

Des-metropolizando el territorio

Un montaje de memorias como estrategia de recuperación de las identidades del cordón industrial norte de Rosario

De-metropolizing the Territory

Memory montage as a Strategy for Recovering the Identities of the North Industrial Corridor of Rosario

Romina Canna *

IE University, Segovia, España

Javier Elías **

Universidad Nacional de Rosario, Argentina

Abstract

The metropolitan condition is produced through the coexistence of two phenomena: on the one hand, the idea of territory understood as continuous space, and on the other hand, the economic, social, and cultural interdependence as its operational base. In the territory we are studying, the so called "cordón industrial norte", (north industrial corridor) of the Metropolitan Rosario Area, the metropolitan condition lacks the guiding lines capable of synthesizing, assuming and capitalizing on the imbalances of its central core and its tentacles. While several plans have tried to grasp this territory within a cohesive future, always articulated from its center, this article proposes to highlight the inherent fragmentation of the metropolitan body from the vindication of its memory as a vehicle to re-build its territory from its identity. Opposed to the logic of the metropolitan project, which aims to homogenize territory and consequently, to erase the identity of its constituent parts, this article proposes a "de-metropolization" of space through the recovery and assessment of the patrimony of each one of those parts, suggesting the tool of the cultural landscapes as an instrument for action.

Resumen

La condición metropolitana se produce a través de la coexistencia de dos fenómenos: por un lado, la idea del territorio como espacio continuo, y por otro, la interdependencia de funciones económicas, sociales y culturales como base operativa. En el territorio que nos ocupa, el cordón industrial norte del área metropolitana de Rosario, la condición metropolitana acusa la falta de una idea rectora capaz de sintetizar, asumir, y hasta diríamos capitalizar, los marcados desequilibrios de su cuerpo central y sus tentáculos. Mientras sucesivos planes han intentado encorsetar este territorio dentro de un futuro cohesivo, siempre articulado desde su centro, este artículo propone capitalizar la fragmentación del cuerpo metropolitano desde la reivindicación de la memoria como vehículo para re-construir un territorio desde su identidad. Opuesto a la lógica del proyecto metropolitano que consiste en la homogeneización del territorio y la consecuente pérdida de identidad de las partes que la conforman, este artículo propone la "des-metropolización" de su espacio a través de la recuperación y valorización del patrimonio singular de cada una de ellas, insinuando la herramienta de los paisajes culturales como instrumento de actuación.

Key words

cultural landscapes - identity - industrial area - memory of the territory

Palabras clave

paisajes culturales - identidad - cordón industrial - memoria territorial

*IE University, School of Architecture and Design (SAD). Profesora interna y Directora del d-Lab (design laboratory, SAD/IE). Profesora invitada en Universitat Politècnica de Valencia. Arquitecta, Universidad Nacional de Rosario (UNR). Doctora en Urbanismo Universitat Politècnica de Catalunya. rmcanna@faculty.ie.edu

**Universidad Nacional de Rosario (UNR). Docente investigador de la Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño (FAPyD). Director de proyectos de extensión y vinculación tecnológica (FAPyD/UNR). Integrante Comité Editorial de *rita* (Revista Indexada de Textos Académicos). Arquitecto (UNR). njavierelias@gmail.com

Recibido el 16 de marzo de 2019

Aceptado el 11 de junio de 2019



Breve historia del proyecto metropolitano

A diferencia de otras áreas metropolitanas, donde su extensión ha respondido al crecimiento más allá de los bordes administrativos originales, o su composición a la expulsión de elementos que no encajaban (o encajan) en su área central, la génesis de la extensión norte del área metropolitana de Rosario, en la provincia de Santa Fe en Argentina, responde a un collage de episodios históricos surgidos de razones y épocas muy diversas. Sin embargo, la riqueza de su origen heterogéneo y discontinuo ha quedado absorbida dentro del continuo espacial metropolitano, que ha anexado esta zona como una ramificación más de la ciudad central, Rosario.

El territorio del que hablamos es el aún llamado “cordón industrial norte”, nombre que recuerda su época de máxima prosperidad en las primeras décadas del siglo XX, y se encuentra constituido por cinco ciudades, comenzando en el límite con Rosario y de sur a norte: Granadero Baigorria, Capitán Bermúdez, Fray Luis Beltrán, San Lorenzo y Puerto General San Martín.

El área metropolitana de Rosario donde se encuentra el “cordón industrial norte” ha sido sujeto de estudio y planificación desde fines de los años 60. En 1969, la pionera creación de la Prefectura del Gran Rosario, el primer organismo creado para estudiar y planear la condición metropolitana, estableció los principios de la planificación sobre dos objetivos: como herramienta de cohesión y coordinación inter-jurisdiccional, y como órgano para controlar, condicionar y direccionar el crecimiento con su centro en la ciudad de Rosario. En su carta básica, en 1971, el arquitecto Oscar Mongsfeld anunciaba ya la intención de un proyecto con un marcado sentido práctico:

El único planeamiento posible es el de resolver los problemas inmediatos y concretos del área, como ser vías de comunicación, inundaciones, viviendas, etc. Si la planificación se dedica a cosas concretas, en vez de una masa de papeles

quedarán por lo menos algunas nuevas vías ferroviarias, carreteras o puentes viales, algunos canales o presas para la regulación de las crecidas y uno que otro núcleo de viviendas, todo ello sin entorpecer la estructura en su previsible evolución futura. (Prefectura del Gran Rosario, 1971, s.p.)

Las “cosas concretas” de la carta básica es una clara referencia a entender el territorio como producción material, donde la historia y la memoria quedan subyugadas por la urgencia de lo físico, negadas como herramientas de construcción espacial y con un marcado sentido técnico del territorio. El golpe de Estado en 1976, disolvió la Prefectura y su vocación por entender el territorio metropolitano como un organismo de desarrollo físico y económico.

Con el regreso de la democracia en 1983 se reaviva la necesidad de atender la cuestión metropolitana, generándose una serie de iniciativas. Así, y desde el impulso provincial se crea en 1987 el Comité Técnico Urbanístico del Gran Rosario (Co.Te.Ur) que surge con la intención de funcionar como organismo de gestión entre los proyectos, necesidades y desarrollos de las distintas jurisdicciones y plantea la creación de un Plan de Ordenamiento Metropolitano. Sin embargo, esta iniciativa no llega a prosperar y el comité pronto se diluye. En 1988 se impulsa un nuevo ente, el Área Metropolitana del Gran Rosario (AMGRO) pero nunca llega a constituirse. En 1991, impulsado por el Arq. Adrián Caballero a cargo de la Sub-secretaría de Planeamiento y Control de Gestión de la Provincia de Santa Fe, se propone una nueva iniciativa sobre el territorio metropolitano, pero esta vez desde un profundo relevamiento y conocimiento del área. Bajo el nombre de “Proceso de Formación Urbano-territorial y Dinámica de Transformación del Área Metropolitana de Rosario”, el documento elaborado es pionero en producir un estudio de la formación territorial como base para un futuro proyecto de la metrópolis, y el primero en reconocer las particularidades de formación de las ciudades que componen el cordón (Galimberti, 2017).

En agosto de 1995 la ciudad de Rosario se incorpora como miembro del Centro Iberoamericano de Desarrollo Estratégico Urbano (CIDEU) con sede Barcelona, y con renovado entusiasmo comienzan los primeros estudios tendientes a impulsar en Rosario un Plan Estratégico para la ciudad. En 1999 el Plan Estratégico de Rosario (PER) centra sus objetivos en el desarrollo de un moderno plan para Rosario, posicionándola como centro regional. Un año más tarde, en 1998, un nuevo Plan Director, también para y desde la ciudad de Rosario, amplía este enfoque e incluye una sección llamada "Rosario, ciudad metropolitana" haciendo hincapié en la necesidad de desarrollar políticas y proyectos que situaran a la ciudad como centro de su área de influencia para lograr una mejor competitividad.

A nivel metropolitano se conforma el Consejo de Intendentes para el Programa de Grandes Aglomerados Urbanos procurando, durante los finales de los años 90, y sin demasiado éxito, hacer frente a la complejidad territorial de un conjunto de municipios con características bien diferentes. En el 2005 se crea la Oficina de Asuntos Metropolitanos, haciendo énfasis en los cordones norte y sur del área metropolitana, pero es cerrada sólo dos años más tarde. No será hasta el 2010, cuando una nueva iniciativa, el Entre de Coordinación Metropolitana (ECOM) y funcionando como una asociación voluntaria de municipios, vuelve a proponer una mirada sobre el territorio y que, respaldada en 2016, afianza la labor de organismos supramunicipales estableciendo un marco de gestión para los mismos. A través de herramientas como talleres participativos para recabar la opinión ciudadana de distintos municipios, o los llamados PIM (Plan Interjurisdiccional Metropolitano) cuyo objetivo es trabajar sobre áreas conflictivas en los límites de Rosario con localidades vecinas, el ECOM avanza como una nueva herramienta de proyección territorial con foco en su organización física y material.

Des-metropolizar el territorio: los paisajes culturales como alternativa

Este brevísimo resumen cronológico de proyectos, gobiernos y políticas sobre el área metropolitana deja en evidencia la enorme dificultad de proyectar un territorio tan complejo, pero también abre la puerta sobre una pregunta posible: si proyectar la metrópolis ha demostrado ser una tarea faraónica con tiempos muy diferentes a las necesidades de sus comunidades, y a merced de los vaivenes políticos y económicos del país y la región, ¿existe una alternativa posible? Si proyectar la metrópolis, como territorio, es una complicada alquimia de gobernanza, intereses divergentes y diferencias jurisdiccionales, ¿es posible, como alternativa, "des-metropolizar" el territorio?

