

Marcas del Paisaje de la producción. Rosario 1860-1930

Autor: Arq. Carolina Rainero

Institución: Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño. Universidad Nacional de Rosario. Profesor Adjunto. Área Teoría y Técnica del Proyecto Arquitectónico. Investigador categoría III.

e-mail: crainero@sede.unr.edu.ar ; carorain@arnet.com.ar

Resumen

El trabajo pone de manifiesto la presencia de elementos singulares en el territorio que se reconocen como marcas que denotan la presencia de un paisaje cultural.

Estas marcas -elementos identitarios- se perfilan como anclajes y claves para el desarrollo de proyectos urbanos-territoriales.

Su estudio y clasificación permite establecer comparaciones que sugieren distintas potencialidades: unas inherentes a las marcas y las segundas referidas a su rol en el sistema que las relaciona. Así el patrimonio –entendido como recurso cultural- adquiere una dimensión sistémica y territorial.

El caso de estudio refiere al paisaje de la producción en la ciudad de Rosario y su área metropolitana.

Palabras clave.

Paisajes culturales – identidad – marcas territoriales.

Introducción

*...El hombre camina días enteros entre los árboles y las piedras. Rara vez el ojo se detiene en una cosa, y es cuando la ha reconocido como el signo de otra: una **huella en la arena indica el paso del tigre, un pantano anuncia una vena de agua, la flor del hibisco el fin del invierno.** Todo el resto es mudo e intercambiable; árboles y piedras son solamente lo que son...*

Las ciudades y los signos. 1 Las ciudades invisibles. Italo Calvino

Pensar el territorio en términos de paisajes culturales es entenderlo como una *geografía cultural*, donde los factores que lo definen se articulan generando una imagen identitaria como la misma geografía física. Un paisaje se percibe, se reconoce y recorta, se re-define a partir de leyes que son externas a él pero de las

que es resultado y perdura no solo en la memoria de los habitantes sino en las marcas que son generadas.

Sin embargo el paisaje –abordado desde una visión sistémica- cambia, las marcas se superponen, son transformadas, a veces sustituidas pero siempre puede reconocerse la identidad del paisaje.

Asimismo, al abordar el estudio de los paisajes en la ciudad, podemos reconocer la memoria¹ urbana en las numerosas capas de sucesos que han quedado plasmadas en las marcas que se conservan.

La ciudad es el resultado de sedimentaciones y transformaciones en el tiempo, -estratificaciones de las pre-existencias- y suele ser considerada como un palimpsesto. Sin embargo, la idea del hipertexto la define de un modo más preciso. Y uno podría preguntarse ¿que veo cuando la veo? Veo el paisaje actual pero este es el resultado de años de superposiciones de hechos –que no son solamente físicos- que van definiendo la identidad de los lugares –a partir de los imaginarios urbanos colectivos²- pero se percibe su dinámica y pueden prefigurarse acciones, lo que será a partir de lo que es y que hacen que una ciudad sea diferente de otras.

Las presentan una doble función, por un lado testimonian el devenir cultural –memoria- al tiempo de constituirse en elementos de identidad y referencia para los habitantes.

Pero no están muertas, así como se superponen, pueden ser sustituidas o devenir en nuevas marcas –un nuevo estadio- a partir de los proyectos de los que pueden ser sustentos.

De su análisis e interpretación pueden delinearse valores y claves para futuras intervenciones urbanas...un mundo que vive en presencia del pasado, y que vive en presencia del futuro, abierto a la creación continua...³

El paisaje de la producción entendido como sistema complejo presenta sus propias leyes. Estas determinan que algunos elementos permanezcan y otros sean sustituidos o re-elaborados en el juego mismo de la transformación pero sin perder las propiedades que lo caracterizan. Es por esto que se hace necesario la

¹ La memoria de la ciudad es...”la imagen que permite a los ciudadanos identificarse con su pasado y con su presente como una entidad cultural, política y social... espacio público y ciudadanía (Jordi Borja, Local y Global. La gestión de las ciudades en la era de la información)

² Concepto introducido por Néstor García Canclini en Imaginarios Urbanos.

³ Rupert Sheldrake. La presencia del pasado. Resonancia mórfica y hábitos de la naturaleza. Editorial Kairos. 1990. Barcelona.

observación y registro de las configuraciones a lo largo del tiempo donde pueden relevarse las permanencias –marcas- y sustituciones- en el territorio.

La presente investigación se sustenta en los avances producidos en trabajos precedentes –referidos a de mi tesis doctoral⁴- referidos a los *Paisajes de la producción como factor de desarrollo territorial*.

