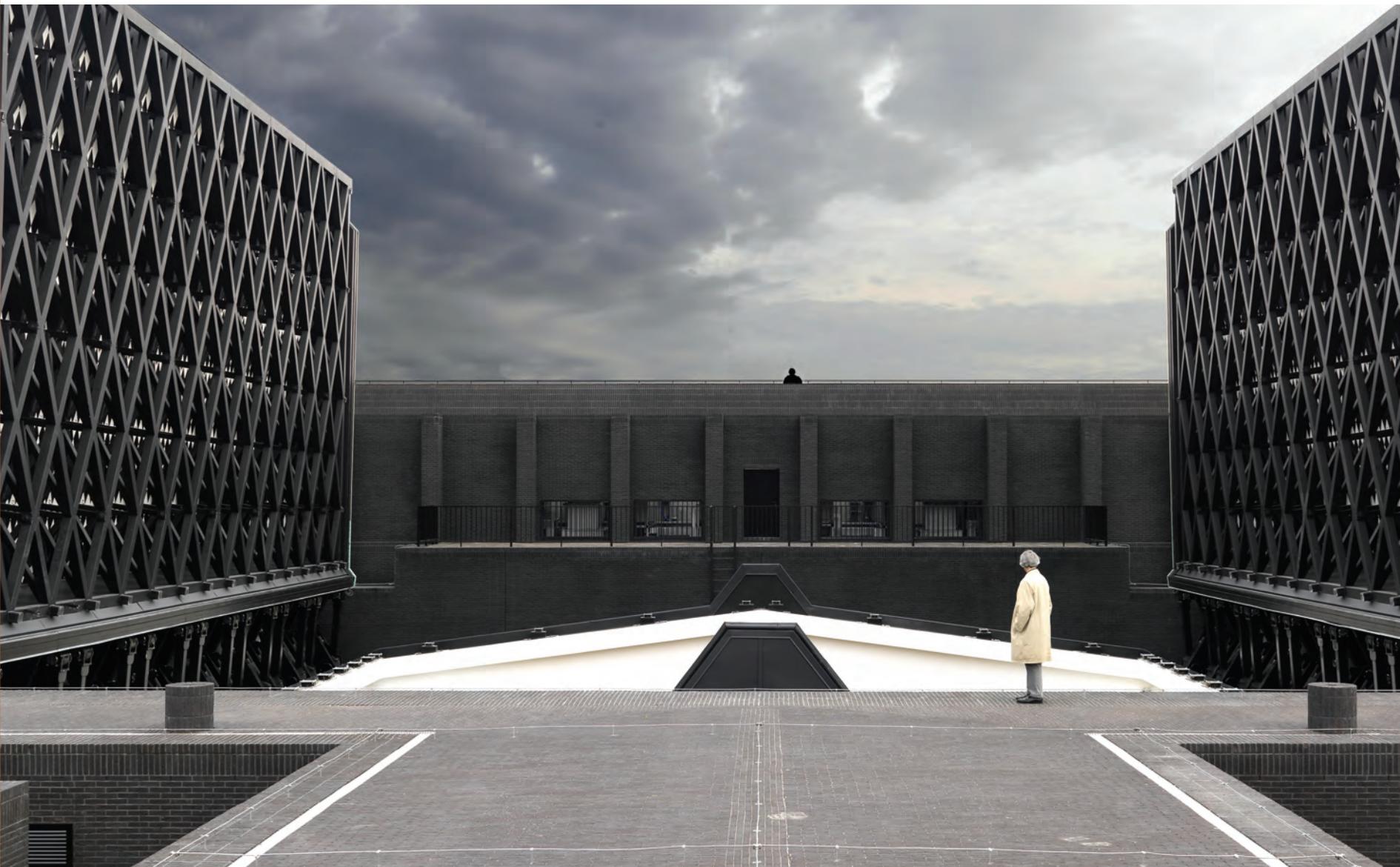


A&P

continuidad

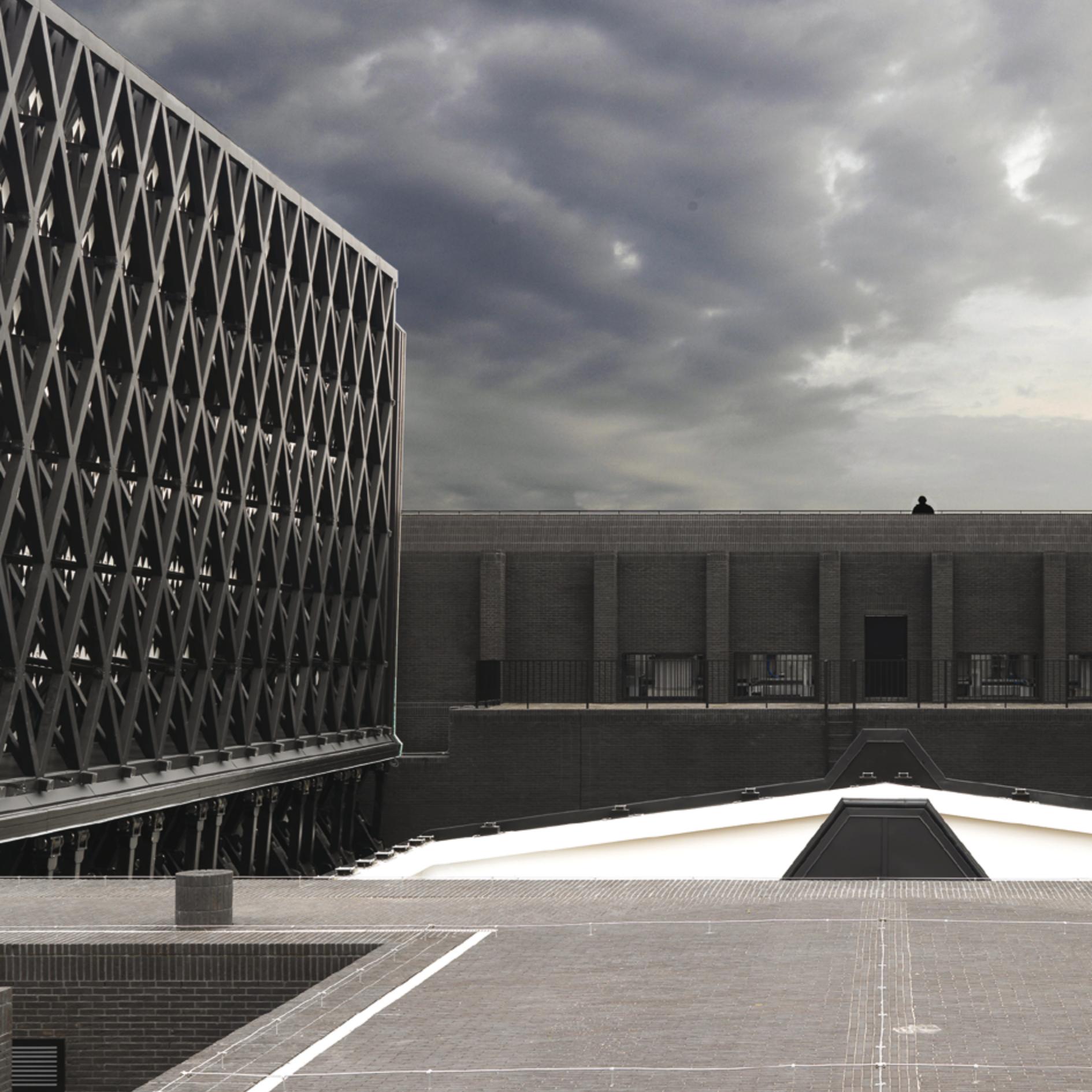
Publicación temática de arquitectura
FAPyD-UNR

ARQUITECTURA Y CIUDAD: PAISAJES



N.07/4 DICIEMBRE 2017

[E. VIOLET-LE-DUC / F. PITTLUGA] [B. IVELIC / M. BARRALE] [P. MANGADO / N. CAMPODONICO] [F. GIUSTA]
[F. SBARRA] [A. MOLINE Y R. DE GREGORIO] [S. PONTONI Y M. L. FERNÁNDEZ] [C. RAINERO] [P. VICENTE]
[B. ALBRECHT] [A. FERLENGA]