La simple noción de "des-metropolizar" el territorio suena, sin duda, como una propuesta riesgosa. Difícilmente podríamos desmembrar el territorio de su profunda cohesión económica y espacial. Sin embargo, cuando hablamos de metrópolis, el enfoque se centra frecuentemente sobre su cuerpo físico, la gestión de sus recursos fundamentalmente económicos y de infraestructuras, y su gobernanza. Pero entonces, cabría preguntar ¿podríamos pensar en esta noción de "des-metropolizar" el territorio no como reemplazo de los objetivos específicos y ambiciosos de un proyecto metropolitano tal como lo conocemos, sino como la superposición de una nueva lógica que operara sobre el territorio a través de un entendimiento espacial atento a cuestiones más ligadas a las condiciones humanas, sociales y culturales? Y si fuera así, ¿no sería momento de pensar que el proyecto de un territorio, unificado por el paradigma de las infraestructuras desarrollistas, necesita a su vez de una unidad urbano-paisajística para la necesaria construcción de sus identidades locales? A excepción del documento "Proceso de Formación Urbano-territorial y Dinámica de Transformación del Área Metropolitana de Rosario", pocos han puesto atención en la memoria del área. Cabría entonces preguntar ¿no podríamos pensar en el

valor del patrimonio como herramienta capaz de vincular el territorio, o piezas del territorio, a través del patrimonio colectivo?

El concepto de paisajes culturales ha sido cultivado por décadas como herramienta de proyecto territorial, y el origen de su nombre se remonta a finales del XIX a través de trabajos desarrollados desde campos diversos como la historia, la geografía, la filosofía o la sociología. Desde entonces, los paisajes culturales se han convertido en una eficaz herramienta de doble proyección; por un lado, constituirse como instrumento de relevamiento, valorización y gestión del patrimonio material o inmaterial, y por otro, como método para devolver a ciertos territorios una identidad que había quedado diluida por dinámicas de desarrollo que ignoraron su presencia.

Para asirnos con un concepto claro sobre este asunto, tomaremos prestada la eficaz definición de Joaquín Sabaté Bel (2007) "el paisaje cultural es la huella del trabajo sobre el territorio" (p. 56). La idea de huella como registro humano y cultural, lo local como registro de la historia de un lugar, y la dignidad de lo "ordinario", son nociones que orbitan sobre esta definición, y posibles bases para el desarrollo de un posible paisaje cultural local como contraste y alternativa de aquellos proyectos cuyas raíces y objetivos son, fundamentalmente, el espacio físico. Los trabajos realizados en torno a los paisajes culturales en el campo de la investigación y la divulgación, como también en la realización de muy fructíferas experiencias, como las del paisaje minero del Emscher Park en Alemania y el Parque Agrario del Baix Llobregat en España, o las más cercanas Camino Real de Tierra Adentro en México, o el de Fray Bentos en Uruguay, han ya dejado un muy buen catálogo del estado del arte, donde los procesos de proyecto, implementación y gestión, constituyen un robusto cuerpo de conocimiento para el desarrollo de futuros proyectos.

Más allá de las particularidades de cada paisaje cultural, estos proyectos han crecido desde la fuerte convicción de los valores históricos en la

construcción de la sociedad, y se han constituido a través del rastreo profundo de sus rasgos, de su composición, de aquello que puede ser re-encontrado, re-valorado y restituido como signo de identidad de un territorio. Volviendo a nuestro territorio de estudio, quizás a través de recoger los pedazos de una historia rota por el atropello del desarrollo industrial y portuario profundamente ligados a intereses privados y externos, podemos des-metropolizar el territorio desde su valor como paisaje cultural local. Citando de nuevo a Sabaté Bel (2007): "El pasado puede jugar en el presente una función social activa, para mantener la propia identidad frente a la aceleración del cambio, frente a las frecuentes crisis sociales y culturales" (p.58).

La historia del territorio a través de dos memorias

Según Henry Lefebvre (2013), la producción del espacio se debe a tres instancias analíticas interrelacionadas: en primer lugar, la producción material de la espacialidad que da origen al espacio físico, y que es al mismo tiempo, medio y resultado de la actividad humana. En segundo lugar, la instancia de las representaciones, del espacio pensado, proyectado y construido discursivamente por los planificadores de todas las disciplinas, el espacio del ordenamiento. Y finalmente, la instancia de lo simbólico e imaginario del espacio vivido, del otorgamiento de significado a la experiencia (individual o colectiva) del espacio material.

Este modelo resulta de fundamental importancia en nuestro intento por desafiar la más convencional, y especialmente técnica, lectura del territorio llevada a cabo por décadas por los organismos que han intentado imponer sobre el cordón industrial una lógica globalizadora, ignorando los diferentes estratos de su composición. Valiéndonos de la hipótesis presentada por Lefebvre (2013) sobre la construcción del espacio, realizaremos un inventario heterogéneo de las piezas y huellas históricas que han construido este territorio a través de dos "memorias":

1. Una “memoria dura” capaz de registrar los acontecimientos de raíz política, infraestructural y productiva que determinaron la matriz territorial.

2. Una “memoria blanda” basada en las diversas dimensiones de la actividad humana como factores de la espacialización.

Este intento por recuperar la construcción de los hechos que forman la memoria colectiva de este territorio será una primera estrategia para des-metropolizar su cansina existencia y ofrecer una alternativa a su futuro.

1. La memoria dura: una historia en seis tiempos

Generalmente, la historia de los territorios es narrada desde una secuencia temporal ordenada de episodios como herramienta básica de conocimiento. En esta sección, organizaremos una línea de tiempo para entender la evolución del cordón industrial estableciendo seis tiempos no específicamente delimitados por fechas precisas sino por lógicas cohesivas que determinan unas condiciones muy claras de organización y caracterización espacial. Esta memoria intentará contar la historia de un territorio.

Pre-origen. La primera idea de un territorio

Los episodios históricos produjeron, en este territorio, un poblamiento que se produjo sin el acto consciente, ceremonial y religioso que significaron la fundación de otras poblaciones. Su origen se remonta a una serie de acontecimientos de naturaleza diversa.

El nombre de “Pago de los Arroyos”, territorio que abarcaba toda la zona metropolitana adyacente al río (Figura 1), respondía a la expresión usada para denominar el tramo del camino de carretas que en su itinerario cruzaba numerosos arroyos afluentes del Paraná: el río Carcarañá, la cañada de Lorenzo (Arroyo San Lorenzo), Arroyo Salinas (Ludueña), Arroyo Saladillo de los Manantiales o Romero (Saladillo), Arroyo del Animal (Frías),



Figura 1. Mapa del “Pago de los Arroyos” hacia 1721. Grela, 1991.

Arroyo Seco, Primer Arroyo o Pavón, Arroyo del Medio, Tercer Arroyo o Ramallo y Cañada de las Hermanas del Sur. El “Pago de los Arroyos”, fue la primera organización eclesiástica y civil en el área creada por la Gobernación del Río de la Plata en 1720, y el primer antecedente de un territorio de carácter unitario a raíz de su condición geográfica. En el año 1721, estas tierras ya contaban con nueve terratenientes, a partir de las subdivisiones de la primera “Merced Real”, concesión de tierras a privados otorgadas por la corona española.

El otorgamiento de “mercedes” originó la subdivisión del suelo por zonas de trazado regular perpendiculares al río para posibilitar la actividad ganadera que se servía del mismo. Si bien el mayor privilegio y atributo de la región era contar con un caudaloso río, este no fue en un principio motivo para impulsar el desarrollo del área, ya que el comercio fluvial era sólo posible para aquellos puertos

establecidos en la Real Cédula de 1726. Esta condición, si bien imposibilitó la actividad portuaria por años, fortaleció y promovió el transporte terrestre, generando una serie de actividades y una primera caracterización del territorio. El abastecimiento, comercio y vinculaciones entre los puntos de mayor desarrollo económico se producía por tierra, utilizando los originales caminos de carretas, dando origen a la instalación de “postas”, que funcionaban como eslabones dispuestos a distancias regulares para abastecimiento y descanso de viajeros, provocando el asiento de los primeros pobladores, antes aún de cualquier actividad agrícola.

En 1720, y sobre el arroyo Carcarañal se instaló la orden de los Jesuitas de la Compañía de Jesús con la misión de evangelizar y poblar bajo la fe católica, instalando una serie de edificaciones. A raíz de su expulsión en 1767, la orden franciscana ocupó las antiguas instalaciones. Sin embargo, pocos años después, los franciscanos se desplazaron a una zona mejor comunicada, un solar sobre el camino que unía la llamada “Capilla del Rosario” a Santa Fe, con frente al río. (Figura 2) La actividad religiosa hizo surgir el crecimiento de viviendas en torno al convento “San Carlos Borromeo”, que pasaría a la historia por ser el refugio del General José de San Martín en la famosa batalla de San Lorenzo, convirtiendo el lugar en un hito fundamental de la historia argentina.

Una primera división del suelo fuertemente ligada al río aún antes de que fuera un bien productivo, la necesidad de conectar el territorio y la siempre poderosa presencia de la iglesia, generarían un primer esbozo de un territorio con fuertes lazos de vinculación.

Origen. El primer rasgo

La victoria de Caseros en 1852 produjo la definitiva organización nacional política de la República, posibilitando la sanción de la Constitución en 1853 y el definitivo impulso para la colonización agraria pre-capitalista.

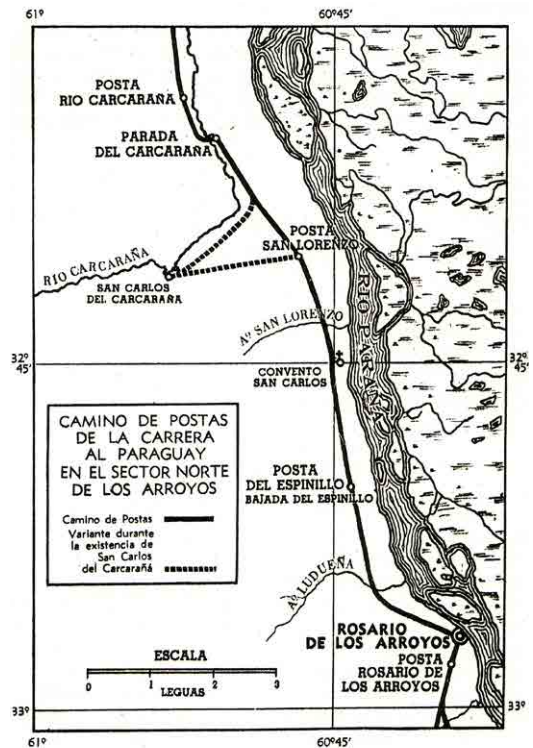


Figura. 2. El Camino de las Postas. Grela, 1991, p. 67.