Marcas del paisaje de la producción. Rosario 1860-1930 propone una lectura del sistema territorial de elementos devenido de las actividades productivas y como este influye en la conformación y consolidación de la estructura urbana de la ciudad de Rosario. Asimismo, se reconocen marcas –huellas- que denotan su permanencia. Si bien, el paisaje entendido como proceso, ha sufrido transformaciones -más profundas en el ámbito urbano- se reconoce que algunas marcas permanecen, otras son objeto de intervenciones y otras han sido sustituidas. ¿Cuáles han sido las razones para que algunas permanezcan y otras no? ¿Son las marcas iguales? ¿Que las define? ¿Pueden ser clasificadas? Estos son algunos de los interrogantes que se suscitan al abordar un primer relevamiento del área objeto de estudio y que pueden ser generalizables a otros territorios análogos pudiendo aportar a la construcción de un cuerpo teórico referido a la capacidad que presentan las marcas territoriales en la formulación de proyectos de desarrollo sostenibles en áreas metropolitanas de regiones que se han constituido sobre la base de las estructuras productivas de las agro-industrias.

Se propone el estudio del sistema de marcas del paisaje de la producción en el ámbito de Rosario y su área metropolitana.

El conjunto de edificaciones devenidas de las actividades productivas y sus sistemas de conexión propician una lectura integrada, en un sistema, que ahora es re-interpretado en el área urbana.

Rosario y su área metropolitana. Un territorio cultural – productivo.

Definición del área.

El territorio estudiado se encuentra ubicado en la región geográfica conocida como pampa húmeda. Caracterizada desde un punto de vista productivo, por la

⁴ Tema: Marcas del paisaje de la producción. Recursos culturales como base de desarrollo territorial del área metropolitana de Rosario.

explotación agropecuaria y con un importante cordón industrial ubicado sobre la ribera del río Paraná.

En una primera aproximación, el área puede delimitarse por un arco de aproximadamente 60 kilómetros de radio con centro en la ciudad de Rosario y que coincide con su *hinterland*⁵ a finales del siglo XIX.

El campo, la producción agraria y sus industrias derivadas y la organización económica y social que la sustenta han sido la base del desarrollo de la región desde mediados del siglo XIX.

1. Marcas en el territorio del paisaje de la producción.

En la conformación histórica de la región se reconocen distintos periodos que refieren a estructuras económico-sociales. Los más significativos pueden denominarse como: de la *construcción y consolidación del área productiva pampeana (1850-1880)* y el de la *máxima expansión agropecuaria (1880-1915)*.

El fin del pujante periodo lo determina la crisis del 30 que determina un punto de inflexión en el desarrollo de la región.

Durante la segunda mitad del siglo XIX la provincia de Santa Fe se encontraba en el proceso de consolidación de sus fronteras frente al indio.

Con la incorporación de tierras para el cultivo se inició el proceso de ocupación de la pampa a través del establecimiento de inmigrantes en las colonias agrícolas⁶.

Esta notable y vertiginosa expansión requirió de un soporte de infraestructura que se tradujo en la construcción del ferrocarril⁷, puertos, frigoríficos que se extendieron por toda la región y caracterizaron rápidamente la ciudad de Rosario como el principal puerto de la Confederación Argentina.

En 1866 se inauguró el primer tramo del Ferrocarril Central Argentino (FCCA) que unía a la ciudad de Rosario con la de Córdoba y en 1869 comienza la etapa de colonización.

⁵ Área de influencia de un puerto con continuidad espacial.

⁶ Se define a la colonia agrícola como el conjunto de parcelas de tierra para explotación rural dispuestas en relación a un pequeño núcleo urbano establecidas mediante contratos de colonización oficial o mediante la colonización privada. El punto de partida del desarrollo de la agricultura en el territorio provincial lo representa la fundación de la primera colonia agrícola del país, Esperanza, en las inmediaciones de la ciudad de Santa Fe.

⁷ En 1866 se inaugura el primer tramo del Ferrocarril Central Argentino (FCCA) que unía a la ciudad de Rosario con la de Córdoba y en 1869 comienza la etapa de colonización.

En 1883 Carlos Casado del Alisal terminó la construcción de la primera etapa del Ferrocarril Oeste Santafesino que tuvo como objetivo unir la colonia Candelaria⁸ de su propiedad con el puerto de Rosario distante a 49 km. El empresario fundó numerosas colonias y pueblos siguiendo la traza que determina su ferrocarril.

La colonización cambió la provincia, de 41000 habitantes en 1858 pasa, en 1895, a los 395.000. El crecimiento demográfico sumado a la incorporación de tierras de cultivo, convirtieron a Santa Fe, en un lapso de 40 años, en una potencia agrícola a nivel mundial⁹.

En esas pocas décadas se organizará todo el sistema productivo: la producción de materias primas, el incipiente desarrollo tecnológico-industrial, la comercialización y el transporte de cereales y carnes con mercados externos.

El afianzamiento de la colonización en la región y la expansión de la agricultura en su territorio, se relacionan directamente con el desarrollo del sistema ferroviario.

Una consecuencia inmediata de la construcción del ferrocarril fue la aproximación de las colonias a los centros de consumo y a los puertos de exportación.

Los notables cambios producidos en el país, que se situaron principalmente en la región pampeana y que cambiaron definitivamente el peso relativo de las regiones sentaron las bases del modelo dominante de funcionamiento de la economía nacional, el modelo *agro-exportador*.

Este territorio es determinado por la estructura de la producción, sin presentar cambios significativos hasta mediados de siglo XX.

