

Paisajes post ferro-portuarios en Rosario como espacios de oportunidad

Celeste Garaffa ⁽¹⁾

Resumen: La construcción del paisaje en el tiempo es una obra continua y persistente de la sabiduría de la naturaleza tanto como de la constante antropización humana, múltiples factores han marcado y continúan generando cicatrices y marcan huellas profundas sobre él. La acción humana principalmente en los períodos de industrialización ha cruzado las fronteras en términos geográficos generando así nuevos conceptos y relaciones en términos de territorio y cultura.

La geografía del lugar se encuentra estrechamente ligada al proyecto y viceversa, el territorio donde se inserta el proyecto termina dándole forma a un nuevo lugar. Una línea de ferrocarril, un túnel, un puente, un puerto, un faro, son más que simples obras ingenieriles o arquitectónicas, son piezas de un gran sistema de organización económico-territorial en donde se relacionan la técnica y la naturaleza dando así lugar a nuevos paisajes singulares. Esta estrecha relación del paisaje con la economía global y las grandes transformaciones macroeconómicas e industriales formaron parte de un momento histórico de producción cultural y dejaron desafectados y desintegradas infraestructuras y espacios en la forma urbana. Es aquí donde el paisaje emerge como un medio útil para repensar estos espacios. La barranca de la ciudad de Rosario y sus características geo territoriales se encuentran directamente relacionada con su historia ya que la misma funcionaba como puerto por sus condiciones naturales hasta que fines del Siglo XIX y principios del Siglo XX, junto con los trazados del ferrocarril, se realiza el plan general del puerto del Rosario, y se llama a la licitación de un puerto moderno. Hoy nos encontramos con símbolos y huellas de otro tiempo: viejos túneles de mampostería al río, puentes metálicos, dados de hormigón, vías abandonadas, antiguas casillas, entre otros elementos que han sido utilizados a lo largo de la historia y que ahora convocan a nuevos proyectos debido a que poseen una incapacidad evolutiva o adaptativa a la ciudad contemporánea y al uso democrático de la misma.

El siguiente trabajo reflexiona en considerar “espacios de oportunidad” a aquellas infraestructuras y áreas del post paisaje ferro-portuario abandonadas y en desuso, proponiendo nuevos paisajes contemporáneos que asuman la complejidad urbana buscando soluciones que puedan aprehender “el todo” en su realidad fragmentaria. Se trata de pensar en sistemas flexibles e integrados, en donde las funciones puedan inventarse o hibridarse en lo existente, para dar lugar a nuevas realidades singulares.

Integrar las antiguas infraestructuras ferro-portuarias a las ciudades es una forma de que los ciudadanos puedan reconocerse e identificarse con su pasado y presente, es mantener activa la memoria urbana, es dotar los paisajes de espesor cultural, así como de nuevos usos y experiencias.

Palabras clave: Arqueología urbana - Infraestructuras obsoletas - Espacio público - Barranca - Paisaje post ferro-portuario - Patrimonio cultural

[Resúmenes en inglés y portugués en las páginas 81-82]

⁽¹⁾ **Celeste Garaffa** es Arquitecta por Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño de la Universidad Nacional de Rosario, Argentina (2016); Posgrado en Arquitectura del Paisaje Escuela de Arquitectura y Estudios Urbanos de la Universidad Torcuato Di Tella, Buenos Aires, Argentina (2017); Maestranda de la Maestría en Proyecto Arquitectónico de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la Universidad de Buenos Aires, Argentina (2022-2023). Profesora Adscripta a la docencia Proyecto Arquitectónico, Taller de Proyecto Arquitectónico I, II y Proyecto Final de Carrera (FAPYD-UNR) Jurado reflexiones críticas finales de Talleres de Proyecto de la Facultad de Arquitectura y Planeamiento de la Universidad Nacional de Rosario, Universidad Católica de Santa Fe y Carrera de Arquitectura de la Universidad Interamericana de Rosario (2023-2024). Investigación Docente "Arquitecturas Arquitectura del Habitar Colectivo en Áreas de Reserva de la ciudad de Rosario". Estrategias Projectuales de densificación. Directora: Arq. Mariela Szpac (2023). Premio Nacional Soy Arquitecta mención especial Categoría Projectista (2023-2024) Participación en Congresos de Arquitectura Nacionales e Internacionales con investigaciones académicas sobre paisaje, territorio y urbanismo. IX Congreso Latinoamericano DISUR "Huellas Territoriales" de la Universidad de Valparaíso, Chile, 4º Congreso Latinoamericano de Morfología "Aleph" Universidad Nacional de Buenos Aires, Argentina, SAL.XVIII Seminario de Arquitectura Latinoamericana en Chiloé, Chile (2024).

Introducción

Esta investigación es parte de un proceso de varios años en el marco de la Maestría en Proyecto Arquitectónico de la Facultad de Arquitectura Diseño y Urbanismo de la Universidad de Buenos Aires y también de intereses y búsquedas personales que me han estado acompañando los últimos años tanto en el ejercicio profesional independiente como en el ámbito académico.

El interés por la barranca rosarina en el contexto de un espacio de posgrado en el cual la investigación proyectual es su núcleo radica en que el proceso de la recuperación del frente ribereño de la ciudad de Rosario se encuentra aún latente. Este caso paradigmático a escala regional no sólo refiere a las infraestructuras que aún la ciudad requiere, sino también al conjunto de apropiaciones ciudadanas que pueden detonarse a partir de un pensamiento integral del frente ribereño. Desde esta perspectiva, el siguiente trabajo intenta dilucidar tanto el origen y los motivos del estado de situación desde un sector de la barranca, como así también trazar escenarios posibles que busquen integrar las antiguas infraestructuras ferro-portuarias a la ciudad de manera tal que los ciudadanos puedan recocerse e identi-

ficarse con su pasado y presente. Mantener activa la memoria urbana, es dotar los paisajes de espesor cultural, así como de nuevos usos y experiencias.

El territorio de la barranca rosarina

“El lugar nos proporciona la debida distancia para ver en las nuestras ideas, nuestros deseos, nuestros conocimientos...y así la arquitectura –como muchas otras actividades humanas– nos muestra la posibilidad de la ansiada trascendencia. El lugar pues como origen de la arquitectura. Lugar, por lo tanto, como soporte en el que la arquitectura reposa. La arquitectura se engendra en él, y como consecuencia, los atributos del lugar, de lo más profundo de su ser, se convierten en algo íntimamente ligados a ella. Tanto que es imposible pensar en ella sin él. El lugar es pues, donde la arquitectura adquiere su ser. La arquitectura no puede estar donde quiere que sea”¹.