Como hemos mencionado, el primer trazado de división de tierras tuvo su origen en las “mercedes reales” de 1656. Durante el 1700, esta primera forma del territorio comenzó a subdividirse por cuestiones de rentabilidad y herencia. Las “lonjas”, terrenos largos y más bien estrechos, de longitudes variables y perpendiculares al río, eran fundamentalmente tierras de producción ganadera. Las subdivisiones posteriores, aunque su actividad se haya diversificado, han guardado siempre una estrecha relación con la “lonja” como origen formal y espacial, estableciendo huellas aún reconocibles en el territorio.

La “Declaración de libre navegación de los ríos” en 1852 impulsó la instalación de puertos naturales sobre Río Paraná y la salida a la producción agropecuaria. Aprovechando el ahora reconocimiento del río como infraestructura de y para la región, en

1854 se crearon líneas de transporte fluvial a vapor que unían Buenos Aires con Rosario, y Rosario con Santa Fe. Rosario, ciudad núcleo del área metropolitana donde se encuentra nuestra área de estudio, la más poblada y la que más se beneficiaría de la explosión de nuevas infraestructuras, se constituyó como nudo de la red caminera, centro portuario y de abastecimiento, generando una tensión entre la ciudad central y sus periferias que aún persiste. Mientras, en lo que hoy llamamos el cordón industrial, comienza a acelerarse la subdivisión de las tierras a partir del acelerado pasaje de la actividad ganadera a una de tipo agrícola, y su definitivo impulso a través de la llegada de la inmigración. Más tarde, en 1862 se dispuso por ley la apertura del “Camino ancho y recto a San Lorenzo”, actual ruta n° 11 y espina central del cordón industrial. Este salto a la modernidad a través de un proyecto de infraestructura de escala territorial, señaló el definitivo abandono del camino de postas y en consecuencia, la paulatina desaparición de su impronta territorial. Estos episodios produjeron el afianzamiento de toda el área como una con un alto potencial de crecimiento debido al surgimiento de una próspera actividad económica y la constitución de infraestructuras que otorgaban a la región la viabilidad para participar en una economía más allá de la región.

En esta etapa se definió la forma del cordón industrial a través de la convivencia y superposición de un proyecto privado de explotación económica y un proyecto público y político de conectividad territorial, con Rosario como la ciudad central que determinará, en gran medida, la forma y dinámicas de su crecimiento futuro. Estos dos factores influenciarán fuertemente los rasgos futuros del área.

Expansión. El inicio de la complejidad

En torno a 1860, el proyecto político de la nascente república consistía en la adopción de medidas de población, de dotación de infraestructuras y de desarrollo agrícola para el sector exportador.

Es en esos años cuando surge la figura de la colonia como herramienta de poblamiento y de impulso a la agricultura como actividad económica. Las colonias, que se trazaban a la manera de pequeños poblados en medio de territorios ricos agrícolas, eran financiadas y ejecutadas por terratenientes, convertidos ahora en auténticos empresarios de una cuasi “urbanidad”. Sus trazados respondían a una organización que apelaba a la eficiencia del uso del suelo, pero también a la idea de generar un auténtico poblado con elementos de carácter cívico. Por lo general adyacentes a alguna infraestructura para facilitar la movilidad, las colonias tenían la forma de una trama regular, con un perímetro concreto, y una plaza como espacio comunitario y público en el centro. Las colonias eran la traducción física de la superposición de la actividad rural y el germen de la actividad urbana, y en nuestra área de estudio serán el germen de las ahora ciudades.

Los ferrocarriles fueron un proyecto de gran envergadura para la consolidación del país por el monto de sus inversiones, la extensión geográfica y su impacto socio-productivo, reforzando y estimulando el crecimiento de una economía agro-exportadora. En 1889, la compañía de capitales británicos *Buenos Aires and Campana Railway Company Limited*, extendía su trazado original desde Buenos Aires a Rosario hasta la ciudad de Puerto San Martín, en el extremo norte del cordón industrial. Las estaciones que servían a esta línea, usualmente financiadas por los propietarios de las tierras donde se instalaban, se constituían como el origen de las colonias o poblados como centros neurálgicos de actividad.

La confluencia de la continua llegada de población, la creciente actividad agrícola y un auge en el trazado de infraestructuras territoriales, produjeron en estos años las primeras instalaciones portuarias para exportación de cereales. Surgieron así una serie de “puntos estratégicos” que serían la puerta a una actividad económica que se convertiría en el principal motor de desarrollo del área. Con los pioneros puertos de Granaderos, el Embarcadero del Escocés, y el de Canaletas,

el cordón industrial era puerta de salida de un alto porcentaje de la producción cerealera del país, impulsando una expansión interna del territorio a través del crecimiento de población y de su economía.

Esta etapa impulsó la expansión, no sólo de la actividad económica de base agrícola-portuaria, sino también, de la paulatina urbanización del territorio a través de la actividad humana y laboral como consecuencia de la creciente actividad productiva.

Consolidación. La definitiva puesta en marcha

Hacia finales del 1800, la evolución del área continuó con una etapa de consolidación que terminó de definir su estructura actual. Dos acontecimientos caracterizaron esta etapa: transporte e industrias.

Los pequeños asentamientos en el área estaban poblados, mayormente, por trabajadores agrícolas, pero la expansión ferroviaria y la actividad que trajo consigo, produjo importantes cambios. Las pequeñas poblaciones comenzaron a desarrollar servicios y equipamientos de carácter social y cultural. Así mismo, debido al crecimiento sostenido de los puertos y el aceleramiento en la producción de granos, algunas líneas ferroviarias extendieron ramales desde sus troncales para asegurar la llegada directa de la producción agrícola a los puertos, produciendo una nueva marca que determinará la forma de los crecimientos urbanos. Ejemplo de ello es el pionero desvío abierto para el puerto de Canaletas en 1892, en la actual ciudad de Fray Luis Beltrán. Esta práctica, de empresas privadas con capacidad para poseer vías de acceso directo a sus puertos se extendió hasta alrededor de 1970, reforzando el crecimiento de explotación financiera a la vera del río.

Hasta mitad de 1920, el camino "ancho y largo a San Lorenzo" había sido utilizado fundamentalmente por carretas y a partir del 1900, por los primeros, y escasos, vehículos privados. En 1924, producto del florecimiento económico y urbano de la región, un inmigrante

inglés, George Cribb, inauguró la primera línea de transporte público que unió la ciudad de Rosario con la de San Lorenzo, al norte del cordón industrial. La compañía, llamada "La Internacional" (Grela, 1991), era la primera de muchas otras que se sucedieron a partir de los años 30, produciendo un doble efecto: por un lado, la mayor conectividad otorgó flexibilidad en la instalación de población en distintas áreas, y por otro, y quizás en forma inadvertida, reforzó la centralidad de la ciudad de Rosario como centro cultural y de abastecimiento.

Con el crecimiento agropecuario Rosario se transformó rápidamente en un nudo de tráfico ferroviario y en un importante núcleo de transferencia de cargas, generando una efervescente actividad empresarial. Así, comenzaron a desarrollarse en el área del "cordón industrial" algunas actividades industriales de importancia de mano de empresarios que vieron en la región las ventajas de un rico medio natural e inmejorables condiciones de comunicación terrestres, ferroviarias y fluviales. (Figura 3) El afincamiento de una diversidad de industrias a partir de este momento quebraría el modelo económico del área basado fundamentalmente en la agricultura y de tipo más local, para pasar a uno de tipo industrial y externo. Esta diversificación de la economía tendría su correlato el crecimiento de los tejidos urbanos, pero además, establecería a Rosario como ciudad dominante, en tamaño y capacidad financiera, pero también como centro de las decisiones que guiarían el desarrollo y carácter del cordón industrial.

Si hasta este momento el territorio que nos ocupa estaba formado por focos de actividad dispersa, constituido por colonias, líneas ferroviarias y puertos, es en esta época que la superposición y aceleramiento de sus actividades y el comienzo de la actividad industrial lanzarán la definitiva puesta en marcha del área.

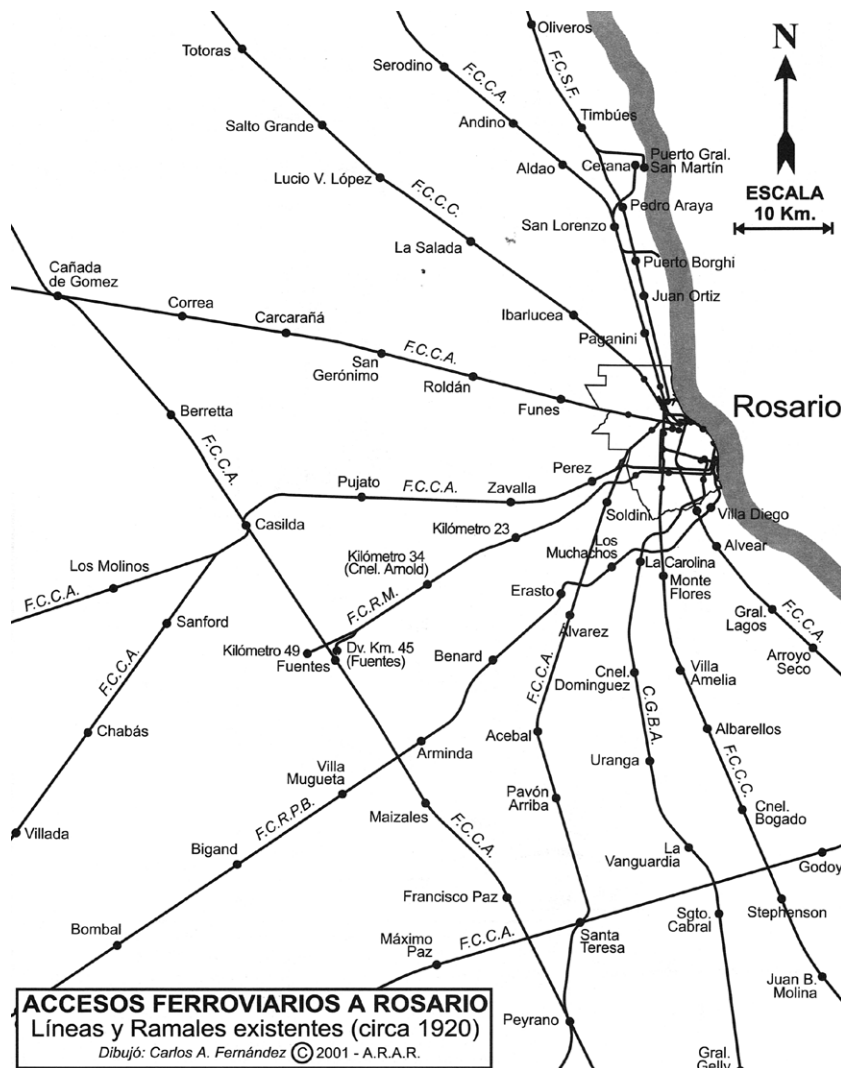


Figura 3. Ramales ferroviarios desde Rosario, con sus accesos a puertos sobre el Río Paraná hacia 1920. Fernández Priotti, 2006, p. 78.