FAPyD
FACULTAD DE ARQUITECTURA, PLANIMETRÍA Y DISEÑO
UNIVERSIDAD NACIONAL DE ROSARIO

N.074 2017
ISSN impresa 2362-6089
ISSN digital 2362-6097

revista

A&P

continuidad

Publicación semestral de Arquitectura
FAPyD-UNR



UNR Universidad
Nacional de Rosario



Imagen de tapa :
Vista desde la terraza
del techo con las "alas"
abiertas, cota +12.00
metros, Teatro Isbelino
Imagen cedida por el
Arq. F. Giusta

A&P Continuidad
Publicación semestral de arquitectura

Director A&P Continuidad
Dr. Arq. Gustavo Carabajal

Coordinación editorial
Arq. Ma. Claudina Blanc

Secretario de redacción
Arq. Pedro Aravena

Corrección editorial
Lic y Prof. en Letras Ma. Florencia Antequera

Traducciones
Prof. Patricia Allen

Diseño editorial
Lic. Catalina Daffuncho
Dirección de Comunicación FAPyD

Comité editorial
Arq. Ma. Claudina Blanc
Arq. Nicolás Campodonico
Dr. Arq. Gustavo Carabajal
Dr. Arq. Daniela Cattaneo
Dr. Arq. Jimena Cutruneo
(FAPyD-UNR)

Comité científico
Julio Arroyo (FADU-UNL. Arquisur Revista)
Renato Capozzi (FA-USN Federico II)
Fernando Diez (FA-UP. Revista SUMMA)
Manuel Fernández de Luco (FAPyD-UNR)
Héctor Floriani (CONICET. FAPyD-UNR)
Sergio Martín Blas (ETSAM-UPM)
Isabel Martínez de San Vicente (CONICET.
CURDIUR-FAPyD-UNR)
Mauro Marzo (IUAV)
Aníbal Moliné (FAPyD-UNR)
Jorge Nudelman (FADU-UDELAR)
Alberto Peñín (ETSAB-UPC. Revista Palimpsesto)
Ana María Rigotti (CONICET. CURDIUR-FAPyD-UNR)
Sergio Ruggeri (FADA-UNA)
Mario Sabugo (IAA-FADU-UBA)
Sandra Valdettaro (FCPyRI-UNR)
Federica Visconti (FA-USN Federico II)

Próximo número :

ARQUITECTURA Y MAESTROS: REVISITANDO A LE CORBUSIER
Julio 2018, Año V - N°8 / on paper / online

latindex



ISSN impresa 2362-6089
ISSN digital 2362-6097

A&P Continuidad fue reconocida como revista científica por el Ministero dell'Istruzione, Università e Ricerca (MIUR) de Italia, a través de las gestiones de la Sociedad Científica del Proyecto.

A&P Continuidad fue incorporada al directorio de revistas de ARLA (Asociación de Revistas Latinoamericanas de Arquitectura).

El contenido de los artículos publicados es de exclusiva responsabilidad de los autores; las ideas que allí se expresan no necesariamente coinciden con las del Comité Editorial.
Los editores de *A&P Continuidad* no son responsables legales por errores u omisiones que pudieran identificarse en los textos publicados.

Las imágenes que acompañan los textos han sido proporcionadas por los autores y se publican con la sola finalidad de documentación y estudio.

Los autores declaran la originalidad de sus trabajos a *A&P Continuidad*; la misma no asumirá responsabilidad alguna en aspectos vinculados a reclamos originados por derechos planteados por otras publicaciones. El material publicado puede ser reproducido total o parcialmente a condición de citar la fuente original.

Agradecemos a los docentes y alumnos del Taller de Fotografía Aplicada la imagen que cierra este número de *A&P Continuidad*.

Institución editora
Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño
Riobamba 220 bis | +54 341 4808531/35
2000 - Rosario, Santa Fe, Argentina

aypcontinuidad01@gmail.com
aypcontinuidad@fapyd.unr.edu.ar
www.fapyd.unr.edu.ar

Universidad Nacional de Rosario

Rector
Héctor Floriani

Vicerrector
Fabián Bicciré

**Facultad de Arquitectura,
Planeamiento y Diseño**

Decano
Adolfo del Rio

Vicedecana
Ana Valderrama

Secretario Académico
Sergio Bertozzi

Secretaría de Autoevaluación
Bibiana Ponzini

Secretario de Asuntos Estudiantiles
Damián Villar

Secretario de Extensión
Lautaro Dattilo

Secretaría de Postgrado
Jimena Cutruneo

Secretaría de Ciencia y Tecnología
Bibiana Cicutti

Secretario Financiero
Jorge Rasines

Secretaría Técnica
María Teresa Costamagna

Director General de Administración
Diego Furrer

ÍNDICE

Presentación

06 » 07
Gustavo Carabajal

Reflexiones de maestros

08 » 13

Historia de una casa

Eugène Viollet-Le-Duc
por Franca Pittaluga

Conversaciones

14 » 21

Maritorio, ciudad y arquitectura

Boris Ivelic por Marcelo Barrale

22 » 35

El tiempo como el gran material

Francisco Mangado por Nicolás Campodonico

Dossier temático

36 » 51

Imago urbis. Las formas del proyecto en el paisaje urbano

Fabián Giusta

52 » 59

El impacto de la religión y la cultura en la conservación del paisaje

Reflexiones en torno a una experiencia

Florencia Sbarra

60 » 69

Entre ostentación y ocultamiento

Anibal Moliné y Roberto De Gregorio

70 » 81

Procesos de reconversión urbana en Rosario

Silvina Pontoni y Ma. Laura Fernández

82 » 95

Paisaje de la producción agrícola de Rosario y su área metropolitana

Carolina Rainero

96 » 103

Meritócratas. Mirando hacia arriba

Pablo Vicente

Ensayos

104 » 113

Exportar el casco antiguo

Benno Albrecht
Introducción Gustavo Carabajal

114 » 127

Ciudad y memoria como herramientas del proyecto

Alberto Ferlenga

128 » 129

Normas para autores

»

Rainero, C. (2017). Paisaje de la producción agrícola de Rosario y su área metropolitana. *A&P Continuidad* (7), 82-95.



Paisaje de la producción agrícola de Rosario y su área metropolitana

El corredor del trazado del Ferrocarril Oeste Santafesino

Carolina Rainero

Recibido 25 de agosto de 2017

Aceptado 1 de noviembre de 2017

Español

La organización de la actividad productiva de la región delimitada por Rosario y su área metropolitana, ha determinado la estructura territorial y ha generado a la vez un conjunto de elementos que permanecen en el territorio otorgándole su identidad. Este artículo propone poner de manifiesto la presencia de estos elementos singulares en el territorio -que se reconocen como *marcas*- y que denotan la presencia de un paisaje cultural.

Los poblados, los establecimientos primarios de producción, las construcciones destinadas al acopio de granos, las agroindustrias, los sistemas de transporte - trazas, estaciones de ferrocarril y puentes- y de infraestructura portuaria, constituyen un paisaje que responde al de las agroindustrias. En este contexto, se aborda la identificación, relevamiento y registro de estos bienes que, revalorizados, adquieren una condición patrimonial.

Las marcas se perfilan como anclajes y claves para el desarrollo de proyectos urbanos-territoriales. Su estudio y clasificación permiten establecer comparaciones que sugieren distintas potencialidades: unas inherentes a las marcas y otras referidas a su rol en el sistema que las relaciona.

Finalmente, el estudio pormenorizado del corredor estructurado según el trazado del Ferrocarril Oeste Santafesino introduce una metodología de análisis que permite avanzar en la identificación y gestión del patrimonio agroindustrial.

Palabras clave: paisaje cultural, patrimonio agroindustrial, infraestructura, área metropolitana de Rosario

English

In the region of Rosario city and its metropolitan area, the organization of the production has shaped the territory structure. In this framework it is possible to recognize layers of elements that provide identity to the territory.

This article intends to reveal the presence of these singular elements in the territory which turn out to be milestones in the contemporary landscape and denote the presence of cultural landscape.

The towns, the primary production establishments, the storehouses, agroindustry's buildings, transport systems -the railway and the train stations-, bridges and port infrastructure compose a cultural landscape, an agricultural landscape.

In this context, the identification, survey and inventory of the goods -that once they are re-value became a heritage condition- is formulated.

The landmarks appear as key elements to develop projects that include both urban and territorial scale. The analysis and classification of these landmarks allows the establishment of various potentials: both those related to the mark itself and those related to their role in the territorial system.