La geografía del lugar se encuentra estrechamente ligada al proyecto y viceversa, el territorio donde se inserta el proyecto termina dándole forma a un nuevo lugar. La geografía se encuentra comprometida con la realidad, en ella no es posible la *tabula rasa*. La arquitectura encuentra en el lugar sus valores primigenios, se concibe como una tectónica, acciones en movimiento a modo de una “geotectónica”.

Lo desafiante de la arquitectura es su enfoque como algo más que un simple acontecimiento o materialización de un momento socio histórico que da como resultado una acumulación de objetos en el tiempo. El desafío es trabajar con la geografía y las preexistencias, de manera tal que los espacios y elementos ya conocidos y analizados evolucionen en conjunto con proyectos arquitectónicos urbanos.

“No es posible fijar la vista sobre la corteza de nuestro planeta sin encontrar las huellas de un mundo orgánico destruido. Las rocas sedimentarias presentan una sucesión de seres que se han asociado por grupos, excluidos y reemplazados mutuamente [...] En este sentido la descripción de la naturaleza está íntimamente enlazada con su historia. El geólogo no puede concebir el tiempo presente sin remontarse, guiado por el enlace de las observaciones, a miles de siglos transcurridos. Al trazar el cuadro físico del globo, vemos penetrarse recíprocamente el pasado y el presente; porque sucede en el dominio de la naturaleza lo mismo que en el dominio de las lenguas [...] Este reflejo del pasado se manifiesta tanto más en el mundo material [...] vemos aparecer ante nuestros ojos rocas de erupción y capas sedimentarias semejantes a las edades anteriores. [...] Estas masas obran sobre la imaginación del observador instruido, como obrarían las tradiciones de un mundo anterior; la forma de las rocas es su historia”².

Los puertos fueron la causa principal de la creación de las ciudades en Europa y en América. Sus localizaciones tenían que ver con sus condiciones de barranca naturales, tanto como por su proximidad y conexión con vías terrestres. En las últimas décadas del siglo

XIX y principios del siglo XX se produjo una gran transformación en los puertos de los países ya independientes de América Latina. La fundación de las principales ciudades latinoamericanas está ligadas a territorios de extracción de recursos, extensas plantaciones agrícolas y corredores logísticos para movilizar las cargas. Las ciudades surgieron como puntos de distribuciones productivos, muchas veces cercanas a los ríos principales como corredores de comunicación y comercio.



Figura 1.
Eduardo Fleuty,
“Rosario, Santa Fe”.
Litografía coloreada
(1872).

La litografía de Eduardo Fleuty es uno de los primeros registros de la ciudad y en ella se puede observar una clara representación del puerto de Rosario en el año 1800: el horizonte de los campos de la llanura pampeana, el tejido urbano del momento, la condición de barranca natural con su puerto y el Río Paraná (*Ver Figura 1*).

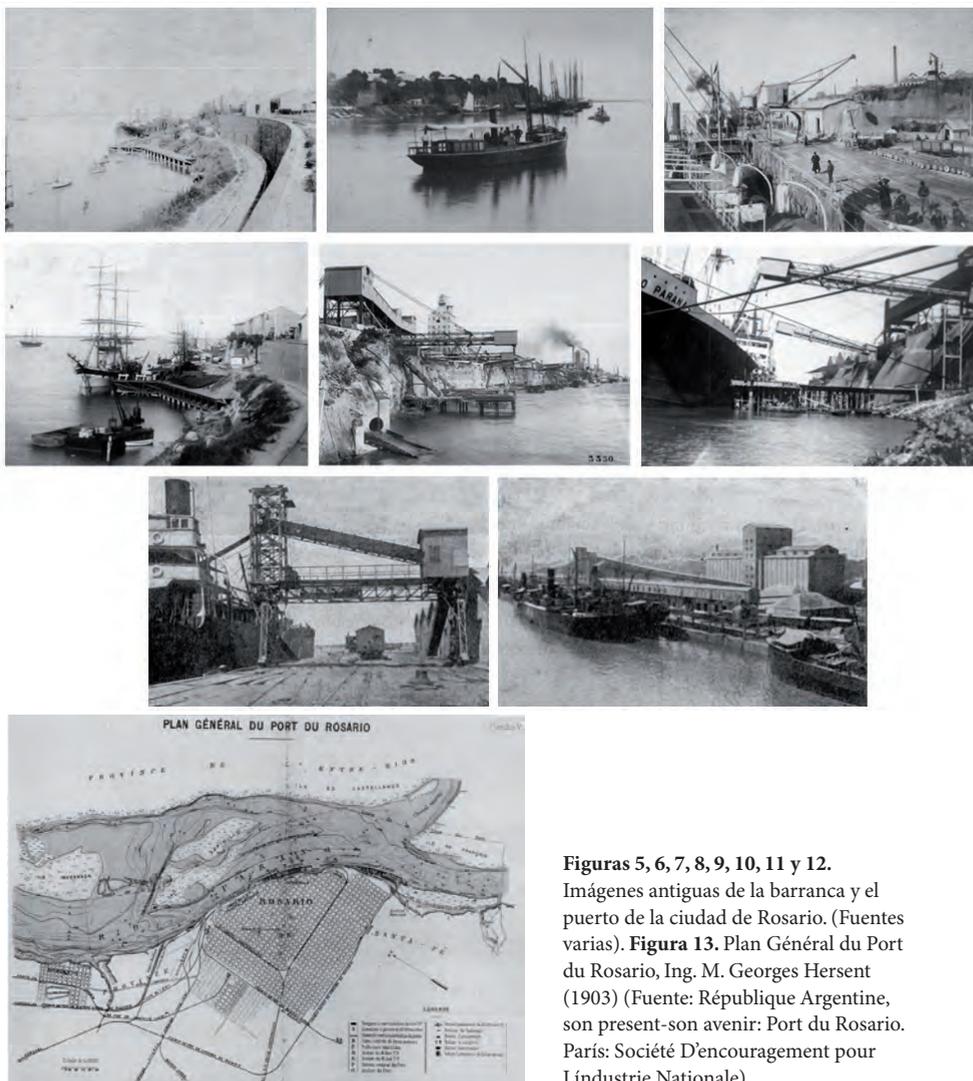


Figura 2. Primer Plano de la ciudad de Rosario, atribuido a Timoteo Guillón (Fuente: Archivo Museo de la Ciudad de Rosario). **Figura 3.** Anónimo. Plano de la Ciudad del Rosario de Santa Fe en el año 1853. Fotografía en tamaño reducido (Fuente: Centro de Documentación Visual (CDV), Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño, Universidad Nacional de Rosario, FAPyD-UNR). **Figura 4.** Plano Red Ferroviaria Argentina año 1900 (Fuente: Archivo Museo de la Ciudad de Rosario).