Transformación. El comienzo y el final de un proceso

A mediados del 1900 la evolución del área se desarrolla presentando las características de un proceso de transformación, con fuertes vinculaciones con el terreno político y económico, que produjeron profundas marcas al territorio.

Pasado el primer tercio del siglo XX, la gran depresión y los efectos del empobrecimiento de Europa después de la primera guerra

mundial, produjo un importante descenso de los ingresos del sector agrícola y el inicio de las políticas del modelo conocido como “sustitución de las importaciones.” Al amparo de la imposibilidad de empresas extranjeras de suplir el mercado de consumo interno, los capitales se volcaron hacia la actividad industrial. Así, comenzaron a surgir una batería de industrias enfocadas en sectores como la metalurgia, petroquímica o productos de consumo. Esta tendencia se afianzaría en los años posteriores transformando el

desarrollo urbano y económico del cordón a partir de políticas que apoyaban y subsidiaban el desarrollo industrial. Empresas como Cerámicas San Lorenzo en 1950 y Verbano en 1953, John Deere en 1958 y Massey Ferguson en 1969, o Pasa, en la década del 60, el complejo petroquímico más importante de América Latina, impulsarían una fuerte actividad económica en el área. Además de la pujante actividad económica, estas industrias comenzaron a generar una estrecha relación con los habitantes del área, creando servicios sociales para sus trabajadores como clubes, colonias infantiles, actividades sociales o culturales y otras iniciativas. Trabajar en una de aquellas empresas no significaba sólo una fuente de ingresos, sino ser partícipe de un espacio socio-cultural comunitario.

El período peronista, con la figura de Eva Perón y su programa social, dejaría en este territorio una honda huella, tanto física como en la memoria de los habitantes, a través de la instalación de una colosal infraestructura: el Complejo Hospital-Escuela Hogar-Escuela Eva Perón. La fundación que promovía este tipo de iniciativas de democratización del Estado de Bienestar, pronto se convirtió, a partir del golpe de estado de 1955, en escenario de luchas ideológicas.

Este período se caracterizó por encapsular la meteórica escalada de la industria y el consecuente crecimiento de las poblaciones en el área, y a una cambiante e inestable situación política, donde los cambios en los marcos legales de desarrollo, la actividad de los sindicatos, la violencia y la falta de acuerdos nacionales culminarían a mediados de los 70 cuando el modelo de industrialización comenzaría su caída libre, traducándose en el paulatino desmantelamiento, económico y social, del cordón industrial.

Subsistencia. El agotamiento del modelo, la pérdida de la identidad

En 1976, el golpe de Estado instauró el llamado "Proceso de Reorganización Nacional", implicando un fuerte viraje en el

desarrollo nacional. Con la implementación de una apertura económica, el sector industrial que se había consolidado a través de medidas proteccionistas, disputa ahora el mercado con productos importados.

En los diez años que transcurren entre los censos de 1974 y 1985, los departamentos de Rosario y San Lorenzo pierden más de 900 de sus establecimientos industriales. De esta manera, y ante la cada vez mayor desocupación, el perfil de nuestra pieza fue cambiando de aspecto, proliferando las pequeñas actividades comerciales surgidas de las indemnizaciones recibidas por muchos trabajadores, invertidas ahora en pequeños micro-empresarios como medio de subsistencia. La crisis estructural generada en el ámbito industrial se tradujo, en términos físicos, en el progresivo crecimiento de la marginalidad física y social.

En la década de los 90 una importante modificación en la política portuaria nacional estableció la liberalización de la actividad, la drástica reducción del protagonismo del Estado en ella y un fuerte estímulo al desarrollo de puertos privados. Estas medidas significaron la definitiva sentencia a la actividad económica diversificada del área, que volvió a un modelo agroexportador y de capitales extranjeros. Actualmente, la región ha logrado una de las mayores producciones de soja de la historia, que paradójicamente implica un mayor deterioro de la pieza. La prosperidad económica de los puertos no se traduce en un florecimiento de las áreas donde están ubicados, y por el contrario, destruyen aún más su ya desgastado cuerpo a través de una fuerte contaminación ambiental, una escasa repercusión económica en las áreas urbanas, y el desgaste de sus infraestructuras. El modelo industrial, que durante años le dio forma a nuestra área de estudio, es hoy a un espacio agotado a nivel urbano y con una fuerte crisis de identidad ante la desaparición de lo que un día fue el motor de su construcción.

2. La memoria blanda: un territorio de partes, un relato de muchos

Esta memoria se construye a partir de los documentos producidos por la Sub-secretaría de Planeamiento y Control de Gestión de la Provincia de Santa Fe en 1991, bajo el título de “Proceso de Formación Urbano-territorial y Dinámica de Transformación del Área Metropolitana de Rosario” con la intención de ampliar el simple relevamiento de datos. Su objetivo es registrar las muchas huellas que la actividad humana imprimió en cada una de las ciudades del cordón industrial, sobre una selección de los acontecimientos más importantes, como vehículo para descubrir y valorizar un territorio complejo y de partes, y proponiéndolos como potenciales elementos para la reconstrucción de una identidad propia.

Granadero Baigorria. De la forma agrícola a la forma urbana

Hasta 1950 Granadero Baigorria fue el pueblo de Paganini, en referencia a quien fuera propietario de las tierras donde creció la ciudad e impulsor de muchas iniciativas. Sin embargo, la primera instalación en las tierras data de 1774, cuando se establece la “Posta del Espinillo” como parte integrante del camino de postas al Paraguay. Las postas surcaban el territorio sin ser más que pequeños refugios de adobe y paja para el descanso y abastecimiento, pero ésta en particular sostendría por años el orgullo de haber dado cobijo al General San Martín en su trayecto a la ciudad de San Lorenzo para librar la famosa batalla contra los realistas, y más tarde del General Urquiza en su avance hacia Buenos Aires. La posta desaparecería alrededor de 1820, sin dejar rastros de su ubicación exacta, que es aún motivo de polémica entre los historiadores de la región, pero su impronta, como partícipe de la historia nacional, permanece en la memoria del área aunque sin un relato, espacial o histórico, que le otorgue un valor de representación.

Una de las primeras instalaciones en la zona, presagiando su futuro industrial, fue el emprendimiento del alemán Tomas Führ en 1872 quien estableció la primera fábrica de “tierra romana” o cemento Portland. La fábrica, cuyos últimos restos desaparecieron en principios del siglo XXI, funcionó durante cinco años con una intensa actividad como cantera de construcción para las numerosas colonias que se construían en la región. La instalación contaba con un horno de 16 m de diámetro por 8 m de alto, con túneles subterráneos para extraer la materia prima (Borga, 2013), y se ubicaba en las cercanías a la barranca en lo que se conoce como Remanso Valerio, donde se embarcaba su producción. Luego de su desaparición las tierras fueron paulatinamente ocupadas por pescadores isleños, quienes en las épocas de subidas del río se afincaban en esta orilla. Desde entonces, y aunque muchas veces la zona se ha visto amenazada por intentos de especulación inmobiliaria, la barriada de pescadores sustenta un fuerte arraigo a lo que ha sido su tierra por generaciones, sublimando su historia con el lugar con una estatua como símbolo, local y autogestionado, de su identidad.

En 1884, un acaudalado escribano de Rosario, Lisandro Paganini, compra las parcelas de tierras que corresponden hoy a los barrios Centro y San Miguel para instalar un pequeño poblado. A diferencia de las primeras colonias agrícolas, el poblado de Paganini ya no respondía sólo a la intención de atraer inmigrantes para trabajar los vastos campos, sino que el emprendimiento respondía al trazado de los ferrocarriles como símbolo inequívoco de progreso y rentabilidad agropecuaria e inmobiliaria. El sistema de las colonias había dado nacimiento a una auténtica estructura socio-económica. Así existía la figura del colono-administrador (casi siempre su propietario), el colono-arrendatario (quien arrendaba las tierras del propietario y a su vez sub-alquilaba en pequeños trozos), y el colono (trabajador y habitante). Esta identidad adquirida era el reflejo de un proyecto político y económico que generaba una clara estructura social redimida bajo la imagen del



Figura 4. Granadero Baigorria. Relevamiento general del área efectuado por el Instituto Geográfico Militar en 1920-1927. Sub-secretaría de planeamiento y control de gestión de la provincia de Santa Fe, 1991, s.p.

trabajo productivo y la prosperidad (Bonaudo & Sonzogni, 2000). En 1889 los planos para el asentamiento del pueblo de "Paganini" son finalmente aprobados (Perkins, 1864) y el primer trazado se realizará respetando la subdivisión de las lonjas existentes, ubicando el damero de manera perpendicular a la línea ferroviaria. El damero original consistirá en una serie de manzanas cuadradas y trapezoidales rodeando la estación de trenes previendo la instalación de una plaza para recrear la vida comunitaria, como espacio cívico. Este primer germen de ciudad marcará los lineamientos de su futuro crecimiento, y una fuerte relación con el ferrocarril como núcleo central y determinante de su desarrollo. (Figura 4)

En 1955, y bajo el programa de la fundación Eva Perón se instala el llamado Complejo Hospital-Escuela y Escuela-Hogar Eva Perón. Su ubicación respondía a la estratégica posición de la ciudad entre infraestructuras de rutas nacionales y ferroviarias que la rodeaban, los servicios disponibles y como punto neurálgico entre la ciudad de Rosario y el extremo norte del cordón industrial. Además de las instalaciones del complejo, de 35 hectáreas, junto al mismo se construía un barrio con un trazado particular de manzanas rectangulares, con viviendas exentas tipo chalets para ofrecer residencia subsidiada a algunos de los trabajadores. Mucho se ha hablado del lenguaje arquitectónico de la obra peronista, y

como bien explica Ballent (1993), “La estética es a la vez símbolo e instrumento del programa político y de la relación entre el líder político y las masas” (p. 182). Estos emprendimientos de la Fundación y el complejo en particular, estaban dirigidos no solo a funcionar como centros de servicios sociales, sino que su ambición política exigía una cierta teatralidad en su presencia en el territorio (Ballent, 1993) y un lenguaje propio reconocible. Alejándose de una continuidad espacial que obstaculizara su vocación “solista”, su construcción no contribuiría a la consolidación y al desarrollo urbano, como trazado o como lugar cívico de la ciudad, sin embargo, su escenográfica presencia, construida sobre su impresionante escala y lenguaje arquitectónico, cumplió su cometido de propulsar en los habitantes de la ciudad un símbolo ideológico y una identidad que aún permanece, y que ha sido reforzada a través de su declaración como patrimonio nacional en el 2015.

