santa Fe.[1]
Le projet en lui-même consistait à transformer en terre urbaine ce qui était à ce moment là un groupement de fermes et terres cultivables, pour profiter de cette localisation avantageuse, à savoir la proximité avec le port et la station de train, les deux infrastructures les plus importantes de la ville à l'époque. Emilio Schnoor précise aussi par la suite « *que ce boulevard ne servira pas seulement de point de rencontre mais sinon un moyen d'améliorer l'hygiène générale* »[2] avec l'idée d'un boulevard de 35 mètres de largeur.
L'ingénieur municipal Benito Ghiglione approuva d'ailleurs cette idée en 1888 en ajoutant que « *la municipalité décrète que toutes les nouvelles rues devront avoir une largeur de 20 barres pour ne pas condenser la population dans des rues étroites et mal aérées* ».[3]

L'approbation du tracé par la municipalité fut effectuée presque deux ans après la présentation du projet de boulevard et de la division des terres attenantes.
On peut parler ainsi de projet inédit pour la ville, premièrement par un aménagement urbanistique différent de ce qu'il y avait auparavant, mais aussi par le fait qu'il impulsa la première opération de spéculation immobilière avec un processus d'augmentation de la valeur des terres, les parcelles attenantes au boulevard ayant pris quatre fois plus de valeur en 1889.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

1 Collado Adriana, 1994, (pp. 5 - 17)
2 Collado Adriana, 1994, (p. 7)
3 Collado Adriana, 1994, (p. 8)

A - Evolution Urbanistique de Santa Fe

Comme projets majeurs, nous pouvons aussi noter le réaménagement des places, qui ont été l'objet de traitement de stationnement, plantation de nouvelles espèces et installation d'équipements. En effet, la place durant l'époque coloniale, se réduit à un espace sableux quasiment non délimité, sans plantations et aucune surélévation par rapport aux rues.
A partir de la fin du XIXème siècle, il y a ainsi une tentative de convertir ces places en jardin à l'européenne, selon les traditions « classiques » à la française ou « romantiques » à l'anglaise.[1]
Selon l'intendant Mariano Comas, « *Dans ces différents lieux, ont été réalisées des plantations d'arbres appropriés au terrain, en tenant systématiquement compte de l'embellissement de la place et de l'environnement dans une idée d'assainir l'air*. »[2]
Les places sont ainsi équipées de bancs, pour qu'elles deviennent réellement des lieux de rencontre, la municipalité fait construire des kiosques à journaux et à partir de 1895 les places les plus importantes sont rénovées. En effet, les places majeures telles que 25 de Mayo, San Martin et Colon, connaissent un traitement particulier au niveau du revêtement de sol, ravalement de façades ainsi que la mise en place de luminaires avec une étude de l'angle de luminosité. Ce changement dans la ville fut aussi remarqué par l'architecture des projets de grands bâtiments institutionnels, tels que sur la place San martin avec le conseil de l'Education commencé en 1893, ainsi que la construction de la nouvelle cathédrale en 1897.

A partir de 1904 et durant le gouvernement de Manuel Irigoyen, d'importants aménagements furent réalisés sur toutes les places avec l'installation de plates-bandes fleuries autour des espaces verts, ce qui permit de mettre en valeur la perspective et de donner un côté pittoresque.[3]
Ce paysagisme pittoresque qui s'enracine dans le romantisme, aura peu d'occasions de s'exprimer à Santa Fe en dehors de quelques places, ou alors dans des jardins isolés qui commencent à être aménagés de petites grottes, d'étangs et agrémentés de plantes tropicales.

1 Collado Adriana, 1994, (p. 16)
2 Collado Adriana, 1994, (p. 17)
3 Collado Adriana, 1994, (p. 21)

Places et Jardins aménagés dans le tissu Urbain

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

A - Evolution Urbanistique de Santa Fe

Un autre élément marquant de l'urbanisme du début du XX ème siècle à Santa Fe est le Parc public qui s'intègre dans la ville traditionnelle et qui entre dans les principes d'hygiénisme et d'opposition à la ville industrielle induite par une ville portuaire.
Le parc constitue une nouvelle réponse, telle que présentée précédemment avec l'aménagement du Boulevard, aux problèmes de métropolisation de la ville industrielle dont Santa Fe avait déjà souffert au XVIII ème siècle.

« *Le parc arrive à devenir le symbole d'une collectivité retrouvée avec une sociabilisation du temps libre. Mais c'est aussi une source formidable de rente urbaine.* »[1]

Le parc Orono constitue le premier exemple de parc public à Santa Fe, non par ses dimensions qui ne permettraient pas de le répertorier comme parc mais plutôt par sa relation à l'échelle de la ville et par la perspective et l'ouverture du paysage qu'il permet au vu de son emplacement. L'idée du parc surgit en parallèle avec l'autre projet « du courant paysagiste », qui est la réalisation de l'Avenue de la côte ou *Avenida de la Costanera* , dont la première esquisse date de 1901.
En effet, en Juillet 1901 fut approuvé le tracé des trois premières cuadras de l'avenue, qui se nommait à l'époque *Avenida Alameda Isabel la Catolica*, et qui terminait le Boulevard Galvez au Nord.
Le projet fut réalisé par le chef de l'Office des Œuvres Publiques de la Municipalité, l'Ingénieur Arturo Lomello, qui présenta en 1903 le projet de prolongement de l'Avenue et du parc Orono, se trouvant à l'intersection du Boulevard Galvez et de la Costanera.

1 Collado Adriana, 1994, (p. 20)

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

A - Evolution Urbanistique de Santa Fe

C'est dans cette idée, que nous remarquons que l'aménagement a été principalement effectué au cœur de la ville, par le traitement des places. Par contre, la Costanera a bien eu un traitement particulier et a été valorisée par rapport au port, notamment par sa liaison avec l'artère principale, le Boulevard Galvez.
On comprend ici que d'un point de vue sociologique, le lieu de rencontres et d'échanges est principalement la place ou le parc. L'importance du port en tant qu'espace public n'était pas encore évoquée.

Un changement évident de l'image de la ville s'opéra par la transformation des espaces publics qui ne changèrent pas seulement sa physionomie, mais surtout renforcèrent sa vitalité en multipliant les équipements, les kiosques, cafés et confiseries, le mobilier urbain pour des activités sportives et les rassemblements avec l'installation de groupes de musique.
Mais l'on entend bien, que l'aménagement du port ne fait pas partie de ces projets, et même dans les actions guidées par les politiques, il semble totalement isolé et oublié.
Une plus grande attention pour le port ne peut être remarquée qu'à partir des années 1930, en tant que point fort de la ville, mais qui induit forcément la mise en place d'un projet à grande échelle.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

B - Evolution du Port de Santa Fe

Le contexte urbain présenté, nous allons développer en détails les différents aménagements qu'a connu le port, et qui sont surtout remarquables à partir du XIX ème siècle.

1 - Ouverture sur le Port et la Côte de la ville

La ville et la province de Santa Fe s'insèrent entre deux grandes régions naturelles, la « pampa » ou prairies et la forêt de la région *Chaquena*. Mais en examinant sa géographie et son histoire, il est important de souligner sa localisation littorale et donc la *costa* ou côte *Santafesina*.
En effet, depuis ses tous débuts, comme on a pu le voir auparavant, la ville de Santa Fe s'est nourrie de la présence dominante de l'eau, concrétisée dans un système hydrique complexe qui dessine un environnement autant divers que complet. Dans son objectif fondateur, la ville a vu dans son port l'atout qui justifiait son existence et plus tard le potentiel pour un développement de la ville.
Malgré sa perte du statut de ville portuaire en 1780 et après des années de déchéances et de perte de valeur de ce port, la période de transformations productives et sociales qui traverse le pays à la fin du XIX ème siècle, permet à la ville de se moderniser, ainsi que les rives du fleuve.