En las *Figuras 2, 3 y 4* se pueden observar algunos de los primeros planos de la ciudad, en donde se representa claramente la condición de barranca natural, la trama urbana antes y luego de la llegada de la red ferroviaria argentina. La ciudad de Rosario y su barranca poseen una estrecha relación con la economía global, las grandes transformaciones macroeconómicas e industriales que formaron parte de un momento histórico de producción cultural, sustentaron diversos procesos de urbanización.

Rosario era una de las ciudades más importantes debido a su ubicación estratégica en el mapa y su condición natural de barranca para que el puerto pueda funcionar de manera óptima. Aquí llegaban los granos del territorio en ferrocarril y por el Río Paraná iniciaban su viaje al resto del mundo.

El sector bajo de la barranca era una importante vía de entrada y salida fluvial tanto de carácter comercial como de traslado de pasajeros. El prestigio y su rápido crecimiento junto con un proceso de urbanización en los años 1800 lo transformaron en el principal puerto de la Confederación debido a la gran facilidad que se obtenía por sus altas barrancas (donde se asentaban muelles de carga y descarga). Fines del Siglo XIX y principios del Siglo XX, junto con los trazados del ferrocarril, se realiza el plan general del puerto del Rosario, y se llama a la licitación de un puerto moderno (*Ver Figuras 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 y 13*).



Figuras 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11 y 12.

Imágenes antiguas de la barranca y el puerto de la ciudad de Rosario. (Fuentes varias). **Figura 13.** Plan Général du Port du Rosario, Ing. M. Georges Hersent (1903) (Fuente: République Argentine, son present-son avenir: Port du Rosario. París: Société D'encouragement pour L'industrie Nationale).

Tanto en la ciudad de Rosario como en la región y en el país, la estructura y la organización productiva han sido determinantes en la configuración del territorio. Este amplio patrimonio ferro-portuario industrial se compone de diversas construcciones a lo largo de la región que configuran y caracterizan un paisaje.

Estas construcciones que han abandonado sus funciones originales se presentan en muchos casos como elementos escultóricos dentro de la trama urbana central del paseo ribe-

reño. Infraestructuras desafectadas, que fueron alguna vez la base de la vida y economía moderna, evidencian una necesidad de proyecto, ya que, en su situación actual, poseen una incapacidad evolutiva o adaptativa a la ciudad contemporánea y el uso democrático de la misma.

La recuperación del borde ribereño y el espacio público

“La ciudad como historia...La ciudad como un hecho material, una manufactura cuya construcción se produce en el tiempo y del que conserva huellas, aunque sea de un modo discontinuo...también la idea que tenemos de ella como síntesis de una serie de valores, hace referencia a la imaginación colectiva”³.

Desde el primer registro de la ciudad en el año 1853 y el primer plano de la Ciudad del Rosario de Santa Fe en 1858 por Nicolás Grondona, han existido distintos planes para el Puerto. En 1935 Guido Della Paolera y Farengo redactan el Plan Regulador de la ciudad. Luego de distintos planos para la reorganización del ferrocarril y registros cartográficos en 1967 se redacta un nuevo Plan Regulador para la ciudad. En 1991 se redacta un Plan director desde la Secretaría de Planeamiento de la Municipalidad de Rosario y a partir del año 1999 se redacta el Sistema Ciudad-Río también desde la Secretaría de Planeamiento de la Municipalidad de Rosario, a partir del mismo en adelante se trata la recuperación del frente ribereño.

La relación ciudad-río estuvo siempre presente en la visión estratégica de los planes mencionados anteriormente, y forma parte de la identidad de los ciudadanos rosarinos de manera colectiva tanto como en el impacto en la calidad de vida.

A partir de la recuperación de la democracia, la ciudad de Rosario encontró una continuidad en las políticas urbanas, consolidando un proceso de creciente recuperación de tierras y edificios para nuevos espacios públicos que eran inaccesibles, lo que conllevó también a la revalorización de las condiciones paisajísticas y naturales a lo largo de la barranca.

El espacio público es la ciudad, es el espacio donde los individuos habitan y se hacen visibles. Es también la historia de la ciudad, aquella red de elementos o conjunto de elementos, como infraestructuras de comunicación (en uso y en desuso). Estas infraestructuras ferro-portuarias son en cierto modo, vestigios de la historia de nuestro país y región. Integrarlas a la ciudad, es una forma de que los ciudadanos puedan reconocerse e identificarse con su pasado y presente, es mantener activa la memoria urbana. Rehabilitar las infraestructuras es llevar a la ciudad a las mismas, es llevar a la gente a que las habite.

Arquitecturas en la barranca rosarina

A partir de las políticas urbanas de recuperación del frente ribereño emergieron nuevas arquitecturas a lo largo del mismo, de usos públicos, privados y en algunos casos mix-

tos. Las políticas ferroviarias y portuarias habían representado como hemos mencionado anteriormente la cara de la ciudad al río y a partir de los años 90 se transformó esta condición, y se convirtió en una oportunidad única, en donde el gobierno local gestionó la obtención de muchas de estas áreas, configurando un corredor ribereño recreativo, turístico y productivo desde el Puente Rosario Victoria hasta el Arroyo Saladillo. Se puso en ejecución la idea de una arquitectura como agente de transformación urbano, cultural y social. Los resultados fueron de gran aporte para la renovación del campo intelectual de la arquitectura en la Argentina.

El Paseo del Caminante

Al norte de la ciudad de Rosario, precisamente en la Costa Alta, se encuentra El Paseo del Caminante, del Arq. Gerardo Caballero (1997), realizado por la Municipalidad de Rosario (Ver Figura 14). Los proyectos del arquitecto independientemente de su escala no se mimetizan con el lugar, ni tampoco se imponen, se posan como una pieza quirúrgica, relevando y potenciando el sitio. El Paseo del Caminante es un objeto abstracto sobre una cota inaccesible (hasta ese momento) de la barranca. El lugar en este caso es el mismo recorrido del paseante, es su ritmo cercano al Río Paraná.