Finally, the study of the Oeste Santafesino's railway introduce a research methodology that addressed the identification and management of the agroindustry heritage.

Key words: cultural landscape, agroindustrial heritage, infrastructure, Rosario metropolitan area

Los tiempos del territorio no transcurren paralelos a los tiempos de los acontecimientos políticos y sociales: se cruzan en historias diversas, como hilos de tapices sin terminar. (Silvestri, 2003: 30)

» Introducción

Basado en los avances producidos en el proyecto "Marcas del paisaje de la producción agrícola. Registro y revalorización de bienes patrimoniales en el área metropolitana de Rosario"¹, este artículo propone reflexionar acerca de las relaciones que se establecen entre los bienes patrimoniales en un territorio y contribuir al conocimiento del extenso patrimonio industrial de Rosario y su área metropolitana.

En esta región, la estructura productiva, que ha sido un factor determinante en la configuración del territorio, ha dejado huellas –manifiestas en marcas– que permiten leer los acontecimientos que han tenido lugar y que dieron paso a un nue-

vo paisaje: el paisaje de la producción agrícola. Los poblados, los establecimientos primarios de producción, las construcciones destinadas al acopio de granos, las agroindustrias, los sistemas de transporte –trazas, estaciones de ferrocarril y puentes– y de infraestructura portuaria, constituyen un sistema de marcas territoriales. Durante el proceso de construcción, así como en las sucesivas transformaciones de las que ha sido objeto el territorio, las marcas, que le confieren identidad, persisten y se reconocen como elementos susceptibles de consideraciones patrimoniales. Este patrimonio de la producción agrícola presenta características particulares, como es la sinérgica relación entre lo construido y la naturaleza, su condición sistémica y multiescalar, las cuales promueven una perspectiva de estudio en clave de paisaje cultural.
Las inscripciones –o marcas– se estudiaron considerando dos escalas de análisis: una re-

ferida a las propiedades intrínsecas de los elementos y otra vinculada a la estructura sistemática de la que forman parte. El estudio por menorizado del corredor estructurado según el trazado del Ferrocarril Oeste Santafesino introduce una metodología de análisis que permite avanzar en la identificación y gestión del patrimonio agroindustrial.

» Encuadre

Como primera aproximación, es conveniente definir los términos *territorio*, *paisaje cultural* y *patrimonio de la producción* ya que son fundamentales para este trabajo². En primer lugar, resulta necesario advertir que "el territorio, en la tradición eurocéntrica, es un infinito depósito de inscripciones de trabajo humano" (Fernández, 2001: 201). En efecto, es el resultado de sedimentaciones y transformaciones en el tiempo. Estas estratificaciones de las preexistencias determinan un paisaje singular que

caracteriza e identifica una región. Como se puede inferir, esto refiere no solo a su situación actual sino a su conformación y evolución –idea de proceso– y a la identificación de los elementos que confluyeron en su caracterización y que determinan un sistema complejo.

Asimismo, 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 redefine 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.

Si bien el concepto de paisaje ha sido objeto de estudio de la geografía desde el siglo XIX, la acepción actual del concepto paisaje cultural se registra a principios del siglo XX. Es el geógrafo Carl Sauer (1925) quien analiza las transformaciones del paisaje natural en cultural debido a la intervención del hombre, en el marco de una nueva disciplina, la geografía cultural. En su libro *Morfología del Paisaje* expone: “el paisaje es una asociación de formas naturales y culturales existentes en la superficie terrestre” (Sauer, 1925: 23) o, dicho de otro modo, el resultado de la acción de un grupo social sobre un paisaje natural. Al respecto, Denis Cosgrove realiza un interesante aporte al definir “*landscape is a social product, the consequence of a collective human transformation of nature*” (Cosgrove, 1984 [1998: 14]). entendiendo que como producto social conlleva múltiples capas (*layers*) de significado. Una aproximación más reciente define al paisaje cultural como “un ámbito geográfico asociado a un evento, a una actividad o a un personaje histórico, que contiene valores estéticos y culturales” o bien como “...paisaje cultural es la huella del trabajo sobre el territorio, algo así como un memorial al trabajador desconocido” (Sabate Bell, 2005: 19).

Como se puede apreciar, las definiciones precedentes coinciden en distinguir dos componentes claramente diferenciados: lo natural y lo cultural. El paisaje natural es transformado por la acción del hombre en paisaje humanizado, resultando un proceso de escritura del hombre sobre el territorio. De esta manera, los paisajes culturales se manifiestan en marcas territoriales que son resultado de los diferentes procesos sociales, económicos y políticos. Estos elementos persistentes a través del tiempo formalizan la identidad del territorio.

Un paisaje presenta dos dimensiones concurrentes: una tangible –de hechos físicos organizados según una estructura no necesariamente material– y otra intangible, que es sustento de la anterior, la cual debe ser identificada e interpretada ya que constituye el mayor atributo del paisaje, el valor identitario del grupo que lo produjo. Las marcas son aquellos elementos que persisten y refieren a lo físico, lo tangible, lo denotado. Son definidas por su representación visible –la forma. Esta última alude y denota la presencia de la huella –la dimensión intangible, lo connotado. Las huellas³ se reconocen como *marcas*⁴ en el territorio. En él, cual palimpsesto, las marcas constituyen un sistema que deviene de un proceso abierto, inconcluso. El sistema de marcas territoriales puede definirse como la memoria del territorio.

En tal sentido, Maurizio Carta indaga en su trabajo, *L'armatura culturale del territorio. Il patrimonio culturale come matrice di identità e strumento di sviluppo*, el doble valor que adquiere lo que denomina “la armadura” cultural del territorio como matriz formadora de identidad y como instrumento de desarrollo local (Carta, 2002: 25-33).

Respecto al patrimonio industrial, el Comité Internacional para la Conservación del Patrimonio Industrial (TICCIH⁵) manifiesta en la Carta de Nizhny Tagil (Moscú, julio de 2003) que:

El patrimonio industrial se compone de los restos de la cultura industrial que poseen un valor histórico, tecnológico, social, arquitectónico o científico. Estos restos consisten en edificios y maquinaria, talleres, molinos y fábricas, minas y sitios para procesar y refinrar, almacenes y depósitos, lugares donde se genera, se transmite y se usa energía, medios de transporte y toda su infraestructura, así como los sitios donde se desarrollan las actividades sociales relacionadas con la industria, tales como la vivienda, el culto religioso o la educación.

En este contexto, el patrimonio devenido de las actividades agropecuarias se reconoce como patrimonio agroindustrial o de un modo más preciso *patrimonio de la producción agrícola*. Esta denominación permite la inclusión de los establecimientos primarios de producción agrícola y las construcciones formuladas para acopio de granos –singulares mojones territoriales– que no involucran procesos de industrialización, las agroindustrias –molinos, frigorífico-, los poblados, los sistemas de transporte –trazas, estaciones de ferrocarril, puentes– y los puertos que completan la organización de la producción agropecuaria característica de la región.

El conjunto de edificaciones devenidas de las actividades productivas y sus sistemas de conexión propician una lectura integrada que supera la instancia de elemento aislado.

Esta idea de estructura es base de un nuevo atributo, la dimensión territorial.

Los conceptos hasta aquí abordados constituyen el marco conceptual del estudio realizado sobre el área metropolitana de Rosario, en particular del corredor que se estructura según el trazado del Ferrocarril Oeste Santafesino.



Paisaje de la producción. Foto: Carolina Rainero

» Paisaje de la producción agrícola

Rosario y su área metropolitana

El territorio estudiado es fruto de la interacción entre un sustrato natural sumamente apto para el desarrollo de las actividades agrícolas y una estructura de explotación productiva propia de la economía agroexportadora que constituyó un paisaje cultural, encuadrado –como se enunció precedentemente– en los denominados paisajes de las agroindustrias. La producción agrícola, sus industrias derivadas y la organización económica y social que la sustentó han sido la base de su desarrollo desde mediados del siglo XIX. El citado proceso dejó como resultado una organización territorial que se define y recorta como un paisaje de producción agrícola.