La ville et la région étaient déjà dans ce projet de modernisation et productivité avec l'installation de colonies agricoles pour une exploitation agricole efficace du territoire.
Les colonies transforment donc la région en productrice principale de blé mais aussi de lin, de mais et d'orge.
Voyant cette qualité des terres agricoles, la naissance de cet arrière-pays et la possibilité d'un commerce important à proximité, il était donc primordial de modifier l'image de ce port primitif, délaissé et donc de moderniser ses infrastructures. Né ainsi le projet du *puerto ultramar* ou outre-mer, surtout après l'expansion de la demande internationale qui débute à la fin du XIXème siècle et qui s'intensifiera jusqu'à la première Guerre Mondiale de 1914.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

B - Evolution du Port de Santa Fe

Avant toute nouvelle construction, il était important de développer les embarcations ainsi que la superficie du port, le commerce s'effectuant à l'époque dans de petites barques, peu adaptées aux futures marchandises et peu rentables en vue d'un commerce international. En 1885, le Dr. José Galvez découvre le quartier Colastine Sud, quartier le plus ancien de Santa Fe, ainsi que son potentiel pour mettre un nouveau port pour accueillir des embarcations de beaucoup plus grandes dimensions. Ce projet fut apprécié par la législation et il put même faire accepter une prolongation de la récente voie ferrée inaugurée en 1855 pour les colonies agricoles, jusqu'aux quartiers de Colastine et Rincon. L'avancement rapide des travaux permit d'inaugurer la station de train le 15 Octobre 1886. Le nouveau port est donc créé sur les rives de Colastine et il commence à fonctionner dès 1888.
On pense rapidement à agrandir les quais de marchandises et le 12 Mars 1889, sur décret du Président Juarez Celman, le port et les quais de Santa Fe sont reconnus comme habilités pour des opérations à l'échelle nationale et l'exportation de fruits ou de produits libres d'exportation sans la présence de douanes, mais les opérations seraient imposables.

Le Dr. Galvez pense dès 1888 à ouvrir un nouveau canal en élargissant le vieux ruisseau, qui relirait directement Colastine à la ville, par une artère fluviale de 15 kilomètres de long. Au Nord et au Sud les îles seraient reliées un maximum et les terre-pleins seraient des terrains ouverts à l'extension de la ville, laissant les rives aux dépôts, voies ferrées, etc.

Suite à de nombreuses propositions de projets d'aménagement, il fallut attendre 1893 et la proposition de l'ingénieur Schnnor pour affirmer et entamer la construction du nouveau port.
Le projet ayant obtenu tous les permis rapidement, le nouveau port fut habilité en 1900 sous le nom de *Colastine Norte* ou *Puerto Nuevo*, faisant oublier le nom et l'image de l'ancien port *Colastine Sur*.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

B - Evolution du Port de Santa Fe

A la fin du XIX ème siècle, le commerce se développe principalement autour des activités forestières (charbon, rondins…), alors que le nouveau port Colastine Sur, se diversifie en y associant le transport de céréales, des marchandises de différents types ou encore des extraits de *Quebracho*, un arbre se développant en Amérique Latine et qui est utilisé pour la production du cuir. L'ancienne voie ferrée de Rincon arrivant jusqu'au Port, l'acheminement des denrées pouvait donc se faire à l'intérieur des terres, même s'il était limité par des installations quelques peu vétustes et peu développées. Dès 1900 et en lien avec le projet du nouveau port, l'action principale fut donc de développer le réseau ferroviaire dans la province de Santa Fe, pour un meilleur transport et redistribution des produits. Les lignes ferroviaires furent donc étendues jusqu'à *La Sabana* au Nord, la ville de Rafaela à l'Est et Rosario au Sud.

Cependant, malgré les travaux et efforts de remise à niveau des infrastructures existantes, le fonctionnement du port n'était pas satisfaisant et des inondations fréquentes furent la cause principale de la décadence du *Port de Colastine*.[1]
De ce fait, un nouveau projet fut pensé et le Port d'Outre-mer ou *Puerto de Ultramar* fut validé et signé en 1904 et sa construction menée par la province en collaboration avec l'entreprise Dirk&Dates, ayant entre autres, des apports financiers de la Banque allemande de Berlin.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

1 Mosqueda Miguel Angel, 2010, « Santa Fe, Su Puerto de Ultramar y la Prefectura naval Argentina » www.histamar.com

2 - Puerto de Ultramar

« *Il nous a fallu plus de dix ans pour atteindre ce projet ambitieux* »[1] est l'expression utilisée sur la publication officielle de l'inauguration du *Puerto de Ultramar*.
Depuis le lancement du projet en 1904, le port est finalement ouvert au public en 1910, suite à quelques problèmes techniques lors de la construction.

Ce nouveau projet mit quelques années avant de voir le jour et des études ont été menées dès 1896, suite au décret du Président Uriburu qui autorisa le Département des Ingénieurs Civils de la Nation à effectuer des études sur le port et l'intensité du courant du fleuve Parana, dans l'idée de réunir toutes les conditions favorables à un développement du commerce avec le Nord du pays ainsi que la Bolivie. Ces études étaient aussi importantes pour évaluer les infrastructures nécessaires pour éviter les nombreuses inondations des quais ou des rues à proximité.[2]
Les conditions topographiques de Santa Fe, n'étaient pas favorables à la mise en place d'un port « naturel », comme cela pouvait l'être dans d'autres régions du pays. Le point le plus profond du fleuve Parana étant assez loin des rives de Santa Fe, l'arrivée des embarcations était difficile et l'absence de ravin au niveau des bords du fleuve rendait compliqué le chargement et le déchargement des denrées.

Les installations du port primitif devaient donc être modifiées et telle était l'ambition du nouveau projet avec une « œuvre moderne », basant cette modernisation sur l'utilisation de technologies de pointe.
Pour rapprocher le fleuve de la ville, un *canal de acceso* ou canal d'accès, d'une longueur de 6 km fut construit à l'intérieur des terres, et la configuration de l'affluent Santa Fe qui passait le long de la ville, fut modifiée par la création d'un canal de dérivation, ce qui permit la délimitation de la zone portuaire.
En augmentant le niveau du terrain, la côte artificielle du port était donc construite et les rives pouvaient donc être aménagées.

1 Collado Adriana, 1994, Opus cité (p. 24)
2 Fedele Javier, 1999, « *La Ciudad y el Rio en Santa Fe : Las Transformaciones Materiales del Paisaje Costero, provocadas por el Puerto de Ultramar* » , Universidad National del Litoral, Santa Fe

Affiche du future projet, *Puerto Ultramar*
1911

Cette affiche présente ce projet comme le nouvel évènement de la ville, par la composition de l'affiche mais aussi par les dessins choisit, tels que la grue et le grand Paquebot, indiquant de nouvelles infrastructures à venir.

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

B - Evolution du Port de Santa Fe

La question qui se posait ensuite était le lien entre l'élément naturel (le fleuve) et l'élément culturel (la ville), une relation qui allait modifier le paysage de la côte par la domestication du fleuve mais aussi la création d'un lieu qui aurait une importance capitale dans le développement économique de la ville.