Las tierras de lo que hoy es Granadero Baigorria serán de explotación fundamentalmente agrícola hasta 1936, cuando se instala el primer establecimiento industrial que adquiere importancia en la región, la industria mecánica de Juan Secco, que desde su fundación trabaja en relación a los talleres de ferrocarriles de F.F.C.C. y más tarde, proveerá material a muchas de las empresas del área. En esta ciudad el desarrollo industrial será fundamentalmente de tipo metalúrgico, con la instalación de dos gigantes americanos, John Deere y Massey Ferguson. A diferencia de la mayoría de las industrias instaladas en las otras ciudades, en Granadero Baigorria las empresas se ubicaron sobre las vías territoriales, dejando el frente fluvial de rico patrimonio natural, casi completamente libre. En el año 1978, y a partir del reconocimiento de una amplia franja de territorio de rica biodiversidad, se decide proteger parte de este espacio como “Reserva paisajística Playa Granadero Baigorria” bajo resolución municipal N° 4689-5-R-78. Más allá de su estado de protección legal, desde hace años, este espacio sufre permanentes intentos especulativos de capitales privados ávidos de asirse con la explotación de este

espacio que es defendido, fundamentalmente, por la inagotable lucha de la comunidad civil.

El llamado centro La Calamita en esta ciudad representa una de las horas más oscuras del país y la región. Originalmente una quinta de producción frutícola, con la típica distribución de las estancias, con casa central y galpones de almacenamiento alrededor, fue propiedad de Ángel Calamita desde los años 40, pero en 1976 es alquilado por autoridades del club Rosario Central y poco más tarde cedido por ellos al ejército durante la dictadura militar. Hasta 1978 fue utilizado como centro de detención y tortura de alrededor de 150 personas, de las cuales 85 permanecen aún desaparecidas. Por ley provincial del 2013, se autorizó la expropiación de 2 hectáreas del predio, donde se ubican las ruinas del casco de la estancia, para la instalación de un Sitio de Memoria, aunque su ejecución permanece aún incierta.

Granadero Baigorria ha sido escenario de una importante cadena de episodios que han guiado su desarrollo desde territorio agrícola a urbano con importantes hitos históricos. Sin embargo, su proximidad con la ciudad de Rosario ha producido que sus signos de identidad queden diluidos en la continuidad espacial con la ciudad cabecera y en medio de avances inmobiliarios que puján por ganar territorio. Los esfuerzos de revalorización y conservación de los elementos más importantes de formación de Granadero Baigorria, como son el Remanso Valerio, el complejo Eva Perón, la Reserva Natural, y tristemente, el centro de La Calamita como parte de nuestra historia reciente, corren, casi expresamente, por grupos locales que intentan recuperar los rasgos propios de la ciudad, cada vez más expuestos a intereses externos.

Capitán Bermúdez. La forma del progreso: estancia, colonia, pueblo y ciudad

El pueblo de Juan Ortiz, hoy ciudad de Capitán Bermúdez, limita al sur con la ciudad de Granadero Baigorria y al norte con la de Fray Luis Beltrán. Su origen, aunque tardío, se remonta

al ya mencionado camino de postas, parajes que daban una escala humana y segmentaban el vasto territorio abierto. En 1862 se instala en estas tierras la “Posta de Silva” quien llevaba el nombre de su propietario Vicente Silva, y a la vera del recientemente creado “Camino ancho y recto a San Lorenzo”. Regenteada por la familia, en torno a 1870 contaba con una edificación de ladrillo revocado, con varias habitaciones, cocina y espacio para animales en la parte trasera (Sapei, 2013). A diferencia de las más antiguas postas, la de Silva era ya una más consolidada hospedería. El edificio comenzó a caer en desuso con el paso del ferrocarril que acortaba distancias y tiempos, y a comienzos del siglo XX fue comprado por Jaime Vaca, instalando allí un almacén, una estafeta postal, un bar, y más tarde la primera escuela de la ciudad, Escuela Pública Nacional N° 223 (Sapei & Acosta, 2005), para ser finalmente demolido en 1989. Su trayectoria refleja el crecimiento de la ciudad desde su origen rural, pasando por sus comienzos como establecimiento poblacional, hasta su consolidación como núcleo urbano. Hoy, un pequeño recordatorio, es el único y casi invisible rastro de su presencia.

En 1887, el empresario rosarino Juan Ortiz y otros colegas como Juan Canals (Garcilazo, 2013), fundan la llamada “Sociedad Anónima La Rosario Destilería de Alcoholes a Vapor” en terrenos linderos a la costa. Como para otros empresarios, las ventajas naturales y las infraestructuras eran un terreno fértil para diversificar inversiones más allá de la agricultura. Este episodio, en principio aislado, marcaría el comienzo en la actual Capitán Bermúdez, de la instalación de industrias sobre el río, que signaría hasta el presente una costa de uso fundamentalmente industrial.

Por el impulso del ferrocarril, y con ánimos de expandir sus emprendimientos, Ortiz compra en 1886 los terrenos para instalar una estación que llevará su nombre, y trazar un pequeño damero regular. Cabe recordar que ya en 1883, Ortiz había fundado la colonia “Los Paraísos” como emprendimiento urbano fundacional y económico, pero su ubicación, por fuera de los límites de la hoy ciudad y alejada de las vías más

importantes, limitaba su capacidad productiva. La nueva estación de ferrocarril, como en otros casos, no será costeadada por la empresa ferroviaria, sino por empresarios como Ortíz que veían en la inversión en infraestructura un buen negocio para consolidar sus emprendimientos. Urbanizar, dotar de infraestructuras y poblar, eran en estos años una muy fructífera inversión. Este pequeño trazado concentrará población inmigrante dedicada al trabajo agrícola que, con ambiciones urbanas, comenzará a generar otras actividades comunitarias, como la escuela y pequeños comercios. Surgirán a partir de aquí una serie de barrios con interesantes trazados, como el de Villa Cassini o Villa del Prado, con diagonales confluyendo a una plaza central donde se concentraba la vida pública. La ciudad se va generando a partir de la suma de pequeñas unidades urbanas con características de trazado propias e identidades barriales.

En 1929, dos empresarios rosarinos, Enrique Fianza y Joaquín Lagos que habían descubierto en Italia la fabricación de papel a base de paja de trigo, instalan la compañía Celulosa Argentina. Al frente de la empresa se nombraron al Ing. Umberto Pomilio y a Silvio Gagliardi (Badoza, & Belini, 2013) quienes habían sido traídos desde Italia por su experiencia en la industria, y quienes pronto se convirtieron en embajadores del prometedor emprendimiento, atrayendo muchos italianos que, tentados por las perspectivas que ofrecía la iniciativa, abandonaban su país para instalarse en las tierras donde se levantaba la fábrica. Como algunas otras empresas, su presencia no se reducía a la infraestructura industrial productiva, sino que se convertían en casi proyectos de urbanización comprehensivos, con la fábrica, el barrio, y hasta instalaciones recreativas (Sapei & Acosta, 2005). Celulosa Argentina produjo un singular impacto en la región por dos razones: la primera, por la instalación de una empresa moderna con una tecnología capaz de utilizar la producción agrícola residual como materia prima; y la segunda, porque atraía un tipo de inmigración particular, con una cierta especialización laboral, y porque muchos pertenecían a la misma región, donde la empresa se

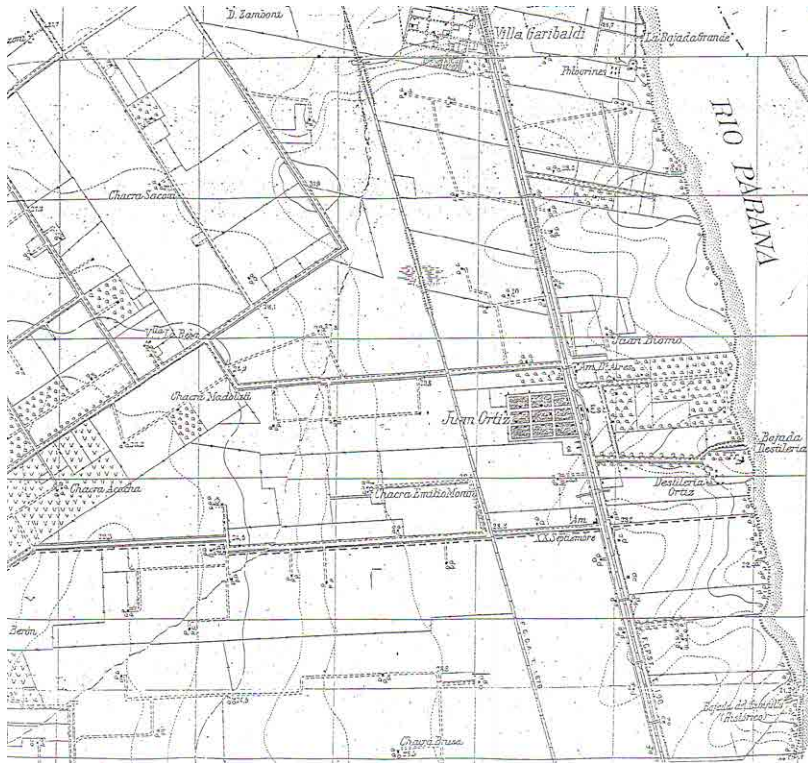


Figura 5. Capitán Bermúdez. Relevamiento general del área efectuado por el Instituto Geográfico Militar en 1920-1927. Sub-secretaría de planeamiento y control de gestión de la provincia de Santa Fe, 1991, s.p.

promocionaba, generando lazos comunitarios de base social y cultural. Mucho más que en otras ciudades del cordón, Capitán Bermúdez poseía una identidad nutrida por la raíz italiana de su población, que aunque hoy permanece más diluida, es sin duda, un patrimonio inmaterial.