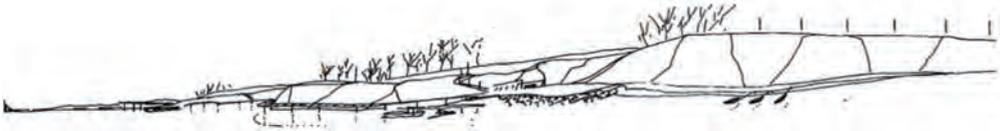


Figura 14. Croquis Paseo del Caminante por el Arq. Gerardo Caballero, 1997 (Fuente: Revista 041 número 12 Arq. Gerardo Caballero. Revista de arquitectura y urbanismo Colegio de arquitectos de la provincia de Santa Fe, Distrito 2. 2021)

Concursos en la barranca

En 1997 el Arq. Marcelo Villafañe gana el primer premio del Concurso Nacional Abierto de Anteproyectos e Ideas para áreas de la Costa Central de Rosario. El mismo formaba parte de la Gestión del Programa de Recuperación Integral de la Costa Central, promovido por el Colegio de Arquitectos Distrito 2 y la Municipalidad de Rosario. El proyecto planteaba un bosque de árboles en la cota alta del parque, dejaba en pie el edificio de los silos de la Ex Unidad IV, y en la cota baja de la barranca un sistema de paseos y edificios públicos (Ver Figura 15).

“La creación de un bosque es una proposición surreal para nuestras ciudades pampeanas. El proyecto crea un momento de separación y descubrimiento. Desde la vereda de la avenida costera se vislumbra un horizonte de río. Los pasos están insinuados, confiando en un cruce libre sorteando árboles. El sistema de recorridos costeros reposiciona nuestro cuerpo en relación con la costa, la ciudad se asoma por sobre los árboles. Muros de contención y paseos paralelos intervienen la topografía, resuelven las necesidades programáticas y las continuidades entre los diferentes niveles”⁴.

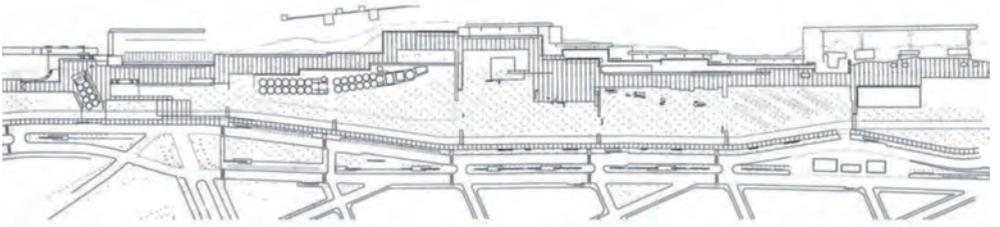


Figura 15. Planimetría Concurso Nacional Abierto de Anteproyectos e Ideas para áreas de la Costa Central de Rosario, 1997 (Fuente: Revista 041 número 10 Arq. Marcelo Villafaña. Revista de arquitectura y urbanismo Colegio de arquitectos de la provincia de Santa Fe, Distrito 2).

El caso del Centro Cultural Parque España

El edificio para el Centro Cultural Parque España de la ciudad de Rosario es un hito arquitectónico. Proyectado en 1980 y finalizado en 1992 por los autores: Josep María Martorell, Oriol Bohigas, David Mackay, arquitectos. Sector Arquitectura: Estudios Arq. Horacio Quiroga y Asoc. Sector Paisaje y vialidad: Estudio H. y ejecutado por la Municipalidad de Rosario. Secretaría de Obras Públicas-Dycasa Saici. Es el primer edificio que a partir de un programa de usos mixtos y privados vincula la cota alta y baja de la barranca del Río Paraná, y a su vez genera espacio público y cose el recorrido longitudinal del sistema de parques que forman parte de la recuperación del borde ribereño. Lo interesante del proyecto, es que además de estas cualidades incorpora al mismo los antiguos túneles que pertenecían a los ex almacenes Pinasco (los cuales se pueden ver en la fotografía del antes) (Ver Figuras 16 y 17). Toma las preexistencias, los vestigios del puerto de la ciudad, los restaura, los revitaliza y pone en funcionamiento un nuevo programa.

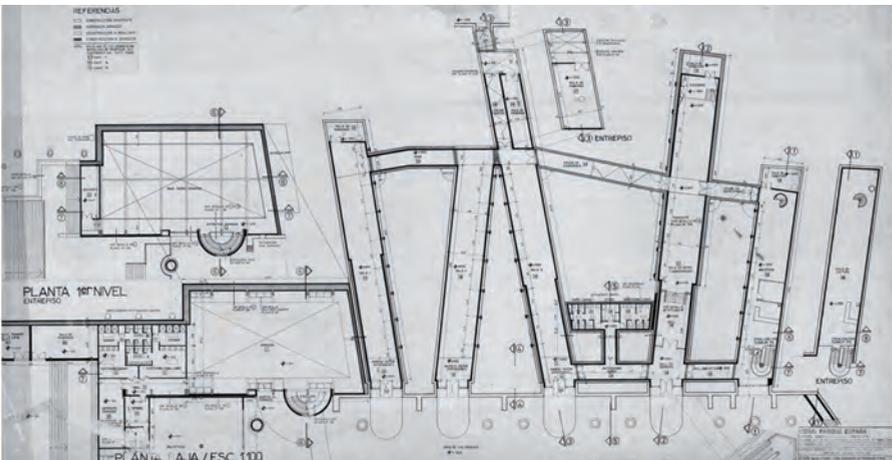
Hay en la zona unos túneles que no sabemos si eran antiguamente almacenes o lugares para esconder el contrabando, que también pueden dar un cierto motivo arquitectónico sugere recuperando todo un espacio interno con estas formas neutras que son los túneles; que por lo tanto permiten situaciones muy diversas porque no están adscriptas directamente a una funcionalidad (Bohigas en Elguezabal, pp.53-57).



16

Figura 16.
Imágenes zona
barranca Parque
España. Antes y
Después (Fuente:
cortesía Arq.
Quiroga).

Figura 17.
Imágenes Planos
Parque España
(Fuente: Cortesía
Estudio Arq. Horacio
Quiroga y Asoc.).



17

El paisaje post ferro-portuario

El paisaje ha sido relevante para aquellos lugares en los que un orden estrictamente arquitectónico de la ciudad resulta obsoleto o inadecuado debido a los cambios sociales, tecnológicos o ambientales. El discurso y las prácticas del paisaje como urbanismo han resultado especialmente útiles para pensar a través de grandes matrices de infraestructura, como puertos y corredores de transporte (Waldheim, 2016).

El paisaje posee una estrecha relación con la economía global, las grandes transformaciones macroeconómicas e industriales, que formaron parte de un momento histórico de producción cultural, sustentaron diversos procesos de urbanización, los cuales a lo largo de la historia dejaron desafectados y desintegrados espacios en la forma urbana. Se identifica a la arquitectura del paisaje como un medio sugerente para repensar las formas urbanas de las ciudades.

En la actualidad, los paisajes logísticos posindustriales podrían considerarse potenciales sectores para la formulación de nuevos paisajes contemporáneos. Es aquí donde el paisaje ha sido oportuno para reinterpretar, remediar y reutilizar infraestructuras desafectadas, que fueron alguna vez la base de la vida y economía moderna, evidencian una necesidad de proyecto, poseen una incapacidad evolutiva o adaptativa la ciudad contemporánea y el uso democrático de la misma.