Dés sa construction finie, l'activité portuaire fut vite fluctuante et opérationnelle, mais les attentes d'un point de vue économique et culturelle, ne furent pas au rendez vous.
Cependant, malgré des objectifs plus ou moins atteints, le début de la première Guerre Mondiale favorisa finalement des échanges commerciaux avec l'Europe et ce, jusqu'au krach financier de 1929, qui eut de lourdes répercussions sur le commerce international.
Le rythme des échanges fut beaucoup moins important à partir de ce moment, même si la seconde Guerre Mondiale permit de développer de nouveau le commerce, et le port de Santa Fe put continuer son activité de manière constante jusqu'au début des années 70.
En 1978, la loi qui assurait la maintenance et le drainage du fleuve pour conserver une profondeur constante du fleuve Parana jusqu'au port, fut annulée et le trafic fut rapidement plus compliqué, notamment pour les plus gros cargos.

Le Port connu quelques transformations au fil des années, notamment dans les espaces réservés à l'activité portuaire qui durent s'adapter aux nouvelles technologies, mais aussi au niveau des espaces en lien direct avec la ville qui permettrait d'y insérer des activités et de s'ancrer dans le tissu urbain.
Malgré ces aménagements, le résultat n'est pas vraiment flagrant et nous ne pouvons pas déclarer que la zone portuaire s'insère dans la ville, un élément qui est certainement dû à la construction de la rocade ou avenue périphérique à proximité du port, qui est finalement une rupture entre les deux et l'installation d'une passerelle pour relier les deux rives ne suffit certainement pas à valoriser la continuité de la ville jusqu'au fleuve.

Avenue Leandro N. Alem, une rupture entre la ville et le port

Unique passerelle franchissant l'Avenue

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

B - Evolution du Port de Santa Fe

L'élément qui marquera l'arrêt total de l'activité portuaire de Santa Fe est sans doute la modification de la structure agricole du pays et le développement des nouvelles voies de communication, polarisant les flux vers le sud. C'est ce que développe Forget Marie dans son ouvrage *La ville, le fleuve et le soja : aborder les dichotomies ville:campagne par le transport fluvial. Le cas du Parana Argentin*[1], des informations qui justifient clairement l'arrêt de l'activité du port de Santa Fe.

Elle explique en effet, que dès les années 1990, les campagnes argentines se modernisent dans le but d'une production massive de monoculture du soja, ce qui engendre une augmentation de la production et des tonnages exportables. Tout ceci est possible grâce à deux innovations majeures, l'invention du silo de plastique permettant de stocker les récoltes et la construction d'installations portuaires spécialisées.

Alors que la ville de Rosario investit dans l'industrialisation du soja et s'insère dans les marchés mondiaux en développant une économie de transformation et en accueillant à proximité de la ville de grandes firmes internationales, Santa Fe ne profite pas de ce tournant agricole et va peu à peu perdre totalement et de manière définitive, son marché.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

1 Forget Marie, 2013, « La ville, le fleuve et le soja : aborder les dichotomies ville:campagne par le transport fluvial. Le cas du Parana Argentin », RITA (Revue en ligne), N°6 : février 2013, mis en ligne le 6 mars 2013.

3 - Etat actuel: constats et diagnostic

Suite à un arrêt total de l'activité portuaire en 2006, la ville a voulu reconvertir sa zone portuaire en lieu de balades, de loisirs et finalement en lieu attractif pour réconcilier les habitants avec leur port et leur fleuve.
Dès 2008, un nouveau projet voit le jour, avec un *processus de reconversion portuaire* et dont l'idée majeure est de délocaliser l'activité portuaire vers un bras principal du fleuve Parana, ce qui permettrait de recentrer Santa Fe dans les échanges commerciaux.

La reconversion s'est donc faite en suivant le projet du *Complejo Ribera* ou Complexe Ribera, d'une superficie de 50 hectares et qui a pour ambition d'être un lieu de sorties durant les week-end et un centre commercial et lieu de culture durant la semaine.
Au niveau de la première digue, on retrouve toute l'activité commerciale avec le supermarché COTO, enseigne très importante en Argentine, le Casino de Santa Fe, l'hôtel international *Los Silos*, qui est une ré-habilitation des anciens silos industriels de la ville, le centre de conventions *Los Maderos* et le centre *commercial Ribera shopping*.
Ce complexe comprend aussi le plus grand cinéma de la ville, composé de 6 salles, une salle de spectacle, un restaurant haut de gamme et quelques fast food dans la galerie du centre commercial.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

B - Evolution du Port de Santa Fe

Pour ce qui est de l'avancée de terre sur la deuxième digue, on y retrouve de nouvelles activités, dont principalement le centre culturel du *Molino Marconetti*, un ancien moulin qui a été réhabilité à l'intérieur et les étages ont été supprimés ce qui permet d'avoir une hauteur sous plafond de cinq étages. Le Marconetti est un espace destiné au développement de grands événements culturels, allant des opéras aux soirées folkloriques et il est au centre d'un circuit culturel de lieux réhabilités tels que le *Molino Franchino*, *La Redonda*, l'ancienne gare routière la *Estacion Belgrano* et *La Esquina Encendina*, des lieux qui sont un témoignage des transformations qu'a connues la ville ces dernières années.
On y retrouve aussi le Musée du Port, qui a une exposition consacrée à l'histoire de l'activité portuaire de la ville, son activité actuelle ainsi que les projets futurs pour Santa Fe. Localisé dans l'ancien bâtiment de l'administration portuaire, le Musée met en valeur une construction datant de 1905, qui reflète l'architecture du début du XXème siècle.
Enfin, on retrouve, malgré tout, une petite activité portuaire, notamment au niveau de la première digue où se trouve le *terminal du Catamaran Costa Litoral*, une embarcation très moderne qui permet de faire le tour des petites iles à proximité de Santa Fe, mais aussi au niveau de la deuxième digue où l'on retrouve une petite marina (un terminal de petites embarcations), ainsi qu'un club de sports nautiques en lien avec le fleuve.

Quelques projets sont en train de se mettre en place, comme la réhabilitation du *Molino Marconetti,* qui semblerait être en travaux pour la construction d'un lycée depuis Novembre 2014, les équipements d'éducation étant des éléments importants et favorisant une attractivité du lieu. Comme signalé précédemment, la construction du nouveau port est en projet et les plans du nouveau complexe portuaire ont été réalisés, reléguant les zones d'activités en périphérie de la ville tout en cherchant les meilleures connexions multimodales avec les réseaux de transport existants. Cette délocalisation s'accompagne de la construction d'un nouveau pont et de 14 kms de chemin de fer supplémentaires afin de relier la ville aux provinces du Nord.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

B - Evolution du Port de Santa Fe

Le projet de délocalisation du port semble donc pouvoir répondre à la croissance de la demande de transport venant des provinces du Nord qui investissent dans la culture du soja. Les entreprises familiales de grande taille qui s'y développent, cherchent aujourd'hui à concurrencer les firmes multinationales en réduisant le coût de transport à l'exportation (rendu possible par la réduction du parcours terrestre). Si ce projet aboutit, la ville de Santa Fe retrouverait sa place dans la hiérarchie des villes portuaires agro-industrielles du *fleuve Paraná*.

En possession de ces nombreux éléments, nous allons pouvoir mettre en avant les modifications et mutations du paysage portuaire de Santa Fe à travers une analyse paysagère, pour en dégager les différents éléments qui ont caractérisé le paysage portuaire de Santa Fe au fil des époques, pour par la suite, mettre en avant ce paysage oublié.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Photographie: Le Molino Marconetti
Lieu d'activités culturelles

Mai 2014

III - MUTATIONS DU PAYSAGE PORTUAIRE DE SANTA FE

ENSA NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

A - Analyse de l'évolution du paysage portuaire

L'histoire de la ville et les différents statuts qu'a connus le port de Santa Fe ayant été présentés, nous pouvons nous concentrer sur l'étude du paysage portuaire et l'analyse sensible de ce paysage. Nous montrerons son évolution à travers des photographies datant de différentes époques et nous nous appuierons sur des croquis paysagers reprenant cette évolution, pour terminer par l'analyse de photographies du port actuel, dans le but de mettre en avant les traces d'un paysage portuaire oublié.