En una primera aproximación, se reconoce una estructura constituida por elementos y

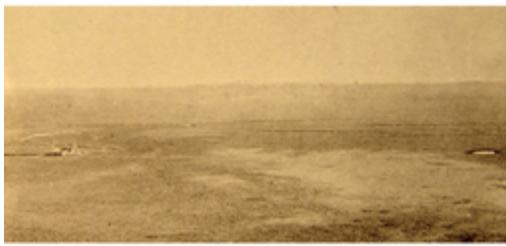
vínculos. Los primeros son de variada escala e impacto: las colonias, las unidades primarias de producción, los contenedores de granos, el puerto, los establecimientos de producción; los segundos son los caminos rurales y, fundamentalmente, el trazado del ferrocarril.

Estas marcas conforman un sistema que se construye y transforma en el tiempo, cuya expresión visible enuncia los cambios producidos a través de la permanencia, sustitución parcial o total de los elementos que lo componen. El carácter evolutivo –no concluido y susceptible de cambio– es propio del concepto de paisaje.

En relación con estas enunciations se hizo necesario documentar la situación actual del sistema, así como las transformaciones en el tiempo. La lectura diacrónica interpretando los procesos económicos, políticos y sociales interactuantes en la conformación y transfor-

mación del área se complementa con la lectura sincrónica, que se basa en el relevamiento y registro del estado actual de las marcas y su rol en la estructura productiva.

En la conformación histórica de la región se reconocen distintos períodos que refieren a procesos económico-sociales. Los más significativos pueden denominarse: la construcción y consolidación del área productiva pampeana (1850-1880) y el de la máxima expansión agropecuaria (1880-1915). El fin de estos pujantes períodos lo determina la crisis del '30 que fue un punto de inflexión en el desarrollo de la región. Durante la segunda mitad del siglo XIX, la provincia de Santa Fe se encontraba en el proceso de consolidación de sus fronteras frente al indígena y de cambios profundos en su estructura territorial que motivaron la expansión agraria y la posterior industrialización. Este proceso fue



Transformación del paisaje con la llegada de inmigrantes. Izquierda: Paisaje pampeano, segunda mitad siglo XIX. En: Charles Derbyshire (1917) *My life in the Argentine Republic*. Londres: Warne & Company | Derecha: Inmigrantes durante cosecha en una colonia agrícola. En: (1910) *Gran panorama argentino del 1º Centenario de 1910*. Buenos Aires: Ortega y Radelli.

possible debido a la confluencia de: a) la expansión territorial; b) la construcción de la infraestructura ferroviaria/puerto; c) la colonización y d) el aporte inmigratorio. Con la incorporación de tierras para el cultivo se inició el proceso de ocupación de la pampa a través del establecimiento de inmigrantes en las colonias agrícolas. Esta notable y vertiginosa expansión requirió un soporte de infraestructura que se tradujo en la construcción del ferrocarril, de espacios destinados al acopio de cereales (silos) y de puertos y usinas eléctricas. Desde mediados del siglo XIX y hasta principios del XX la ciudad de Rosario y su actual área metropolitana experimentaron profundas transformaciones relacionadas con la instalación de la infraestructura soporte de las actividades productivas. Debido al afianzamiento de la colonización en la provincia de Santa Fe y a la expansión de la agri-

cultura en el territorio, con la inauguración del primer tramo del Ferrocarril Central Argentino (FCCA) que unía a la ciudad de Rosario con la de Córdoba en 1866, comenzó a concretarse el tendido del ferrocarril.

Paralelamente, se inició en Rosario un proceso de industrialización asociado a la llegada masiva de inmigrantes. Esto condujo a una transformación del paisaje regional volviendo interdependientes el ámbito rural y el urbano. Hecho que se traduce en un patrón de asentamiento de áreas productivas generadoras de las materias primas –ámbito rural– y una estructura de transporte adecuada para su traslado hacia el puerto en la ciudad de Rosario.

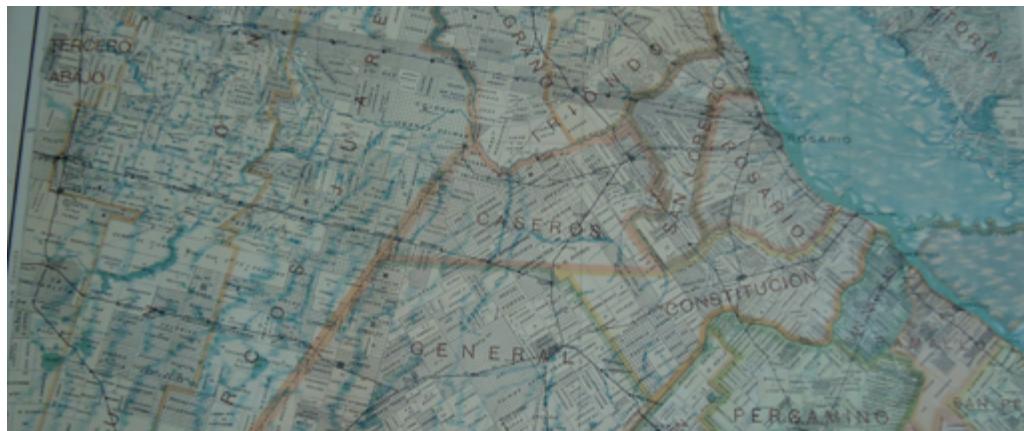
Conforme aumentaba la población por la importante oleada inmigratoria, afluyeron también los capitales –fundamentalmente extranjeros– para la radicación de emprendimientos industriales.

De acuerdo con los registros relevados en la publicación *La provincia de Santa Fe en el principio del siglo XX* de Sociedad Rural Santafecina del Rosario de Ernesto Brand (1901), a partir de 1876 se instalaron en la provincia diversas fábricas de aceites vegetales sobre la base del desarrollo de la producción de lino y maní, refineries de azúcar, molinos harineros y también alcanzaron importante crecimiento las fábricas de alcohol y las destilerías de aguardiente. En 1893, las industrias de la provincia estaban principalmente dedicadas a la elaboración de los productos derivados de las explotaciones agrícolas primarias. En pocas décadas se organizó 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 cambiando definitivamente el peso relativo de las economías regionales del país y fundamentalmente redefiniendo el paisaje de la provincia. Esta descripción histórica tuvo su correlato espacial en las marcas del territorio.

Al analizarlas desde una lectura que contempla su impacto formal en el territorio se las puede clasificar en dos grupos:

- Bidimensionales o trazas, los trazados que ordenan el territorio. El parcelario del suelo rural, trazas del ferrocarril, establecimiento de colonias agrícolas y pueblos del ferrocarril y trazados urbanos.
- Tridimensionales, hitos y mojones que referencian el paisaje. Establecimientos primarios de producción, establecimientos industriales, infraestructura de servicios, de transporte y de puertos.

El área de estudio se delimita por un arco de aproximadamente 60 kilómetros de radio con centro en la ciudad de Rosario y que coincide con su *hinterland* a finales del siglo XIX. La región presenta una estructuración radio céntrica, donde pueden establecerse corredores cuyos desarrollos quedan definidos por las trazas de los ferrocarriles.



Marcas territoriales. Detalle área sur de la provincia de Santa Fe del *Atlas del Plano Catastral de la República Argentina* de Carlos Chapeaurouge (1901).



Marcas urbanas y (no) territoriales. Foto: Carolina Rainero.



Marcas territoriales. Foto: Carolina Rainero

Se detectaron subáreas claramente diferenciadas: las de costa sobre la ribera del río Paraná en concordancia con el desarrollo portuario y las interiores que se estructuran en relación con los trazados de las líneas ferroviarias:

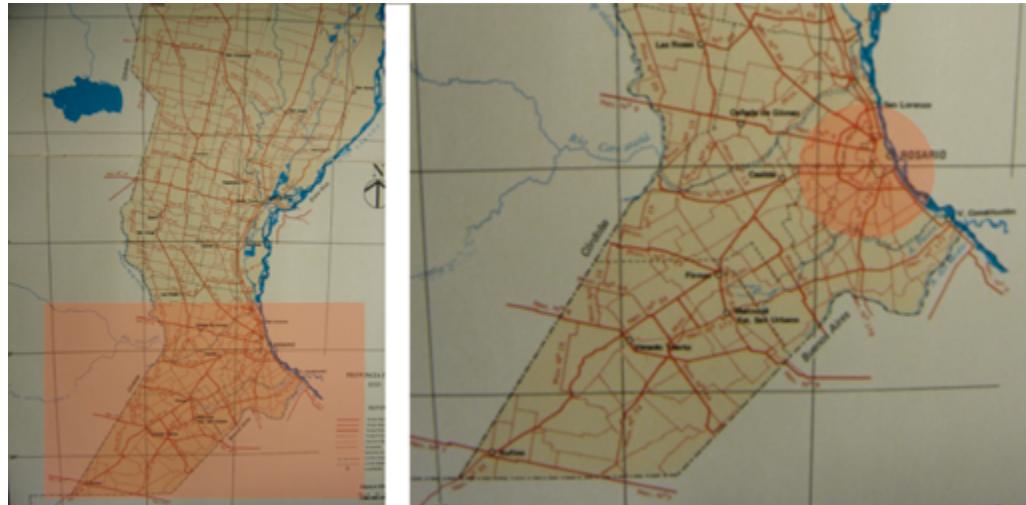
Los ribereños norte y sur:

- ◆ Ferrocarril Santa Fe
 - ◆ Ferrocarril Buenos Aires - Rosario
- Los interiores oeste, noroeste y suroeste:
- ◆ Ferrocarril Central Argentino
 - ◆ Ferrocarril Oeste Santafesino
 - ◆ Ferrocarril Central Córdoba

Con el propósito de avanzar en el estudio de las sub-áreas se descartaron los corredores ribereños debido a que habían sido abordados en investigaciones precedentes al igual que con el corredor Oeste.

En este contexto, se selecciona para el primer estudio –y prueba de la metodología propuesta– el corredor suroeste que sigue el trazado del Ferrocarril Oeste Santafesino. Definida la subárea, y con el propósito de entender las lógicas del territorio, se recurre al uso del método morfológico que propone el geógrafo Carl Sauer (1925) como herramienta de análisis e interpretación del paisaje. En una primera instancia, se realizó la lectura del territorio por capas significativas (*layers*) tanto naturales como culturales (descomposición). En una segunda instancia, de carácter más bien interpretativo o de reconstrucción, se observó que la superposición sinérgica de aquellas capas revela la “forma” del territorio. Estas adquirieron una presencia física, material, que dieron forma a la estructura territorial, determinaron un nuevo paisaje y una configuración espacial que aún perdura. Al analizar cada capa pudimos establecer subcapas y subtipos en relación con el rol que desempeñaron en la estructura territorial. Respecto a las actividades productivas se formuló una clasificación (ver cuadro).

Avanzando en el estudio de la subárea suroeste -ferrocarril Oeste Santafesino (FCOS)- dos



Rosario y su hinterland. Área de estudio. Gráfica de autor sobre mapa de la provincia de Santa Fe. Fuente: Instituto Geográfico Nacional.

Capa	Subcapa	Subtipo
Asentamientos	Urbanos Colonias agrícolas Pueblos del ferrocarril	Viviendas unifamiliares Conjuntos de viviendas
Actividades productivas	Las unidades primarias de producción Los establecimientos industriales de producción	Estancias Molinos harineros Almacenamiento de cereal
Infraestructura	De transporte Portuaria De servicios Edificios de representación de la actividad productiva	Sistemas de caminos Sistema ferroviario (trazados, estaciones de FFCC, puentes, túneles, talleres) Usinas Aduana, Bolsa de Comercio, Escuela de Agricultura, Sedes de industrias, etc.

Cuadro "Clasificación de actividades productivas". Elaboración propia.

instancias son clave para su interpretación: la construcción histórica del territorio y la apropiación física representada en las marcas del paisaje de la producción.

» Subárea corredor suroeste Ferrocarril Oeste Santafesino

La región interior que se extiende desde la ciudad de Rosario hacia el oeste, cuyo extremo norte es el río Carcarañá y el arroyo Saladillo al sur, hasta el límite con la provincia de Córdoba ha sido y es una de las regiones más prósperas de la provincia de Santa Fe. De pendientes suaves y ondulaciones moderadas, su relieve uniforme configura una extensa llanura. Las condiciones naturales devenidas de su emplazamiento en la pampa húmeda –pampa levantada–, cuyo sedimento de loess y limo mezclado con arena dan una particular fertilidad al suelo, sumado al clima moderado y a un sistema de irrigación natural –conformado por arroyos, cañadas y pequeñas lagunas– han determinado un sustrato natural muy apto para el desarrollo de las actividades agrícolas.

La proximidad a la ciudad de Rosario –por su condición de puerto de relevancia– y el sistema de infraestructura ferroviario han sido los factores que posibilitaron la expansión y consolidación del subárea. Es el trazado ferroviario el que define con precisión este territorio que comprende las poblaciones de Pérez, Zavalla, Pujato, Casilda, Los Molinos, Arequito, San José de la Esquina, Arteaga, Sanford, Chabás, Villa-dá, Firmat y Melincué.

Esta región fue habitada –originalmente– por los querandíes que se desplazaban desde el interior hacia las costas de los ríos Carcarañá y Paraná sin plasmar en el territorio rastros de su cultura. Con la llegada del español, durante el siglo XVII, se establecen los primeros asentamientos y se introduce la actividad ganadera que se desarrolla como vaquería.

Este territorio –cuya propiedad fuera otorga-

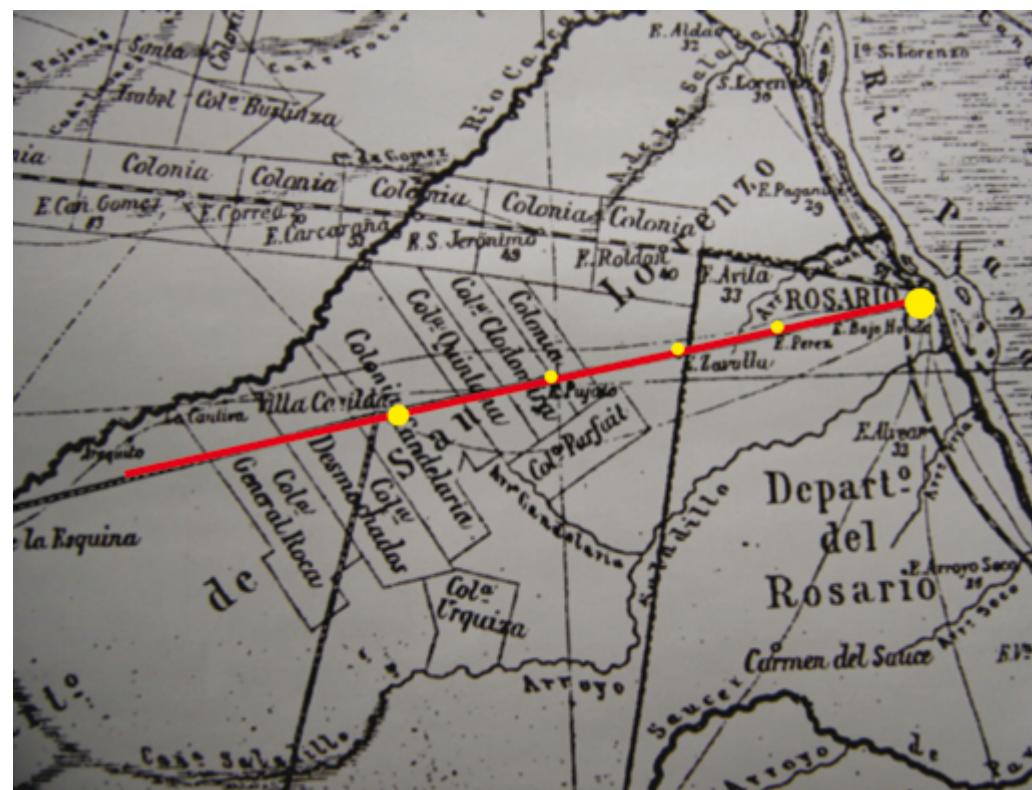
da en carácter de merced real a Antonio Vera Mujica y formara parte luego de la Estancia de San Miguel del Carcarañal- permaneció sin mayores cambios hasta finales del siglo XVIII. Ante la hostilidad de los indígenas, el virrey Cevallos dispuso el establecimiento de fortines como el de la Guardia de la Esquina y la implementación de postas -Candelaria, Desmochados, Arequito y Esquina de la Guardia- en la ruta del Camino Real que unía Buenos Aires con el Alto Perú.