Para entonces, Rosario, al igual que numerosas ciudades de la Argentina, había atravesado acelerados procesos de urbanización a partir de la industrialización y de migraciones internas que producen una concentración espacial de actividad económica y población respecto a esta y localidades cercanas. Esta particular extensión territorial opera como unidad. Su rasgo distintivo es el carácter unitario que le confieren a ese territorio las relaciones de interdependencia funcional, que ligan a sus partes y se constituyen – núcleos urbanos y el territorio que los envuelve – en espacios metropolitanos.

⁸ Actual ciudad de Casilda. Forma parte del Área Metropolitana de Rosario. Fundada por Carlos Casado del Alisal en 1870.

⁹En 1872 no se cultivan más de 65000 ha. y en 1887 los 3 productos principales trigo, maíz y lino ya ocupan casi 600000 ha y en 1895 más de 1.600.000. Su producción de trigo representa la mitad de la superficie sembrada de este cereal en el país 3 veces más que Buenos Aires.

Rosario constituye la ciudad cabecera de un conjunto de comunas y municipios que conforman un aglomerado que se conoce como Área Metropolitana¹⁰ del Gran Rosario, cuya población total oscila entre 1.300.000 y 1.400.000 habitantes.

Es en este territorio donde las marcas de la producción se reconocen como un sistema de elementos y desde una lectura que contemple su impacto “formal” en el territorio se las puede dividir en dos grupos: las bidimensionales, los trazados que ordenan el territorio –parcelario del suelo rural, trazas del FCC, trazas urbanas- y los que pueden denominarse “landmarks” que determinan esos accidentes o acentos que como hitos y mojones referencian el paisaje.

Se reconoce una estructura conformada por elementos y vínculos.

Los elementos, los representan las colonias, las unidades primarias de producción, el puerto y los establecimientos de producción y los vínculos determinados por un sistema de caminos rurales y fundamentalmente por el trazado del ferrocarril.

Se pueden establecer “capas” o layers siendo la forma del territorio resultado de la superposición de las mismas. En trabajos precedentes, se analizaron los molinos harineros, los trazados del ferrocarril, sus vínculos y sus perspectivas de re-utilización como recursos culturales base de proyectos locales mientras que ahora el interés se centra en el estudio de esas marcas en el paisaje urbano de Rosario.

Al analizar las marcas en el territorio podemos reconocer, a priori, aquellas que por su amplitud y escala se encuentran en directa relación con la identidad estructural de la ciudad.

A la vez es pertinente reconocer que así como la ciudad encuentra su razón y carácter al interactuar con el territorio de igual modo el sistema de marcas de la producción propias del ámbito urbano actual forman parte del sistema territorial que les dio origen.

Fortalezas y amenazas.

La ciudad de Rosario adopta la fragmentación que se producen entre los espacios propios de la globalización económica y los que son expresión de la cultura local. Así a la manera de un patchwork conviven shoppings, barrios cerrados con tipologías de tradición local.

¹⁰ Considerada según dos criterios:

1- La que considera como aspecto principal, la continuidad urbana.

2- La que considera como aspecto fundamental, la integración geográfica y funcional del área.

Tal como enuncia Renato Ortiz, en *Mundialización y Cultura*,...las transformaciones ocurridas en el proceso de globalización constituyen una situación de disociación en relación con el medio natural, social, histórico y cultural. Contrariamente a los “lugares”, que están cargados de significado relacional y de identidad, el espacio desterritorializado “se vacía” de sus contenidos particulares...son los “objetos” de la mundialización cultural los que constituyen nuestro paisaje, amueblando nuestro medio ambiente expresando el desarraigo de las formas y de los hombres. El proceso de globalización de las sociedades y de desterritorialización de la cultura rompe el vínculo entre la memoria y los objetos...¹¹

Esta situación considero es aplicable a gran parte de las ciudades latinoamericanas que se ubican –desde la periferia- entre un marco civilizatorio global y la diversidad de los diferentes contextos culturales locales.

Las diferencias -esta diversidad- conllevan la identidad de cada hecho urbano y es en el patrimonio cultural –el paisaje urbano- donde resida una alternativa frente a los espacios de la globalización.

Los procesos *sociales* –conformación de una sociedad con un fuerte aporte inmigratorio- y *territoriales* -determinados por la estrategia de explotación agrícola- se traducen en la forma urbana y las marcas del paisaje se reconocen como la memoria de la ciudad.

Hoy puede observarse que grandes proyectos de renovación urbana y de transformación física de la ciudad toman elementos de las anteriores etapas – anclajes- generando un nuevo orden.

La normativa actual –en reformulación- concibe la ciudad existente sino como un vacío absoluto, como una especie de territorio *natural*, sin marcas, sin contar con política específica frente al patrimonio.

La desprotección del paisaje se evidencia en las recientes actuaciones sobre espacios de reconversión donde las marcas del paisaje se ven subordinadas a los aspectos inmobiliarios-especulativos y donde la gestión municipal está más próxima a la de operador inmobiliario que al desarrollo sostenible de la ciudad.