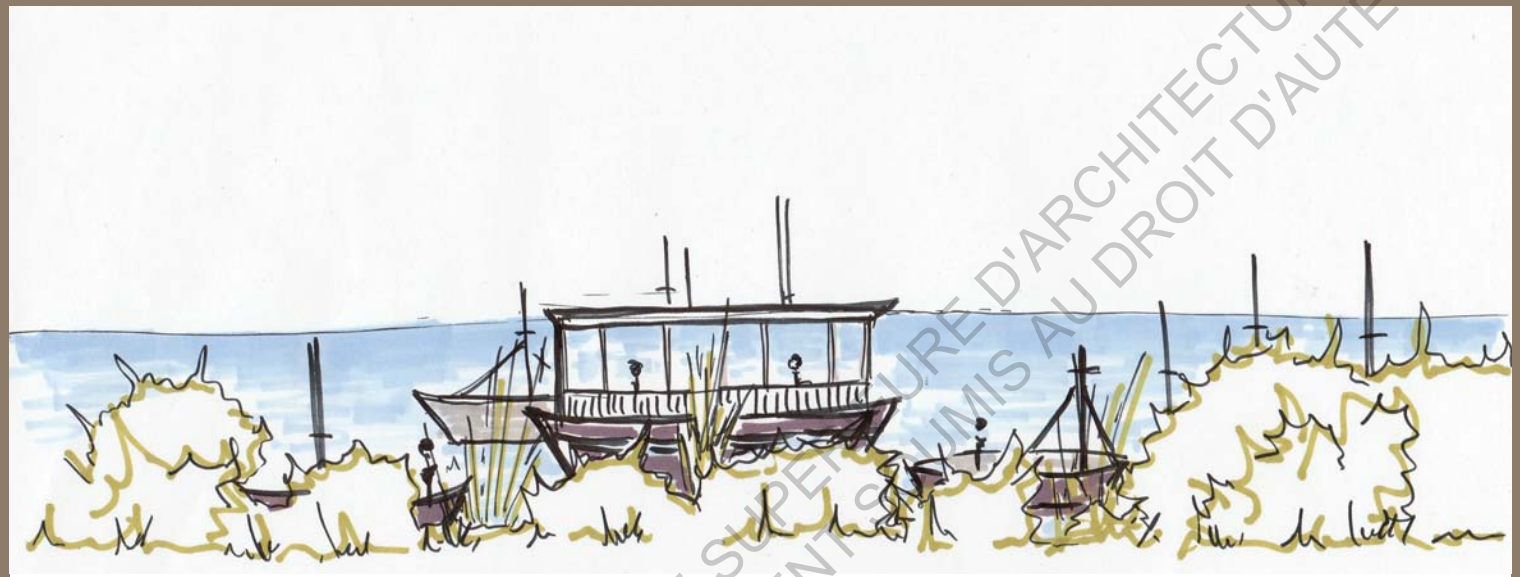
Les croquis qui vont être présentés, sont une interprétation des différentes lectures qui ont été faites jusque là. Pour réaliser ces croquis, il a semblé important de choisir un point de vue qui montre une vision d'ensemble du site, et qui permet réellement de voir l'évolution de ce port, et c'est pour cela que le spectateur se retrouve au centre des deux digues actuelles, qui représentent aujourd'hui « l'entrée » et le lien entre le centre ville et la zone d'activités du complexe Ribera.
Il a paru intéressant de faire cet exercice, dans l'idée de s'approprier le lieu, même si certains éléments ne sont probablement pas exacts, mais ils permettent tout de même de faire ressortir les lignes visuelles majeures qui ont été modifiées au fil des années.
Nous mettrons en avant le rapport entre la Terre et la Mer, pour comprendre si l'interface entre la ville et le port a été modifiée ou valorisée.

Pour ce faire, trois couleurs et trois éléments principaux on été représentés.
D'une part le fleuve, afin de visualiser si l'eau est toujours aussi présente au fur et à mesure des nouvelles infrastructures, puis la végétation, dans l'idée de mettre en avant l'aménagement et la maintenance des espaces publics qui ont pu être réalisés et enfin les masques visuels d'une même couleur, que ce soient des navires ou des constructions.

Point de vue choisit pour les croquis paysagers

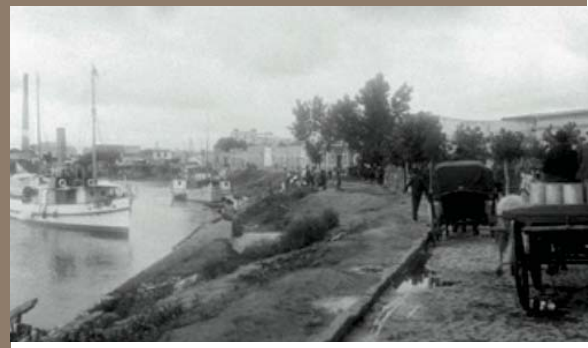
ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

A - Analyse de l'évolution du paysage portuaire



Le premier croquis paysager représente l'état initial des rives, avec un petit port de pêche, sans aucun aménagement, et aucune organisation pour amarrer les petites embarcations, qui étaient à l'époque de petites barques de pêche. Cette vue représenterait les rives du fleuve avant tout aménagement du port, c'est à dire au début du XVIII ème siècle, jusqu'au début d'un aménagement des berges et des digues.

La vue sur le fleuve est alors complètement dégagée, la ligne d'horizon est omniprésente en arrière plan et au premier plan, la végétation non contrôlée cadre le paysage et on y voit ressortir les petits mâts des bateaux.
Même si l'on a l'image d'un port de pêche précaire, cette vue donne un charme à la ville et la nature semble bien avoir sa place, la ville se nourrit de son patrimoine naturel et le met en valeur, et dans ce cas-ci, on remarque que cela nécessite le minimum d'aménagements.



Photographie, rives du vieux Port
Non datée
Cette photographie nous montre l'ancien aménagement des rives du fleuve.
On remarque que l'aménagement des berges n'est pas vraiment contrôlé, seul le petit chemin pavé permet aux calèches d'accéder au port.
On peut aussi ajouter qu'il y a un front bâti sur les rives, ce qui n'est bien sur plus du tout le cas.

Images: Bolsa de comercio de Santa Fe

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENTS SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

A - Analyse de l'évolution du paysage portuaire

Le deuxième croquis représente le premier aménagement des digues du port, au début du XIX ème siècle, avec le début des colonies agricoles et donc un besoin important de moderniser les rives du fleuve et d'améliorer le commerce. Des quais sont donc aménagés pour amarrer un plus grand nombre de bateaux afin d'y avoir accès facilement.

Le paysage est donc cadré par une succession d'embarcations, de part et d'autre d'un quai d'accès en bois. L'horizon s'efface peu à peu, laissant place aux mâts des bateaux et l'activité portuaire qui ressort bien de ce paysage le rend dynamique en comparaison au calme du fleuve.

Lithographie, A. Clairaux
1860

Cette Lithographie (technique d'impression sur pierre), est la seule retrouvée représentant le vieux port de Santa Fe
On y voit alors la représentation d'un fleuve agité, ce qui parait difficile à croire aujourd'hui, et une multitude de petites embarquations entrant dans le port.
Nous pouvons observer en arriere plan les constructions, la ville étant finalement assez proche du port et l'entourant.