Hacia 1856, el gobierno decidió establecer las mensajerías nacionales, servicio de diligencias que unían las provincias del litoral con las del interior. A mediados del siglo XIX, se inició el proceso de expansión de la frontera que permitió incorporar vastas extensiones de tierra virgen. La estrategia de colonización adoptada se sustentó en el establecimiento de colonias agrícolas y pueblos. La región comienza a consolidarse debido a la iniciativa de hombres como Carlos Casado del Alisal y José Roque Pérez.

Hacia 1859, los terrenos correspondientes al paraje denominado Bajo Hondo –que en la actualidad corresponde a la jurisdicción de Pérez (5418 ha)- fueron adquiridos por el Dr. Roque Pérez y se establece la Estancia San Sebastián dedicada principalmente a la explotación ganadera. Este hecho se constituyó como el primer elemento de consolidación del área. El área, como todo el suelo rural del departamento Rosario, estaba dividido en lonjas.

Por su parte, desde su llegada al país en 1857, Carlos Casado del Alisal realiza operaciones comerciales que le permiten fundar su propio banco y en 1870 establece la primera colonia agrícola en la región, denominada Colonia Candelaria y el pueblo Villa Casilda en los terrenos de la estancia “Los Desmochados” que se emplazaba al sur del río Carcarañá. Es la antigua posta Candelaria la que dio su nombre a la Colonia.

La Colonia Candelaria posee la extensión de “un área aproximada de cinco leguas cuadradas,



Trazado FFCC Oeste Santafesino – FFCC Central Argentino. Grafica de autor sobre mapa de 1886 de la provincia de Santa Fe. (1898) *Atlas de la República Argentina*. Instituto Geográfico Nacional.

dividida en concesiones de 25 cuadras de 100 m por costado. Las concesiones están delineadas en grupos de cuatro” (Wilcken, 1873: 57).

Organizada la colonia, se comenzó la comercialización de granos y por iniciativa de Casado del Alisal, en 1878, se efectuó la primera exportación de trigo argentino al mercado europeo.

Debido a que el traslado de la producción cerealera se realizaba en carros por caminos de tierra que se anegaban fácilmente en épocas de lluvia y ante la negativa del Ferrocarril Central Argentino de construir un ramal que llegara desde Carcarañá a Casilda, Casado del Alisal impulsó la construcción de una línea ferroviaria para trasladar el cereal desde la colonia al puerto de Rosario. Así se constituyó la primera iniciativa de ferrocarril de capitales locales en la provincia: el Ferrocarril Oeste Santafesino. En 1883 Carlos Casado del Alisal terminó la

construcción de la primera etapa del FFOS que unía la colonia Candelaria con el puerto de Rosario, distante a 49 km. El empresario fundó numerosas colonias y pueblos siguiendo la traza que determinaba su ferrocarril.

Las estaciones intermedias, descriptas por Atílio Reati en el libro *Caminos de Hierro* como casillas de madera, Bajo Hondo (apeadero), Pérez, Zavalla y Pujato se convirtieron en los elementos de origen de las urbanizaciones que hoy perduran.

El ferrocarril estructuró la geografía productiva de la región. La empresa ferroviaria recibía, de acuerdo con la Ley 17 de 1881 art. 11, concesiones y subvenciones para asegurar su construcción. Con el propósito de colonizar, se concretó la expropiación 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) y la otra en Villa Casilda. Se establecieron estaciones intermedias.

En 1886 los herederos del Dr. José Roque Pérez venden a Carlos Casado de Alisal tierras en la zona conocida como "Cañada de Pérez" para levantar una estación de ferrocarril. En estrecha relación con esta última se desarrolló -años más tarde- el primer núcleo poblacional de la localidad de Pérez. El trazado del pueblo, como lo indica la planimetría, responde a los lineamientos propuestos en las colonias agrícolas: una cuadrícula de trazado ortogonal respecto de las vías del ferrocarril que no coincide con la lógica de ordenamiento de la lonja.

La línea troncal (Rosario-Candelaria) se bifurcó en dos ramales: el primero se extendió hasta San José de la Esquina (1887) y al año siguiente hasta Juárez Celman y el segundo hasta Chabás (1887) y de allí a San Urbano, Melincué. Hacia 1890 en el trayecto del Oeste Santafesino funcionaban las estaciones Rosario, Pérez -colonia de Roque Pérez-, Zavalla, Pujato -colonia Clodomira-, Villa Casilda -colonía Candelaria-, Palacios -colonia General Roca- Arequito, San José de la Esquina -1864 en el fortín Guardia de la Esquina (1720)-, Arteaga -colonia Iriondo- Juárez Celman -antiguo pueblo de Cruz alta- Sanford, Chabás -colonía La Pampa-, Villada, Firmat y Melincué en la posta de San Urbano.

El ferrocarril Oeste Santafesino ejerció una acción colonizadora fundamental en el sur de la provincia ya que conforme se expande, se fundan nuevas colonias agrícolas motivando una incipiente estructura regional y una importante modificación del paisaje rural.

Durante las dos últimas décadas del XIX, el cultivo casi excluyente fue el trigo. Esto motivó el desarrollo de la actividad molinera, destacándose el establecimiento Fénix y San Urbano de Emilio Werner y el acopio de cereal. La economía sobre base agrícola comen-

zaba a evolucionar de lo pastoral a lo industrial. En 1900 los productos industrializados que se despachaban desde Casilda equipararon a la producción primaria. En 1898 la red del FC Oeste Santafesino es absorbida por el FC Central Argentino. Durante el periodo 1880 y 1910 se consolida la red ferroviaria, que confirma la estructura agroexportadora, adquiriendo un rol protagónico en el desarrollo de la región durante la primera mitad del siglo XX. Se diversificaron los cultivos incorporando el maíz, el girasol y las plantas forrajeras.

En 1910, la compañía Ferrocarril Central Argentino adquirió a María Pérez de Jolly una fracción de terreno (126 ha) con el propósito de instalar un Taller de Reparación de Locomotoras cerca de Rosario. Dos años después, se inició la construcción del complejo.

Adyacente a los Talleres se construyó 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. Este trascendente acontecimiento impactó favorablemente en la región y transformó la pequeña villa en un pueblo fabril.

Con el inicio de la Segunda Guerra Mundial se generó un nuevo impulso en el proceso de industrialización y se intensificaron las agroindustrias: alimentos, sustancias químicas empleadas en los cultivos, maquinaria agrícola y equipos.

Agotado el proceso expansivo de la agricultura, así como su mecanización, a partir de 1947 se inicia un proceso de despoblamiento del campo y los pueblos. En el mismo año, el gobierno manteniendo su política de nacionalización de infraestructura hace lo propio con el FC Central Argentino y toma la denominación de FC General Mitre. En 1961 la Empresa FCGM decide el cierre parcial de los talleres debido a que las reparaciones se trasladaban a los Talleres de Villa Diego. 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 funcionaban a través de emprendimientos cooperativos.

Bajo la presidencia de Carlos Menem, en el año 1992, la empresa FC General Mitre es concesionada y toma la denominación de Nuevo Central Argentino. El servicio se limita con exclusividad al transporte de cargas. En 2008 la empresa EMEPA adquiere la concesión del predio para instalar los talleres Metalúrgicos RIORO S.A.

Con relación a la actividad agrícola, durante la segunda mitad del siglo XX se produce la incorporación del cultivo de soja que motivo el resurgimiento del modelo agroexportador monopolizando las tierras de siembra y desplazando las demás actividades agropecuarias.

En la actualidad, la región se encuentra abocada a la siembra de soja debido a que aporta la materia prima que alimenta la industria aceitera localizada sobre la ribera del Paraná.

» Identificación y registro de marcas⁶

El corredor estudiado experimentó sucesivas transformaciones que están presentes en la forma del territorio y plasmada en un conjunto de elementos, edificaciones y trazas que fueron analizadas y reinterpretadas. A partir de este análisis, se establecieron unidades de paisaje delimitadas en función de su conformación histórica y geográfica. Se seleccionó para este trabajo la que se extiende desde Casilda a Rosario e incluye las localidades de Pujato, Zavalla, Pérez y las zonas rurales adyacentes a los asentamientos. En esta unidad, se relevaron los elementos singulares pertenecientes a distintas capas significativas, que *a priori* se reconocían como recursos patrimoniales de las poblaciones del corredor y las zonas rurales adyacentes.

