



Patrimonio industrial y ferroviario de la ciudad de Rosario como potencial atractivo turístico

López, Wanda Celeste
Universidad Abierta Interamericana
Rosario, Santa Fe
2014

AGRADECIMIENTOS

Me gustaría agradecer principalmente a mi familia y amigos que me apoyaron durante todo este tiempo con palabras de aliento para ayudarme a conseguir mi objetivo.

Por otro lado, a mis profesores que con mucha dedicación y paciencia, colaboraron con sus conocimientos aportándome ideas y guiándome.

ÍNDICE

AGRADECIMIENTOS.....	2
ÍNDICE.....	3
1. INTRODUCCIÓN.....	4
2. OBJETIVO.....	6
4. HIPÓTESIS.....	6
5. MARCO TEÓRICO.....	7
5.1 Características del patrimonio.....	7
5.2 Ejemplos en el mundo.....	9
Ejemplos en argentina.....	10
PATRIMONIO INDUSTRIAL COMO RECURSO TURÍSTICO CULTURAL.....	11
LA RELACIÓN DEL PATRIMONIO INDUSTRIAL CON EL TURISMO.....	14
TURISMO EDUCATIVO.....	18
6.- EL SURGIMIENTO DE LAS INSTALACIONES INDUSTRIALES EN LA CIUDAD DE ROSARIO.....	20
7. LAS INSTALACIONES FERROVIARIAS.....	22
El tren en Santa Fe, primeras gestiones.....	22
8. RELEVAMIENTO DEL PATRIMONIO INDUSTRIAL DE ROSARIO.....	23
Ferrocarril Central Argentino.....	26
Ferrocarril Oeste Santafesino.....	26
Ferrocarril de Santa Fe.....	27
Ferrocarril de Buenos Aires.....	28
Ferrocarril Central Córdoba.....	28
9. METODOLOGÍA.....	30
10. PROPUESTA.....	45
La agencia de Turismo Educativo y su organización:.....	46
Seguros.....	47
Coordinadores.....	48
Contratación de transporte.....	48
Difusión.....	49
11. CONCLUSIÓN.....	50
12. BIBLIOGRAFÍA.....	52
13. ANEXOS.....	55
Ley 25.599 - Agencias de viajes turísticos.....	55

1. INTRODUCCIÓN

En la actualidad, el turista ya no se conforma con el típico sol y playa, y los paquetes pre-establecidos, sino que busca aprender nuevos conceptos, conocer nuevos fenómenos, reencontrarse a sí mismo y crecer.

A veces uno piensa en turismo como un simple viaje, un escape de la cotidianidad, o la mejor manera de invertir el dinero. Cualquier idea que tengamos es correcta si así la consideramos, pero va más allá de eso. Todo progresa, la tecnología, los descubrimientos, la ciencia, la medicina, etc. Y con ellos, avanza el turismo.

Es aquí cuando aparecen aquellos que se caracterizan por interesarse en el conocimiento, el respeto y la valorización de los distintos tipos de patrimonio, como el Natural, el Cultural y el Industrial. Éste último, probablemente el menos conocido, existe en muchas partes del mundo, como característica principal de un territorio. Sin ir más lejos, también existe en algunas provincias de Argentina.

El patrimonio forma parte de la historia y la cultura de un pueblo. Por lo tanto, es parte de la esencia del mismo, y de la identidad de quienes habitan en él. Cada lugar mantiene sus características únicas, que lo representa y diferencia de los demás, y mirando más allá, descubrimos que pueden ser aprovechadas desarrollando el turismo.

Por esto, es importante que aquellas ciudades que cuentan con la posibilidad de un desarrollo turístico de carácter industrial, tomen conciencia de esta nueva realidad y promuevan el destino de acuerdo a las ambiciones e intereses de los potenciales visitantes.

Sin embargo, la responsabilidad de conservar y proteger el patrimonio es tanto de aquellos que se dedican al turismo como también de las autoridades correspondientes. Pueden agregarse aquellos ciudadanos que poseen una industria, ya sea grande o chica, porque de alguna manera pertenecen a esta clasificación de patrimonio.

Es decir, todos los ciudadanos deberíamos ayudar a promover el turismo industrial en Rosario, ya que es una excelente propuesta alternativa a las nuevas demandas que se pretenden responder.

En Rosario hay muchos sitios que pueden ser considerados vestigios industriales y así poder ser utilizados con el fin de atraer a estos turistas que antes mencioné, y también ayudar a que los locales los conozcan, valoren y cree así un sentido de pertenencia más arraigado. Esto quiere decir que nos sirve a todos, tanto a los que vienen de afuera a conocer algo nuevo, y a nosotros que se nos da la oportunidad de informarnos sobre lo

que se ubica en el mismo lugar en el que habitamos, que probablemente desconocíamos o le restábamos importancia por un motivo u otro.

Lo que se plantea en este trabajo, es una alternativa al Turismo en Rosario, con el objetivo de lograr la revalorización del patrimonio industrial para poder utilizarlo como atractivo, ya que forma parte de la vida del ciudadano y es un ícono fundamental en la historia de la ciudad.

Al promover el turismo industrial, no solo se plantea una alternativa económica para el lugar, sino que también se valoriza el sitio, la cultura, la sociedad, y se permite la unificación del patrimonio industrial, cultural y natural. Lo más importante es que se evita la desaparición de estos últimos, y se arraiga la identidad de los habitantes de la comunidad.

2. OBJETIVO

- Analizar el patrimonio industrial de la ciudad como eventual recurso turístico en procura de convertir dichos recursos en conjuntos activos desde el punto de vista turístico.

3. PROBLEMÁTICA DE LA SITUACIÓN ACTUAL

En la ciudad de Rosario, no existe un reconocimiento, puesta en valor o difusión del patrimonio industrial que nos permita fomentar el turismo desde ese punto, combinando tanto el pasado como el presente. Esto provoca el olvido de los mismos y un abandono por parte de la sociedad.

Estos lugares forman parte del comienzo de la ciudad, cuando la única actividad que existía era la industrial, de la historia y la identidad. Hoy en día, estas instalaciones pasan desapercibidas por los mismos habitantes, que desconocen su importancia dado a que años atrás conformaban la principal fuente de trabajo.

Dada la ausencia de un relevamiento de los vestigios fabriles, no existe un interés turístico por los mismos, y a partir de allí surge la necesidad de que se realice un registro como elemento constitutivo reconociendo el patrimonio y poniéndolo en valor como se ha hecho con otros lugares, convirtiéndolos en museos o lugares adaptados para ser visitados tanto por los locales como por los turistas.

Esta tarea tendría como consecuencia la consolidación, tanto en lo social como en la memoria de los ciudadanos, de su pasado reciente, conociendo el perfil industrial desarrollado desde mediados del siglo XX.

4. HIPÓTESIS

El inexistente reconocimiento o puesta en valor del Patrimonio Industrial en la ciudad de Rosario, impide que pueda ser aprovechado tanto para el turismo como para afianzar la identidad de los ciudadanos y rememorar la historia del lugar.

5. MARCO TEÓRICO

5.1 Características del patrimonio

Según Eusebi Casanelles I Rahóla, la particularidad que poseen los elementos que conforman el Patrimonio Industrial, ya sean muebles o inmuebles, es que no son únicos sino repetitivos. Las máquinas y utensilios se fabrican en serie y los edificios son muchas veces parecidos entre ellos, al ser construidos como fábricas siguiendo los modelos que se aplican a las mismas.

La singularidad puede estar dada por el entorno natural y social, no por la producción que se lleve a cabo en el sitio. Muchas veces las máquinas son idénticas en diferentes lugares, pero la historia y el testimonio de cada una no. Conocer la historia del lugar siempre agrega un valor a todo lo patrimonial, y es muy importante para poder darle la valoración que corresponde.