Image: Bolsa de comercio de Santa Fe

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

A - Analyse de l'évolution du paysage portuaire

Le troisième croquis renvoie à l'aménagement avant la construction du nouveau port de *Ultramar*, qui est donc l'aménagement du nouveau port *Colastine Norte* ou *Puerto Nuevo*, afin d'accueillir de plus grandes embarcations à la fin du XIXème siècle.

Un aménagement des rives commence à être fait, ainsi que de nouvelles constructions, notamment les silos de production agricole, pour faciliter les transactions entre la production et les embarcations.
Les grandes embarcations font donc partie du paysage, majoritairement de gros paquebots et suite à l'agrandissement du canal, l'horizon semble plus dégagé, malgré la présence des bateaux.

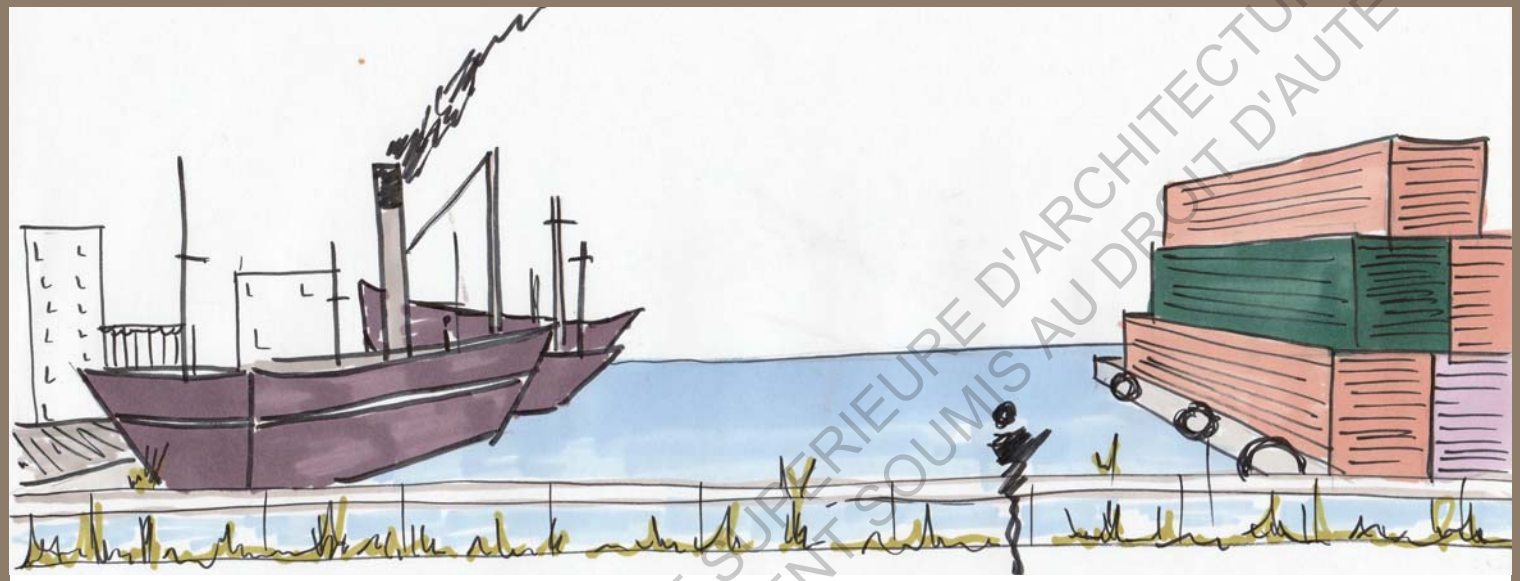
Photographie, Infrastructures ferroviaires
1892
Photographie représentant le début du nouvel aménagement du port, et le début des infrastructures pour accueillir le chemin de fer, et donc améliorer la liaison du port avec l'arrière pays.

Carte Postale de Santa Fe, représentant le port en construction

Images: Bolsa de comercio de Santa Fe

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

A - Analyse de l'évolution du paysage portuaire

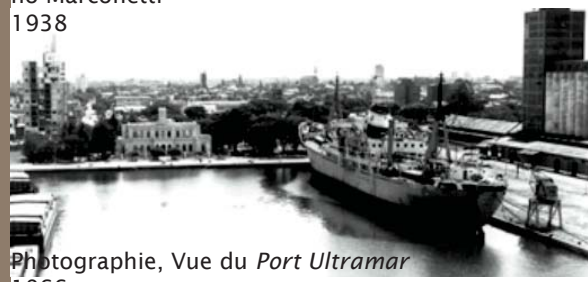


Le quatrième croquis symbolise le nouveau projet du Port de Ultramar, le XX ème siècle étant caractérisé par l'adaptation du port aux nouvelles technologies pour assurer le meilleur fonctionnement du port et lui permettre de concurrencer le grand port de Rosario.

On voit donc que les embarcations sont toujours présentes, mais le paysage est modifié par la présence des conteneurs, qui masquent encore plus le paysage mais y intègrent de la couleur et un côté beaucoup plus industriel.
La présence de ces éléments de stockage, renforce l'image du port, lui donnant plus de « crédibilité » par son côté moderne et dans l'air du temps. L'activité économique et les échanges commerciaux ressortent de manière plus franche sur cette vue.

Photographie, front bâti encore présent et aménagement des rives
1910

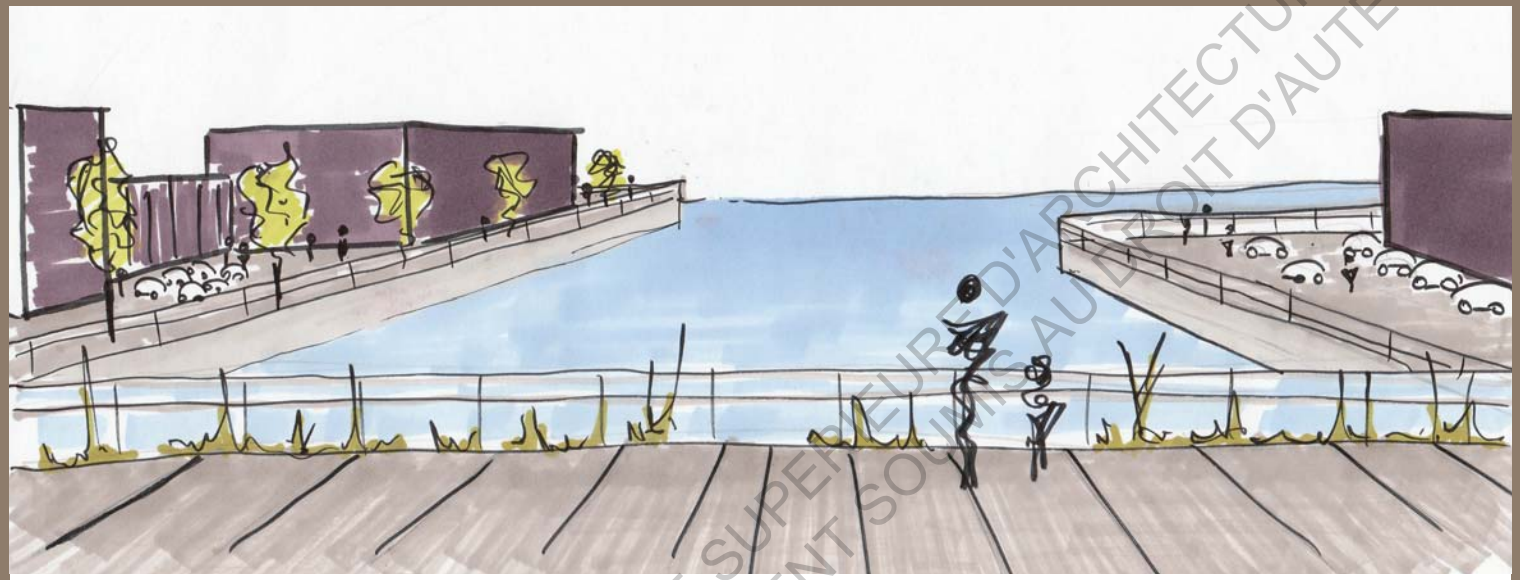
Photographie, activité industrielle et vue sur le Molino Marconetti
1938