El paisaje aparece como un medio útil para repensar estas incontables zonas industriales abandonadas, es oportuno para aquellos lugares que aparecen obsoletos debido a los cambios sociales, tecnológicos, ecológicos y ambientales. Geografías emergentes, grandes áreas desocupadas, que muchas veces se encuentran entre las más productivas y eficientes debido a su ubicación y localización con respecto a la red de servicios de las ciudades con grandes potencialidades.

La construcción del paisaje en el tiempo es una obra continua y persistente de la sabiduría de la naturaleza tanto como de la constante antropización humana, múltiples factores han marcado y continúan hoy en día generando cicatrices y marcan huellas profundas sobre él. En la barranca de rosario nos encontramos con vestigios ferro-portuarios, planes urbanos, experiencias académicas, arquitectónicas, urbanas, entre otras, pero por sobre todo con un espacio público en donde late diariamente la cultura y la ciudadanía.

El espacio público y su relación con el Río Paraná forma parte de la identidad de los rosarinos pero las infraestructuras ferro-portuarias que se encuentran al borde del río y sobre el mismo están abandonadas, desafectadas y desarticuladas con la forma urbana. No existen registros detallados de las mismas, ni mucho menos de su estado de conservación. Para poder pensar en cómo articular estos vestigios necesitamos primero de su redescubrimiento y registro.

Registro arqueológico urbano

La arqueología urbana se muestra actualmente como un campo de trabajo que estudia los contextos urbanos y su historia, el patrimonio, entre otras temáticas y plantea infinitas posibilidades dentro de nuestra disciplina. Presenta la necesidad de poner en vigencia políticas de preservación y a su vez poner en valor edificios e infraestructuras urbanas.

En los años 60 comienza a emerger un término científico denominado “arqueología industrial” en donde los restos materiales de la modernidad industrial comenzaron a desaparecer o encontrarse obsoletos. Cuando nos referimos a “lo industrial” hacemos referencia a edificios, infraestructuras, maquinarias y todos aquellos elementos relacionados con la producción, el transporte y el comercio. Aquellos edificios o medios necesarios para la extracción y/o la manipulación, almacenamiento y tratamiento de materias primas. Esta nueva disciplina se utilizaría para investigar, registrar y comprender todos aquellos vestigios industriales.

Se realiza un registro arqueológico urbano para localizar estas infraestructuras obsoletas en la geografía y el paisaje de la barranca rosarina, para luego poder comenzar a esbozar estrategias urbano-arquitectónicas que las articulen tanto al espacio público como al tejido urbano existente. El mismo consta de fotografías, análisis de planimetrías, documentos históricos y mapeos, trabajos de campo e indagaciones en distintos tipos de archivos. De este modo se podrá elaborar un conocimiento preciso y un diagnóstico urbano del sitio con todos los elementos que lo componen, considerando también aquellos que han sido desmontados o demolidos. Evaluar el estado y vida útil de las infraestructuras aun existentes para posibles intervenciones. A partir del mismo conocer e indagar en capacidades de este tipo de documentaciones y registros para producir información para proyectos de intervención en las infraestructuras, o para de que las mismas surjan distintas pautas de intervención.

La primera instancia de registro de este trabajo comienza con los relevamientos de las antiguas infraestructuras ferro-portuarias en el área central de la ciudad de Rosario, próximas al Parque de las Colectividades (uno de los parques más habitado por los rosarinos), comenzando por un registro minucioso de las estructuras metálicas posadas sobre dolines de hormigón. Además de registros fotográficos se realizan trabajos de análisis y de mapeo sobre planos provistos por la Municipalidad de Rosario y fotografías antiguas de la ciudad, el puerto y la barranca (*Ver Figuras 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24 y 25*).



18



19

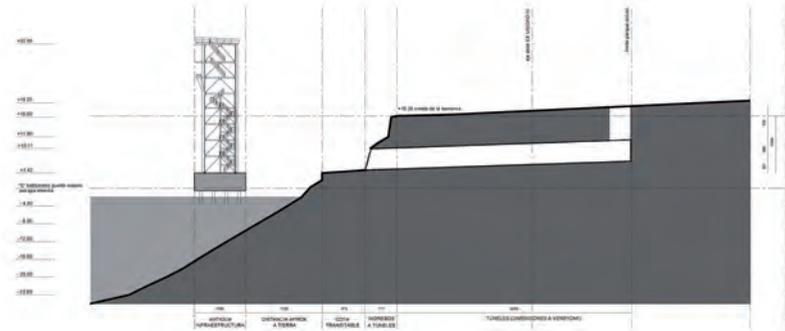
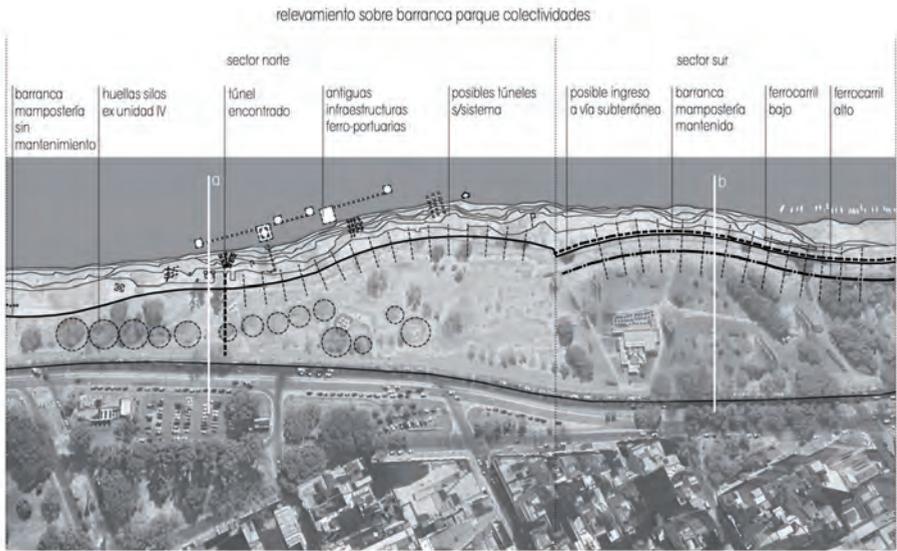


Figura 18. Vista aérea del sector comprendido entre Estación Rosario Central y Cabin N°4 (Fuente: Fotografía de la colección del Centro de Estudios Urbanos de Rosario, Circa 1945) sobre la que se han señalado distintos puntos: 1-Primitiva Estación Rosario F.C.C.A (luego galpón na10); 4- Elevadores construídos en el solar que ocupara el FCOS con instalaciones afines (luego Unidad IV de la ex Junta Nacional de Granos) edificación demolida en 1999; 5-Elevador Cía. La Plata Cereal Ltda. (subsiste destinado para museo); 6- Embarcadero "Davis" desmantelado a fines de la década de 1960. **Figura 19.** Imagen aérea actual sobre la barranca. **Figuras 20, 21, 22, 23, 24 y 25.** Fotografías relevamiento pre-existencias en el sitio (Fuente: autoría propia).