Los proyectos urbanos debieran ser concertados de manera amplia gestionando nuevas alternativas que permitan *producir nueva ciudad sobre la existente* sin

¹¹ Renato Ortiz. *Mundialización y cultura*. Pág. 146.

lesionar de manera irreversible las oportunidades que suscitan la reutilización de las marcas urbanas.

2. Elementos y relaciones en el plano pampeano.

El trabajo que se desarrolla a continuación propone el estudio de las marcas del sistema productivo en el ámbito de la ciudad de Rosario y se estructura en dos partes:

- Reconocimiento e identificación de las marcas.
- Potencial de las marcas.

Desde un punto de vista metodológico se recurre al estudio de casos y es desde la investigación, estudio y análisis comparativo que surgen las categorías propuestas. Al abordar el estudio de las marcas se propone, tal como se enunció en el capítulo anterior, la documentación a partir de dos escalas de análisis: una referida a las propiedades intrínsecas de las marcas y la otra en relación a la estructura sistémica de la que forma parte.

Se identifican y clasifican las marcas a partir de sus atributos:

- Intrínsecos. A escala arquitectónica- atributos propios y de relación con el entorno inmediato.
- De relación. A escala urbana - A escala territorial

Este enfoque establece una lectura de lo particular a lo general realizando una aproximación desde el estudio de la marca al sistema.

Se relevan marcas que corresponden a distintos grupos –por rol en la estructura de la producción- cualidades propias¹², su inserción en el entorno inmediato y su devenir y posición dentro del sistema.

La segunda aproximación –sustentada en la primera- estudia a las marcas en el sistema –desde el sistema- y se propone un estudio basado en cortes temporales – en relación a los procesos de transformación del territorio y la ciudad- como modo de entender las modificaciones del sistema y como este condiciona a los distintos elementos:

- Marcas de la producción en el territorio metropolitano
- Marcas urbanas del paisaje de la producción

¹² Los análisis cualitativos permanecen frecuentemente estáticos, no evolutivos.

Clasificación – categorización

Para relevar las marcas y documentarlas se definieron los atributos o indicadores que diferencian las marcas -unas de otras- otorgándoles la identidad que las posiciona como clases o tipos.

Así las dimensiones se definen como:

a. Intrínsecas, propias de la marca.

- ❖ Uso de origen.
- ❖ Tamaño - escala.
- ❖ Implantación en el entorno.
- ❖ Forma de asentamiento. Concentración espacial, dispersión.
- ❖ Régimen de propiedad. Público – privado.
- ❖ Estado de conservación.
- ❖ Capacidad de adaptación a nuevos usos.

b. De relación, referidas a su situación en la estructura.

- ❖ Localización en el sistema. De origen y actual.
- ❖ Relación con los nuevos sistemas de transporte.

Clasificación de marcas por el rol productivo.

- ❖ Infraestructura de transporte. Ferrocarril, trazados, estaciones de FFCC, puentes, túneles, talleres.
- ❖ Infraestructura de puerto.
- ❖ Infraestructura de servicios.
- ❖ Establecimientos de producción. Molinos, frigoríficos, almacenamiento de cereal, acopiadores, etc.
- ❖ Edificios de representación de la actividad productiva. Aduana, bolsa de Comercio, Escuela de Agricultura, Sedes de Industrias, etc.

La clasificación descrita refiere a las marcas en cuanto a sus aspectos tangibles. Los intangibles no son relevados en esta investigación ya requieren de la formulación de una matriz de estudio específica. La metodología propuesta para la obtención de datos es la de realizar entrevistas en profundidad, consulta de relatos, estudio de las representaciones pictóricas, etc. que permitan la construcción de los imaginarios que son sustento de la identidad comunitaria.¹³

¹³ Estas afirmaciones surgen como resultado de las entrevistas espontaneas y datos relevados al realizar los relevamientos formales en los distintos barrios: Refinería, Saladillo y la ciudad de Perez.

Categorización

La idea de categorizar en vez de catalogar supone una valoración activa, es decir, que cambia conforme se modifica el sistema de marcas o la marca en sí.

Los aspectos a considerar intentan reflejar las dimensiones que permiten una valoración intencionada y proyectual:

- ❖ De impacto regional o urbano. Marcas metropolitanas, urbanas –ciudades intermedias, pequeñas-
- ❖ Jerarquía dentro de la estructura¹⁴. Primacía.
- ❖ Rol en un sistema de elementos formales¹⁵.
- ❖ Capacidad de generar nueva centralidad.

La categorización permitirá valorar las *potencialidades de la marca*¹⁶ como sustento de proyectos sostenibles¹⁷.

▪ SISTEMA DE MARCAS METROPOLITANAS.

...”Porque hay una historia de momentos, fases que configuran huellas o testimonios concretos, materiales y perdurables, que se sedimentan y acumulan.

Una lectura sintética de ese desarrollo nos debería permitir elaborar un *mapa* o matriz de tales sedimentos, tal que en lo vertical percibiéramos la densidad de las superposiciones acumuladas históricamente y en lo horizontal, el diferente despliegue de esa historicidad en niveles que como la *sociedad*, el *territorio*, la

¹⁴ El análisis de las redes de marcas nos presenta la existencia de una estructura jerárquica organizada.