El crecimiento de la empresa también produjo algunos interesantes elementos de valor patrimonial material, como la usina construida en 1850 y el edificio de entrada y administración erigido en 1952, con un lenguaje racionalista de ladrillo y mampostería blanca (Heredia & Rigotti, 2007). En 1950 el pueblo Juan Ortiz será rebautizado como Capitán Bermúdez en honor al segundo jefe de Granaderos a Caballo caído durante la célebre Batalla de San Lorenzo, convirtiéndose en ciudad recién en 1971.

Es interesante, analizando el plano de crecimiento de la ciudad, hacer notar cómo los episodios históricos constituyeron su forma urbana delimitando tres áreas bien definidas: una ocupada fundamentalmente por industrias delimitada por el río y la ruta nacional n°11 que coincide con la traza del ferrocarril Belgrano; otra que comenzando allí se extiende hasta el trazado del ferrocarril Mitre, de fuerte carácter urbano, y la última, adyacente a ésta, aún de tipo rural, ilustrando en unos escasos 3.000 metros de ancho, la trayectoria de su formación rural, urbana e industrial.

Fray Luis Beltrán. La ciudad y la barranca

Desde sus orígenes, la ciudad de Fray Luis Beltrán, se constituyó, fundamentalmente, como un centro de servicio y embarque de

mercadería. Hasta casi finales del siglo XIX, la zona se conocía como “Bajo Hondo” por su calidad de barrancas altas y embarcadero natural, siendo en su mayoría tierras de explotación agrícola, y organizado por la ya consabida traza de lonjas con salida al río.

Como otros inmigrantes-empresarios, los hermanos Borghi de Rosario, compran una fracción de 300 hectáreas próximas a la costa de altas barrancas y con una cota de calado muy profunda. Aprovechando las condiciones naturales de sus tierras, en 1887 Domingo Borghi decide formalizar la salida de mercancía hacia el río y encarga al ingeniero rosarino Canaletas la construcción de un puerto que llegaría a tener unos impresionantes 600 metros de longitud para la exportación de cereales (Heredia & Rigotti, 2007). En 1892, y como harían más tarde muchas otras empresas, Borghi logra la extensión de un ramal del ferrocarril hacia su puerto, aumentando su capacidad operativa. Ese mismo año, y desde el impulso de su actividad económica, Borghi inaugura la flamante estación de trenes que había costado de su capital propio. No mucho más tarde, en 1905, Borghi plantea un primer damero de unas nueve manzanas en torno a la estación, que será el germen de la trama urbana, que se ampliaría en 1929 y se lo denominaría barrio “Centro”.

Como en otras ciudades, el fundar y construir una estación sobre el paso del ferrocarril era una práctica habitual y lucrativa a un mediano plazo, debido a la capacidad de conexión que otorgaba al poblado, pero también por los servicios que surgían en su entorno. Muchas de estas estaciones, hoy casi en total desuso, son en algunos casos recuperadas como centros culturales locales y su impronta como importantes símbolos de sus orígenes.

En 1898, y por ser un territorio en contacto con el río, eje fácil de salida fluvial, ferroviario y terrestre, y cercano a Rosario, se crea el “Arsenal Regional del Litoral” como campo de maniobras militares, y como respuesta a las medidas del decreto de reorganización del Servicio de Arsenales del Ejército Argentino. El Arsenal seguiría creciendo por los siguientes

50 años, acentuando su presencia con nuevas instalaciones y más puestos de trabajo, agregando la Fábrica Militar de Municiones en 1915, y los talleres en 1933 para la fabricación de armas portátiles. Simultáneamente, dentro del predio comienzan a construirse una serie de edificaciones residenciales para el personal jerárquico y técnico, constituyendo una pequeña unidad barrial dentro del predio militar. Como otras industrias en la zona, era habitual que surgieran áreas residenciales dentro o en torno a los predios como parte de la oferta a sus empleados. La dupla trabajo-residencia era una fórmula muy efectiva para producir arraigo y una identidad en relación a la actividad económica.

La ciudad, con el impulso del predio militar, comienza a consolidarse a través de una serie de barrios, encerrados en las aún notables líneas de las lonjas que funcionarán como límites espaciales. Más tarde, en 1963, se instala la empresa Sulfacid, de producción de lingotes de Zinc, la que termina de ocupar el frente costero y llega a emplear en los 70 casi un tercio de la población total.

Fray Luis Beltrán fue declarado ciudad recién en 1984. Fruto de su historia, muy ligada a tres elementos específicos: el puerto, la Fábrica Militar y Sulfacid, esta ciudad creció enraizada en una profunda dependencia de la vecina San Lorenzo para suplir muchos de sus servicios culturales y sociales, y una pesada dependencia económica de las industrias que determinaron y monopolizaron la actividad. Esta dependencia ha jugado un rol definitivo en la multifacética crisis que caracteriza la ciudad actualmente, la que ante la caída de la actividad económica languidece sin poder encontrar símbolos claros de futuro ni identidad.

San Lorenzo. La forma de la religión

Aunque la historia popular de estos territorios recuerda sus comienzos en la llegada religiosa de los jesuitas y luego los franciscanos, su origen data de 1573, mucho antes de la llegada de las órdenes religiosas cuando

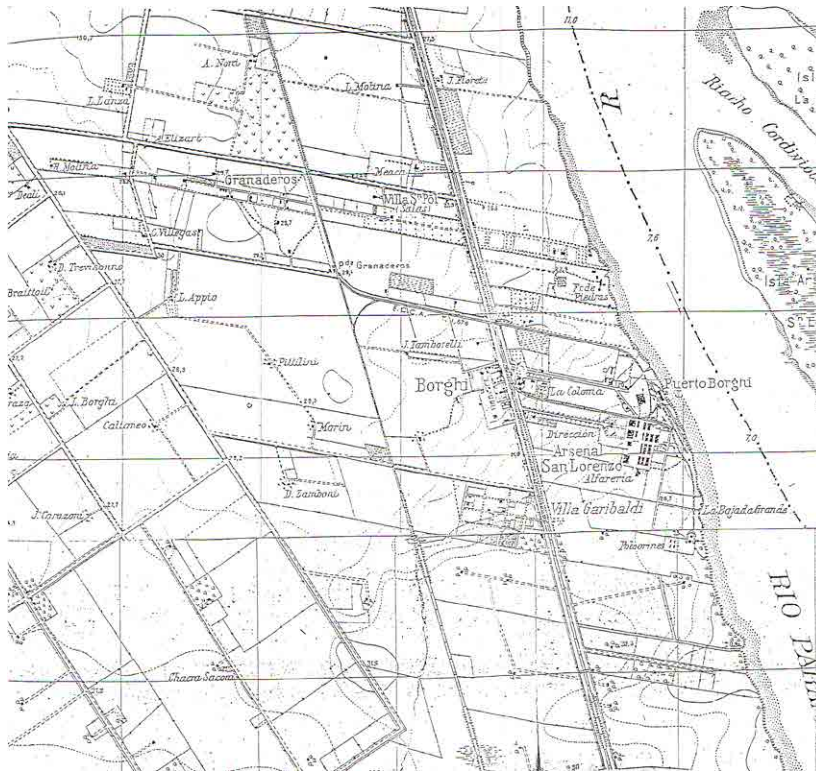


Figura 6. Fray Luis Beltrán. Relevamiento general del área efectuado por el Instituto Geográfico Militar en 1920-1927. Sub-secretaría de planeamiento y control de gestión de la provincia de Santa Fe, 1991, s.p

Lorenzo Suárez Figueroa, expedicionario español que poseerá un gran territorio, establece el llamado "Pago Don Lorenzo". El nombre de la ciudad refiere a su origen real, el de tierras repartidas para ocupar y dominar el territorio, aunque más tarde se haya intentado catolizarlo por la fuerte presencia de órdenes religiosas y la más amable imagen de un santo. Como muchos otros territorios al inicio de la colonización, su tenencia no implicó una fundación formal ni tampoco el impulso de una actividad comercial. Desde entonces, estas tierras pasaron por diversos propietarios, primero por concesión de mercedes reales, más tarde por subastas públicas hasta llegar a ser adquiridas por Antonio de Vera Muxica, quien, a su vez, en 1719, vende las tierras a la Compañía de Jesús de Santa Fe (Sapei, 2013) en las tierras que hoy ocupa la ciudad de Aldao. En 1767, y bajo la llamada "Pragmática

Sanción de Su Majestad en Fuerza de Ley", los jesuitas son expulsados y la propiedad a orillas del río Carcarañá es entregada, luego de su paso por la Junta de Temporalidades, a la orden franciscana, cambiando su nombre de "Estancia de San Miguel del Carcarañal" a "Colegio Franciscano de San Carlos" en 1775. Aunque las fechas son aún discutidas, alrededor de 1796 los franciscanos abandonan las instalaciones y se trasladan, a través de la donación del terrateniente Felix Aldao, a un solar de 1.500 metros de frente sobre el río por 6.000 de profundidad (Heredia & Rigotti, 2007) sobre el camino de Capilla de Rosario a Santa Fe. Es así que San Lorenzo comenzaría su definitivo crecimiento con la construcción del Colegio y Convento de San Carlos Borromeo, hoy monumentos nacionales. El origen de San Lorenzo es un auténtico mapa de los esfuerzos por una evangelización eficaz,



Figura 7. San Lorenzo. Relevamiento general del área efectuado por el Instituto Geográfico Militar en 1920-1927. Sub-secretaría de planeamiento y control de gestión de la provincia de Santa Fe, 1991, s.p.

y las particulares relaciones entre la religión, el territorio y el poder.