Photographie, Vue du *Port Ultramar*
1966

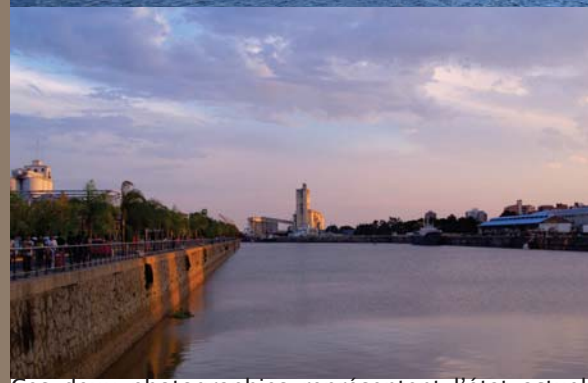
ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

A - Analyse de l'évolution du paysage portuaire



Le dernier croquis représente l'aménagement actuel du port, suite à l'arrêt total de l'activité portuaire en 2006. Le nouveau complexe a été réalisé en 2008, et on remarque qu'une promenade y est installée, ainsi que la plantation d'une allée d'arbres le long de la digue.

Les nouvelles constructions cadrent donc le paysage de part et d'autre, et la place de l'eau reste importante, même si finalement, avec la perte de l'activité portuaire, le fleuve n'a plus autant sa place et son niveau d'eau n'est plus aussi élevé.
On y remarque aussi la présence de la voiture, qui s'installe finalement dans le paysage et donne un coté très urbain au nouvel aménagement, et avec la présence des parkings à proximité des rives, on remarque donc que le traitement des berges et des transitions entre les constructions et le fleuve, a été quelque peu délaissé ou du moins peu mis en valeur.



Ces deux photographies représentent l'état actuel du paysage portuaire de Santa Fe.
On y voit l'aménagement de la promenade, un front bâti qui a donc disparue mais qui a été remplacé par de hauts immeubles.

Février 2014

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

A - Analyse de l'évolution du paysage portuaire

L'évolution de cette vue est représentative des changements d'infrastructures qu'a connus la ville et principalement son port. Nous remarquons donc que la zone portuaire s'est développée à partir de la demande de modernité et de rentabilité agricole, un aspect politique qui a permis à la ville d'aménager peu à peu ses rives pour finalement, remplacer l'activité portuaire par une zone de loisirs.
La municipalité aurait pu prendre parti de sauvegarder ce lien au fleuve et donc de développer le port de plaisance à cet emplacement, aujourd'hui aménagés de parkings, mais il se retrouve finalement au niveau de la deuxième digue, en un lieu peu fréquenté.

Cet aménagement fait finalement oublier l'ancienne activité majeure de la ville, même si de nombreux éléments dans le paysage font office de mémoire.
Nous allons ainsi mettre en avant ces signes du passé, afin de montrer que la ville a sauvegardé une partie de son paysage portuaire, mais n'a pas vraiment su le mettre en valeur et développer des espaces publics en lien avec son fleuve.

Photographie: Vue du port de plaisance
Les traces du passé

Mai 2014

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

B - Les traces d'un paysage oublié

Tout d'abord, nous pouvons préciser que ce nouvel aménagement peut être critiquable et comme il est très justement dit dans l'ouvrage de Javier Fedele, « *ce plan n'a pas eu la force de gouverner le processus de reconfiguration des espaces publics.* »[1]
En effet, comme il l'explique par la suite, il y a une carence d'espaces ouverts qui feraient une transition entre les édifices construits et le fleuve et qui, de ce fait, seraient le lien entre l'aire portuaire et la ville.
Pour ce qui est de la circulation au sein de la zone portuaire, le ré-aménagement des lieux n'a pas muni le port de meilleurs accès, et les infrastructures routières restent les mêmes qu'au temps de l'activité portuaire, en dehors de la construction du rond-point central à proximité de l'entrée de l'hôtel.

On comprend déjà que l'aménagement de l'espace public actuel ne crée pas vraiment de lien entre la ville et son ancienne zone portuaire, étant finalement un lieu occupé pendant le week end et les jours fériés.
Il convient maintenant de savoir si cet aménagement a su travailler et insérer les traces de son paysage portuaire, en les mettant en valeur et en développant l'espace public autour de son patrimoine.

Photographie: Vue de la promenade du Complexe Ribera, Les traces du passé

Mai 2014

1 Fedele Javier, Ucedo Javier, 2012, « Proyectos Urbanos y Fragmentacion de la Ciudad : El caso de los Terrenos Ferro-Portuarios en Santa Fe, (Projets Urbains et fragmentation de la ville : le cas des terrains Ferro-Portuaires à Santa Fe), Universidad National del Litoral

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

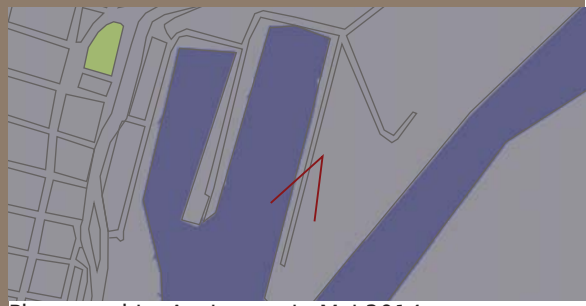
B - Les traces d'un paysage oublié

Photographie: Espace public du complexe Ribera - Mai 2014

Cette première photographie exprime bien la combinaison entre le passé et la modernité.
En effet, on remarque le nouvel aménagement, avec la place omniprésente de la voiture, le fleuve étant en arrière plan.
Des lignes verticales ressortent de cette photographie, des enseignes publicitaires, notamment celle de « Santa Fe », qui est une marque locale de bière et finalement l'entreprise la plus connue de la ville.
En contrepartie, on remarque l'ancienne grue, toujours au même emplacement et en arrière plan un bâtiment de production agricole qui se dessine dans le ciel.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

B - Les traces d'un paysage oublié

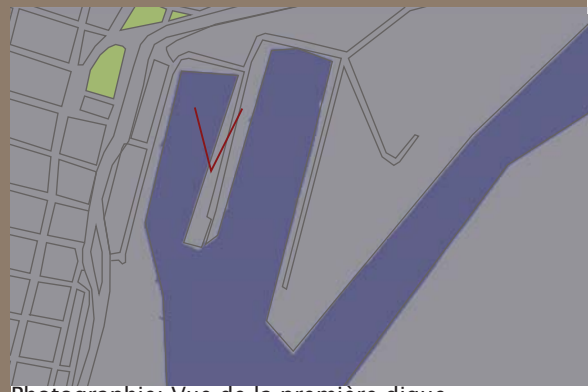


Photographie: Ancien quai - Mai 2014

Cette deuxième photographie met bien en avant l'idée d'abandon total de l'activité portuaire, l'ancien quai d'accès étant totalement envahi par la végétation du fleuve.
En comparaison avec les images vues auparavant, on voit qu'il y a toujours un front bâti, mais qui a peu à peu été remplacé par des logements collectifs, ce qui est plus présent dans le paysage. On remarquera aussi que les rives sont quelques peu délaissées et il y a une forte présence de la végétation.
On voit en arrière plan le port de plaisance qui se dessine, des petites embarcations étant sur le fleuve et redonnant une image du passé.
Enfin, en arrière plan, les anciens silos et bâtiments de production agricole sont toujours présents, et donnent un caractère imposant dans le paysage.