Una vez localizado el sector de la barranca central como territorio de proyecto se realiza un mapeo exhaustivo para poder ubicar en los planos las antiguas infraestructuras. Se sectoriza el sitio de intervención en área norte y área sur para una mayor comprensión. Se localizan las huellas de los antiguos silos de la Ex.Unidad IV, las vías del ferrocarril (en la cota alta y baja de la barranca), los túneles de mampostería, los dolfinos de hormigón con estructuras metálicas, niveles, etc.

En una de las visitas al sitio se accede a la cota baja de la barranca, próxima al río. Es importante destacar que no es una zona accesible por los ciudadanos debido a sus condiciones de inhabitabilidad. Aquí nos encontramos con túneles de mampostería no se encuentran en ningún tipo de cartografía de la ciudad. Se realiza un registro gráfico de los mismos a partir de la reinterpretación de distintos tipos de archivos en su mayoría fotografías antiguas, análisis de fotos áreas de la barranca antiguas, y de las vías del ferrocarril.

Delimitada el área principal para el desarrollo de la investigación. Se realiza una búsqueda más profunda de recopilación de datos: planimetrías históricas desde la fundación de la ciudad hasta la actualidad, mensuras del área en cuestión, trazados del FCCA (Ferrocarril Central Argentino), fotos históricas, publicaciones e indagaciones en distintos tipos de archivos. Con esta información se elabora una planimetría compuesta por distintas capas en donde se incluyen aquellos elementos existentes y los que ya fueron demolidos/desmantelados (*Ver Figuras 26, 27, 28, 29 y 30*).



Con el fin de realizar un análisis más complejo de la barranca de la ciudad de Rosario, comprender las distintas situaciones de bordes y de contactos, sus infraestructuras y dispositivos que datan de otra época tanto como nuevas arquitecturas, se realiza un relevamiento fotográfico desde el río. El mismo abarca desde la zona de Puerto Norte hasta el puerto activo de la ciudad ubicado próximo a la Facultad de Arquitectura Planeamiento y Diseño de la Universidad Nacional de Rosario. Consta de un detallado registro de fotos y videos, un material de análisis que manipulado digitalmente permitiría conformar distintos documentos. Se busca trascender el formato fotográfico tradicional y sus proporciones, convirtiéndose en una suerte de “archivo transitable”, “archivo habitable” ...

A partir de estos registros se esbozan algunas estrategias urbano-arquitectónicas con el fin de poder habitar esta cota más cercana al Río Paraná e indagar en estrategias arquitectónicas que permitan conectar la cota baja de la barranca con la ciudad a través del trabajo con las infraestructuras existentes. Habilitar nuevas formas de uso y apropiaciones ciudadanas del territorio, que interactúen de manera conjunta con la historia, la geografía, la naturaleza, y el patrimonio industrial de la ciudad.

Se reconocen y caracterizan los objetos que podrían formar parte de sistemas proyectuales como la geografía/topografía de la barranca con sus dimensiones y estados, las huellas de los silos demolidos de la Ex.Unidad IV, los túneles de mampostería que se encuentran por debajo de la cota accesible del Parque de las Colectividades, los restos de las vías del ferrocarril tanto en la cota alta como en la cota baja, las infraestructuras sobre el río abandonadas como dolfinos de hormigón, torres y puentes metálicos, el tejido urbano existente, el parque con su vegetación y trazados de caminos existentes.

Interpretar sus técnicas de construcción, evaluar sus condiciones, para poder accionar a través de nuevas lógicas proyectuales que permitan revitalizarlas e integrarlas al paisaje urbano circundante. Se plantea acceder al túnel existente de mampostería por una sustracción que tiene que ver con parte de las huellas de los silos de la ex unidad IV. Vaciar y poner en condiciones los túneles existentes de mampostería, y añadiendo nuevos túneles de hormigón, crear un sistema de túneles que se relacionen con el tejido urbano existente de la ciudad como con el paisaje ribereño rosarino.

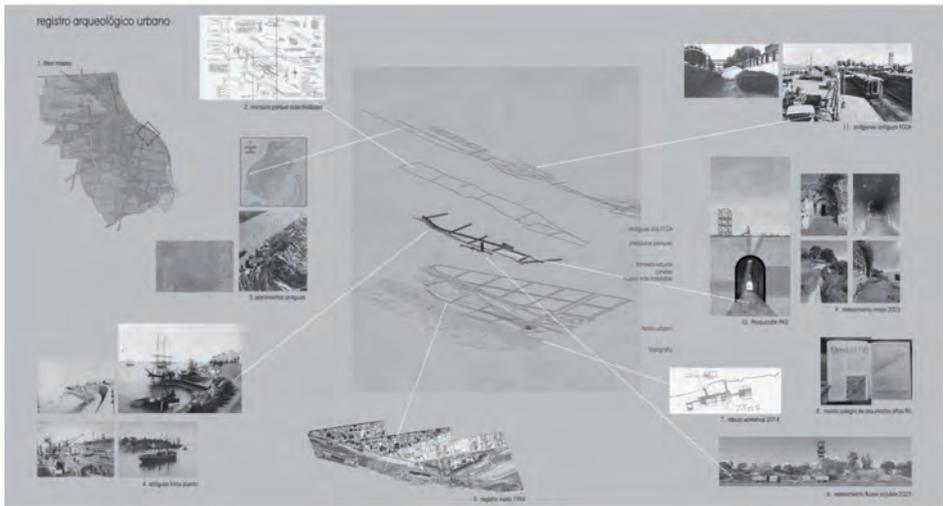
El proyecto propone habitar la cota baja de la barranca (que hoy en día es un no lugar, no se puede acceder a ella de manera segura) a través de una plataforma a la cota de la salida de los túneles al río. Un nuevo paseo público más cercano al Río, en donde podrían suceder actividades que podrían tener que ver con la historia y el reconocimiento de estas antiguas infraestructuras.

El collage es una de las técnicas utilizadas en esta fase proyectual ya que al tratarse de un proyecto topográfico esta permite realizar aproximaciones proyectuales que tengan que ver con los distintos niveles y cotas del proyecto, y además permiten visualizar intenciones y búsquedas.