¹⁵ Kevin Lynch. Forma: nodal, lineal.

¹⁶ Se propone el análisis basado en una interpretación sistémica: del elemento y de sus relaciones:

Intrínsecas, propias de la marca.

- Uso de origen.
- Tamaño - escala.
- Implantación en el entorno.
- Forma de asentamiento. Concentración espacial, dispersión.
- Régimen de propiedad. Público – privado.
- Estado de conservación.
- Capacidad de adaptación a nuevos usos.



















De relación, referidas a su situación en la estructura.

- Localización en el sistema. De origen y actual.
- Relación con los nuevos sistemas de transporte.

¹⁷ Indicadores:

- Utilización racional de los recursos no renovables.
- Mejorar la calidad de vida.
- Revalorización de la cultura local frente a lo global.
- Reforzar la identidad local.

ciudad y la *arquitectura*, nos puedan ofrecer algunos signos del *desarrollo ambiental* que habiliten una interpretación menos oportunista o experimental-innovadora y más socio-histórica o acumulativa de los procesos de transformación del territorio y desarrollo urbano"...¹⁸

	Infraestructura de puerto.	Ferrocarril. Trazados. Estaciones Puentes. Tuneles.	Infraestructura de servicios.	Establecimientos de la producción primaria.	Edificios de representación
u r b a n o					
t e r r i t o r i a l					
clasificación de marcas por rol dentro del sistema de producción - 1860 - 1890-					
u r b a n o					
t e r r i t o r i a l					
clasificación de marcas por rol dentro del sistema de producción - 1890 - 1910-					
u r b a n o					
t e r r i t o r i a l					
clasificación de marcas por rol dentro del sistema de producción - 1910 - 1930-					
marcas del paisaje de la producción. rosario					

¹⁸ *Ibíd*em 19. Roberto Fernández.

Se establecen tres cortes que corresponden a la formulación, consolidación y afianzamiento del *nuevo territorio* –colonizado- que se reflejan de igual modo en la *nueva metrópolis* y que permiten observar las transformaciones del sistema de marcas territoriales –urbanas y no urbanas- entendidas como un proceso.

Hasta el momento se han relevado dos de los ejes que constituyen la estructura soporte de las actividades productivas en el área metropolitana, la del Ferrocarril Central Argentino y la del Ferrocarril Oeste Santafesino.

Se establecen distintas capas de información:

- Poblados. Colonias agrícolas.
- FFCC. Estaciones. Puentes. FCCA¹⁹; FCOS²⁰.
- Infraestructura de servicios.
- Puerto.
- Establecimientos de la producción.

- **SISTEMA DE MARCAS URBANAS. Rosario: Ciudad -Territorio**

La acelerada transformación de la que fue objeto se debió a la confluencia de factores ligados a la producción agropecuaria de la región: **emplazamiento del puerto** -se desarrollara a partir de una geografía propicia-, **el trazado del ferrocarril** -confluencia de las líneas de transporte de la producción del hinterland- y el importante **aporte de inmigración** para las colonias agrícolas del interior de la provincia. (Política de Colonización de la Nación)

En este trabajo, el periodo de estudio se extiende desde 1860 –inicio de la construcción del territorio productivo- a 1930 haciendo especial énfasis en el análisis del paisaje de la ciudad en relación al sistema productivo.

El año 1930 corresponde a un punto de inflexión en el crecimiento económico nacional y regional y se inicia el periodo que podría denominarse *Ciudad proyectada y Modernidad*.

En la conformación de la estructura urbana pueden establecerse distintos periodos que, si bien se vinculan a los del territorio, son definidos por las transformaciones propias de la ciudad²¹.

¹⁹ Ferrocarril Central Argentino.

²⁰ Ferrocarril Oeste Santafesino.

²¹ Estas se reflejan, también, en los instrumentos normativos de construcción de la ciudad que van desde las ordenanzas individuales al Plan Director.

El primer periodo queda definido entre 1852-1890. Desde la declaración de ciudad y corresponde al *la formulación de la estructura urbana*.

El segundo desde 1890 a 1910. *Expansión y consolidación de la ciudad*.

Desde 1910 a 1929. *Posicionamiento de Rosario en el contexto territorial como ciudad metropolitana*, que se caracteriza por *representación* de la estructura económica en el paisaje urbano.

El proceso de industrialización vinculado a la actividad agrícola regional dio paso a la existencia de un amplio patrimonio de la industria que reúne valores técnicos y arquitectónicos, llevando implícitos importantes elementos simbólicos, culturales y sociales.

Durante la sostenida expansión de la ciudad, la demanda de suelo edificable fue en aumento y los grandes establecimientos industriales que estaban ubicados en la antigua periferia, quedaron inmersos en la estructura urbana moderna.

Los procesos de transformación en la ciudad desde finales de la década de 1980 respecto a las áreas industriales y ferroviarias desactivadas han ido en aumento debido a que –como se mencionó precedentemente- se localizan en áreas privilegiadas.