ECOLE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
TOUS DROITS RESERVES
TRAVAIL SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

B - Les traces d'un paysage oublié



Photographie: Vue de la première digue
Mai 2014

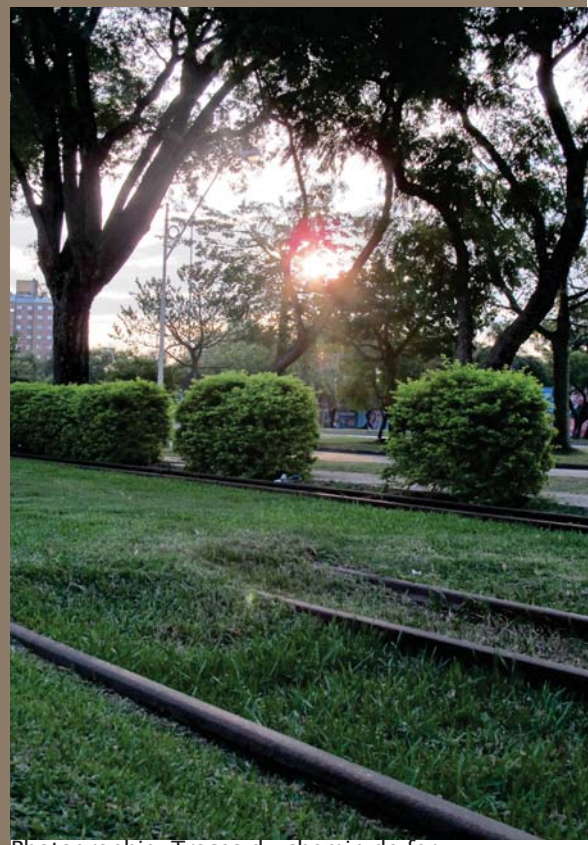
Cette dernière photographie nous montre l'état actuel de la première digue et finalement le réel lien entre la ville et l'ancien port.
On voit bien que la promenade a été aménagée le long des quais, séparant la rive de l'eau par une barrière et la seule mise à distance des voitures par rapport à l'eau est l'aménagement d'une petite allée bordée de palmiers.
Les constructions en arrière plan, sont de plus en plus hautes, rivalisant avec la hauteur de la grue qui était auparavant, l'infrastructure la plus impressionnante.
Cette image qui représente le quai principal de la zone aujourd'hui aménagée, n'a finalement aucun lien avec l'aménagement de la ville portuaire. En dehors de la grue toujours présente et de l'avancée de l'eau sur la terre, rien ne laisse paraître une ancienne activité portuaire.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DIPLOME D'ARCHITECTE

B - Les traces d'un paysage oublié

Ces éléments nous permettent de voir que la ville a ré-aménagé son espace portuaire en gardant quelques traces de son ancienne activité, mais qui finalement s'ancrent plus dans le paysage, qu'ils ne sont mis en valeur.
Cette analyse nous permet de se rendre compte et de définir la place du paysage portuaire dans ce nouvel aménagement, des éléments ont été sauvegardés mais la ville a plutôt eu une politique de renouvellement de l'image de Santa Fe.
Les éléments qui se dégagent sont plus en lien avec l'activité économique et l'image de modernité par ce nouveau complexe, alors que la puissance de la ville était auparavant représentée par la grandeur de ses embarcations et la complexité de ses infrastructures.

Il semblerait que cette économie et ce statut perdus, ont été remplacés par cette zone d'activités, mais il est clair que ce paysage n'a plus la même valeur et esthétiquement parlant, il a perdu tout le charme qu'il a connu.
Le paysage portuaire, par l'activité qui y était implantée, était vraiment en lien avec son patrimoine naturel qui est le fleuve, mais aujourd'hui, l'impression principale et que ce nouveau complexe a été construit à cet emplacement dans le but d'attirer les habitants vers ce lieu délaissé et non de ré-habiliter cet espace pour ses qualités premières.
Tous les efforts du nouvel aménagement ont été concentrés au niveau de la première digue, alors que la partie la plus intéressante est finalement au niveau de la deuxième digue, qui paraît délaissée et conserve un lien très fort avec son activité passée.



Photographie: Traces du chemin de fer

Juin 2014

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

CONCLUSION

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT PROTÉGÉ PAR LES DROITS AU DROIT D'AUTEUR

Le port de Santa Fe a connu de nombreux changements à partir du XIX ème siècle, la production agricole et le besoin de rentabilité guidant ses besoins d'infrastructures modernes et modelant ainsi son paysage.
A travers cette étude et l'analyse de l'ancienne zone portuaire de Santa Fe, il semblerait que la ville ait opté pour une politique de table rase du passé, ne laissant aucune activité en relation avec le port au niveau de la première digue, étant le lieu représentatif de l'espace en lien avec le fleuve et surtout la seule partie étant réellement en relation avec le centre ville.
Des éléments rappelant cette ancienne activité restent tout de même présents dans le paysage et trouvent leur place entre les nouvelles constructions et le nouvel aménagement de l'espace public. Ce lien ne semble finalement pas suffisant pour affirmer que la ville s'est nourrie de ce patrimoine pour reconfigurer sa zone portuaire. Un aménagement particulier et surtout une installation au niveau des deux digues, aurait permis d'étendre la ville vers le fleuve et d'éviter de délaisser une partie de ce lieu.
L'activité implantée est certes attrayante pour les habitants, qui n'ont finalement aucun autre centre commercial dans la ville, mais il paraît clair qu'il ne peut être qualifié de lieu de promenade et a une fonction exclusivement économique. Une idée que nous pouvons opposer à l'aménagement de la Costanera, qui reçoit un nombre de visiteurs conséquent alors qu'aucune activité réelle n'y est implantée, en dehors de quelques bars ouverts principalement l'été.

Pour ce qui est du paysage portuaire, il est évident qu'il a connu de nombreux changements, notamment par les éléments principaux qui cadraient les vues et structuraient ce paysage.
Nous parlons bien sûr de la présence des navires sur les quais qui marquaient ce lieu et qui ont finalement été remplacés par des constructions de part et d'autre. Ce changement n'a été réalisé qu'au début du XXI ème siècle et les seuls prémices sont les infrastructures effectuées lors de la réalisation du Port de Ultramar, qui ont changé les vues par l'installation de ponts transbordeurs et de conteneurs de stockage.
Cet ancien paysage portuaire n'a finalement été modifié que récemment par ce nouveau complexe, qui par son implantation exclusive sur la première digue, ferme le paysage et donne l'impression qu'aucune activité n'est présente de l'autre côté.
Un des éléments marquant est l'abandon de la réalisation du deuxième rond point au niveau de la deuxième digue et donc de l'entrée vers le Molino Marconetti, des installations qui ont été réalisées il y a plusieurs années à l'entrée de l'Hotel Los Silos.