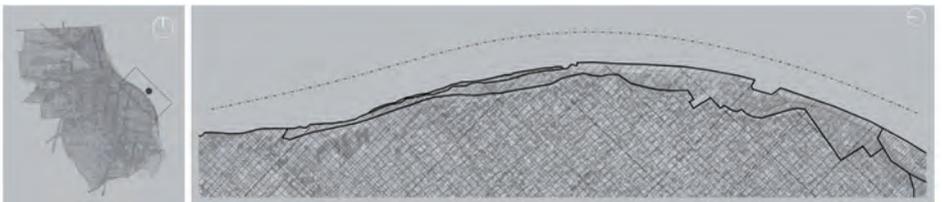
Una de las principales intervenciones como se ha mencionado anteriormente consiste en vaciar y poner condiciones los túneles junto con sus accesos para que puedan ser rehabilitados y a su vez dialoguen con los elementos ferro-portuarios abandonados y que junto con la construcción de nuevas infraestructuras públicas mínimas reconviertan los recorridos en paseos tanto de contemplación como de aprendizaje del paisaje y la historia la barranca rosarina, proporcionando puntos estratégicos para contemplar las diferentes perspectivas y experiencias (*Ver Figuras 31, 32, 33, 34, 35 y 36*).



31



32



33

Figura 31. Collage de Producción Propia (Abarca aproximadamente el recorrido de mapeo fotográfico realizado desde el Río Paraná). Imágenes del Vuelo Aéreo 1994 para Registro barranca ciudad de Rosario (Fuente: Secretaría de Catastro de la Municipalidad de Rosario). **Figura 32.** Layers del registro arqueológico urbano (Fuente: Elaboración propia). **Figura 33.** Recorrido mapeo de la barranca desde el Río Paraná (Fuente: Elaboración propia).



34



35



36

Figura 34. Recorrido del mapeo de la barranca desde el Río Paraná. Área central de la ciudad de Rosario. Sector norte del área de proyecto (Fuente: Elaboración propia). **Figura 35.** Recorrido mapeo de la barranca desde el Río Paraná. Área central de la ciudad de Rosario. Sector norte del área de proyecto (Fuente: Elaboración propia). **Figura 36.** Corte Longitudinal Túnel sobre área sur proyecto (Fuente: imagen de elaboración propia).

Espacios de oportunidad

Todo período histórico se afirma con un elenco correspondiente de técnicas que lo caracterizan y con una familia correspondiente de objetos. A lo largo del tiempo, un nuevo sistema de los objetos responde al surgimiento de cada nuevo sistema de técnicas. En cada período, existe también un nuevo ordenamiento de objetos. En realidad, no hay sólo nuevos objetos, nuevos patrones, sino igualmente nuevas formas de acción (Santos, 2000).

La presente investigación propone señalar un compromiso con la construcción histórica y colectiva de la ciudad a través del descubrimiento de objetos patrimoniales pertenecientes al sistema ferroviario argentino. Contribuir al entendimiento de las infraestructuras como pequeños eslabones dentro de este gran sistema como técnicas que median entre la cultura y la naturaleza.

Pensar en cómo poder integrar estos objetos obsoletos a la vida urbana de la ciudad, cómo relacionarlos con el tejido existente y con el espacio público. Repensar estos objetos y estas cotas urbanas que se encuentran a la espera de proyectos, ya que no son accesibles. Convertir un “no lugar” en un espacio colectivo que habilite nuevas posibilidades, usos y experiencias en donde los ciudadanos puedan reconocerse e identificarse con su pasado y presente, es mantener activa la memoria urbana.

Si dejamos de mirar el paisaje como si fuese el objeto de una industria, podremos descubrir de repente una gran cantidad de espacios indecisos, desprovistos de función, a los que resulta difícil darles un nombre. (...) Están situado en sus márgenes: en las orillas de los bosques, a lo largo de las carreteras y de los ríos, en los rincones más olvidados de la cultura, allí donde las máquinas no pueden llegar (Clement, 2003).

Repensar estos paisajes como “espacios de oportunidad” a aquellas infraestructuras y áreas del post paisaje ferro-portuario abandonadas y en desuso, proponiendo nuevos paisajes contemporáneos que asuman la complejidad urbana buscando soluciones que puedan aprehender “el todo” en su realidad fragmentaria. Se trata de pensar en sistemas flexibles e integrados, en donde las funciones puedan inventarse o hibridarse en lo existente, para dar lugar a nuevas realidades singulares.

“Espacios de oportunidad” que podrían ser articulados a la ciudad generando mejores condiciones urbanísticas aplicando criterios de sostenibilidad en la planificación del diseño urbano. Pensar en actitudes proyectuales austeras y racionales que pongan en valor la restauración, la rehabilitación, reutilización de territorios y edificaciones obsoletas. Mejoras urbanísticas también en términos de medioambiente y paisaje que puedan incluir equipamientos públicos que habiliten mejoras sociales que tengan que ver con potenciar más aún el sentimiento de identidad existente pero esta vez con formación y cultura en nuevos espacios patrimoniales e históricos.

Notas

1. Moneo, Rafael "El Murmullo del Lugar. Inmovilidad substancial" Para la conferencia Anywhere el 9 de junio de 1992 en Yufuin, Japón. Versión en castellano de Rafael Moneo publicada en el boletín Circo, 1995: 24.
2. Silvestri, Graciela "Las tierras desubicadas. Paisajes y culturas en la Sudamérica fluvial". Editorial Eduner, 2021.
3. Rossi, Aldo. "La arquitectura de la ciudad" Editorial GG (1996).
4. Villafañe, Marcelo. "Revista 041 número 10 Arq. Marcelo Villafañe. Revista de arquitectura y urbanismo Colegio de arquitectos de la provincia de Santa Fe, Distrito 2 (2019).