Las marcas relevadas se catalogan según su rol productivo de origen en:

- ♦ Infraestructura de transporte: ferrocarril, trazados, estaciones de FFCC, puentes, túneles, talleres.
- ♦ Infraestructura de puerto.
- ♦ Infraestructura de servicios.
- ♦ Establecimientos de producción: molinos, frigoríficos, almacenamiento de cereal, acoopiadores, etc.
- ♦ Edificios de representación de la actividad productiva. Aduana, Bolsa de Comercio, Escuela de Agricultura, Sedes de Industrias, etc.

Se articuló el conocimiento de las marcas edificios o sitios –cuyo relevamiento fue realizado *in situ*– junto a la recopilación documental – datos provenientes de archivos y bibliotecas– y de informantes locales. Este procedimiento aportó datos de sus localizaciones y mientras que el relevamiento *in situ* dio cuenta del estado de conservación y de las transformaciones de los que han sido objeto.

Los datos relevados permitieron la confección de cartografías que refieren a cortes históricos significativos, de planimetrías en distintas escalas que indican la localización de los establecimientos, su relación con el entorno inmediato y los edificios propiamente dichos.

Por otra parte, se efectuaron relevamientos métricos directos e indirectos, georeferenciados y fotográficos de los bienes tangibles así como también un estudio basado en la historia oral producto de los talleres realizados con pobladores de las distintas localidades. En estos últimos, se identificaron fiestas y tradiciones que representan los valores intangibles del área.

Las descripciones de las marcas aportan los valores intrínsecos de los bienes a los que se suman las propiedades de relación en referencia al rol que han desempeñado en la estructuración de la actividad productiva. Se reconocen como más relevantes:

En Casilda

Infraestructura de transporte

Estación del Ferrocarril Central Argentino. 1905
Localización: Bv. 25 de Mayo entre Fray Luis Beltrán y Remedios de Escalada.



Establecimientos de producción

Molinos Harineros (3) Demolidos.
Estancia Casado del Alisal.

Edificios de representación de la actividad productiva:

Escuela Nacional de Agricultura y Ganadería de Villa Casilda. 1901
Localización: Ovidio Lagos 1000. Casilda.



En Zavalla

Infraestructura de transporte

Estación del FFCC Oeste Santafesino.

Establecimientos de producción

Estancia Zavalla – Parque Villarino. 1928
Localización: Zavalla.



En Pérez

Infraestructura de transporte / de producción

Estaciones de FFCC. Oeste Santafesino

Talleres de Reparación de Locomotoras. 1912.

Localización: Ruta 33 y Mitre. Pérez.
Autor: Ing. Gorton.



En Rosario

Infraestructura de transporte

Estación de FFCC. Oeste Santafesino

Infraestructura de puertos

Puerto de Casado del Alisal.
Puerto Rosario.

Estación del Ferrocarril Central Argentino. Casilda, Argentina. 1905 | Escuela Nacional de Agricultura y Ganadería de Villa Casilda. Casilda, Argentina. 1901 | Estaciones de FFCC. Oeste Santafesino. Pérez, Argentina. Fotos: Carolina Rainero.



PROJECT 5. LAUCHHAMMER BIO-TOWERS. IBA Project. Alemania. Foto: Carolina Rainero.

» Primeras aproximaciones a la revalorización de bienes en el contexto actual

Los paisajes culturales han adquirido una importancia creciente en la ordenación del territorio postindustrial. Desde hace más de dos décadas, el debate acerca de la incorporación de los recursos culturales como sustento de las transformaciones territoriales ha encontrado respuesta en una generación de proyectos que recualifican el territorio desde su propia identidad.

Se han realizado gestiones territoriales innovadoras que se traducen en propuestas de parques patrimoniales, rutas culturales o ecomuseos entre los que se pueden citar el IBA Project en Alemania, el Parque Agrario del Llobregat y el Museo de la Ciencia y la Técnica de Cataluña en España o el Lowell Park Massachusetts en Estados Unidos.

Mediante itinerarios, caminos o rutas culturales, los parques patrimoniales y museos *in situ* proponen el rescate y difusión del patrimonio de una región. En este sentido, es importante consignar que los proyectos aludidos tienen lu-

gar en territorios -que por diversas razones- se encontraban relegados, degradados o cuya actividad de origen había cesado. Sobre la base de estas aparentes debilidades, el paisaje cultural se posiciona como un recurso de desarrollo inegable, una alternativa de reconversión.

Si bien la región metropolitana de Rosario presenta un crecimiento económico sostenido y altos índices de producción -características que no son asimilables a una región relegada-, es justamente esta situación la que determina que el patrimonio cultural de la región esté amenazado: se sustituyen los cultivos tradicionales por un monocultivo y desaparecen elementos clave de las distintas etapas de conformación de la estructura territorial.

En este contexto, los bienes patrimoniales o recursos culturales del territorio pueden ser reinterpretados y dar sustento a la formulación de rutas o itinerarios que permitan redescubrir los espacios de trabajo rural e industrial favoreciendo las identidades locales.

De este modo, se propone una narrativa basada en la forma del territorio, que funciona como

soporte para la formulación de un sistema de recursos culturales. A raíz de analizar los componentes en función del rol que desempeñan en el sistema, se les asigna una categoría formal que permita estructurarlos. Tomando como referencia el esquema de Kevin Lynch (1960), los establecimientos industriales y las estancias adquieren la condición de *nodos*; los silos y chimeneas, *mojones*, los trazados del ferrocarril son asimilables a *sendas*, las estaciones del ferrocarril, a *puertas*.

Asimismo, se establecen distintas interpretaciones, las cuales se traducen en proyectos regionales concurrentes y subproyectos de escala local conformando así una red de acciones que, de manera análoga, representa la interrelación de los elementos del paisaje de la producción:

- ◆ *Parque agrario Villarino.*

Un parque patrimonial que pondría en valor las actividades agropecuarias e involucraría las localidades de Casilda y Zavalla.

Los elementos base de la propuesta incluirían: la antigua escuela de Agricultura de Casilda, hoy Facultad de Ciencias Veterina-



PROJECT 1. IBA START SITE GROSSRÄSCHEN. IBA Project. Alemania. Foto: Carolina Rainero.

rias y el Parque Villarino, hoy Facultad de Agronomía.

- ♦ **Sistema de Museos de la Producción.**

Un sistema de museos vinculados a las actividades agroindustriales con el propósito de redescubrir el potencial regional: Museo de la Bolsa de Comercio Rosario; Museo de la Energía -hoy Usina Sorrento-; Centro de interpretación en molino harinero Molina Cabanellas, Maciel; Museo Molino Semino y estación de ferrocarril de Carcarañá (desde donde se realizó el traslado de la primera exportación de trigo a Europa); Museo Agrario (antigua escuela de Agricultura, Casilda); Museo del Ferrocarril y Transporte (antiguos Talleres del FFCC Central Argentino, Pérez).

- ♦ **Ruta del Patrimonio de la Producción.**

Esta propuesta podría articular los conjuntos ferroindustriales, los de producción agrícola, los molinos, los depósitos de cereales, etc., vinculándose a través de las líneas del ferrocarril -hoy desarticuladas-, en un intento de re establecer ese incipiente

tren de cercanías entre Rosario y su zona de influencia.

Finalmente, un itinerario cultural: *la Ruta del trigo*. Esta, se advierte como la más relevante, debido a que constituye una estrategia de valorización, no solo de las marcas sobre el territorio, sino de la cultura del trabajo. El relato debería exponer los procesos de producción y a la vez hacer referencia a la estructura social, rescatando hechos significativos para la región. Esta ruta propone dos caminos del trigo: *el de la exportación* -basado en el binomio colonias/puerto, a través de los corredores del ferrocarril y *el de la molienda* (unidades primarias de producción, molinos harineros).

Un sucinto resumen del proyecto *Ruta de la Candelaria o de la exportación* podría ser el siguiente: Escala Regional: Área metropolitana de Rosario

Metodología:

- ♦ Identificación de recursos.
- ♦ Documentación de recursos.
- ♦ Revalorización e interpretación de los recursos.
- ♦ Diseño del proyecto.

Descripción: Un hecho histórico puede ser el origen y sustento de esta ruta: la primera exportación de trigo argentino zarpó el 12 de abril de 1878 desde el puerto de Rosario hacia Gran Bretaña llevando 4.500 toneladas del cereal provenientes de la Colonia Candelaria. Esto significó un suceso que podría devenir en la propuesta de la Ruta del Trigo. Podría implementarse al poner en relación los recursos patrimoniales identificados mediante un sistema de espacios de interpretación y museos que promuevan el conocimiento del territorio y fomenten el turismo cultural en la región.