Se resalta de San Lorenzo su condición de centro histórico y turístico nacional por el pasaje, en 1813, del General San Martín y la famosa batalla de San Lorenzo en las tierras hoy llamadas Campo de la Gloria. La batalla contra los realistas, el primer desempeño del cuerpo de Granaderos, y las historias de sus mártires, de los que no entraremos aquí en detalle, son fuertes símbolos de identidad para los sanlorencinos, funcionando como signo de diferenciación en relación a su contexto dentro del cordón.

Las construcciones para el afincamiento de los franciscanos duraron alrededor de cincuenta años, creciendo desde una primitiva iglesia con algunas dependencias para los religiosos, a convento, y más tarde, escuela.

Su construcción, como los servicios que demandaron su posterior funcionamiento, comenzaron a atraer población en torno al convento que se afianzaba como centro espacial de actividad y desarrollo. El convento, en forma natural, se convierte en el núcleo social, económico y cultural de la naciente ciudad. En 1859 la Santa Sede, propietaria de las tierras, vende parte de sus terrenos en torno al convento al gobierno de la provincia de Santa Fe, quien traza en 1870 una urbanización, al norte y sur del centro religioso, para formalizar la radicación de la creciente población. Es interesante destacar en estos trazados dos características importantes: la primera es que, a diferencia de otras ciudades del cordón, el trazado de la ciudad es impulsado desde el gobierno y no desde la iniciativa privada, y la segunda es que ambos trazados resultan anteriores al paso del ferrocarril, que había

sido el principal impulsor de otros focos poblados.

En 1882 se instala un puerto cerealero al sur de la desembocadura del Arroyo San Lorenzo, llamado Granaderos y luego Puerto Dreyfus, a los que sigue la traza de una nueva urbanización, que cuenta ya en sus orígenes con una plaza central llamada “Europa” y servicios como correos, telégrafo, una nueva escuela y un hotel de inmigrantes, constituyéndose como una unidad barrial independiente del crecimiento precedente.

De forma similar a lo que acontecía en las poblaciones vecinas, San Lorenzo comenzó a desarrollar desde principios del siglo XX una febril actividad industrial con la llegada de los depósitos en 1934 y la destilería de YPF en 1938, Molinos Río de la Plata en 1937, ESSO en 1940, Carmal en 1949, Fibroquímica Argentina en 1951, Cerámica San Lorenzo en 1952 y Duperial en 1962, para citar a las más importantes. Más allá de la actividad económica que proveía el sustento de muchas familias, algunas empresas desarrollaron una importantísima función social dentro de la ciudad. YPF, por ejemplo, es aún recordada con nostalgia por sus habitantes por los beneficios que otorgaba a la comunidad, como becas de estudios, colonias de vacaciones u otras actividades propulsadas para la fidelización de sus empleados.

Aunque el panorama económico y social ha cambiado drásticamente debido a la crisis de la actividad industrial, en la ciudad, y a diferencia de sus vecinas, existe una identidad bien establecida, ligada a su historia de origen religioso y su memoria como escenario de lucha por la independencia nacional, y un rico bagaje de una memoria que, aún desaparecida, permanece como símbolo de épocas pasadas.

Puerto General San Martín. La forma del puerto

Aunque el primer episodio histórico en el área se registra con la Batalla de Punta Quebracho en 1846, a unos 5 kilómetros de la ciudad, Puerto General San Martín surge como uno de

los dos asentamientos creados por la colonia fundada por los hermanos Camilo Aldao y José María Cullen llamada “Jesús María” en 1871 (Pasquin, 2014). Sin embargo, el primer caserío no tuvo mayor impulso hasta que en 1879 el escocés William Kirk compra parte de los terrenos en la confluencia del Arroyo San Lorenzo y el río Paraná para fundar un pequeño poblado llamado “Linda Vista”, hoy barrio de Bella Vista. Aunque el asentamiento se muestra lento en su desarrollo, Kirk instala en 1884 el llamado “Embarcadero del Escocés” y los depósitos para el almacenamiento y exportación de cereales. Por esos años, Miguel Cerana, inmigrante italiano instala el “Embarcadero Tránsito” para también dar salida a la producción agrícola. Los dos embarcaderos darán el puntapié inicial para el desarrollo portuario-industrial de su costa.

Como hombre de negocios, Miguel Cerana era consciente de que la extensión de los ferrocarriles era clave para el mayor desarrollo de la región, y solicita entonces, y como ya hemos visto en otras poblaciones, la extensión de los ramales hacia la ciudad. Cuando la línea llega, sede parte de su propiedad para la construcción de la llamada Estación Cerana, en 1891, que con la estación Cullen de 1889, más al sur, terminarán de afianzar el crecimiento urbano. El crecimiento en tono a la “Estación Cerana” dará lugar a lo que se denominará “Pueblo Cerana”, un desarrollo urbano con una identidad propia y fuertemente ligada al ferrocarril.

Desde comienzos del siglo XX una serie de empresas relacionadas con la actividad agrícola comienzan a ocupar la mayor parte del sector costero. Así se instalan en 1904 el elevador de granos de Drysdale y Rosebaum, más tarde la oleaginosa Fábrica Sudamericana de Aceites; en 1945 Bunge, y más tarde una batería de industrias agro-portuarias y oleaginosas, vinculadas luego como Terminal 6. Tierra adentro, surgirán otras industrias como Petroquímica en 1966 o Dow en 1970. Su costa, en su totalidad, será de desarrollo portuario-industrial. La ciudad a la vera del río no ve el río como parte de su cuerpo físico, y

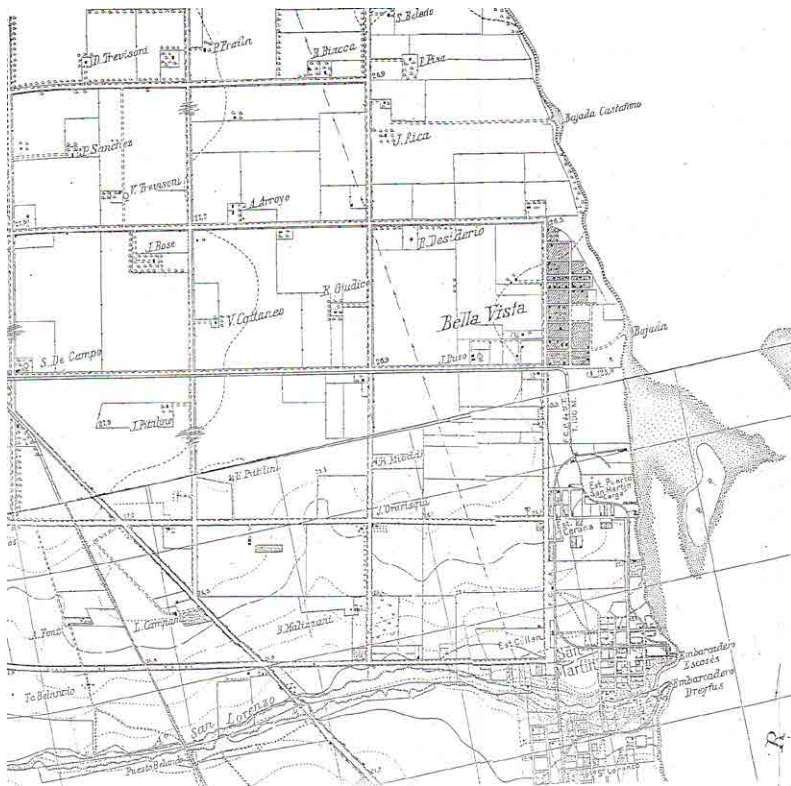


Figura 8. Puerto General San Martín. Relevamiento general del área efectuado por el Instituto Geográfico Militar en 1920-1927. Sub-secretaría de planeamiento y control de gestión de la provincia de Santa Fe, 1991, s.p.

es y ha sido el causante de sus mayores glorias y de su sombrío presente. Hoy el privilegiado puerto natural crece en rentabilidad de espaldas a una ciudad empobrecida y con serios problemas de contaminación ambiental.

Hasta aquí, la memoria de este territorio se presenta como un rico collage de las muchas facetas de la historia. Todas ellas constituyeron factores de relevancia en la construcción de las identidades locales. Cada uno de ellas, y con diferentes intensidades o niveles de impacto han construido una huella material en el proceso de especialización del territorio, y una huella inmaterial en el imaginario colectivo de sus habitantes. Pero más allá de un simple acto de descripción y/o categorización, estas dos memorias que hemos intentado reconstruir brevemente, se constituyen como

hitos de diferenciación social sobre el cual aferrarse ante el peligro de la invisibilización que propone la homogeneidad extensiva del Cerdón Industrial y su empedernido proyecto de unidad como paradigma de la eficiencia concéntrica y macro-urbana.

Una construcción creativa: montaje de memorias

Método de trabajo: montaje literario. Yo no tengo nada que decir. Sólo que mostrar. No voy a hurtar nada valioso ni me apropiaré de formulaciones ingeniosas. Pero los andrajos, los desechos: éstos no los voy a inventariar, sino hacerles justicia del único modo posible: usándolos. (Benjamin, 2009, p. 462)

En un montaje literario las escenas tienen tanta importancia como la secuencia que las ordena y los instrumentos técnicos que le dan soporte. Más allá de su capacidad como herramienta para organizar una narrativa, un montaje puede funcionar también como instrumento para individualizar y valorar sus partes independientemente de sus contextos específicos, multiplicando las posibles lecturas de la historia. Este recurso, fundamental en disciplinas espaciales como el cine, el teatro o la literatura, no goza del mismo éxito dentro de las disciplinas que trabajan sobre el territorio. En ellas, la selección de los episodios, su encuadre, y el valor de la no linealidad, ha sido frecuentemente reemplazada, o encorsetada bajo la idea de un “plan” como lógica unitaria que, para salvaguardar sus objetivos, tiende a neutralizar la heterogeneidad de sus componentes.