Referencias bibliográficas

- Ballent, A.; Daguerre, M. y Silvestri, G. (1993) *Cultura y Proyecto Urbano. La ciudad Moderna*. Editorial Centro Editor de América Latina
- Borja, J. (2011) *Espacio público y derecho a la ciudad*. Viento sur.
- Borja, J.; Muxi, Z. (2003) *El espacio público, ciudad y ciudadanía*. Editorial Electa. Barcelona
- Clement, G. (2003) *Manifiesto del tercer paisaje*. Editorial Gustavo Gili, SA. Barcelona
- Corner, J. (1999) *The Agency of Mapping: Speculation, Critique and Invention*. Denis Cosgrove 8ed). Mappings, Reaktion Books Ltd. London
- Cullen, G. (1971) *El paisaje urbano. Tratado de estética urbanística*. Editorial Blume, Barcelona.
- Lefebvre, H. (1969) *El derecho a la ciudad*. Edicions 62 s/a. Barcelona
- Moneo, R. (1995) *El Murmullo del Lugar. Inmovilidad substancial*. Para la conferencia Anywhere el 9 de junio de 1992 en Yufuin, Japón. Versión en castellano de Rafael Moneo publicada en el boletín Circo 1995.24.
- Norberg-Schulz, Ch. (2000) *Arte y Arquitectura: nuevas afinidades*. Editorial Gustavo Gili, SA. Barcelona
- Quaroni, L. (1980) *Proyectar un edificio, ocho lecciones de arquitectura*. Xarait Ediciones. Milano, Italia.
- Santos, M. (2000) *La naturaleza del espacio. Técnica y tiempo. Razón y emoción*. Editorial Ariel Geografía.
- Schavelzon, D. (1992) *La Arqueología Urbana en la Argentina*. Centro Editor de América Latina S.A. Buenos Aires.
- Silvestri, G. (2021) *Las tierras desubicadas. Paisajes y culturas en la Sudamérica fluvial*. Editorial Eduner.
- Sola Morales, I. (1995). *Diferencias. Topografías de la arquitectura contemporánea*. Editorial Gustavo Gili, Barcelona.
- Trachana, A. (2008) *Arqueología industrial y restauración ambiental*. Editorial Nobuko, Buenos Aires, Argentina.
- Trachana, A. (2011) *Fundamentos de la forma y el espacio arquitectónico*. Ediciones Munillaloría. Madrid, España.

- Trachana, A. (2008) *La evolución de la forma y del espacio público*. Editorial Nobuko, Buenos Aires, Argentina.
- Waldheim, C. (2016) *Landscape as Urbanism: A general theory*, Princeton: Princeton University Press.

Abstract: The construction of the landscape over time is a continuous and persistent work of the wisdom of nature as much as of constant human anthropization, multiple factors have marked and continue to generate scars and mark deep traces on it. Human action, mainly in periods of industrialisation, has crossed borders in geographical terms, thus generating new concepts and relationships in terms of territory and culture.

The geography of the place is closely linked to the project and vice versa, the territory where the project is inserted ends up shaping a new place. A railway line, a tunnel, a bridge, a port, a lighthouse, are more than simple engineering or architectural works, they are parts of a great system of economic-territorial organisation in which technique and nature are related, thus giving rise to new singular landscapes.

This close relationship of landscape with the global economy and the great macroeconomic and industrial transformations formed part of a historical moment of cultural production and left infrastructures and spaces in the urban form disaffected and disintegrated. It is here that landscape emerges as a useful means to rethink these spaces.

The ravine of the city of Rosario and its geo-territorial characteristics are directly related to its history, since it functioned as a port due to its natural conditions until the end of the 19th century and the beginning of the 20th century, when the general plan for the port of Rosario was drawn up and a call for tenders for a modern port was issued. Today we find symbols and traces of another time: old tunnels of masonry to the river, metallic bridges, concrete dice, abandoned tracks, old huts, among other elements that have been used throughout history and that now call for new projects because they have an evolutionary or adaptive incapacity to the contemporary city and its democratic use.

The following work reflects on considering as 'spaces of opportunity' those infrastructures and areas of the post-railport landscape that are abandoned and in disuse, proposing new contemporary landscapes that assume urban complexity by seeking solutions that can apprehend 'the whole' in its fragmentary reality. It is a question of thinking in flexible and integrated systems, where functions can be invented or hybridised in the existing, to give rise to new singular realities.

Integrating old railway-port infrastructures into cities is a way for citizens to recognise and identify with their past and present, it is to maintain active urban memory, it is to endow landscapes with cultural thickness, as well as new uses and experiences.

Palabras clave: Urban archaeology - Obsolete infrastructures - Public space - Barranca - Post-railport landscape - Cultural heritage

Resumo: A construção da paisagem ao longo do tempo é um trabalho contínuo e persistente tanto da sabedoria da natureza quanto da constante antropização humana, múltiplos fatores marcaram e continuam a gerar cicatrizes e a marcar traços profundos nela. A ação humana, principalmente nos períodos de industrialização, cruzou fronteiras em termos geográficos, gerando assim novos conceitos e relações em termos de território e cultura.

A geografia do lugar está intimamente ligada ao projeto e vice-versa, o território onde o projeto está inserido acaba moldando um novo lugar. Uma linha férrea, um túnel, uma ponte, um porto, um farol, são mais do que simples obras de engenharia ou arquitetura, são partes de um grande sistema de organização econômico-territorial em que técnica e natureza se relacionam, dando origem a novas paisagens singulares.

Essa estreita relação da paisagem com a economia global e as grandes transformações macroeconômicas e industriais fizeram parte de um momento histórico de produção cultural e deixaram as infraestruturas e os espaços da forma urbana desamparados e desintegrados. É aqui que a paisagem surge como um meio útil para repensar esses espaços.

O barranco da cidade de Rosário e suas características geoterritoriais estão diretamente relacionados à sua história, já que funcionou como porto devido às suas condições naturais até o final do século XIX e início do século XX, quando foi elaborado o plano geral do porto de Rosário e lançado o edital de licitação para um porto moderno. Hoje encontramos símbolos e vestígios de outra época: antigos túneis de alvenaria até o rio, pontes metálicas, dados de concreto, trilhos abandonados, antigos barracos, entre outros elementos que foram utilizados ao longo da história e que agora demandam novos projetos por apresentarem uma incapacidade evolutiva ou adaptativa à cidade contemporânea e ao seu uso democrático.

O trabalho a seguir reflete sobre considerar como “espaços de oportunidade” as infraestruturas e áreas da paisagem pós-ferroviária que se encontram abandonadas e em desuso, propondo novas paisagens contemporâneas que assumam a complexidade urbana, buscando soluções que possam apreender “o todo” em sua realidade fragmentária. Trata-se de pensar em sistemas flexíveis e integrados, onde as funções podem ser inventadas ou hibridizadas no existente, para dar origem a novas realidades singulares.

A ravina da cidade de Rosário e suas características geoterritoriais estão diretamente relacionadas à sua história, pois funcionou como porto devido às suas condições naturais até o final do século XIX e início do século XX, juntamente com o desenvolvimento da infraestrutura ferroviária e portuária.

Integrar as antigas infraestruturas ferroviárias e portuárias às cidades é uma maneira de os cidadãos reconhecerem e se identificarem com seu passado e presente, é manter a memória urbana ativa, é dotar as paisagens de espessura cultural, bem como de novos usos e experiências.

Palavras-chave: Arqueologia urbana - Infraestruturas obsoletas - Espaço público - Baranca - Paisagem pós-ferroviária - Patrimônio cultural