Estos *espacios de oportunidad* han requerido de nuevos modos de intervención urbana. La gestión público –privada ha permitido integrar numerosas áreas pero se debe señalar que no todas signadas por el acierto.

Las diferentes tipologías de patrimonio industrial, silos²², estaciones y talleres ferroviarios, instalaciones portuarias, conjuntos industriales e infraestructura no determinan un único modelo de gestión debido a la diversidad de usos, localizaciones, régimen de propiedad de la tierra, etc.

Hasta el momento, la identificación y calificación de dichas áreas se ha realizado con criterios que favorecen la lectura individual de los bienes en vez de potenciar sus interacciones devenidas de los procesos productivos que les dieron origen.

3. Del estudio de las marcas.

Clasificación de marcas por el rol productivo.

- ❖ Infraestructura de transporte. Ferrocarril, trazados, estaciones de FFCC, puentes, túneles, talleres.

²² Edificios de almacenaje de granos

- ❖ Infraestructura de puerto.
- ❖ Infraestructura de servicios.
- ❖ Establecimientos de producción. Molinos, frigoríficos, almacenamiento de cereal, acopiadores, etc.
- ❖ Edificios de representación de la actividad productiva. Aduana, bolsa de Comercio, Escuela de Agricultura, Sedes de Industrias, etc.

Marcas de la producción 1860 – 1890

- ❖ Infraestructura de transporte.
Estación Central Córdoba, Talleres de Reparaciones del Ferrocarril Central Córdoba (Scalabrini Ortiz), Rosario Norte, Túnel Central Argentino, Morrison Building y Battle Cottage, Estación Sunchales Central Córdoba
- ❖ Infraestructura de puerto.
Aduana de Aberg
- ❖ Infraestructura de servicios.
Compañía de Aguas, Compañía de Gas.
- ❖ Establecimientos de producción.
Refinería de Azúcar, Yerbatera Martin y Cia., Molino Minetti.
- ❖ Edificios de representación de la actividad productiva.
Bolsa de Comercio,

Marcas de la producción 1890 – 1910

- ❖ Infraestructura de transporte.
Pasaje Celedonio Escalada, Estación Ferrocarril Oeste Santafesino, túnel FFCC Oeste Santafesino.
- ❖ Infraestructura de puerto.
Sociedad Anónima Puerto Rosario.
- ❖ Infraestructura de servicios.
Primera Usina, Usina Sorrento.
- ❖ Establecimientos de producción.
- ❖ Edificios de representación de la actividad productiva.
Sociedad Rural de Rosario, Edificio de Santiago Pinasco y cía.

Marcas de la producción 1910 – 1930

- ❖ Infraestructura de transporte.
- ❖ Infraestructura de puerto.

Silo Davis, Aduana

- ❖ Infraestructura de servicios.

Estación transformadora Buenos Aires y Mendoza.

- ❖ Establecimientos de producción.

Frigorífico Swift,

- ❖ Edificios de representación de la actividad productiva. Aduana, bolsa de Comercio, Escuela de Agricultura, Sedes de Industrias, etc.

Sede Molinos Maciel –Palacio Cabanellas-, Molino Minetti –Palacio Minetti,

Molino Fenix –Palacio Fenix-, Nueva Bolsa de Comercio, Federación Agraria,

Palacio Fuentes- edificio de renta.



2009

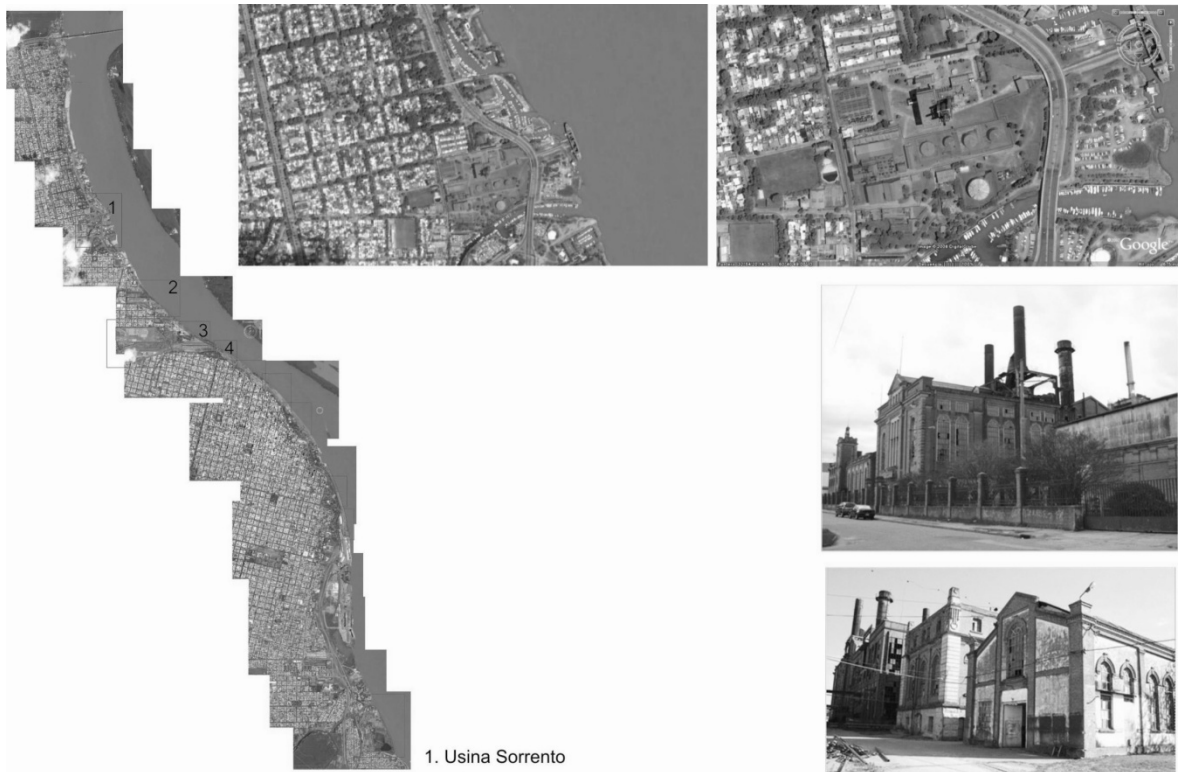
marcas del paisaje de la producción Rosario

Marcas de la producción 1985 – 2009

En este relevamiento de marcas se registran en relación al grado de transformación que han experimentado:

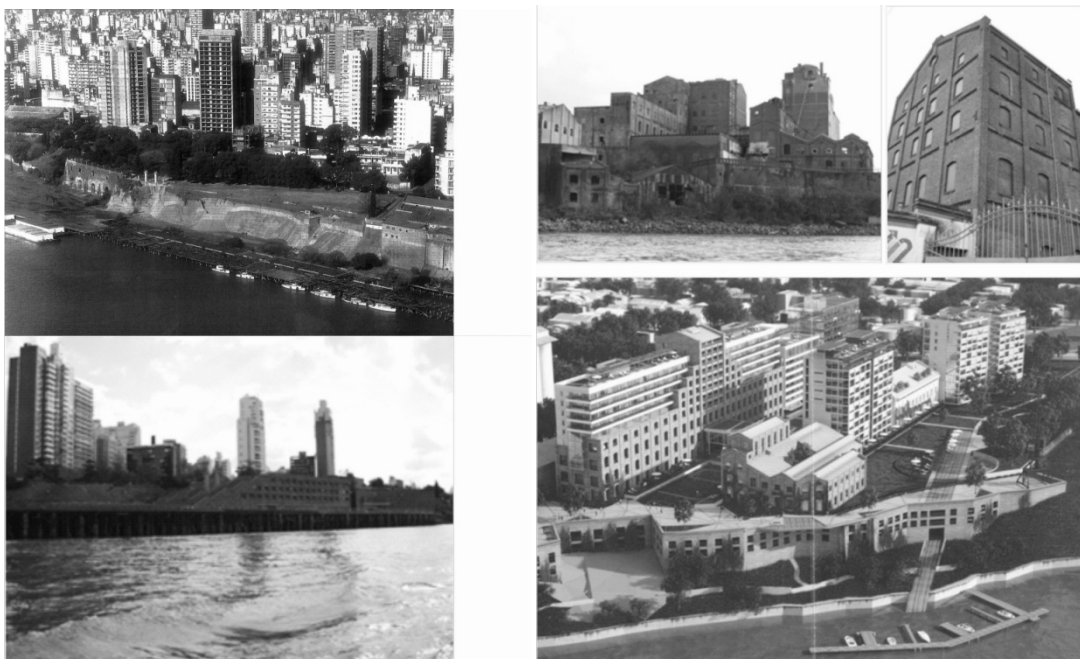
- ❖ Sustituidas

- ❖ Intervenidas (no se establecen los distintos tipos de intervención)
- ❖ Latentes conservadas.



1. Usina Sorrento

Estudio de marca correspondiente a infraestructura de servicios.



Marcas urbanas del paisaje de la producción. Origen y en la actualidad.

4. Valoración y *potencial* o fortaleza de la marca territorial.

Al abordar el estudio y la categorización de las marcas se reconocieron ciertos aspectos relevantes que se detallan:

- ❖ Impacto regional o urbano. Marcas metropolitanas, urbanas –ciudades intermedias, pequeñas-
- ❖ Jerarquía dentro de la estructura. Primacía.
- ❖ Rol en un sistema de elementos formales.
- ❖ Capacidad de generar nueva centralidad.

La categorización permite valorar las *potencialidades de la marca* como sustento de proyectos sostenibles²³.

La formulación de valores puede sustentarse, en principio, en la carta de Burra: culturales, estéticos, históricos, científicos y sociales pero deberán ajustarse al análisis proyectual que se propone y por ende será, su incidencia en la definición del *potencial de la marca*, diferente para cada bien estudiado.

Los valores que considero más significativos:

- ❖ Emocionales ----- identitarios
- ❖ Culturales -----documentales – históricos – arquitectónicos, urbanísticos.
- ❖ Uso ----- función, social, económicos, educacionales.

Los valores –consensuados con la comunidad- determinan un perfil propio de la marca. Su interpretación permitirá definir un factor que podríamos denominar la *potencialidad de la marca –fortaleza del sitio-* en el que se conjugan los atributos inherentes a los bienes, los aspectos relacionales y aquellos valores que le son asignadas por el nuevo grupo social y que conforman un *sistema de valores*.

La *potencialidad o fortaleza de la marca* determina la vocación proyectual del sitio? Conlleva una idea de proyecto? Genera nuevas centralidades? como no todo puede conservarse, ni conservarse porque si, el potencial de la marca puede ser determinante a la hora de definir nuevas intervenciones. Es necesario, entonces, que los criterios de valoración permitan la categorización de las marcas en relación al *potencial proyectual de las marcas*.

²³ Indicadores:

- Utilización racional de los recursos no renovables.
- Mejorar la calidad de vida.
- Revalorización de la cultura local frente a lo global.
- Reforzar la identidad local.

Consideraciones finales. Identidad y desarrollo sostenible en los proyectos urbanos.

Integrar las marcas a la gestión de ciudad, a la planificación estratégica devendrá en un mejoramiento de la calidad de vida.

Debería avanzarse en la definición de una *teoría de la sostenibilidad* de los paisajes culturales en Latinoamérica posicionándolos como un factor de identidad que caracteriza y del cual depende la calidad de vida.

La GESTION sobre las marcas debe: conservar la identidad y propiciar el desarrollo.

...La idea de paisaje cultural remite a entender el territorio como el elemento productor de la identidad local a partir de la memoria que conllevan sus marcas –como elementos tangibles- de un devenir multidimensional; enlazando estos recursos –las marcas- y valores que se construyeron en el pasado, pero cuya valoración permite dar sentido a las acciones y a los proyectos del presente y del futuro...(Magnaghi, 2000) Citado en Territorio y Territorialidad en el desarrollo Local. LA CONTRIBUCIÓN DEL MODELO SWOT. Giuseppe Dematteis y Francesca Governa.

Las políticas públicas debieran incluir los recursos culturales como estrategias de desarrollo urbano – territorial ya que su utilización supone la participación activa del grupo social al tiempo que contribuye al mejoramiento del hábitat al conservar recursos no renovables –recursos culturales- y con la posibilidad de asegurar la continuidad histórica –en la memoria de la ciudad- de los procesos que construyen ciudadanía –fenómenos identitarios- y acrecientan la gobernabilidad del territorio.

Bibliografía.

Referida al marco conceptual:

- **Borja, Jordi y Castells, Manuel.** Local y global. La gestión de las ciudades en la era de la información. Aguilar, Altea, Taurus, Alfaguara. Bsas.1999.
- **Carta, Mauricio.** L'armatura culturale del territorio: il patrimonio culturale come matrice di identità e strumento di sviluppo. Editorial FrancoAngeli. Milan.1999
- **Foucault, Michel.** Las palabras y las cosas. Siglo veintiuno editores, SA. España. 1997.

- **García Canclini, Néstor.** Imaginarios urbanos. Eudeba. Buenos Aires 1999.
- Heritage values in site management. Four case studies. De la Torre, Mac Lean, et al. The Getty Conservation Institute. Canada. 2005.
- Managing change: sustainable approaches to the conservation of the built environment. 4th annual us/Icomos international. Getty conservation institute. Getty publications. La.ca. 2003.
- **Sabate Bel, Joaquín.** El patrimonio como recurso básico para un nuevo modelo de desarrollo.

Referida al caso de estudio:

- **Carrasco, Gabriel.** Primer Censo General de la provincia de Santa Fe. 1887. Imprenta Peuser. Bs As. 1888.
- **Cicutti, Bibiana.** Registros urbanos de una modernidad periférica. Representaciones y transformaciones materiales en el frente costero de rosario entre 1920 1940. FAPyD. UNR. Nobuko editores. Bs As. 2007.
- **De Gregorio, Rainero, Brarda, et al.** Rosario. Guía de Arquitectura. Junta de Andalucía. Sevilla. 2003.
- **Guidotti, Eduardo.** La provincia de Santa Fe en el primer centenario de la independencia Argentina. 1816/ 9de julio/ 1916. Imprenta Rosso y Cia. Buenos Aires. 1916.
- **Lloyd's Greater Britain,** la argentina en el siglo XX. Su historia, gente, comercio, industria y riqueza. Londres. Lloyd's greater britain publishing company, 1911.
- **Scobie, James.** Revolución en las Pampas. Historia social del trigo argentino. Solar Hachette. Buenos aires. 1968.

Fuentes documentales:

Archivo de la Dirección Nacional de Arquitectura. Distrito Litoral.

Biblioteca del Museo Histórico Provincial de Rosario.

Biblioteca del Museo de la Ciudad de Rosario.

Archivo Fotográfico de la Escuela Municipal de Museología.

Documentación Cartográfica:

Biblioteca de la Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño. UNR.

Fotografías y gráficos de autor.