La concepción de paisaje cultural va mucho más allá de un cuidado inventario y rastreo de datos históricos. Su construcción es una práctica creativa, dispuesta a proponer lecturas sobre un territorio a partir de las huellas de un pasado y un presente cuyos valores identitarios deben ser consolidados. El cordón industrial de Rosario, nuestro objeto de estudio, está compuesto por ciudades jóvenes, pero que acusan en sus cuerpos el avasallante atropello de las lógicas del poder económico y político. En ellas la memoria colectiva como símbolo de identidad y diferenciación ha quedado reducida al reconocimiento de algunos monumentos, sitios y anecdóticos poco relevantes al discurso económico-espacial dominante. Sin embargo, como pronunciaba hace un par de años Jean Louis Cohen en una conferencia impartida en la IE Universidad en Segovia, España, la historia no es sólo la historia de los hechos, sino también la historia de la experiencia humana, y de la pasión, y el deseo.

En el comienzo de este artículo proponíamos des-metropolizar el territorio como estrategia de oposición, y como alternativa paralela, a la homogeneización del territorio y la consecuente pérdida de las identidades locales.

El primer paso consistió entonces en recoger la historia, tan dispersa y desvalorizada, como herramienta para casi “refrescar” la memoria de un territorio lleno de huellas de experiencias humanas, pasión y deseo. El segundo, llamaría entonces por proponer una construcción capaz de recoger esas piezas de la memoria. En ese sentido, y volviendo sobre la idea de los paisajes culturales, no es suficiente el hilvanar episodios o resaltar sus existencias. Aunque convengamos que esos episodios son sus ingredientes, es necesario, como Benjamín sugiere, “mostrar” a través de un montaje literario, donde la construcción de un argumento resulta un elemento sine-qua-non.

Sin intención de estructurar esta última sección como conclusión cerrada, y valiéndonos de la noción de un montaje literario, proponemos una serie de argumentos como construcción creativa tendiente a ensamblar un posible paisaje cultural local. Un argumento se caracteriza por su capacidad de comunicación y también por organizar y dar coherencia a un contenido. Esta propuesta de líneas argumentales como hilos de enlace entre episodios tendría quizás el valor de ir más allá del mero reconocimiento del valor patrimonial de objetos aislados para posicionarse como una lectura múltiple, dispuesta a producir un paisaje cultural tan diverso y complejo como el origen de su territorio. Podríamos entonces definir así cuatro líneas argumentales:

- Argumentos temáticos. Este territorio cuenta con una serie de huellas que respondieron, aunque sus marcas hayan sucedido en tiempos diferentes, a iniciativas que surgieron desde orígenes comunes. Las propiedades naturales de este territorio propiciaron desde su génesis la actividad económica, fuera ganadera, agropecuaria o industrial. Cada una de ellas ha dejado sobre el territorio las marcas aún presentes de chimeneas, trazados o formas de asentamiento que hoy permanecen diluidas en un continuo espacial indiferenciado. Este argumento funcionaría desde el hilvanar el valor humano y social de estas iniciativas en la consolidación de estas ciudades y

el redescubrimiento de sus muy distintivas características formales y espaciales.

- Argumentos emblemáticos. Los episodios de valor histórico colectivo suelen dejar su huella física. El espacio del cordón industrial posee una alta concentración de episodios a dos niveles: uno a escala nacional en relación a la independencia y formación del país, y otro a escala local de hitos simbólicos que forman una parte indiscutible de sus historias, y muy fundamentalmente, de sus gentes. Tradicionalmente, estos símbolos emblemáticos son reconocidos como objetos patrimoniales, otorgándoseles el valor de monumento o como espacio de memoria, pero existen, en general, ensimismados en su propia trascendencia como episodios puntuales. Este argumento propone hilvanar, desde la narrativa histórica pero también quizás desde una caracterización espacial común, sus trascendencias como partes constitutivas de una historia más comprehensiva.

- Argumentos territoriales. Estas ciudades crecieron a partir de dos realidades superpuestas. Por un lado, sus propios orígenes, y por otro, el pertenecer a un territorio cuyo futuro ilustraba la ambición de una nación floreciente. Dos elementos infraestructurales, uno natural como el río, y otro humanizado como el ferrocarril determinaron el carácter de estas ciudades, e imprimieron en sus territorios las marcas indelebles de su construcción y ocupación. Desde iniciativas locales, siempre a pulmón de habitantes enamorados de su tierra, algunas de estas marcas, como las estaciones de trenes, comienzan a ser recuperadas como espacios de la memoria local, pero sin una narrativa conjunta. Este argumento podría dotar de estos episodios la doble lectura de su valor local como también el de su valor como parte de un sistema de valor territorial.

- Argumentos medioambientales. Las chimeneas humeantes y los constantes reclamos por los daños ambientales son moneda corriente en la prensa sobre del área. Las riquísimas virtudes naturales del cordón industrial han sido desde los orígenes aprovechadas fundamentalmente para la

actividad económica privada. Sin embargo, y aunque apabulladas por esta presencia, cada una de estas ciudades cuenta con espacios naturales que hoy se leen dispersos y luchan por su supervivencia ante la amenaza de los intereses privados. Este argumento propone el organizar una red de espacios naturales como estrategia de resistencia y fortalecimiento al uso del medioambiente como mero recurso de explotación económica hacia uno de identidad e integración con el medio natural.

Las ciudades son historias traducidas en espacio y memoria. Si no las narramos, si no buscamos hilos argumentales que mantengan viva esa historia, esa identidad individual y colectiva construida sobre la superposición de experiencias, sueños, éxitos y fracasos, se reducen a una construcción material vacía. Las ciudades del cordón industrial son un rico paisaje de una construcción cultural, pero carece aún de una narrativa que revele su historia como herramienta para devolverle la identidad arrebatada por años de desidia hacia su pasado. Citando nuevamente a Sabaté Bel (2007), "Porque en la identidad del territorio está su alternativa" (p. 75), y quizás sea hora de comenzar a reconstruir su rostro como reflejo de sus habitantes.

Referencias bibliográficas

- Badoza, S. & Belini, C. (2013). Origen, desarrollo y límites estructurales de la industria del papel en la Argentina, 1880-1940. *Revista de Historia Industrial*, 53, 109-141. Recuperado de <http://revistes.ub.edu/index.php/HistorialIndustrial/article/viewFile/21002/22878>
- Ballent, A. (1993). Arquitectura y ciudad como estéticas de la política. El peronismo en Buenos Aires, 1946-1955. *Anuario IEHS*, VIII, 175-198. Recuperado de <http://anuarioiehs.unicen.edu.ar/Files/1993/009%20-%20Arquitectura%20y%20ciudad%20como%20estéticas%20de%20la%20pol%C3%ADtica..pdf>
- Benjamin, W. (2005). *El libro de los Pasajes*. (Luis Fernández Castañeda, Isidro Herrera y Fernando Guerrero trads.) Madrid: Akal.
- Bonaudo, M. & Sonzogni, E. (2000). Cuando disciplinar fue ocupar (Santa Fe, 1850-90). *Mundo Agrario*, 1 (1) Recuperado de <https://www.mundoagrario.unlp.edu.ar/article/view/MAv01n01a03/1558>
- Borga, M. (2013). El horno de Tomás Führ. *Síntesis de Historia*, 25, 34-37
- Fernández Priotti, C. (2006). *El Ferrocarril Oeste Santafesino. Carlos Casado y la colonización de la Pampa* (1ª ed. Vol 1). Editado por el autor.
- Galimberti, C. (2017). Transformaciones históricas y nuevos desafíos del planeamiento territorial en el área metropolitana de Rosario. *riURB - Revista Iberoamericana de Urbanismo*, 13, 89-110. Recuperado de https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/108618/13_05_RIURB_Galimberti.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Garcilazo, R. (2013). Un tema conflictivo: la propuesta de Juan Canals para la construcción de tabladitas, mataderos y mercados de abasto, Rosario, 1889. *Secuencia*, 86, 113-135. Recuperado de http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0186-03482013000200005&lng=es&tlng=es.
- Grela, P. (1975). *Los Paraísos. Historia de la colonia Ortíz y del pueblo de Ricardone*. Rosario, Argentina: Editorial Litoral
- Grela, P. (1991). *La Posta. Antecedentes Históricos del pueblo Juan Ortiz y ciudad de Capitán Bermúdez*. Rosario, Argentina: Ediciones El Chasqui.
- Heredia, E. & Rigotti, A. (2007). Inventario. Patrimonio natural y construido. Plan de Ordenamiento Territorial de la Costa Metropolitana del Gran Rosario. Oficina de Asuntos Metropolitanos. Gobierno de la Provincia de Santa Fe. https://www.academia.edu/25932466/Inventario_del_patrimonio_natural_y_construido_del_Cordón_NORTE
- Lefebvre, H. (2013). *La producción del espacio*. (Emilio Martínez, trad.) Madrid: Capt.Swing ediciones.
- Pasquin, M. (2014). Fe de Bautismo. Orígenes de la ciudad de Puerto General San Martín. *Síntesis de Historia*, 29, 16-18.
- Perkins, G. (1864). *Las colonias de Santa Fe. Su origen, progreso y actual situación con observaciones generales sobre la emigración a la República Argentina*. Rosario: El Ferro-Carril.
- Prefectura del Gran Rosario (1971). Informe presentado al Directorio de la Prefectura del Gran Rosario. Carta básica.
- Sabaté Bel, J. (2007). Paisajes culturales y desarrollo local: ¿Alta costura o *pret-a-pôrtier*? *Revista Labor & Engenho*, 1, (1), 51-76.
- Sapei, P. (2013). El origen de un nombre. Santo o Laico ¿por qué San Lorenzo? *Síntesis de Historia*, 27, 8-11
- Sapei, Pablo (2013). Entre paraísos, vías y un gran río. *Síntesis de Historia*. 27, 20-27.
- Sapei, P. & Acosta, M. (2005). *Laboro per la Celulosa*. Apuntes en torno a la inmigración abruzzesa al por entonces pueblo Juan Ortiz. Congreso Argentino de Inmigración. IV Congreso de historia de los pueblos de la Provincia de Santa Fe. Asociación amigos del archivo general de la provincia. Esperanza, Santa Fe, Argentina.
- Sapei, P. (2013). Postas y controversias: San Lorenzo, Espinillo o Silva. *Síntesis de Historia* (número especial), 22-26.
- Sub-secretaría de planeamiento y control de gestión de la provincia de Santa Fe (1991). Proceso de formación urbano-territorial y dinámica de transformación del área metropolitana de Rosario. Informe.