Consecuentemente, podría ponerse en relación una unidad de producción primaria (estancia) en la ciudad de Casilda, un camino rural, la escuela de Agricultura de Casilda, el Parque Villarino, la estación del Ferrocarril y talleres del FFCC Central Argentino en Pérez y la estación y puerto perteneciente al Ferrocarril Oeste Santafesino, Parque Urquiza, Rosario. Estos elementos articulados por el ferrocarril -ex Oeste Santafesino- aluden al otrora tren de recreo Rosario - Ca-

silda, que ofrecía disfrutar de una jornada campestre.

Paralelamente se articulan proyectos específicos en cada uno de los nodos:

Escala local: ciudad de Pérez.

Proyecto: reconversión ex Talleres del FFCC Central Argentino.

Metodología:

- ♦ Investigación preliminar: relevamiento físico de edificaciones y documentación histórica.
- ♦ Identificación de los recursos
- ♦ Revalorización de los recursos culturales
- ♦ Diseño del proyecto.

Descripción: Una aproximación inicial da cuenta del potencial de reconversión de la sede administrativa en una escuela industrial o un centro de capacitación en diseño y oficios promovido mediante la articulación público/privada. Conviene destacar que el complejo permanece en la memoria de los habitantes como el centro de trabajo local. Por un lado, esta propuesta se relacionaría con la cultura del trabajo al tiempo de contribuir a la capacitación en oficios, en particular los relacionados a técnicas constructivas tradicionales y artesanales rescatando la memoria del lugar como factor de identidad de la comunidad. Considerando el valor del complejo en toda su extensión podría establecerse como un centro regional de interpretación del transporte o museo del ferrocarril.

Por otra parte, y en lo relativo a la *Ruta de los molinos*, esta propuesta se fundamenta en la difusión de la evolución de la industria más antigua en el país. A tal fin, se pueden recorrer los distintos molinos estructurados en una lectura que evidencie los cambios en la actividad de molinería desde el molino de las colonias -atahonas- a los grandes establecimientos industriales de finales del siglo XIX. Visto y considerando que es factible articular el territorio como un sistema de nodos -los molinos identificados- pueden recorrerse a través de sendas -las propias del momento

de producción- como por ejemplo el ferrocarril y los caminos rurales. Asimismo, se puede incorporar al recorrido la Escuela de Agricultura contribuyendo de esta manera a la revalorización de la educación como instrumento de mejoramiento de la producción.

Esta ruta puede incluir visitas a las sedes de los molinos en la ciudad de Rosario -Molino Félix, Palacio Minetti, Palacio Cabanellas- como muestra de la representación de la actividad productiva en la ciudad. En otras palabras, la *Ruta de los molinos* se podría resumir en un recorrido por el sistema productivo y por la región, una propuesta de turismo cultural basada en la identidad del territorio.

» Conclusiones

A modo de síntesis, más allá de las propuestas que pueden formularse, es importante instalar y ampliar el debate acerca de cómo abordar una gestión sustentable de los bienes patrimoniales devenidos de las actividades agroindustriales. Estrategias como las enunciadas pueden convertirse en punto de partida para futuras actuaciones sobre el territorio que garanticen la conservación de aquellas huellas patrimoniales que aún subsisten en la región.

El estudio del patrimonio desde la perspectiva del paisaje permite definir una estructura cultural del territorio como fundamento de proyectos de desarrollo local y regional.

Es tiempo de poner en agenda la problemática del ambiente como un binomio indisoluble naturaleza y cultura. De reconocer que la sustentabilidad del territorio no depende solo de proteger los recursos naturales sino de una acción colectiva donde se valore la sinergia que se establece entre el grupo social y el territorio que habita●

NOTAS

- 1 - Directora del proyecto: Arq. Carolina Rainero. Equipo de trabajo: Arquitectos Analía Brarda, Roberto de Gregorio, María Beatriz Vera Candiotti,

Agrimensor Héctor Lomónaco y Antropóloga Sandra Escudero.

Colaborador: Domenico Grampone. Sede del proyecto: Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño. Universidad Nacional de Rosario. Financiado por la Secretaría de Estado, Ciencia, Tecnología e Innovación. Gobierno de la Provincia de Santa Fe. Código del Proyecto: 219110. El proyecto fue distinguido con el 3er Premio de investigación ARQUISUR 2012 otorgado en el Congreso Internacional ARQUISUR. Buenos Aires. Argentina.

2 - El encuadre conceptual ha sido desarrollado de manera extensa como marco de referencia del estudio en base a una matriz SWOT del tendido del FFCC O Santafesino en la publicación de la Revista Labor & Engenho L & E v.6, n.1, p. 27-48. ISSN:2176-8846. Campinas. Brasil. 2012. www.labore.fec.unicamp.br

Rainero, C. Registro y revalorización del paisaje de la producción en el área metropolitana de Rosario [Santa Fe], Argentina: el caso del Ferrocarril Oeste Santafesino.

3 - Huella: señal de una acción precedente, vestigio. Impresión profunda y duradera. Indicio, mención, alusión. En: Diccionario de la Real Academia Española.

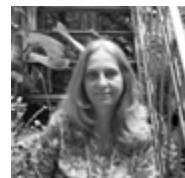
4 - Marca: señal hecha en una persona, animal o cosa, para distinguirla de otra, o denotar calidad o pertenencia. Marcas: Signos intangibles de identidad, formas de orientación, de evocación, de memoria. En: Diccionario de la Real Academia Española.

5 - The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage. Asesor especial de ICOMOS en cuestiones de patrimonio industrial.

6 - El sustento conceptual de la identificación, registro y catalogación de las marcas en el territorio ha sido desarrollado en el trabajo Marcas del Paisaje de la producción. Rosario 1860-1930. El mismo, en el que se aborda la clasificación de las marcas del paisaje de la producción en el ámbito urbano, fue presentado y publicado en la 8va Bienal del Coloquio de Transformaciones Territoriales. AUGM. 2010. Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BRAND, Ernesto. 1901. *La provincia de Santa Fe en el principio del siglo XX de Sociedad Rural Santafecina del Rosario*. Sociedad Rural Santafecina del Rosario. (Buenos Aires [ARG]: Editorial Compañía Sud Americana de Billetes de Banco).
- SILVESTRI, Graciela. 2003. *El Color del Rio, Historia cultural del paisaje del Riachuelo*. (Buenos Aires: Universidad Nacional de Quilmes).
- FERNÁNDEZ, Roberto. 2001. *Derivas. Arquitectura en la cultura de la pos-urbanidad*. (Santa Fe: Publicaciones de la Universidad Nacional del Litoral).
- LYNCH, Kevin. 1960. *The Image of the City* (Boston: MIT Press)
- SAUER, Carl. 1925. *The morphology of landscape* (Berkeley: University of California)
- COSGROVE, Denis. 1984.1998. *Social Formation and Symbolic Landscape* (Madison: University of Wisconsin Press).
- SABATÉ BEL, Joaquín. 2005. "De la preservación del patrimonio a la ordenación del paisaje". *Identidades. Territorio, Cultura, Patrimonio* 1. <https://e-revistes.upc.edu/bitstream/2099/1885/> (consulta: 21 de diciembre de 2016)
- CARTA, Mauricio. 1999. *L'armatura culturale del territorio: il patrimonio culturale come matrice di identità e strumento di sviluppo* (Milán: Franco Angeli)
- WILCKEN, Guillermo. 1873. *Las Colonias. Informe sobre el estado actual de las colonias agrícolas de la República 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).



Carolina Rainero. Arquitecta (FAPyD-UNR, 1985). Doctoranda en Urbanismo y Ordenación Territorial. Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona. Universitat Politècnica de Catalunya. Profesora Titular, Área Teoría y Técnica del Proyecto Arquitectónico. FAPyD. UNR. Investigador Categoría II. UNR.

Ha realizado cursos de especialización en el IC-CROM -Roma-, en Lund University Suecia y en el Instituto del Patrimonio Histórico Español.

Se desempeñó como asesor en el Convenio UNR-Municipalidad de Rosario. Programa de Preservación y Rehabilitación del Patrimonio.

carorain@hotmail.com



Facultad de Arquitectura,
Planeamiento y Diseño.



| UNR Universidad
Nacional de Rosario