Photographie: Aménagement de l'entrée de l'Hotel
Juin 2014

Photographie: Hotel en fond, le rond point abandonné du Molino Marconetti
Juin 2014

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Le paysage est une notion complexe et la compréhension de ce dernier sur un lieu donné, ne peut être juste que si on peut le pratiquer, afin de se faire une opinion personnelle. Mais analyser une image de ce paysage comme une portion de territoire, permet aussi d'avoir un regard extérieur sur le lieu et donc d'en ressortir des notions d'esthétique et d'imaginaire.
Le cas de Santa Fe est clair, son paysage portuaire a perdu de son dynamisme, par les nouvelles activités implantées, mais surtout par la réhabilitation ponctuelle de toute la zone portuaire. Certains éléments dans le paysage sont révélateurs de cette activité portuaire passée, mais aucun aménagement ne paraît être réalisé pour profiter de ce patrimoine.
De nombreux endroits ayant un énorme potentiel on été abandonnés et ne sont occupés que pour des événements précis, alors qu'ils devraient faire entièrement partie de ce nouveau paysage portuaire de la ville.
L'image de Santa Fe devrait finalement être une adéquation entre la revalorisation de son port oublié et l'installation de la modernité, ce qui induit bien sûr une nouvelle activité économique, mais en créant une image du port moderne qui serait propre à l'histoire de Santa Fe.

Cette recherche m'a permis de comprendre et de mettre une réflexion sur l'impression que j'ai toujours eu en m'y promenant. En habitant à proximité pendant plus de la moitié d'une année, je n'ai pas vraiment ressenti le besoin ni l'envie de m'y attarder, d'autres lieux de la ville étant beaucoup plus agréables et attrayants. Les bâtiments construits tout autour ne permettent pas non plus de mettre le complexe en valeur, notamment par la hauteur et la concentration des immeubles qui donnent un effet de resserrement, alors qu'ils se trouvent dans un emplacement de la ville qui pourrait être le plus ouvert sur le fleuve.

Tout ceci soulève la question de la programmation urbaine, de la requalification des espaces oubliés et surtout de la prise en compte de l'existant et du passé dans un réaménagement.
Ceci est à prendre en compte pour l'aménagement urbain de la ville mais aussi pour la construction des paysages. Dans un contexte urbain, les constructions et l'aménagement paysager sont importants pour la lecture du paysage et pour la mise en valeur des éléments naturels existants.

Photographie: Lieu délaissé au niveau de la deuxième digue (Hotel en fond)
Juin 2014

Photographie: Ancien pont d'accés inutilisé

Juin 2014

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

REFERENCES

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT PROTÉGÉ PAR LES DROITS AU DROIT D'AUTEUR

Bibliographie

Ouvrages

- Chauline Claude, Rodrigues Malta Rachel, *Ces ports qui créèrent des villes*, L'Harmattan, Paris, 1994

- Donadieu Pierre, Périgord Michel, *Clés pour le Paysage*, Ophrys, coll. Géophrys, Paris, 2005

- Bonillo Jean-Lucien, Borruey René, Cahdeay Valery, Fabre Mario, Hayot Alain, Picheral Didier, *Dynamiques des Villes Portuaires. Marseille et les autres*, Mission Scientifique et Technique, Marseille, 1992

- Haudiquet Annette, *Sur les quais : ports, docks et dockers*, Exposition temporaire (dossier en ligne), Somogy, Paris, 2008

- Hemon Coralie, *Paysage portuaire. Reconquête des espaces portuaires marginalisés. Port autonome de Nantes Saint-Nazaire*, Plan construction et architecture, programme cité-projet, Ministère du Logement, 1994

- Le Jan Régine, Rossiaud Jacques, Tranchant Mathias, Monnet Pierre, *Ports Maritimes et ports fluviaux au Moyen-Âge*, Publications de La Sorbonne, Paris, 2005

- Luginbühl Yves, *Las representaciones del paisaje y sus evoluciones*, [Les représentations du paysage et leurs évolutions], in Paisaje y territorio [Paysage et territoire], dir. J. Maderuelo, éd. CDAN, Huesca, 2008, pages 143-180

- Maderuelo Javier, *El Paisaje : Genesis de un concepto* [Le paysage : genèse d'un concept], ABADA, Madrid, 2007

- Vigarié André, *Ports de commerce et vie littorale*, Hachette, Paris, 1979

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Bibliographie

Articles

- Debrie Jean, « La Relation ville-fleuve-port dans les projets urbains : acteurs et instruments d'une reconnexion (Strasbourg, Lyon) », in *Cybergeo : European Journal of geography*, mis en ligne le 12 décembre 2013. URL : http:// cybergeo.revues.org/26118

- Forget Marie Émilie, « La ville, le fleuve et le soja : aborder les dichotomies ville/campagne par le transport fluvial. Le cas du Paraná argentin », in *Revue Interdisciplinaire de Travaux sur les Amériques*, RITA N°6, 2013

Thèses

- Bertuzzi Ma. Laura, Collado Adriana, Santa Fe 1880 – 1904, *Cartografia Historica y expansion del Trazado* [Cartographie historique et expansion du tracé urbain], Universidad National del Litoral, Santa Fe (Argentine), 1995

- Collado Adriana, Santa Fe, *Proyectos Urbanisticos para la Ciudad 1887 – 1927* [Santa Fe, Projets Urbains pour la ville], Universidad National del Litoral, Santa Fe (Argentine), 1994

- Fedele Javier, *La Ciudad y el Rio en Santa Fe : Las Transformaciones Materiales del Paisaje Costero, provocadas por el Puerto de Ultramar* [La ville et le fleuve à Santa Fe : les transformations matérielles du paysage côtier, provoquées par le Port d'outre-mer], Universidad National del Litoral, Santa Fe (Argentine), 1999

- Fedele Javier, Ucedo Javier, *Proyectos Urbanos y Fragmentacion de la Ciudad : el caso de los Terrenos Ferro-Portuarios en Santa Fe* [Projets Urbains et fragmentation de la ville : le cas des terrains ferro-portuaires à Santa Fe], Universidad National del Litoral, Santa Fe (Argentine), 2012

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Sitographie

- Archivo Central de la Provincia de Santa Fe [Archives centrales de la province de Santa Fe], « Santa Fe, primera ciudad-puerto de la Argentina » [Santa Fe, première ville-portuaire d'Argentine], 2003
URL : http://www.bcsf.com.ar/download.php?file=LibroSantaFePrimeraCiudadPuerto.pdf

- Deprati Santiago, « La Republica Liberal (Argentina 1880 - 1916) »
URL : http://www.monografias.com/trabajos37/republica-liberal/republica-liberal.shtml

- Ente Administrador Puerto Santa Fe [Groupe administrateur du port de Santa Fe], « Antecedentes Historicos del Puerto Santa Fe » [Antécédents historiques du port de Santa Fe], Site officiel du port de Santa Fe, 2006 – 2011
URL : http://www.puertosfe.com/contenido/historia.html

- Mosqueda Miguel Angel, « Santa Fe, Su Puerto de Ultramar y la Prefectura naval Argentina » [Santa Fe, son port d'outre-mer et la préfecture navale d'Argentine], 2010
URL : http://www.histarmar.com.ar/Puertos/PuertodeSantaFe.htm

- Puerto Ribera, « El complejo », 2008
URL : http://www.puertoribera.com/puerto.php

- Santa Fe Ciudad, « Paseo Portuario », Municipalidad de la ciudad de Santa Fe De La Vera Cruz, 2007 - 2011
URL : http://www.santafeturismo.gov.ar/web/ciudad/mil-cosas-para-hacer/paseo-portuario.php

- UNO, Santa Fe Revista, « Los años dorados del ferrocarril y el Puerto sobre el río Colastiné » [Les années dorées du chemin de fer et du port sur le fleuve Colastiné], Diario Uno, 28 mai 2014
URL : http://www.unosantafe.com.ar/santafe/Los-aos-dorados-del-ferrocarril-y-el-Puerto-sobre-el-rio-Colastine-20140528-0042.html

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR