

Registro y re-valorización del paisaje de la producción en el área metropolitana de Rosario [Santa Fe], Argentina: el caso del Ferrocarril Oeste Santafesino

Carolina Rainero

Arquitecta. Profesora Titular de la Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño. Universidad Nacional de Rosario. Rosario [Santa Fe], Argentina. <crainero@sede.unr.edu.ar>.

Investigadores que conforman el equipo de trabajo: Arquitectos Analía Brarda, Roberto de Gregorio, María Beatriz, Vera Candiotti, Agrimensor Héctor Lomónaco y Antropóloga Sandra Escudero. Colaborador: Domenico Grampone. Presentado en el 2º Seminario de Paisajes Culturales UdelaR / UPC [Conpadre n.11/2012]. Montevideo [Uruguay], 2012.

Resumen

El presente trabajo se sustenta en los avances producidos en la investigación Marcas del paisaje de la producción agrícola que es realizada en el marco de la convocatoria que promueve proyectos de investigación sobre temas de interés provincial de la Secretaría de Estado de Ciencia y Tecnología de la provincia de Santa Fe. La estructura productiva ha sido un factor determinante en la configuración del territorio de la provincia. Las numerosas marcas que devienen de la estructura de la producción: establecimientos primarios de producción, las agroindustrias, los sistemas de transporte y de infraestructura portuaria que han hecho de esta región una de las más pujantes del país son objeto de estudio en este proyecto. Abordándose su estudio desde la perspectiva sistémica que introducen los paisajes culturales. En este encuadre se reconocen capas o layers de elementos que dan identidad al área metropolitana de la ciudad de Rosario. Se releva la presencia de elementos singulares en el territorio que se constituyen en hitos en el paisaje contemporáneo, marcas que denotan la presencia de un paisaje cultural. La mayor particularidad de este radica en la articulación del entorno rural propio de las actividades agrícolas y el paisaje de la movilidad. El ferrocarril fue el motor de desarrollo de la región, en particular en el caso de estudio que se presenta. Del análisis realizado en una primera perimetración del área de estudio se detectaron sub-unidades de interés patrimonial que han sido relevadas y registradas. Se formulan nuevos parámetros de análisis e inventario que contemplen no solo su condición patrimonial sino su potencial como recursos culturales que se entiende pueden constituirse en punto de partida para futuros proyectos de desarrollo local.

Palabras clave

Paisaje productivo, recursos patrimoniales, relevamiento, registros.

Record and re-value of the productive landscape of the Rosario city metropolitan area [Santa Fe, Argentina]: the case of Oeste Santafesino Railway

Abstract

This paper is based on the advances obtained throughout the investigation of the various landmarks of the agricultural production, within the framework of the research grant program promoted by the Santa Fe's Province State Secretary of Science and Technology. The production structure has been a major factor in shaping the province's territory. Numerous are the marks that arise from the production structure and are addressed in this paper: primary production establishments, agribusiness, transport systems and port infrastructure. The previous have managed to make this region one of the most vigorous of the country. The study of the named landmarks is addressed from a systemic perspective introduced by the cultural landscapes. In this framework it is possible to recognize layer of elements that provide identity to the metropolitan area of Rosario city. The investigation reveals the presence of singular elements in the territory which turn out to be milestones in the contemporary landscape and denote the presence of cultural scenery. The major feature of the cultural landscape lies in the joint of the rural environment (related to agricultural activities) and the mobility scenery. The railway was the development engine of the region, particularly in the case presented by this study. The analysis per-

formed in a first attempt to set the boundaries of the study's area, detected subunits of heritage interest that have, afterwards, been surveyed and recorded. New analysis and inventory parameters are formulated in order to contemplate both its patrimonial condition and its potential as cultural resources, becoming a starting point for future local developments projects.

Keywords

Productive landscape, heritage resources, survey, records.

Introducción

La investigación que se presenta aborda el estudio –la identificación, relevamiento y registro– e interpretación del patrimonio industrial devenido de las actividades de producción agrícola que permanecen en el ámbito del área metropolitana de la ciudad de Rosario.

El área en la cual se localiza Rosario fue ocupada paulatinamente, a partir de finales del siglo XVII. Declarada como “Villa” en 1823, recién entre 1850 y 1860 se consolida como el puerto de la Confederación al verse favorecida por la sanción del “Reglamento de Aduanas” en 1852 y con la sanción en 1856, de la “Ley de Derechos Diferenciales para Importación de Mercaderías”.

En 1866 comienza a concretarse el tendido del ferrocarril vinculado al afianzamiento de la colonización en la Provincia de Santa Fe y a la expansión de la agricultura en el territorio. A medida que avanza el siglo XIX, Rosario inicia un proceso de industrialización creciente asociada con la llegada masiva de inmigrantes. Esto conducirá a una transformación del paisaje local, volviendo interdependientes el ámbito rural y el urbano, al formalizarse un patrón de asentamiento basado en áreas productivas, generadoras de las materias primas y una estructura de transporte adecuada para su traslado hacia el puerto de Rosario.

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.

Al comenzar el siglo XX la ciudad se ha constituido firmemente como un puerto agroexportador, incrementando cada vez más su interdependencia con el hinterland. Este periodo se caracteriza por la demarcación de una infraestructura socioeconómica basada en la industrialización y la formalización administrativa. El citado proceso dejó como resultado una organización territorial cuyas marcas aún persisten.

En cualquier caso, cada capa o layer estudiado forma parte de este paisaje de la producción que remite indiscutiblemente a un pasado que es el referente identitario de la región.

A pesar de que el patrimonio de la producción agrícola –patrimonio de las agroindustrias– es reconocido por el Comité Internacional para la Conservación del Patrimonio Industrial y ha sido objeto de reflexión numerosos seminarios realizados en el país, en nuestra región se encuentra amenazado debido a los cambios en los procesos productivos y desprotegido debido a la ausencia de una política de conservación del mismo.

La reutilización de este tipo de instalaciones, su puesta en valor en el marco de una gestión territorial inteligente, constituye una problemática cuyo interés se extiende desde hace años en otros contextos pero que en el local todavía no han encontrado agenda. La revalorización

de las marcas patrimoniales deviene de su estudio y de la reinterpretación de la estructura que le dio sentido.

Los recursos patrimoniales son clave en la recuperación de la identidad del territorio pero su valorización no puede basarse en un relevamiento e inventario aséptico donde los bienes son simples objetos inanimados sino que deben ser interpretados como verdaderos recursos no renovables, portadores de identidad. En este contexto, es indispensable auspiciar la participación abierta de diferentes actores: privados, instituciones públicas, ONG y obviamente al poblador de la región.

Los componentes de este sistema territorial, las numerosas marcas que devienen de la estructura de la producción: establecimientos primarios de producción, las agroindustrias –en particular la molinera–, sistemas de transporte y de infraestructura portuaria que han hecho de esta región una de las más pujantes del país han sido objeto de estudio en este proyecto.

Encuadre

Del Patrimonio

Ya no nos concentramos en los monumentos aislados o en los sitios de excepcional valor, sino en conjuntos integrales con los rasgos y patrones que aparecen en los paisajes urbanos y rurales más el gran grupo de valores sociales y económicos que dichos paisajes representan. Nuestra labor de conservación ya rara vez se contraponen al desarrollo, si no que más bien se integra a él. El respeto hacia el patrimonio es un factor dominante en la toma de decisiones a todo nivel: federal, provincial, regional y municipal (STOVEL, 1995)¹.

Esta acertada declaración sintetiza la evolución y complejización de la condición de los bienes patrimoniales. Del concepto de bienes culturales aislados a su condición de paisaje cultural, de la idea de monumento o sitio histórico a patrimonio territorial, de su condición documental a la idea de recurso, de la acción estática de conservación a la gestión territorial.

<u>De la contemplación...</u>	<u>a la acción</u>
Monumentos, sitios y lugares históricos:	patrimonio territorial
Documento-testimonio:	recurso cultural
Conservación y preservación:	gestión territorial
Ámbito público:	gestión participativa

Al paisaje

Es posible definir al territorio como el resultado de la interacción entre la sociedad² y un espacio físico donde se cristalizan las problemáticas culturales e identitarias.

De este proceso se reconocen marcas, representaciones tangibles de los valores intangibles que le dan sentido e identidad.

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 –

¹ Herb Stovel, Presidente de ICOMOS Canadá, en 1995.

² Alude a dimensiones económico, político, social, histórico, ecológico, y sus interacciones.

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)³.

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.

Todo paisaje presenta dos dimensiones concurrentes: una tangible –de hechos físicos organizadas según una estructura de hechos no necesariamente materiales– y otra intangible que es sustento de la anterior y que debe ser identificada e interpretada ya que constituye el mayor valor del paisaje, el valor identitario del grupo que lo produjo.

La estructura productiva fue un factor determinante en la configuración de la región y se aborda la definición del patrimonio de la producción en clave de paisaje cultural.

Desde la lectura sistémica que los paisajes culturales introducen, el relevamiento y registro de las marcas patrimoniales devenidas y sus sistemas de conexión propician una lectura integrada que supera la instancia de elemento aislado. Esta idea de estructura será base de un nuevo atributo, la dimensión territorial.

Definido tal encuadre se pueden reconocer que -como sistema- puede estudiarse por capas o layers de elementos que es necesario relevar y analizar.

El paisaje de la producción es un bien cuya expresión visible se asienta en un territorio. Este se construye en un proceso en el tiempo y se transforma. Elementos que son sustituidos parcial o totalmente frente a otros que permanecen⁴.

De estas enunciaciones deviene la estructura de la investigación que aborda:

- Relevamiento y registro de las “marcas o huellas” de la estructura productiva. Lectura sincrónica.
- Registro de las transformaciones sucitadas en el territorio. Lectura diacrónica.

Al analizarlo vemos que en primer lugar, esto supone un conocimiento del territorio que refiere no sólo a su situación actual sino a su conformación y evolución (idea de proceso) y en segundo término la identificación de los elementos que confluyeron en su caracterización y que determinan un sistema complejo. Se introduce así la idea de paisaje evolutivo, es decir no concluido y susceptible de cambio.

La investigación y documentación de los procesos de construcción del territorio – interactuando forma y dimensiones económicas y sociales– nos permite elaborar descripciones y nuevas interpretaciones.

De su análisis se deduce que una vez identificado y caracterizado un paisaje cobran singular importancia las etapas: de registro-delimitación de áreas, de identificación e inventario de bienes y de valoración de los recursos culturales.

³ Citado en: Giuseppe Dematteis y Francesca Governa. “Territorio y Territorialidad en el desarrollo local. La contribución del modelo slot”.

⁴ Se reconocen huellas, marcas, en el espacio físico del territorio. Las continuidades –permanencias– conformaran la identidad de la región.

Es de suma importancia la etapa de valoración de los bienes ya que será sustento por un lado de la re-interpretación del paisaje cultural orientando en la conservación o intervención de los recursos y responsable de la construcción de la imagen e identidad territorial.

La gestión de paisajes culturales introduce un nuevo paradigma en el ordenamiento territorial a partir de la valorización de los recursos culturales.

Paisaje de la producción. Área metropolitana de Rosario

El conjunto de edificaciones devenidas de las actividades productivas y sus sistemas de conexión propician una lectura integrada, en un sistema, que supera la instancia de elemento aislado. Esta idea de estructura es base de un nuevo atributo, la dimensión territorial.

El sistema territorial que originado en la organización de la actividad productiva –un proceso económico-social– determinó un nuevo paisaje.

Rosario y su área metropolitana

En una primera aproximación, el área de estudio 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 territorio estudiado se encuentra ubicado en la región geográfica conocida como pampa húmeda. Caracterizada desde un punto de vista productivo, por la explotación agropecuaria y con un importante cordón industrial ubicado sobre la ribera del río Paraná.

La delimitación del área se determina por dos factores, uno físico –lo natural– y otro –hinterland de Rosario– definido por una lectura político-económica.

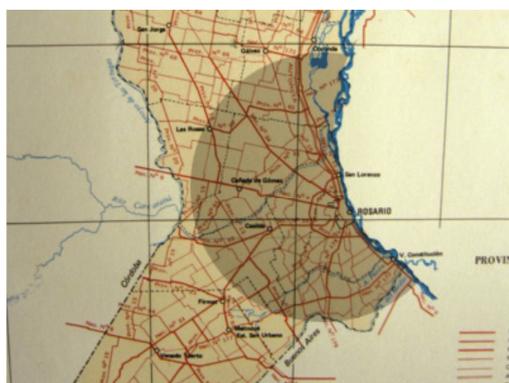


Figura 1. Rosario y su hinterland. Área de estudio.

En la actualidad, se reconoce la migración de los habitantes de las zonas rurales debido a que la tendencia al monocultivo de soja ha desarticulado la producción agropecuaria de la región.

Los pueblos conservan –a pesar del crecimiento que muchos evidencian– los trazados originales y su carácter urbano-rural, los establecimientos industriales, otrora en entornos casi rurales, han quedado integrados a las tramas urbanas generando conflictos que en muchos

⁵ Área de influencia de un puerto con continuidad espacial.

casos motivan su traslado o cierre y el ferrocarril –que fue un factor determinante en la estructuración del área– ha quedado limitado al transporte de cargas.

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.

Marcas en el territorio del paisaje de la producción

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.

Como se enuncio precedentemente, se pueden establecer “capas” o layers siendo la forma del territorio resultado de la superposición de las mismas. Se analizaron los elementos, sus vínculos y sus perspectivas de re-utilización como recursos culturales base de proyectos locales.

Elementos y relaciones en el plano pampeano

El trabajo que se expone a continuación refiere el estudio de las marcas del sistema productivo en el área metropolitana de la ciudad de Rosario y se sustenta en:

- Reconocimiento e identificación de las marcas. Las marcas no son sólo recursos físicos que permiten su re-uso, tienen una historia que contar pero uno debe saber que leer...
- Las marcas constituyen un marco geográfico-cultural que referencia a los habitantes al tiempo de definir un paisaje, caracterizándolo.

Conformación histórica de la región

La ocupación real del territorio se realizó en forma lenta, desde unos pocos poblados, situados en la costa del Paraná, la gran ruta fluvial de comunicación entre el Río de la Plata y el Paraguay.

Durante el periodo colonial se establecieron rutas de comunicación con otras ciudades del virreinato y para asegurar los transportes terrestres se formaron estaciones de postas defendidas por fortines. Recién durante el siglo XIX se realiza su incorporación de un modo definitivo.

A mediados del siglo XIX se inició la colonización sistémica de la llanura Litoral. Este proceso fue posible por una confluencia de factores, que se enuncian:

- a. expansión territorial⁶.
- b. construcción de la infraestructura ferroviaria⁷/puerto.
- c. colonización⁸.
- d. inmigración⁹.

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 entonces en el proceso de consolidación de sus fronteras frente al indio, evidenciando cambios profundos en su estructura territorial que motivaron la expansión agraria y la posterior industrialización.

Con la incorporación de tierras para el cultivo se inicio el proceso de ocupación de la pampa a través del establecimiento de inmigrantes en las colonias agrícolas¹⁰.

Esta notable y vertiginosa expansión requirió de un soporte de infraestructura que se tradujo en la construcción del ferrocarril, puertos, frigoríficos que se extendieron por toda la región y caracterizaron rápidamente la ciudad de Rosario como ciudad- puerto¹¹.

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 colonización¹².

⁶ La ampliación de las fronteras, hacia 1858, le permitió al estado santafesino disponer de importantes extensiones de tierra fértil que utiliza para consolidar directamente políticas de inmigración y colonización. Se determinó una zona donde se asentaron colonias-fortines destinadas a impedir el paso de los indios y otra donde los inmigrantes podían acceder a ellas directamente por medio de los distintos procesos de colonización.

⁷ La estructura con la cual fue trazado el ferrocarril no fue novedosa ya que se superpuso a los caminos y huellas existentes de antigua utilización por las diligencias y las tropas de carretas que subsistieron como complemento del ferrocarril transportando cargas hasta las estaciones. La configuración radial de la red ferroviaria, respecto a Rosario, confirma la característica de los trazados ferroviarios en la Argentina con centros en diversos puertos que forma parte del denominado modelo agro-exportador. Mientras que en otros países el Ferrocarril determino enlaces entre ciudades y pueblos existentes, en la provincia de Santa Fe, permitió la incorporación al proceso productivo de tierras vírgenes expandiendo así las fronteras de producción. Ha sido fundamentalmente un agente de colonización tan importante como la política inmigratoria. Estructuró la localización de los centros de producción que –debido a la política de concesión de tierras fiscales, por parte del gobierno, a las compañías ferroviarias– colonizan el territorio conforme se expande el trazado del ferrocarril.

⁸ Se inicia un proceso de colonización en esas tierras mediante la estimulación de la actividad agrícola.

Desde 1856 y hasta 1900 aproximadamente se implementa la colonización del territorio santafesino mediante la fundación de colonias agrícolas. Cabe distinguir dos sistemas para llevar adelante este proceso: el de las "colonias oficiales" y la "colonización espontánea o privada". Según el modelo de colonización privada se crearon unas 300 colonias a partir de 1868 apoyándose en la estructura territorial devenida del ferrocarril. Al analizar la documentación grafica de los trazados originales de las colonias se advierte un rígido orden ortogonal y una despreocupación absoluta por la topografía ya que se impone un damero que no reconoce al terreno más que como soporte de la intervención.

⁹ Desde 1864 funcionó, en Rosario, la Comisión Promotora de Inmigración.

En 1876 se sanciona la Ley Nacional 817 –que se conoce como Ley Avellaneda– de Inmigración y Colonización para fomentar la inmigración y radicar a los extranjeros en las tierras públicas. Se creó también, el Departamento General de Inmigración – con atribuciones para llevar adelante una acción coordinada que se asegure el ingreso y la estadía de los inmigrantes en el país– y la Oficina de Tierras y Colonias. Guillermo Wilcken, en su informe sobre el estado de las colonias a la Comisión Nacional de Inmigración, se refiere a la inmigración en términos de espontánea y artificial.

¹⁰ 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.

¹¹ La sanción del "Reglamento de Aduanas" (1852) –que abrió el río Paraná a la navegación libre navegación– y la modificación de los derechos de Aduana (1856) –que permitía el pago de aranceles ordinarios a los productos que pasaban por el puerto de Rosario– fueron elementos claves para el desarrollo de las actividades comerciales de la ciudad de Rosario).

Se establecen así las colonias de Roldán, Bernstadt, Carcarañá, Cañada de Gomez y Tortugas sobre las vías del FC Central Argentino.

[...] *cada una de las colonias se compone de 8 leguas cuadradas a cada lado del ferrocarril, un pueblo delineado y una estación del ferrocarril*¹³.

Hacia 1883 Carlos Casado del Alisal¹⁴ terminó la construcción de la primera etapa del Ferrocarril Oeste Santafesino que tuvo como objetivo unir la colonia Candelaria¹⁵ 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 estación Zavalla en 1883 que luego será pueblo, la Colonia Los Molinos en 1887 y el pueblo Pujato surgió con la Colonia Clodomira, desarrollándose a partir de la Estación, al igual que Perez. La línea troncal (Rosario-Candelaria) extendió luego su recorrido contribuyendo a la colonización del sur de Santa Fe.

La colonización cambio 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 mundial¹⁶. 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.

La presencia del ferrocarril fue decisiva en el movimiento físico de las exportaciones, las que a partir de 1885 aumentaron sensiblemente.

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*¹⁷.

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

¹² Compañía de tierras del FFCC Central Argentino.

¹³ Ídem. Cit. 13. Pág. 148.

¹⁴ Carlos Casado del Alisal (1833 – 1899) fue un empresario que desarrollo una intensa actividad vinculada al desarrollo de la ciudad de Rosario y su región durante la segunda mitad del siglo XIX. Estableciéndose primero como comerciante-importador, banquero –fue propietario de su propio banco y luego participa en la consolidación y funda el Banco Provincial de Santa Fe, del que fue Presidente), gesta y participa en la concreción del primer ferrocarril que unió Rosario y Córdoba (Ferrocarril Central Argentino). Fue fundador de la Colonia Agrícola Candelaria y su Villa Casilda y de numerosos pueblos. Construyó una línea de ferrocarril, el Oeste Santafesino. En 1879 formaliza la Sociedad Anónima de Graneros y Muelles del Rosario encargada de la construcción de los primeros graneros. Realiza la primera exportación de trigo a Europa del país.

¹⁵ Actual ciudad de Casilda. Forma parte del Área Metropolitana de Rosario. Fundada por Carlos Casado del Alisal en 1870.

¹⁶ En 1872 no se cultivan mas de 65000 ha. y en 1887 los 3 productos principales trigo, maíz y lino ya ocupan casi 600000 ha y en 1895 mas 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.

¹⁷ Las principales exportaciones estaban representadas en: trigo, lino, centeno, cebada, maíz, carne congelada y enfiada, lana y cueros. Santa Fe fue la primera provincia en exportar trigo a Europa.

Relevamiento y descripción del territorio. Sistema productivo y su formalización territorial

El sistema económico-social se traduce en marcas en el territorio: el ferrocarril y los asentamientos formalizan de la estructura territorial.

La propuesta de ordenación territorial se manifiesta reconociendo un núcleo o centro y centros menores localizados a lo largo de las estructuras –lineales– ferroviarias.

Previa a la expansión del ferrocarril y el establecimiento de las colonias agrícolas el territorio en estudio, contaba con una lógica de ordenamiento en lonjas –territorio rural– que se vio modificada por un nuevo orden.

El suelo soporte y los nuevos trazados conformaron una estructura, que con bastante identidad se ha mantenido hasta la actualidad.

Las colonias se ubican en el territorio con cierta regularidad, en cada una se establecía un pueblo –parcelas centrales– y en cada pueblo una estación de ferrocarril que será el punto de articulación, a través de la línea ferroviaria, con los establecimientos industriales o el puerto.

Asimismo, se pueden reconocer elementos y vínculos de distintas escalas y jerarquías que se traducen en capas o layers a analizar¹⁸:

Los elementos;

Las colonias;

Las unidades primarias de producción;

Los establecimientos de producción;

Los vínculos determinados por un sistema de caminos rurales y fundamentalmente por el trazado del ferrocarril y el puerto.

Un primer registro denota la presencia de unidades primarias de producción que están representadas por las parcelas de las colonias y por establecimientos que devienen del modelo anterior: las estancias¹⁹ y los establecimientos industriales propiamente dicho correspondientes al periodo comprendido entre 1860 y 1915.

¹⁸ Fueron relevados en archivos.

Relevamientos in situ. Fotográfico, fotogramétrico y planimétrico.

¹⁹ Se registraron al menos 21 establecimientos en el área que corresponde a la actual área metropolitana de Rosario.



Figura 2. Marcas territoriales. Paisaje de la producción.

Se realizó el relevamiento –en archivos– de las estancias del área en estudio y en la actualidad se realiza el relevamiento in situ.

Cuadro 1. Establecimientos de producción primarios. Estancias relevadas en el área. Recopilación realizada por autor.

Departamento	Estancia
San Jerónimo	Larrechea- 1891
Rosario	San Antonio -1871
	La Maria y Acebal
	Adalid
	Las Ramadas
San Lorenzo	San Eduardo
	Las Mercedes
	San Gervasio
	Santa Maria
Iriondo	La Elvira
	San Jerónimo
	La Mixta
	La Rosita
Caseros	La Maria Victoria
	Santa Micaela
	La Merced
	Santa lucia
Constitución	La independencia
	San Urbano
	San Martín
	San Juan
	La Ernestina
	La Victoria

Se realiza, conforme avanza el proyecto, el relevamiento de las colonias y pueblos por departamento.

En relación a los establecimientos industriales hacia 1890 comienzan a localizarse en los poblados contribuyendo a un nuevo estadio en el paisaje. Así lo demuestra el impacto de la localización de los molinos harineros en San Carlos, Carcarañá, Casilda, Maciel, etc.

Se ha relevado el número de establecimientos industriales en la provincia pero todavía – salvo en el subtipo molinos harineros- no se ha podido realizar la investigación por departamentos que determine el número de establecimientos que perduran en la actualidad, se encuentren o no en actividad.

En los registros consultados de 1901 se hace referencia a la existencia, en la provincia, de 2678 establecimientos industriales de los cuales 72 son molinos harineros.

Cuadro 2. Registros de establecimientos industriales en la provincia de Santa Fe. Realizado sobre datos extraídos de La provincia de Santa Fe en el principio del siglo XX de Ernesto Brand. Sociedad Rural Santafesina del rosario. Editorial Compañía Sud Americana de billetes de banco. Buenos Aires. 1901.

Subtipo	Cantidad de establecimientos / año 1910
Bodegas registradas	174
Molinos harineros	42
Refinerías de azúcar	2
Aceiteras	3

Establecimientos industriales. Subcapa molinos harineros

Cuadro 3. Sub-capa molinos harineros. Molinos harineros y su ubicación en la provincia. Hacia 1915 el número de molinos harineros se redujo sensiblemente a veinticinco de los cuales se encontraban en la región en estudio. GUIDOTTI, Eduardo. La provincia de Santa Fe en el primer centenario de la independencia Argentina. 1816 / 9 de julio / 1916. Imprenta Rosso y Cia. Buenos Aires. 1916.

Departamento	Localidad	Establecimiento
San Lorenzo	Carcarañá	Molino Semino
Caseros	Casilda	Werner
Rosario	Rosario	Minetti
	Rosario	Soc. Anon. Argentina
San Jerónimo	Centeno	Massa
	Maciel	Cabanellas

Del relevamiento realizado según Federación Argentina de Industria Molinera²⁰ están en actividad los molinos Semino, Minetti, Cabanellas, Molcasa (Casilda) y Moliben (Roldán).

A partir de 1883 se establecieron frigoríficos en la Argentina pero recién en 1824 comienza a funcionar el Frigorífico Swift de Rosario.

La industria lechera tiene una presencia menor en la región. En 1887 se limitaba a dos fábricas de queso y dos de manteca. En 1895 funcionaban 6 de queso, 10 de manteca y 8 cremerías las que se instalaron en las proximidades de la ciudad de Rosario. Es de destacar la

²⁰ <www.faim.org.ar>.

zona de Carcaraña donde en 1904 se producía un queso envasado en tambores de madera de fresno²¹.

Las agroindustrias se desarrollaron sostenidamente en el territorio de la provincia. En origen se instalaron en las colonias agrícolas respondiendo a las necesidades directas de consumo.

El grupo industrial, que produce impactos mayores sobre la región lo constituye las empresas financiadas por capitales extranjeros tales como la Refinería de Azúcar y el frigorífico Swift.

Finalmente, se han investigado, en la capa correspondiente a infraestructura, las industrias productoras de energía eléctrica –usinas– y sus subestaciones así como los vínculos que establece el ferrocarril entre los centros de producción y el puerto de Rosario, puentes, estaciones y talleres de reparaciones del ferrocarril que completan el sistema de infraestructura.

Relevamiento y valoración del patrimonio de la producción. Estructura territorial

Se diseñaron fichas de relevamiento que reflejan todas las dimensiones a ser consideradas en la valoración de los bienes. Patrimonio natural, patrimonio cultural y sub-tipos.

Conforme se finalizaron los relevamientos se estructuró una base de datos e inventario de los bienes para su catalogación.

El procesamiento digital de la información permite una base activa que puede actualizarse y ser consultada descentralizadamente.

La *estructura territorial del patrimonio cultural* deviene de la interacción de los distintos mapas-capas- que contienen la información relevada.

El paisaje de la pampa es un paisaje donde la relación entre los hechos físicos y los humanos se presentan en tal comunión que no pueden separarse y será necesario hacer un estudio cualitativo de los elementos constitutivos del territorio. Lo natural no debe confundirse con naturaleza.

Consideraciones parciales

La conformación de la estructura productiva, agro-exportadora, determinó un nuevo paisaje cultural.

La relevancia de este paisaje se sustenta por un lado en la singular relación que se establece entre lo material y lo natural que se evidencia en:

- Se reconoce el traslado de ese carácter a los poblados, urbano-rurales.
- Los establecimientos que devienen de la producción agropecuaria se emplazan en entornos que no son eminentemente industriales.
- La representación del campo y sus industrias determinan marcas singulares en la ciudad de Rosario²².

²¹ HOTSCHER, Curto Erico. 1953. *Evolución de la agricultura en la provincia de Santa Fe. Su dependencia de factores geográficos y económicos*. Ministerio de Hacienda, Economía e Industrias. Santa Fe.

²² La caracterización de la ciudad-puerto. Su infraestructura de acopio y elevadores de granos. La aparición de nuevas instituciones como de la Bolsa de Comercio.

La segunda consideración que lo valida es que es un paisaje que involucra al patrimonio²³ en una dimensión territorial. Desde un primer reconocimiento se desprende que los elementos construidos a la vez de evidenciar la estructura de la producción se reconocen como una estrategia de ocupación territorial.

Áreas y sub-unidades en el territorio metropolitano

Relevada y registrada el área de estudio se determinaron sub-áreas que se definen a partir de los corredores –estructurados en relación a los trazados ferroviarios– que potencialmente sustentan re-lecturas del paisaje de la producción.

Así se abordó el estudio en profundidad de cada uno de los corredores seleccionados:

- Ferrocarril Central Argentino
- Ferrocarril Oeste Santafesino
- Ferrocarril Central Córdoba
- Ferrocarril Santa Fe



Figura 3. Trazado FFCC Oeste Santafesino – FFCC Central Argentino.

Se utiliza una estrategia que combina el conocimiento previo de marcas todavía existentes con el relevamiento documental y de informantes locales a fin de localizar elementos todavía desconocidos. Esta investigación de carácter exploratorio determinó –mediante la descripción intencionada– la cantidad y tipo de elementos a ser considerados.

Del sub-área

Se formuló un modelo de relevamiento y registro –georreferenciados– así como la estructuración de la información en soporte digital.

Finalizado el relevamiento general se realizó un relevamiento particularizado de los ejemplos paradigmáticos que refieren a cada una de las capas estudiadas.

Las sedes de los establecimientos industriales –en particular las empresas harineras– que determinan la construcción de edificios que hacen que la ciudad adquiera rasgos de metrópolis en las primeras décadas del siglo XX.

²³ A pesar de lo valioso de este patrimonio, no existe política pública que aliente su conservación, no hay inventarios provinciales o locales y en caso de formularlos deberían re-definirse los campos que permitan su valoración.

De los bienes

Se relevó la información existente en bibliográficas, catastros y archivos y se confeccionaron nuevas cartografías que refieren a cortes históricos significativos y la situación actual de los bienes patrimoniales.

Se efectuaron relevamiento métricos directos e indirectos, fotográficos y fotogramétricos.

Asimismo se registraron técnicas constructivas y evaluación del estado de conservación.

La información recopilada se ha estudiado en dos niveles: intrínsecos al bien y en relación al sistema del que forma parte.

De este modo se podrán sugerir estrategias de conservación del sistema como totalidad priorizando las acciones sobre bienes potencialmente en peligro.

La posibilidad de estructurar la información digitalmente y on line permitirá un monitoreo más preciso factible de actualizaciones periódicas.

En relación a la re-valorización se los bienes se establecerán jornadas de participación con los pobladores locales. Se realizó un estudio particularizado para la catalogación de este patrimonio industrial.

Luego de realizar un relevamiento general del territorio investigado, se determinó que el estudio se centrara sobre los elementos que se localizan en el área metropolitana de la ciudad de Rosario estructurados en relación al trazado del ferrocarril Oeste Santafesino (FCOS).

Asimismo se propuso que el registro de los elementos que definen el paisaje de la producción se estructuraría siguiendo –en una segunda fase– el Central Argentino (FCCA), ferrocarril Central Córdoba (FCCC) y Ferrocarril Santa Fe (FCSF).

Esta fase del proyecto se estudia la sub-unidad que se estructura a lo largo del trazado del ferrocarril Ex Oeste Santafesino.

En esta pueden reconocerse elementos que pertenecen a distintas capas de información –todas pertenecientes a los recursos patrimoniales– como lo son la escuela de Agricultura de Casilda, estación del Ferrocarril y talleres del FFCC Central Argentino Perez y la estación perteneciente al Ferrocarril Oeste Santafesino. Parque Urquiza, Rosario.

Trazado del ferrocarril Oeste Santafesino

En 1870, el empresario Carlos Casado del Alisal²⁴ adquirió tierras a nueve leguas de Rosario y fundó la Colonia Agrícola Candelaria y su Villa Casilda (Departamento de Caseros, Provincia de Santa Fe), de aproximadamente cinco leguas cuadradas²⁵.

En 1878 el crecimiento de las exportaciones de trigo a Europa, el desarrollo agrícola de la Colonia Candelaria y la necesidad de mejorar los transportes desde la unidad de producción al puerto más cercano determinó la necesidad de disponer de una línea ferroviaria que unie-

²⁴ Ídem. Nota 12.

²⁵ Wilcken, Guillermo. Las Colonias. Informe sobre el estado actual de las colonias agrícolas de la Republica Argentina a la Comisión Central de Inmigración por el Inspector Nacional. Relató refiriéndose a la Colonia Candelaria: [...] "un área aproximada de cinco leguas cuadradas, dividida en concesiones de 25 cuadras de 100 m por costado, con 25 ha. Libres para calles. Las concesiones están delineadas en grupos de cuatro, divididas por calles de 30 metros de ancho, habiéndose destinado para pueblos, a ambos extremos, un área dividida en solares de 25 metros por 50 de fondo" [...]

ra Candelaria y el puerto de Rosario. Se constituye así la “primera iniciativa de ferrocarril de capitales locales en la provincia”, el Ferrocarril Oeste Santafesino²⁶.

Conforme la concesión se concreto la expropiación –con el propósito de colonizar– de 30 metros de ancho a lo largo de toda la vía y se determinó la construcción de dos estaciones terminales, una en Rosario (sobre las barrancas del puerto, en el actual Parque Urquiza)²⁷ y la otra en Villa Casilda.

Las estaciones intermedias, descritas por Atilio Reati en Caminos de Hierro, como casillas de madera, Bajo Hondo (apeadero), Perez, Zavalla y Pujato se convirtieron en los elementos de origen de las urbanizaciones que hoy perduran.

Se relevaron las ciudades de Casilda, Pujato, Zavalla y Perez así como la zona rural.

Los elementos singulares que se registraron refieren a:

Casilda:	1º Escuela de Agricultura de la Nación, Estaciones del ferrocarril (3) una demolida, Molinos Harineros (3) Demolidos, Estancia Casado del Alisal.
Zavalla:	Estación del FFCC Oeste Santafesino, Estancia Zavalla.
Perez:	Talleres del FFCC Central Argentino, Estaciones de FFCC. Oeste Santafesino.
Rosario:	Estación de FFCC. Oeste Santafesino.

Gestión de bienes culturales. El caso del Complejo de Talleres Gorton. Perez

Una gestión adecuada de los recursos culturales locales solo puede abordarse a partir de un exhaustivo análisis de la estructura territorial y sus componentes.

En esta etapa del proyecto se formuló la reflexión crítica y ajuste de los procedimientos de relevamiento y re-valorización de los bienes que formalizan el paisaje de la producción.

Se reformulan los parámetros de análisis de modo de determinar la potencialidad de los recursos culturales del patrimonio de la producción para ser dables de sustentar futuros proyectos de desarrollo regional.

En tal sentido, se encuadra en la consideración de los bienes patrimoniales como formalización del paisaje cultural, como patrimonio territorial que involucra la gestión territorial. Al mismo tiempo, definir que la incumbencia de la gestión debe pasar del ámbito público a la gestión participativa.

La población tiene el derecho del uso y disfrute del patrimonio y el paisaje de la producción es un patrimonio cultural indiscutible. En tal sentido toda gestión debiera partir, al menos en el contexto estudiado –complejo de Talleres Gorton– de una estrecha participación de la comunidad local.

²⁶ Lagos, Hector. Don Pascual Chabás. Vida y obra. 1850-1910 cita la Ley 17 de octubre de 1881. Art. 3. el ferrocarril arrancará al sud de la ciudad de Rosario, si es posible debajo del río o de una de las estaciones del Fc Central Argentino y terminará por ahora en las inmediaciones de la Colonia Candelaria. Tendrá un ramal que partiendo de un punto adecuado de la vía termine en los graneros y muelles de Rosario, todo bajo la traza que se presentará a la aprobación del gobierno.

²⁷ Parque Urquiza, el parque delimitado por las calles Chacabuco, Av Pellegrini, Pasaje Cajarville y la Av Belgrano. Área central.

Se propuso una matriz de estudio del caso a partir del Método de Marco Lógico –Logical Framework Approach– tendiente a formular un *plan de gestión* de los recursos culturales desde la perspectiva de los paisajes culturales. Es decir como proceso y desde la escala territorial.

Complejo de Talleres Gorton. Desde la perspectiva del paisaje de la producción

Esta fase del proyecto se basa en la utilización de una metodología de análisis de los recursos culturales ya valorados como marcas territoriales de la sub-unidad se estructura a lo largo del trazado del ferrocarril Ex Oeste Santafesino.

El caso de estudio son los Talleres Gorton (Ferrocarril Central Argentino) que por su escala e impacto en el paisaje puede deducirse que ha sido un componente ineludible en la configuración y crecimiento de la ciudad de Perez. Ciudad que forma parte del área Metropolitana de la ciudad de Rosario.

En 1883 Carlos Casado del Alisal termina la construcción de la primera etapa del Ferrocarril Oeste Santafesino y sobre este trazado –que unía Colonia Candelaria con Rosario– se desarrollan poblaciones menores como Perez, Zavalla y Pujato.

El área en estudio registró sucesivas transformaciones que están presentes en la forma de su territorio: su origen como establecimiento agrícola, el pequeño poblado de estación de ferrocarril, el enclave de industria ferroviaria de gran impacto en la región a principios del siglo XX.

El territorio natural

1857. Primeros indicios de consolidación – Estancia San Sebastián.

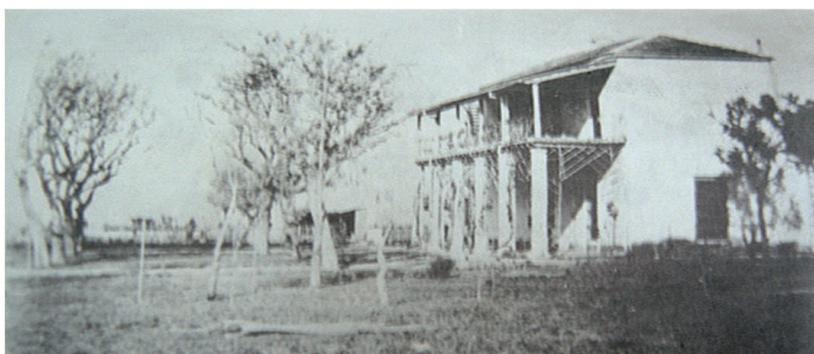


Figura 4. Estancia San Sebastián. Sr. Carlos Casado del Alisal. Pasaje del FFCC Oeste Santafesino.

A mediados del siglo XIX, se reconoce en la cartografía un sitio denominado Bajo Hondo. Este distrito –conformado por tierras bajas–, que forma parte del Departamento Rosario, se extendía al norte del Arroyo Saladillo y limitaba con la ciudad de Rosario, el norte con el distrito Ávila y al oeste con el de Clodomiro.

Este territorio, como todo el suelo rural del departamento Rosario, estaba dividido en lonjas. Hacia 1859, los terrenos correspondientes al distrito (5418 ha.) fueron adquiridos por el Dr. Roque Perez y se establece la Estancia²⁸ San Sebastián para explotación –principalmente– ganadera, constituyendo el primer elemento de consolidación del sector.

Trazado del ferrocarril Oeste Santafesino

1883 – de pueblo agrícola a asentamiento del ferrocarril (desarrollado en el apartado anterior).

²⁸ Denominación que reciben los establecimientos rurales dedicados a la producción ganadera y agropecuaria. Puede asimilarse al concepto de hacienda.

No se registra una fecha exacta de fundación para la Villa Perez sino un entorno que puedo ubicar entre el Censo Provincial de 1887 y el Censo Nacional de 1895.

El trazado del pueblo, como lo indica la planimetría, responde a los lineamientos propuestos en las colonias agrícolas –el trazado ortogonal respecto de la vía– que da origen al manzanal que se irá expandiendo siguiendo esa misma lógica de crecimiento sobre el terreno rural.

De ramal ferroviario a polo industrial

1898-1918. Impacto físico. Ferrocarril Central Argentino.

Al finalizar el siglo XIX, en 1898 la red del Ferrocarril Oeste Santafesino es absorbida por el FFCC Central Argentino.

En 1910, la Compañía adquiere terreno en Perez para construir –debido al cierre parcial de los talleres de Rosario– un complejo de Talleres para reparación de locomotoras, un pequeño conjunto de viviendas destinadas al personal de la Empresa (1917) y un complejo recreativo (1925) que se denominó Club Social y Deportivo Central Argentino.

Esta decisión estratégica de la empresa transformará al pueblo, que para entonces contaba con menos de 2000 habitantes²⁹, en un polo fabril que vio acelerado su crecimiento poblacional y por ende se incrementó su planta urbana con la consiguiente pérdida de territorio rural.

Conjunto Gigantes Gorton. Talleres y urbanización

La construcción de los Talleres Gorton se realizó en 28 hectáreas ocupando una superficie cubierta de 60.000 metros cuadrados aproximadamente.

Los Talleres fueron inaugurados en 1914, imponiendo al área urbana una dinámica inusitada ya que en la planta trabajaban cerca de 2000 operarios.

En solares adyacentes a los Talleres la empresa construyó un barrio de viviendas para el personal jerárquico.

Siguiendo los lineamientos de composición y el lenguaje *cottage* se ordenan según una estructura lineal. Los lotes de forma rectangular se desarrollaban entre dos calles principales, y calles peatonales intermedias completan el esquema circulatorio.

Crisis del sistema ferroviario

1947. Nacionalización del sistema.

A partir de 1920 se produce la irrupción del transporte automotor en el país y rápidamente se difunde su uso a pesar de lo poco desarrollada que se encontraba la infraestructura vial. La sanción de la Ley Nacional de Vialidad, 1931, propone una política caminera con planes concretos para la construcción de redes troncales de carreteras iniciándose lo que podemos considerar como el inicio de la decadencia del transporte ferroviario. (Situación que se enmarca de 1930 a 1945).

²⁹ Censo Nacional de 1914.

Hacia 1947, el gobierno nacionaliza el Ferrocarril Central Argentino y toma la denominación de Ferrocarril General Mitre³⁰.

Cierre de la actividad productiva industrial

En 1961 la Empresa Ferrocarril General Mitre decide el cierre parcial de los Talleres debido a que las reparaciones se realizarían en sólo en los Talleres de Villa Diego³¹. Así el otrora gestor del crecimiento de la ciudad se convierte en agente de recesión.

Durante la década del 80 se redujo el personal a 500 operarios que se re-organizaron a través de emprendimientos cooperativos³².

En el año 1992, la empresa FC General Mitre es concesionada y se denomina desde entonces Nuevo Central Argentino. El servicio, en la actualidad, se limita con exclusividad al transporte de cargas.

En la actualidad, los Talleres se encuentran prácticamente inactivos. Las naves industriales se han convertido en un paisaje industrial abandonado, un espacio relegado que no se articula con la vida de la ciudad.

La ciudad ha experimentado en los últimos años una tendencia de expansión del suelo urbano y suburbano, que de manera irregular, no planificada, se confunde en el límite este con parte de la periferia de la ciudad de Rosario.

Descripcion del complejo

Conjunto Gigantes Gorton. Talleres y urbanización.

En 1910, la Compañía adquiere terrenos en Perez para construir un complejo de Talleres para reparación de locomotoras- un pequeño conjunto de viviendas destinadas al personal de la Empresa (1917) y un complejo recreativo (1925) que se denomino Club Social y Deportivo Central Argentino.

La construcción de los Talleres Gorton se realizó en 28 hectáreas ocupando una superficie cubierta de 60.000 metros cuadrados aproximadamente³³.

Los Talleres fueron inaugurados en 1914, imponiendo al área urbana una dinámica inusitada ya que en la planta trabajaban cerca de 2000 operarios.

En solares adyacentes a los Talleres la empresa construyó un barrio de viviendas para el personal jerárquico.

Siguiendo los lineamientos de composición y el lenguaje *cottage* se ordenan según una estructura lineal. Los lotes de forma rectangular se desarrollaban entre dos calles principales, y calles peatonales intermedias completan el esquema circulatorio.

³⁰ Referencia de Reati, Atilio. Caminos de hierro. El desarrollo del polo ferroviario de Rosario y su zona desde 1854 hasta fines del siglo XX. Pág.182.

³¹ Villa Diego ciudad que forma parte del Área Metropolitana de Rosario. Asentada sobre el río Paraná.

³² Brarda, Analia et. Alt. CICOP. Patrimonio industrial. Fuerza y riqueza del trabajo colectivo Pág.268.

³³ Raicovich Telles, Cristina. Historia de Perez. Pág. 134.



Figura 5. Conjunto del FFCC Central Argentino. Gigantes Gorton. Perez.Talleres y urbanización.

El conjunto se componía, según relato de Cristina Raicovich Telles, de oficinas, salones de lunch, oficinas de dibujo, consultorio médico en un cuerpo; sub-usina transformadora de electricidad, la casa de bombas y tanques elevados para el suministro de agua.

Los talleres propiamente dichos, se componían en cuatro cuerpos:

- Taller de modelos, depósitos y fundición.
- Herrería.
- Block principal, donde se hallaban comprendidas las secciones de Maquinaria en General, Ajustaje, Montaje, Tenders, Caldería, Cobrería, deposito de herramientas.

Metodología utilizada

Se basa en el Método de Marco Lógico³⁴.

1. Análisis del contexto del proyecto. Entorno – información de base. (SWOT³⁵; Matriz DAFO). Se estudian las debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades del complejo Gorton en relación a su potencial como recurso cultural.
2. Análisis previo – Relevamiento – Documentación – Valoración.

³⁴ Método de Marco Lógico. SIDA. Agencia Sueca de Cooperación Internacional para el Desarrollo. <www.sida.se/publications>.

³⁵ Strength – Weaknesses – Opportunities - Threats./ Debilidades – Amenazas – Fortalezas – Oportunidades

- Análisis histórico, físico, social, económico, relevamiento y registro del complejo y su contexto. Identificación de los principales valores, sustentado en la documentación obtenida por relevamientos directos, investigación de archivo, etc.,
- Definición de valores. Tangibles e intangibles,
- Análisis de riesgos y riesgos de gestión,
- Análisis de relevancia, factibilidad y sostenibilidad³⁶.

3. Re-valorizando el bien³⁷ – Recurso cultural.

- El mayor valor del bien es en relación a la vida del pueblo por lo tanto será tenido como prioritario a la hora de establecer los proyectos.
- El complejo forma parte del paisaje de la producción resultado de las acciones de colonización y económicas en relación al medio natural, la pampa.

4. Valoración final.

- Reconociendo el valor del complejo, que confirma su condición de bien cultural, es necesario preservarlo no solo para uso privado sino y fundamentalmente para un uso público-social,
- El preservarlo no implica la restauración científica y musealización del conjunto sino el formular la estrategia de intervención que asegure su conservación mediante la re-utilización del recurso cultural,
- Deberá asimismo solicitarse una protección administrativa preventiva para evitar su mayor deterioro. (Declaratoria de bien de interés cultural provincial, etc.).

5. Diseño de proyectos³⁸. Definición de las escalas de proyecto. Proyecto de conservación – de desarrollo.

Desarrollo hipotético de proyectos considerando distintas escalas de gestión

Previo a la formulación de proyectos deberá gestionarse la concertación entre la administración competente - la empresa propietaria del complejo para que pueda viabilizarse la acción propuesta sin lesionar los intereses privados.

En la escala territorial, el proyecto se formulará desde la perspectiva del paisaje cultural, formar parte de una ruta³⁹ o itinerario cultural, la propuesta de un parque patrimonial que incentive el turismo cultural, la creación de empleos, etc.

Asimismo, en la escala local –arquitectónica- de proyecto, el complejo puede ser re-utilizado convocando a la comunidad local en su conservación. Esto implica que el nuevo uso debiera ser concertado en talleres grupales: propietario, comunidad local, administración local y organizaciones asociadas.

6. Seguimiento y control. Logro de objetivos. Indicadores del Medición.

³⁶ 1. Beneficiarios /Target group; 2. Gestores; 3. Responsables de gestión; 4. Financistas.

³⁷ Se define su significación cultural –valoración- de acuerdo a la carta de Burra "valores estéticos, históricos, sociales, etc. par alas generaciones pasadas, presentes y futuras.

³⁸ Foro, taller con los actores involucrados para redefinir valores y objetivos.

³⁹ Cultural routes reveal a new conceptual approach to cultural heritage and entail an immaterial and dynamic dimension, which largely exceeds their material contents. Scientific meeting of the International Committee on Cultural Routes (CIIC) on "THE CONCEPTUAL AND SUBSTANTIVE INDEPENDENCE OF CULTURAL ROUTES IN RELATION TO CULTURAL LANDSCAPES". Madrid, 4 de diciembre, 2002.

Consideración final

Los recursos patrimoniales son clave en la recuperación de la identidad del territorio pero su valorización no puede basarse en un relevamiento e inventario aséptico donde los bienes son simples objetos inanimados sino que deben ser interpretados como verdaderos recursos no renovables, portadores de identidad.

No se trata de perpetuar el pasado sino de recuperar selectivamente aquellos rastros que adaptados a los requerimientos presentes construyan el paisaje por venir.

Referencias

- BARSKY, O.; Gelman, J. **Historia del Agro Argentino**. De la conquista hasta fines del siglo XX. Buenos Aires [ARG]: Editorial Grijalbo Mondadori, 2001.
- BERVEJILLO, Federico. **Repensando y redefiniendo la Planificación del Desarrollo Regional para el Siglo XXI**, Bogotá [COL], Diciembre de 1997.
- BRANDT, Ernesto *et al.* **La provincia de Santa Fe en el principio del siglo XX**. Sociedad Rural Santafecina del Rosario. Buenos Aires [ARG]: Editorial Compañía Sud Americana de Billetes de Banco, 1901.
- CARRASCO, Gabriel. **Primer Censo General de la provincia de Santa Fe. 1887**. Buenos Aires [ARG]: Imprenta Peuser, 1888.
- CARTA, Mauricio. **L'armatura culturale del territorio: il patrimonio culturale come matrice di identità e strumento di sviluppo**. Milan [ITA]: Editorial FrancoAngeli, 1999.
- CICOP. **Patrimonio industrial. Fuerza y riqueza del trabajo colectivo**. Buenos Aires [ARG], 2003.
- DE MARCO, Miguel Angel. **Carlos Casado del Alisal y el progreso argentino**. Rosario [ARG]: Instituto Argentino de Cultura Hispánica, 1993.
- DE GREGORIO, R.; RAINERO, C.; BRARDA, A. *et al.* **Rosario. Guía de Arquitectura**. Sevilla [ESP]: Junta de Andalucía, 2003.
- ENSINCK, Oscar Luis. **Apuntes para la historia de la industria en la provincia de Santa Fe**. Rosario [ARG]: Pontificia Universidad Católica Argentina. Facultad de Derecho y Ciencias Sociales del Rosario, 1979.
- . **Historia de los ferrocarriles en la provincia de Santa Fe**. Rosario [ARG]: Pontificia Universidad Católica Argentina. Facultad de Derecho y Ciencias Sociales del Rosario, 1980.
- ESTADÍSTICAS de la industria molinera. Federación Argentina de la Industria Molinera. Buenos Aires. 2004 Estudios nº 74. 1991. Centro de investigación en Ciencias Sociales. Bs. As. Argentina.
- FERRAN; DOMENECH; PEREGRINA; *et al.* **Terrassa, patrimoni industrial**. Terrassa [ESP]: Edita Ayuntamiento de Terrassa, 1999.
- GALLO, Ezequiel. **La pampa gringa**. Buenos Aires [ARG]: Editorial Edhasa, 2004.
- GIMENEZ, Ovidio. **Del trigo y su molienda**. Buenos Aires [ARG]: Editado por el autor, 1961.
- GUIDOTTI, Eduardo. **La provincia de Santa Fe en el primer centenario de la independencia Argentina**. 1816 / 9de julio / 1916. Buenos Aires [ARG]: Imprenta Rosso y Cia., 1916.

HOTSCHEWER, Curto Erico. **Evolución de la agricultura en la provincia de Santa Fe.** Su dependencia de factores geográficos y económicos. Santa Fe [ARG]: Ministerio de Hacienda, Economía e Industrias, 1953.

IMPRESIONES de la República Argentina en el siglo XX. Londres [ENG]: Lloyd's Greater Britain Publishing Co., Ltd., 1911.

JOKILEHTO, Jukka. **A history of architectural conservation.** Netherlands: Elsevier, 2006.

LATZINA, F. **Geografía de la República Argentina.** Buenos Aires [ARG]: Editor Felix Lajouane, 1890.

MOLINAS, Florencio. **La colonización argentina y las industrias agropecuarias.** Buenos Aires [ARG]: Imprenta Molinari, 1910.

NOGUE, Joan (Editor). **La construcción social del paisaje.** Madrid [ESP]: Biblioteca Nueva, 2007.

RAICOVICH TELLES, Cristina. **Historia de Perez.** Rosario [ARG]: Editorial El Mangrullo, 1991.

REATI, Atilio. **Caminos de hierro. El desarrollo del polo ferroviario de Rosario y su zona desde 1854 hasta fines del siglo XX.** Rosario [ARG]: Editorial Municipal de Rosario; UNR Editora, 2004.

SCOBIE, James. **Revolución en las Pampas. Historia social del trigo argentino.** Buenos Aires [ARG]: Solar Hachette, 1968.

SEGUNDO Censo de la Republica Argentina. 1895.

TERCER Censo Nacional. Republica Argentina. Buenos Aires: Talleres Gráficos Rosso y Cia., 1914.

WILCKEN, Guillermo. **Las Colonias.** Informe sobre el estado actual de las colonias agrícolas de la Republica Argentina a la Comisión Central de Inmigración por el Inspector Nacional G. Wilcken. Buenos Aires: Imprenta Litografía y fundición de tipos a vapor de la Sociedad Anónima, 1873.

Material documental, cartográfico, y disponible en Web

Archivo Torriglia

Biblioteca del Museo Histórico Provincial. Julio Marc. Rosario.

Biblioteca Municipal General San Martín. Rosario.

Biblioteca de la Bolsa de Comercio de Rosario

<<http://whc.unesco.org/en/culturallandscape/>>. Cultural Landscapes of Universal Value. Components of a Global Strategy. History and Terminology, 1992.

<<https://e-revistas.upc.edu/bitstream/2099/1885/>>. De la preservación del patrimonio a la ordenación del paisaje. Sabate Bel, Joaquin.

<www.incuna.org>. Asociación Arqueología Industrial, Patrimonio Cultural y Natural.

<www.juntadeandalucia.es>. Guía de desarrollo rural. 1997.

<www.monumentosysitios.gov.ar>. Comisión Nacional de Monumentos, Sitios y Lugares Históricas.

<www.international.icomos.org/xian2005/ticcih>. The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage, TICCIH.