Los elementos que se utilizaron en la producción, siempre se pensaron para la máxima eficacia en el trabajo. Así también los grandes ventanales de las industrias, para que pudiera ingresar la luz solar, o el diseño era determinado muchas veces por la cantidad de personas que trabajaban allí. Es por eso que vemos a los edificios parecidos entre ellos, pero por dentro cada uno contiene su historia, su cultura y su importancia en particular.

Es por esto que considero importante que las mismas se conozcan, se valoren y se difundan, como sucede en los lugares anteriormente mencionados. En Rosario, no existe la valorización por parte de los ciudadanos, pero tampoco del gobierno. No hay ningún ente que se haya planteado tomar todos estos lugares para hacerlos turísticos, para darlos a conocer, para informar o para agregarle otra característica a la ciudad. Quizás haya falta de conocimiento por parte de ellos, que no se sepa que estos sitios pueden ser un atractivo o un ícono importante, y que por eso nunca se hayan tenido en cuenta. También es importante el ámbito económico, pero largar la propuesta para que quede en espera no estaría demás. Si en otros lugares tanto del mundo como de Argentina, los sitios industriales se toman como fundamentales para un desarrollo turístico, ¿por qué no hacerlo en Rosario también?

No solo atraería turistas interesados en el ámbito, sino que también colaboraría con la cultura, información y sentido de identidad de los mismos ciudadanos, lo que es importante para formarnos como tales. No quedarnos solo con vivir en una ciudad y tener una vaga idea de lo que sucedió hace unos años, que alguna vez nos han contado,

o hemos leído en algún libro de historia. Sino realmente estar interesados en aquellos hechos que han marcado un antes y un después, en lo que nos hizo crecer como ciudad que no fue planeada como otras, sino que gracias a los que aquí vivieron, trabajaron y construyeron, fuimos de a poco naciendo y apareciendo más allá de los alrededores de la industria.

El autor anteriormente mencionado, sostiene que los distintos sectores del Patrimonio Industrial se pueden clasificar en los siguientes:

- a) Lugares productivos: talleres, molinos y fábricas, minas y sitios donde se produzca cualquier tipo de proceso productivo y de transformación.
- b) Almacenes y depósitos, donde se guardan materias primas y productos acabados o semielaborados.
- c) Servicios: lugares donde se genera, se transmite y se usa energía, y lugares que abastecen y depuran el agua.
- d) Comunicaciones: medios de transporte de personas y mercancías y toda su infraestructura, que se componen por rutas fluviales, puertos, líneas de trenes y estaciones, carreteras y aeropuertos.

Considero que Rosario posee esa clasificación detallada más arriba, ya que los lugares productivos aún prevalecen y sobreviven a los modernos cambios de infraestructura de los últimos años, así como también existen aquellos lugares generadores de energía y depuradores de agua. En cuanto a las comunicaciones, el río y el puerto son puntos fundamentales a los que puede sumarse su característica industrial, quizás nunca antes pensada de esa forma. Los trenes y sus estaciones tienen un escaso funcionamiento, pero también sobrevivieron, y así las carreteras o calles que se hayan utilizado.

Sería bueno poder unir todos estos puntos o lugares, relacionándolos entre sí, para reconstruir la historia y los sucesos de la ciudad.

El Patrimonio Industrial puede ser utilizado también como un bien didáctico, ya que es un gran recurso para el aprendizaje, desde la educación escolar hasta la formación de cualquier ciudadano. Con la simple existencia de un edificio o construcción de la era industrial, ya es suficiente como para que la sociedad se pregunte e interese sobre su significado o función. Al poder contar con el testimonio material, se facilita la comprensión y el conocimiento de la industrialización, ayudando a entender la vida y el

trabajo que se realizaba en ese lugar. Esto se denomina la “fuerza de los lugares”, al permitir sentirse más de cerca esas actividades que se desarrollaron en otro tiempo.

Más allá de esto, el fenómeno no sirve solo para difundir y explicar la técnica y la vida en ciertos lugares y en una época determinada, sino que también constituye un elemento de reflexión acerca de la industrialización y su relación con la sociedad actual.

Quizás muy pocos rosarinos se han preguntado alguna vez, cómo surgió nuestra localidad, y quizás hasta también desconozcan que no fue planificada, sino que creció de a poco con el paso de los años y los acontecimientos que surgían.

5.2 Ejemplos en el mundo

Europa: la Ruta Europea de Patrimonio Industrial, es una red que enlaza una serie de hitos históricos importantes para potenciar las antiguas regiones industriales y el turismo industrial. Ésta, en lugar de englobar a todas las regiones de industrialización tradicional de Europa, agrupó a los lugares más significativos: comenzando en Gran Bretaña (Ironbridge, Manchester, Gales), llegaría luego al continente a través de Holanda, Bélgica, Luxemburgo, Norte de Francia (Lorena, Alsacia), Norte de España (País Vasco y Cataluña), Suiza y Norte de Italia (Piamonte, Lombardía, Véneto). Desde aquí se dirigiría a Austria, República Checa, Polonia, Finlandia, Suecia y Dinamarca (área metropolitana de Copenhague), para adentrarse posteriormente en Alemania.

2015, Año Europeo del Patrimonio Industrial y Técnico

INCUNA: “Asociación Arqueología Industrial, Patrimonio Cultural y Natural. Máximo Fuertes Acevedo” es una entidad sin afán de lucro y una organización no gubernamental que agrupa a personas y entidades interesadas en la protección, estudio y fomento del patrimonio industrial, que se ha sumado a la campaña promovida por la Federación Europea de Asociaciones de Patrimonio Industrial y Técnico (E-Faith) que trata de conseguir que el año 2015 sea declarado Año Europeo del Patrimonio Industrial y Técnico.

Esta iniciativa tiene sus antecedentes en la reunión de asociaciones de patrimonio industrial de diferentes países y regiones de Europa que tuvo lugar en noviembre de 2009, en Calais (Francia), organizada para discutir la cooperación y el intercambio de experiencias de recuperación del patrimonio. En este marco, y con un gran consenso, se

aprobó la propuesta de poner en marcha un Año del Patrimonio Industrial y Técnico Europeo y elevarlo a las autoridades europeas.

- Estados Unidos (Michigan)
- Canadá (Península de Nueva Escocia y Québec)
- Japón: como unas de las grandes potencias industriales que es en la actualidad, y con un intensísimo proceso industrializador entre los años 1868 y 1970, cuenta con un interesante patrimonio Industrial: en primer lugar, canal y primera central eléctrica original para abastecer la ciudad de Kyoto, de fines del siglo XIX y actualmente reconvertida en museo; y en segundo lugar, el edificio de promoción industrial de Hiroshima, todo un símbolo en Japón (declarado Patrimonio de la Humanidad por la Unesco), ya que se mantiene como el recuerdo vivo del lanzamiento de la primera bomba nuclear de la historia de la humanidad el 6 de agosto de 1945.

Ejemplos en argentina

- Buenos Aires, ex Establecimiento de Remates Bullrich, hoy Shopping Patio Bullrich.
- Buenos Aires, ex tanque de reserva de agua de la estación de trenes de Retiro, hoy Museo de Arquitectura, MARQ.
- Buenos Aires, ex tanque de distribución de agua, Palacio de las aguas corrientes, hoy actual Museo de las Aguas Corrientes.
- Buenos Aires, barrio de Puerto Madero.
- Buenos Aires, ex Mercado del Abasto, hoy Abasto Shopping Center.
- Buenos Aires, ex Mercado del Norte, hoy El Mercado Norte.
- Buenos Aires, ex Mercado de San Telmo, hoy Mercado de San Telmo.
- Buenos Aires, ex Depósito y Manufactura de Tabacos, hoy Museo de Arte Moderno.
- Buenos Aires, ex Fábrica de tubos de gas, hoy Solar de la Abadía Shopping.
- Buenos Aires, ex Molino el Porteño, hoy El Porteño Building, Faena Hotel.
- Buenos Aires, ex Molino el Progreso, hoy Complejo Los Molinos Building.
- Santa Fe, ex silos y contenedores del Puerto de la ciudad, hoy Complejo Puerto Ribera.

- Córdoba, ex Talleres del Ferrocarril Central Córdoba, hoy Museo de la Industria.
- Córdoba, ex Usina Mendoza, hoy La vieja Usina.
- Córdoba, ex Fábrica de Revestimientos Iggam, hoy Hipermercado Dinosaurio Mall.
- Córdoba, ex Mercado General Paz, hoy Centro Cultural General Paz.
- Córdoba, ex antiguo establecimiento Taller Forja, hoy Predio Ferial Forja.
- Córdoba, ex Molino Letizia, hoy Dinosaurio Mall San Vicente.
- Candonga, provincia de Córdoba, ex Estancia del Rosario de Santa Gertrudis, hoy Estancia del Rosario de Santa Gertrudis.
- Camino del Lago San Roque, provincia de Córdoba, ex Usina Molet, hoy Museo Usina Molet.
- Provincia de Córdoba, ex Bodega la Caroyense, hoy La Caroyense S.A Colonia Caroya.
- Provincia de Córdoba, ex Casa-establecimiento agrícola Copetti, hoy Museo-casa Copetti.
- San Miguel de Tucumán, ex Vivienda particular de Obispo Columbres, hoy Museo de la Industria azucarera Obispo Colombres.
- Misiones, ex La Cachuera, hoy el Museo de la Yerba Mate.
- San Juan, Bodegas Graffigna, hoy Museo Santiago Graffigna.

PATRIMONIO INDUSTRIAL COMO RECURSO TURÍSTICO CULTURAL

El Comité Internacional para la Conservación del Patrimonio Industrial, más conocido por sus siglas TICCIH, es la sociedad internacional dedicada al estudio de la arqueología industrial y la protección, la promoción y la interpretación del patrimonio industrial. Ellos definen al patrimonio industrial como aquel compuesto por los restos de la cultura industrial que poseen un valor histórico, tecnológico, social, arquitectónico o científico. Pueden ser vestigios materiales, ya sean muebles o inmuebles, testimonios o restos intangibles, generados por el hombre a lo largo de su historia y a través de sus actividades productivas, extractivas y de transporte, en especial aquellas surgidas en el seno de la sociedad industrial. Estos restos consisten en edificios y maquinaria, talleres, molinos y fábricas, minas y sitios para procesar y refinar, 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.

Los miembros de la Asociación Vasca de Patrimonio Industrial y Obra Pública, sostienen que lo Industrial, abarca no sólo los inmuebles, estructuras arquitectónicas y maquinaria de producción, sino también las vías de transporte y comunicación a través de las que llegaban las materias primas y se comercializaban los productos, las residencias, centros asociativos y asistenciales de los trabajadores, los servicios públicos y, en última instancia, los propios paisajes modificados por la actividad extractiva e industrial.

El patrimonio industrial se convierte en memoria histórica manifestándose según la época, la fase de su desarrollo, los sectores de actividad y las áreas geo-culturales en que se llevó a cabo el proceso de la industrialización.

Está relacionado con todos aquellos procesos con los que la sociedad se relaciona con su pasado, apropiándose así de su propia cultura, mediante la conservación de sus testimonios materiales o inmateriales vinculados a la memoria del trabajo y del lugar.

El patrimonio de la época de la industrialización, posee elementos frágiles, vulnerables, y hasta a veces incomprensibles. Por esto, debe ser considerado como un nuevo bien cultural, ya que no reside solo en sus valores económicos, técnicos, sociales o estéticos, sino también en la historia, el espacio, la sociedad y la técnica. Los paisajes industriales poseen más vida que los objetos que en ellos se encuentran, y cuando las sociedades que los originaron desaparecen, ahí es donde encontramos la huella viva de esos testimonios y de esos procesos.

Cabe destacar que Gran Bretaña, cuna de la Revolución industrial, fue escenario del primer reconocimiento del Patrimonio Industrial, a través del Council British Archaeology, el cual creó en 1959 un comité especial para preservar los monumentos industriales –The National Survey of Industrial Monuments-.

En 1971 nace la primera organización para la defensa de la Arqueología Industrial, la A.I.A. que celebraría su reunión inaugural en York en 1972 y posteriores Congresos.

Finalmente, en 1978 se crea el TICCIH (The International Comité for the Conservation of the Industrial Heritage), Comité encargado de estudiar, inventariar, conservar y difundir el Patrimonio Industrial, además de fomentar la relación entre las personas interesadas en esta materia a nivel internacional.

El caso español, se refiere a una asociación llamada Lámpara, que posee como principal objetivo documentar, inventariar, sensibilizar, difundir y poner en valor el Patrimonio Industrial basándose en criterios de calidad, sostenibilidad e innovación, invirtiendo así la percepción negativa de los espacios fabriles y promoviendo el desarrollo endógeno de los territorios donde se ubican.

Su filosofía es que el patrimonio Industrial, incluye todo tipo de espacios, paisajes e infraestructuras industriales, edificios maquinaria, servicios a la producción, utillaje, archivos, alojamientos obreros, testimonios históricos, vitales, laborales, culturales, etnográficos, cívicos, asociativos, reivindicativos, intelectuales y de ocio de los numerosos pero imprescindibles responsables que originaron el nuevo tipo de sociedad industrial.

Sostienen que no hay mejor huella del pasado que puedan conservar que aquellos edificios donde vivieron, trabajaron, disfrutaron y sufrieron los antepasados y que fueron su modo de vida, homenajando a esos protagonistas de una revolución social y económica, preservando aquellos lugares que rigieron sus destinos y que en muchas ocasiones fueron un pilar fundamental para la construcción de la nueva sociedad industrial. La mayor responsabilidad que tienen es no dejar cubrir por el paso del tiempo, el olvido y los escombros cientos de edificaciones de indudable valor arquitectónico.

También en Alemania, Portugal y Perú, hay organizaciones que se encargan de estudiar el patrimonio con el fin de protegerlo y conservarlo para el futuro.

En los últimos años han aumentado las iniciativas de protección y defensa del patrimonio industrial, se han consolidado revistas electrónicas, encuentros científicos, asociaciones privadas, fundaciones y otros organismos de gestión patrimonial. Por ejemplo, los estatutos de la Asociación Española de Historia Económica tienen como uno de los objetivos el “fomentar la conservación del patrimonio industrial y difundir el valor histórico, tecnológico, social y científico de los procesos industriales y económicos del pasado”.

Debe tenerse en cuenta, además, que éste forma parte del patrimonio cultural y como tal también refleja los valores de la sociedad que lo asume y reconoce como propio. Por lo tanto, debe defenderse y protegerse, para convertirlo en un valor cultural propio.

LA RELACIÓN DEL PATRIMONIO INDUSTRIAL CON EL TURISMO

Aquí es donde el turismo juega un papel fundamental, ya que en los últimos años, los objetivos de los viajes han cambiado. El nivel educativo de las personas es más elevado, y por lo tanto, buscan más allá del típico sol y playa. Se interesan por la historia, la cultura y la naturaleza del lugar que visitan, poniendo en primer lugar a elementos que antes pasaban desapercibidos (Capel, 2006).

Sobre el mismo tema, Busquets y Fernández (2003), reconocen que las demandas en materia de turismo se diversifican al mismo tiempo que se amplían y se encuentran diferentes tipos de turismo, como el rural, el de aventura, el cultural, etc. Dentro de este último, se ubica el patrimonio industrial, con el cual se puede realizar turismo industrial. Al promover este fenómeno, se plantea una alternativa económica para el lugar, al mismo tiempo que se valoriza el sitio, la cultura, la sociedad, y se unifican el patrimonio industrial, cultural y natural. De esta manera, se alcanza a evitar la desaparición de estos últimos, y se logra que la sociedad se sienta realmente parte de una comunidad (Álvarez, 2003).

En el sentido económico, Troncoso y Almirón (2005), consideran que el turismo puede ser utilizado como una vía para generar recursos económicos para gestionar el patrimonio, y de esta manera protegerlo. En el mismo sentido de ideas, Domínguez (2005, p.3) afirma que “el patrimonio industrial ha sido una fuente interesante de recursos turísticos debido a que refleja la memoria histórica de un sitio”. Su utilización como recurso turístico permite convertir instalaciones abandonadas en conjuntos activos, atrayendo beneficios no solo económicos sino también socioculturales.

Hospers (2002), distingue dos tipos de turistas que pueden ser atraídos por turismo industrial: “las veteranas generaciones que buscan la nostalgia y las nuevas generaciones que se apasionan por lo novelesco de la historia. Al final, el objetivo principal de este tipo de turismo es preservar la identidad de la región y explotar una nueva forma de desarrollo económico”. También distingue 3 tipos de atracciones turísticas que son de interés para el patrimonio industrial:

1. Restos industriales en el lugar de procesos y producción, como por ejemplos las minas.
2. Restos industriales de transportes, como vías férreas, caminos y puentes o acuáticos.
3. Atracciones socioculturales asociadas con el pasado industrial de una región, por ejemplo las casas y lugares de recreación de los trabajadores.

De esta manera, aparece una nueva tendencia turística que mezcla lo industrial con lo económico y social, que en Rosario hoy día se desconoce. El patrimonio sirve como testimonio de una época y puede estudiarse para comprender y valorar el pasado, y reforzar la memoria de los ciudadanos. También para reactivar las zonas afectadas por el cierre y abandono de las actividades que allí tenían lugar, como una herencia de los antecedentes industriales sobre todo humanos y sociales.

Es fundamental que se revaloricen todos aquellos lugares en donde tiempo atrás ocurrieron importantes hechos, que no se tomen como “antiguas fábricas que ya no funcionan” o “lugares olvidados”, que no se camine por el lugar sin saber qué es lo que había allí antes o qué se hacía. Hay muchas zonas que se encuentran vacías ya que en ellas se ubican estos patrimonios, pero lo que sucede es que al cesar las actividades, ya no ha quedado nada. Esto lleva a que los ciudadanos desconozcan el lugar o que pasen desapercibidos.

Las personas que han vivido en la época en la que las fábricas funcionaban, las recuerdan y probablemente sepan su historia. Pero las generaciones siguientes, están desinformadas al respecto y abunda el desinterés por sobre todas las cosas. Por eso, es importante que haya un cambio en este sector industrial, para poder darle el valor que le corresponde y que desde aquí se comience a ver desde otro punto de vista, de otra manera. Que todos los ciudadanos sean capaces de reconocer un antiguo sitio industrial y que conozcan qué fue lo que en verdad sucedió allí. Que dejen de existir esos lugares “fantasmas” que ni siquiera se observan al pasar caminando por delante.

Rosario ha crecido muchísimo en los últimos años, se han propuesto proyectos de construcciones de conjuntos de edificios, de arreglos de calles, de inauguraciones, y la mayoría se han podido concretar. Por eso, es posible que se pueda seguir creciendo sumando distintas ideas, como es ahora la inclusión de lo industrial al turismo.

Quizás en este ámbito no hayan surgido nuevas propuestas, quizás haya quedado todo reducido al “río y playas”, “parques” e “islas”. Los nuevos proyectos se basan en expandir algunos lugares de la costanera, en mejorar algunas calles y renovar sitios viejos, pero se basan en la urbanización y no tanto en el turismo, dado a que por supuesto, el mismo no es la principal economía de la ciudad. Pero al ver que en otros lugares de Argentina o del resto del mundo se incluye lo industrial a los proyectos, cabe la posibilidad de poder concretarlos en Rosario también. Es importante poder renovar las opciones que se presentan para los turistas, y por qué no para los mismos ciudadanos también. De alguna manera, éstos son los que deberían comenzar a informarse y

conocer sobre el tema, antes que lo haga una persona ajena a la ciudad. Que las personas que habitan un lugar conozcan sus espacios, sus historias, sus anécdotas para poder contarlas luego a alguien de afuera, habla bien de la educación y la cultura de los mismos. Es satisfactorio que un turista nos pregunte sobre un ícono de nuestra ciudad, y que sepamos contestar con certeza y seguridad.

El inconveniente sería, como mencioné anteriormente, el desinterés por parte de los rosarinos de informarnos y crecer como ciudadanos. Por eso, la idea de incluir a aquellos lugares abandonados debería ser llamativa para que todos nos acerquemos a ver de qué se trata y qué se propone.

Al ser un proyecto innovador, que sale de lo común en la ciudad, atraería estos nichos de mercado interesados en el tema, que recorren ciudades en busca de lo industrial y sus historias. Además, serviría para generar más recursos económicos, y se fortalecería el sentido de pertenencia y de comunidad.

Desaparecerían de esta manera, aquellas zonas prácticamente deshabitadas, o consideradas peligrosas ya que no funciona ningún comercio hoy en día, y la gente evita caminar por miedo a la inseguridad.

Tal vez conocer los motivos de los cierres o fracasos de aquellas empresas, sirva también para los que poseen una fábrica o un negocio en la actualidad, para no cometer los mismos errores o tomar un camino alternativo buscando siempre el progreso y el poder salir adelante ante cualquier situación.

Considero importante que esta idea de reconocimiento y valorización de los vestigios industriales, sirva tanto al turismo como al ciudadano como tal y como persona, para que podamos aprender de lo sucedido, de la historia que nos marcó y nos va a marcar siempre, para crecer y estar orgullosos de la localidad que junto con aquellos trabajadores construimos. El poder continuar de alguna forma con lo que ellos iniciaron el siglo pasado, y que hoy podamos recordarlos y aprovecharlos como el puntapié para un nuevo comienzo. Utilizar algunos ejemplos de las primeras industrias que surgieron para imaginar y proponer crear algo mejor, ayudando al crecimiento de Rosario tanto comercial como económicamente.

Por otro lado, el turismo industrial es un turismo muy específico que busca conocer cosas diferentes, centrado tanto en los vestigios de los últimos siglos como en las visitas a industrias que aún funcionan, donde se explica la fabricación de un producto

determinado. Podemos decir que este fenómeno se ha organizado en Europa mediante rutas o itinerarios industriales como:

1. Rutas urbanas

Este tipo de itinerarios nos ofrece la posibilidad de conocer a la ciudad en sí. El elemento más importante es la fábrica, la fábrica urbana que se instaló en la ciudad aprovechando la existencia de una abundante mano de obra y salarios bajos. Algunos de esos edificios pueden convertirse en espacios culturales, otros en viviendas y también albergar modernas sedes de empresas. Su conservación es fundamental para mostrar a las generaciones posteriores el papel de la industrialización y sus relaciones con el espacio urbano.

2. Rutas comarcales

Estos itinerarios son más amplios que los urbanos ya que incluyen estructuras industriales más extendidas sobre un territorio que presenta la característica de una industrialización bastante uniforme.

3. Rutas regionales

4. Rutas temáticas

Estas rutas son de carácter comarcal o regional pero se presentan por separado porque tienen la particularidad de combinar establecimientos relacionados con un mismo sector industrial. Los visitantes pueden comprobar los diferentes sistemas productivos que se utilizaron y cómo fueron evolucionando a lo largo del tiempo. Son itinerarios de fuerte atractivo turístico aplicados en los lugares en los que antes existía una considerable concentración de un mismo tipo de industrias, convertidas en el elemento más identificador de un determinado territorio. Tras el abandono de la actividad (aunque también pueden existir industrias en activo), las rutas cubren en todo o sólo en una parte lo más destacable de un sector industrial.

Analizando Rosario, se puede proponer un itinerario industrial combinando tanto las rutas urbanas como comarcales, ya que dentro de la ciudad encontramos las fábricas que son el elemento fundamental de la primera y si nos dirigimos hacia las afueras, también se encuentran las demás industrias que hoy día aún funcionan.

Por lo tanto, sería importante dar a conocer todos aquellos barrios o zonas industriales que han quedado tapados por el crecimiento urbano, o por los cuales se transita sin conocer su verdadera importancia. Contar su aparición, su historia, sus inconvenientes, y todo lo que caracterice a cada lugar en particular. Crear un entorno en el que el

ciudadano o el turista se sienta como si lo hubiera vivido, o que se imagine exactamente lo ocurrido como sucede cuando se lee un libro al insertarse en ese mundo. Así, con cada fábrica, barrio, esquina o calle que se relacione con lo industrial. Relacionar todos estos elementos para poder reconstruir lo sucedido.

Y luego, en los lugares más alejados de la ciudad, no solo relatar la historia sino también agregarle “lo moderno” o “lo actual”, ya que todavía se encuentran en funcionamiento. Y así poder formar una historia desde el comienzo de las industrias en la ciudad, con aquellas que han desaparecido y aquellas que no.

TURISMO EDUCATIVO

Según José Armando Díaz Lo, el Turismo Educativo “es un tipo de turismo que involucra aprendizajes en temas específicos, utilizando como escenarios tanto el mismo viaje como el lugar de destino”.

Esta clasificación de turismo, se refiere a aquel en el que el viaje es el aprendizaje en sí, en el que se ven otras realidades y se aprende de ellas, en el que la persona se abre a otras tradiciones, culturas, lenguajes y formas de vivir.

En Argentina, existen propuestas y políticas socio-educativas en cuanto a este tipo de turismo, y se dan a conocer distintos programas como por ejemplo el Programa Provincial de Turismo Estudiantil, en el que se pretende ofrecer una propuesta que apueste al desarrollo integral de la educación de niños y adolescentes, permitiéndoles desarrollar competencias en referencia a la convivencia social y al conocimiento de su tierra natal, su historia, su cultura.

Por otro lado, existe otro programa llamado “Educación y memoria: Entre el pasado y el futuro. Los jóvenes y la enseñanza de la historia reciente“, que tiene como objetivo consolidar una política educativa que promueva la enseñanza de la historia reciente mediante la elaboración y puesta a disposición de materiales y acciones de capacitación docente a nivel nacional. Inscribe sus acciones en el marco general de la Ley Nacional de Educación N° 26.206 que en su artículo 3° señala que “La educación es una prioridad nacional y se constituye como política de Estado para construir una sociedad justa, reafirmar la soberanía e identidad nacional, profundizar el ejercicio de la ciudadanía democrática, respetar los derechos humanos y libertades fundamentales y fortalecer el desarrollo económico-social de la Nación.”

La enseñanza del pasado reciente se sostiene en la idea de que los derechos humanos son conquistas sociales, fruto de la acción humana, y en consecuencia, refuerza la

noción de responsabilidad, participación e inclusión. Es desde la educación, entendida como una puesta a disposición del pasado en diálogo permanente con el presente y el futuro, que es posible invitar a los jóvenes a la reflexión, el debate, y la apertura de nuevas preguntas y respuestas para la toma de posición frente a sus realidades. En este sentido constituye un aporte fundamental para la construcción de una nación justa, equitativa, económica y socialmente desarrollada, habitada por ciudadanos activos cuya responsabilidad se alimenta también a partir de reconocerse como parte de un pasado común.

Como propuso Josef Yerushalmi, la función de la Historia es la de montar guardia. De este modo, el ejercicio de la memoria es un generoso acto de vigilia para los que vendrán, los jóvenes nacidos y que se educan con posterioridad a episodios que dejaron huellas culturales indelebles, que deben ser superadas no desde el olvido, como buscan sus negadores, sino desde su reparación. El espacio educativo, entonces, no sólo es aquel donde se produce la transmisión de la memoria del pasado reciente, sino que es el bastión donde se generan los pisos fundamentales para garantizar la vigencia de los derechos humanos, como una condición necesaria para su desarrollo pleno.

El Turismo Educativo puede servir a una gran variedad de propósitos, tales como: satisfacer la curiosidad acerca de otras personas, su lenguaje y su cultura; estimular el interés en artes, música, arquitectura o folklore; inspirar y sensibilizar a las personas sobre el cuidado de los ambientes naturales, el paisaje, la flora y la fauna; o profundizar en la fascinación de los sitios culturales e históricos.

No obstante lo anterior, es importante señalar que el Turismo Educativo va más allá de la simple curiosidad, el interés o la fascinación por un tópico, fenómeno, objeto o lugar en particular, pues éste implica una experiencia, por lo general vivencial, en la cual intervienen actividades de motivación y aprendizaje, a las cuales son expuestos los alumnos de manera directa.

Desde el año 2002, existe una Ley de Agencias de Viajes Turísticos (Ley 25.599, ver Anexos), en la que se establecen los requisitos con los que deberán contar aquéllas que brinden servicios a contingentes estudiantiles, y define el Turismo estudiantil, con Presentación de Declaraciones Juradas y contratos de venta de servicios.

En este caso, podrían utilizarse las visitas a los sitios industriales de alumnos tanto de la misma ciudad de Rosario (ya que es importante para ellos conocer la historia del lugar en el que viven) como de otras ciudades.

Se considera una actividad adecuada para chicos de niveles primario y secundario, aprovechando la cantidad de espacios industriales que brinda Rosario, y pudiendo educar desde una perspectiva diferente, escapando del aula cotidiana con horarios rutinarios.

También se pueden realizar actividades post-visita, una vez de nuevo en el aula, para remarcar ciertos puntos importantes de la actividad, para recordar lo que se vio y escuchó y para asegurarse de que el objetivo principal se haya cumplido. Es decir, que los que hayan realizado este tipo de turismo, puedan contar con sus propias palabras lo que comprendieron y sintieron, y que les sirva como ciudadanos al poder valorizar los vestigios que han quedado de alguna época anterior.

6.- EL SURGIMIENTO DE LAS INSTALACIONES INDUSTRIALES EN LA CIUDAD DE ROSARIO

El crecimiento comercial y la industria iniciado en Rosario a fines del siglo XIX y finales del XX, iba a sostenerse hasta la década del '30, por la crisis mundial.

En ese período, inician las actividades de industrias como la metalúrgica, la metalmecánica, la textil (con fábrica a vapor de bolsas), la de alimentación (como la refinería de azúcar, los molinos harineros y yerbateros, la producción fideera, la industria licorera y cervecera, etc.)

Durante la crisis, se produjo un golpe en las economías mundiales y también en la argentina, poniendo fin, como señalan Castagna, Pellegrini y Woelfin en “Desarrollo de la industria” a “la etapa de crecimiento basada en la expansión de la demanda externa de productos primarios, cereales, carnes y derivados”. Comienza la industrialización sustitutiva de importaciones y gracias al crecimiento de la ciudad, se incrementaron las migraciones internas, acrecentando la población. De esta manera surgieron empresas manufactureras, y la industria liviana. La construcción de máquinas-herramientas, no debe dejarse de lado ya que brindaron un alto grado de nivel tecnológico, enorgullecendo a los rosarinos.

Al ámbito de la metalurgia pertenecerían industrias de nivel nacional como Acindar S.A., cuya actividad se inicia en Rosario en 1943, con instalaciones en Ovidio Lagos al 4200, donde aún subsisten las chimeneas características de la primera acería, cuya

conducción ejercería la familia Acevedo (de donde proviene el nombre de la empresa). Ésta llegaría a contarse entre las industrias más importantes de la región y constituiría una enorme fuente de trabajo.

Igualmente relevante sería la actividad de Chaina Hermanos, fundición y establecimiento metalúrgico que sobreviviría hasta la década del '80, con su planta en la manzana comprendida entre Vera Mujica, Av. Francia, Córdoba y Santa Fe; de Cura Hermanos, en el rubro de la laminación de hierro a partir de la Segunda Guerra Mundial, cuando decae la construcción de galpones para almacenamiento de cereales en los que la firma se especializó desde 1922.

Elías Soso, empresario de la ciudad, resume en 1999, al nacimiento de pequeñas y medianas empresas e industrias que proliferarían en Rosario a partir de 1940:

“Los inicios de todas las industrias eran pequeños talleres en los que cada uno tenía su casa y había una cantidad grande de torneros que fabricaban autopartes, por ejemplo, talleres unipersonales, micro emprendimientos, como se los llama hoy. Hasta que llegó el momento en que hubo que contar con una organización. La organización empresaria nació como una respuesta. Así surgieron primero las cámaras de grandes tiendas, y después las cámaras industriales y en ese momento es cuando nace la Asociación de Industriales Metalúrgicos, que hoy tiene medio siglo y la Cámara de la Industria de la Madera”.

Un visible aumento del parque automotor, aun antes de la instalación regular de las grandes empresas del rubro en la Argentina, iba a permitir en Rosario el surgimiento de varias industrias que se vinculaban en forma estrecha con aquél.

También alcanzaría una significativa trascendencia, en los años del '40 al '60, la producción de bicipartes, en estrecha relación con el auge de las bicicletas como medio de transporte de buena parte de los sectores populares de la ciudad, que la utilizaban como locomoción cotidiana hacia las fábricas, los talleres o el trabajo.

A la ciudad, entretanto, se habían incorporado ya la Estación Fluvial, a orillas del Paraná, sobre el que aterrizaba regularmente el hidroavión que cubría la ruta Rosario-Buenos Aires, y la Estación Terminal de Ómnibus, que pertenecerían antes al ferrocarril francés.

Una serie de importantes empresas, iban a mantener una real importancia como industrias vinculadas a la alimentación, en muchos casos a través de marcas que se convertirían en una presencia habitual en la vida cotidiana de una ciudad.

El frigorífico Swift sería una de esas industrias, iniciada casi en la década del '30 y subsistente hasta la actualidad. Su instalación en la zona sur de la ciudad contribuiría a la conformación del barrio Saladillo a la vez que significaría una posibilidad importante de trabajo.

En el otro extremo de Rosario, en el barrio Arroyito, Cafés La Virginia sostendría de forma ininterrumpida una actividad industrial de relevancia nacional, a través de la producción de café, representando como en el caso anterior una oferta laboral significativa para la zona.

La fabricación de artículos del hogar es otro de los rubros a considerar en el período, y así también la tradición licorera que nacería en la ciudad con la inmigración italiana.

Una de las exteriorizaciones más visibles del comercio cotidiano estaría dado entre 1930 y 1960, por la vigencia de algunas empresas dedicadas a la explotación de grandes tiendas, que servían de abastecimiento a las necesidades de indumentaria de las familias rosarinas, en todos los rubros que la misma demanda, desde zapatos a sombreros y desde trajes y sobretodos a camisas y ropa interior. Sería el caso de algunas tiendas que, como La Favorita, tendrían su mayor actividad a partir del '30.

A partir de los inicios de la década del '60, como señalan nuevamente Castagna, Pellegrini y Woelfin, “la industrialización en el área de Rosario ya no se llevó a cabo dentro de la ciudad sino fuera de ella, principalmente hacia el norte, donde adquirió peso la rama de las industrias químicas y petroquímicas”.

El Gran Rosario, como se denominaría al sector aledaño a la ciudad, se consolidaría a partir de los años 60 como polo generador de la actividad industrial.

Mientras tanto, Rosario crecía de cara a los años 70 y subsiguientes, que traería consigo un impactante crecimiento de la construcción, visible en zonas como el hoy residencial “Barrio Martín” o el sector de Pellegrini desde Oroño hasta Buenos Aires, hasta convertirse en la ciudad con mayor índice de construcción de Latinoamérica.

7. LAS INSTALACIONES FERROVIARIAS

El tren en Santa Fe, primeras gestiones

Alan Campbell, ingeniero norteamericano contratado por Wheelwright, propone a Urquiza la posibilidad de un ramal ferroviario que uniera Córdoba con Rosario, quien comprendió que el signo del progreso de la época eran las comunicaciones. El objetivo era dotar a la Confederación de vías públicas que activen el comercio de unas provincias

con otras, den valor a la producción, faciliten la población del territorio y contribuyan a realizar la constitución política que estaba planificada.

Con el proyecto de Campbell, se pensó a Rosario como potencial puerto exportador de gran envergadura al facilitar por medio del transporte ferroviario, el envío de la producción de Cuyo y del Noroeste, vía Córdoba.

En 1861, Urquiza es derrotado en Pavón, pero Mitre mantiene la idea de construir el ramal ferroviario y el Congreso Nacional autorizó en 1862 al Ejecutivo para concretar la operación. Así, en 1890, ya había 5 estaciones ferroviarias en la ciudad: Central Argentino, Oeste Santafesino, Buenos Aires-Rosario, compañía Five Lille y ferrocarril Córdoba-Rosario.

8. RELEVAMIENTO DEL PATRIMONIO INDUSTRIAL DE ROSARIO

Podemos agrupar a los distintos sitios industriales en una categoría denominada “Arquitectura utilitaria, galpones y viviendas ferrocarrileras” y en otra llamada “Industrias”.

En la primera categoría se incluyen:

- El Barrio Inglés.
- La Cervecería Quilmes.
- La Cervecería Schlau
- Barrio Refinería, surgió en torno a la primera fábrica de azúcar refinada del país, que provenía de Tucumán, convirtiéndose en una populosa zona de obreros e inmigrantes. Hoy se integra a los paseos junto al río de la mano de una ambiciosa reconversión urbana. El Barrio “Las Malvinas”, más conocido como Barrio Refinería, es uno de los más antiguos de Rosario. Creció hacia fines de 1800 en torno a la primera fábrica de azúcar refinada del país (Refinería de Azúcar Argentina Sociedad Anónima) y a los talleres ferroviarios del ferrocarril Central Argentino. Fue el primer barrio obrero, populoso y de inmigrantes de la ciudad, con una fisonomía ligada a aquellos orígenes y, también, a los antiguos muelles y terminales portuarias de las cercanías. Fue en 1887 cuando comenzó sus actividades la fábrica de refinación y distribución de azúcar en bruto, que provenía de los ingenios tucumanos y era transportada por el ferrocarril Central Argentino. Desde Rosario salía en barcos para la exportación por los muelles de la zona, situación que -junto a los talleres ferroviarios- provocó la radicación de gran cantidad de obreros.

En el caso de los trabajadores del ferrocarril inglés, la empresa construyó viviendas para su personal jerárquico y para sus obreros especializados, con características arquitectónicas de diseño típico inglés que aún se conservan y pueden observarse en el Parque Scalabrini Ortiz.

- Usina Sorrento.
- Puerto de la ciudad.

Los antecedentes de su construcción, datan de los primeros proyectos presentados a partir del año 1869 en adelante. Desde ese momento, preocupaba la cuestión sobre mejoras en las condiciones del Puerto. La importancia del movimiento de su comercio en aquella época queda establecida por el monto de la importación y exportación, conducidas por 1.877 embarcaciones de todas clases: a vapor, de vela, de ultramar y de cabotaje. Por lo tanto, el Departamento de Ingenieros consideró oportuno preparar un proyecto que estableciera un desarrollo total del muelle para facilitar también los depósitos tanto provisorios como permanentes. Pero dicho proyecto, no fue aprobado por el Superior Gobierno.

En el año 1872, el Ing. Lintmark, Vicedirector de la Oficina de Ingenieros Nacionales, verificó estudios y formuló un proyecto definitivo de puerto, que quedó luego sin realizarse por falta de recursos para llevar a cabo las obras.

Más tarde, en 1876, surgió la idea de contratar la construcción del puerto con una empresa privada. El Congreso sancionó una ley que autorizaba al poder ejecutivo a contratar con la empresa F.C. Central Argentino la construcción de las obras proyectadas. Dado a que éstos no estaban de acuerdo con un artículo de dicha ley, no fue posible al Gobierno celebrar el contrato autorizado.

En 1878, se sancionó la ley que salvaba la dificultad y autorizaba al poder ejecutivo para contratar con una empresa cualquiera la construcción del muelle y de las obras autorizadas por la ley del '76. Preparados los proyectos, fueron sacados a licitación y en 1880, se abrió la única propuesta presentada, de los Sres. Rodríguez y Cía., a quienes se adjudicó la concesión.

En 1881, los empresarios en vez de tomar las medidas conducentes a la realización de las obras concedidas, iniciaron diversos reclamos que fueron causas de demoras tales en la ejecución de las mismas, que determinaron al poder ejecutivo a rescindir el contrato en 1884.

En 1883, se formularon nuevos proyectos, en los que el puerto quedó dividido en dos secciones, y dos años después se resolvió que la primera sección se construyera administrativamente.

En 1888, fue aprobado un contrato firmado con el Sr. Canals, quien se comprometió a terminar las obras en cinco años, cobrando para sí durante este tiempo los derechos de muelle, eslingaje y depósito, tanto de la parte sur como norte.

En diciembre de 1890, no se habían empezado aún los trabajos en el puerto Sud de Rosario, y dos años después, el Gobierno Nacional se vio obligado a rescindir el contrato.

Siete años después de eso, seguían las cosas en el mismo estado, y fue en esas circunstancias que se constituyó la “Asociación popular Canalización de los Ríos y Puertos de Rosario”, que logró llamar la atención de los poderes públicos sobre la necesidad de construir un puerto moderno.

Por lo que finalmente, 30 años después, se consiguieron las ampliaciones y mejoras que el puerto necesitaba.

En la segunda, se encuentran:

- Ex estación Rosario Central, actual Isla de los Inventos.
- Ex Oficinas Administrativas del Ferrocarril Central Argentino, hoy funciona el Distrito Centro Antonio Berni (Municipalidad de Rosario).
- Ex estación Rosario del Ferrocarril Central Argentino entre los años 1863 y 1870. A partir de 1870 pasó a ser el “galpón 10”.
- Ex Talleres del Ferrocarril Central Argentino, hoy Centro Metropolitano de Eventos y Convenciones.
- Ex Estación Rosario “La Francesa” del Ferrocarril Provincial de Santa Fe, actual Terminal de Ómnibus Mariano Moreno.
- Centro de Exposiciones y Convenciones Patio de la Madera.
- Estación Rosario Oeste, Ex estación Rosario del Ferrocarril Compañía General de Buenos Aires, actual edificio de Gendarmería Nacional (intersección de Avenida San Martín entre calles Virasoro y Rueda).
- Estación Rosario Central Córdoba (originalmente Ferrocarril Córdoba y Rosario), ubicada en 27 de febrero y Juan Manuel de Rosas.
- Ex estación Rosario Este, en el sector del Parque Urquiza.

Ferrocarril Central Argentino

En 1855, un decreto de la Confederación autoriza al banquero José Buschental a contratar la construcción de un ferrocarril que realizara el recorrido Rosario-Córdoba, según los estudios de Campbell.

Luego de varios conflictos para aprobar los contratos, finalmente en 1863 se inauguran las obras, con el primer tramo de Rosario a Tortugas y más adelante hasta lo que hoy es Villa María.

En 1875, se formó la “Compañía de Tierras del Central Argentino”, que impedía que pudieran establecerse relaciones entre los valores de la tierra y del tendido y mantenimiento del ferrocarril. Argumentaba que poblando esas tierras al costado del ramal, se aumentaba la producción y por ende, el tráfico.

Después de la crisis de 1875-76, la empresa Central Argentino acrecentó sus ganancias notablemente. Varios factores influyeron en el aumento de tráfico, como el flujo inmigratorio que incrementó los pasajes y fletes. Absorbía el tráfico desde Cuyo por medio del Ferrocarril Andino desde Villa María, y el del Central del Norte desde Córdoba, conectando así una buena parte de la producción del país con los puertos.

Esto elevó tanto los ingresos de la empresa que no pudieron ocultar sus ganancias, por lo que tuvieron que devolverle al gobierno nacional las sumas aportadas por una garantía del 7% que se les daba, y renunciar finalmente a ésta.

Consolidado económicamente, el Central Argentino comienza su expansión. Muchas colonias se habían fundado ya en la provincia producto de las políticas inmigratorias, generándose un volumen de producción agropecuaria que era necesario conducir a los puertos de Rosario, Santa Fe y Buenos Aires.

En 1908, se fusiona con el F.C Buenos Aires y Rosario, denominándose Compañía del Ferrocarril Central Argentino.

Ferrocarril Oeste Santafesino

Carlos Casado fundó en 1870 la Colonia Candelaria (Casilda). Fue el primer suscriptor de acciones del Central Argentino y el primer tesorero de la comisión recaudadora de esta empresa. Solicitó la construcción de un ramal que, partiendo desde Carcarañá, llegara hasta Candelaria, pero no tuvo éxito. Decide encarar la obra por su cuenta: en 1882 se aprueban los planos y luego se sanciona la ley que lo autoriza a construir y explotar e Ferrocarril Oeste Santafesino.

La estación Rosario se ubicó en un terreno de propiedad nacional, conocido con el nombre de Las Baterías, por conservarse en el lugar (sobre la barranca de lo que es hoy el Parque Urquiza) restos de las defensas utilizadas por la Confederación.

La vía recorría el centro del boulevard Argentino (hoy Pellegrini) y en la intersección con el Boulevard Santafesino (hoy Oroño) se bifurcaba: un ramal hacia el sudoeste por lo que hoy es Av. Perón (Godoy), y otro por calle Pueyrredón y luego por la costa hasta Balcarce, ubicación de los Graneros.

Ferrocarril de Santa Fe

La ciudad de Santa Fe estuvo interesada en vincularse con las colonias, desde 1885. Ese año, el gobierno provincial autorizó a Mariano Cabal para la construcción de un ferrocarril desde la Capital hasta Esperanza, pero por una serie de incumplimientos por parte del gobierno, se diluyó el intento.

Luego, Enrique Zimmermann, solicita la concesión de un ferrocarril que partiera de Sant Fe hasta Rosario, pudiendo prolongarse hasta aquí por la misma empresa u otra, y con una serie de condiciones sobre garantías y dinero, pero la operación no se llevó a cabo por el fallecimiento del señor.

Después de 15 años de sucesivos fracasos, la provincia contrata en 1883, a la firma John G. Meiggs et Sons. de Londres, para construir un ferrocarril de trocha angosta y concesionar su explotación. Los trabajos se iniciaron en mayo de 1884, y en enero se inaugura la primera sección.

Con los años, se fueron obteniendo nuevos ramales y extensiones hacia distintas colonias, firmando contratos con diferentes empresas.

Esta red ferroviaria, que cubría las necesidades de comunicación y transporte de la mayoría de las colonias de las zonas centro y norte de Santa Fe, fue pagada por el gobierno de la Provincia y explotada por una compañía francesa, cuyas verdaderas contabilidades solo ellos conocían.

En 1892, el gobernador Cafferata se quejaba de que la administración de nuestros ferrocarriles no mejoraba, y atribuía en parte estos inconvenientes a la situación anómala de la empresa arrendataria. Sucedió que el capital aportado por el Gobierno santafesino era usufructuado por una compañía francesa, mientras el pueblo de la provincia debía pagar anualmente los servicios de los empréstitos que proporcionaron las sumas cedidas al ferrocarril.

En 1890 se firma un contrato por el cual la provincia transfiere a la compañía “la propiedad absoluta y definitiva de todas las líneas que constituyen la red de los F.F C.C de la Provincia de Santa Fe, incluyendo todos los terrenos, estaciones, galpones, edificios, talleres, muelles, embarcaderos, tren rodante, maquinarias, útiles y todos los accesorios y pertenencias de las líneas sin excepción, que pasarán a ser la Compañía Francesa”.

Ferrocarril de Buenos Aires

En julio de 1874, el presidente Sarmiento aprobó los estatutos de la Compañía del Ferrocarril de Buenos Aires a Campana, y luego su construcción. En 1883, se autoriza la extensión a Rosario, por San Nicolás.

En 1886, se inauguró el recorrido Buenos Aires-Rosario, y en 1900, la empresa adquirió las líneas del ferrocarril Gran Sud de Santa Fe y Córdoba, y en 1909, se fusionó con el Central Argentino.

Ferrocarril Central Córdoba

En 1868, la ley N° 280 autoriza al Poder Ejecutivo Nacional a construir una línea ferroviaria del Central Argentino, desde Villa Nueva hasta Mendoza; y otra línea desde Córdoba a Salta y Jujuy. Estos sistemas ferroviarios eran propiedad del Estado Nacional y llegaron a constituir la red más grande de Sudamérica.

En 1884 el rendimiento del ferrocarril estatal era mejor del esperado y el entusiasmo tal, que las provincias servidas por sus líneas exigían la conexión directa con los puertos, lo que bajaría notablemente los costos de los fletes. Estaba demostrado, por la eficiencia de su administración, que financieramente era posible.

La ruta propuesta era Córdoba a San Francisco, y de allí casi en línea recta a Rosario, ramal factible de ser aprobado porque al pasar por otras zonas no planteaba competencias con los ferrocarriles existentes.

Sin embargo, el gobierno nacional construyó más de 500km de vías, no hacia los puertos, sino entre localidades menores. Y apresuradamente los ingleses, que veían la posibilidad de que sean seriamente afectados sus intereses, obtuvieron la concesión de esta línea para sí, fraccionada en dos contratos transferidos a la Compañía Ferrocarril Central Córdoba y a la Compañía Córdoba-Rosario.

En 1913, se fusionaron los ferrocarriles Central Córdoba Sección Norte, Central Córdoba Sección Este, Central Córdoba Extensión a Buenos Aires y Córdoba y Rosario, pasando a denominarse Ferrocarril Central de Córdoba.

Después del censo de 1914, se instaló la necesidad de que el Gobierno Nacional se ocupe de resolver el problema de la gran pobreza existente en el interior del país. Esto lleva a que el Senado Nacional apruebe la expropiación de las líneas del Central Córdoba, para que pudieran acceder al puerto de Buenos Aires las líneas del Estado. Esta ley proponía formar la Compañía de Ferrocarriles Nacionales, permitiendo que cualquier ferrocarril se fusione con estos, pero en 1920, Yrigoyen vetó la ley. Finalmente en 1938, el Estado lo compró. Sus estaciones en Rosario estaban ubicadas en las calles Mendoza y Paraná, y 27 de Febrero y Juan Manuel de Rosas.

9. METODOLOGÍA

El proceso de investigación de este trabajo requirió la búsqueda de diversas fuentes de investigación, que consisten en datos primarios y secundarios.

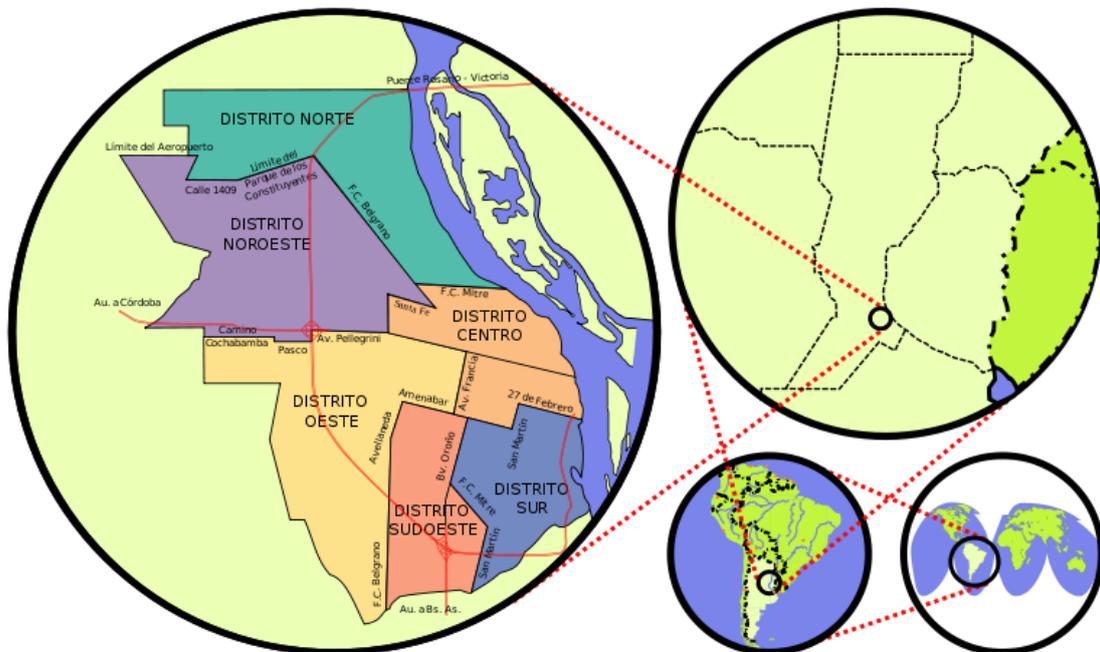
Para los datos secundarios, se consideró la búsqueda bibliográfica correspondiente a la historia de Rosario, se consultaron páginas de Comités Internacionales que se encargan de la Preservación del Patrimonio en sus países, artículos periodísticos de la época de las industrias en Rosario y trabajos de investigación relacionados.

Por otro lado, para la obtención de los datos primarios o trabajos de campo, se realizó una visita a los sitios pre-seleccionados con el objetivo de fotografiar dichos lugares. También se realizaron entrevistas a profesionales.

En los distintos mapas se encuentran las ubicaciones, desde el continente hasta la ciudad, delimitando los distintos distritos que la conforman y luego marcando los distintos puntos industriales sobre los que se llevó a cabo la investigación.

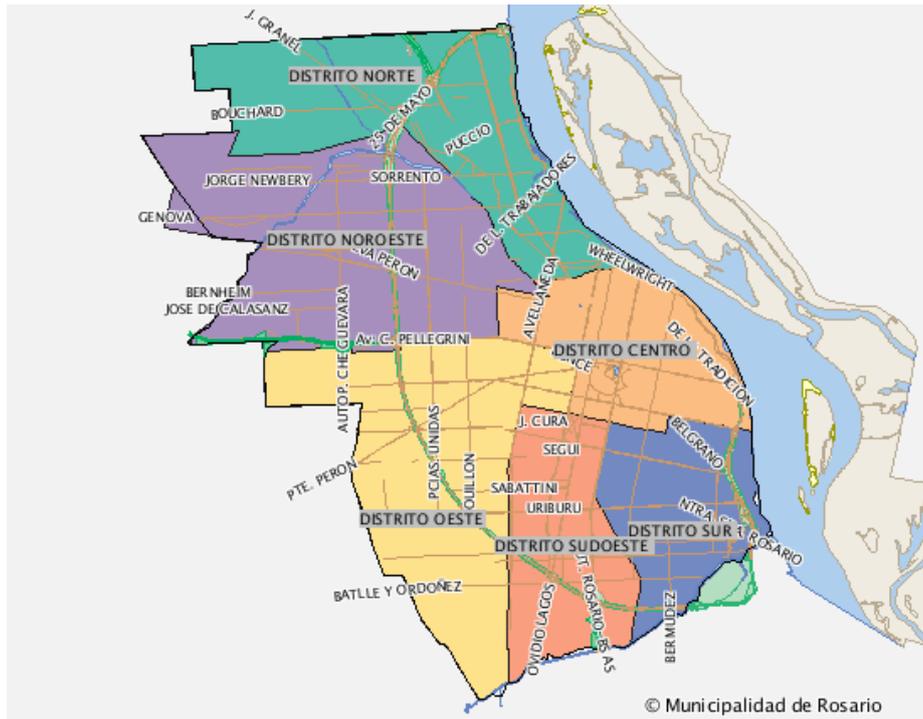
Una vez realizado esto, se elaboró una ficha de inventario para poder calificar los distintos sitios, teniendo en cuenta diversos ítems.

Mapa 1: “Ubicación de Rosario en Santa Fe, Argentina, América del Sur”



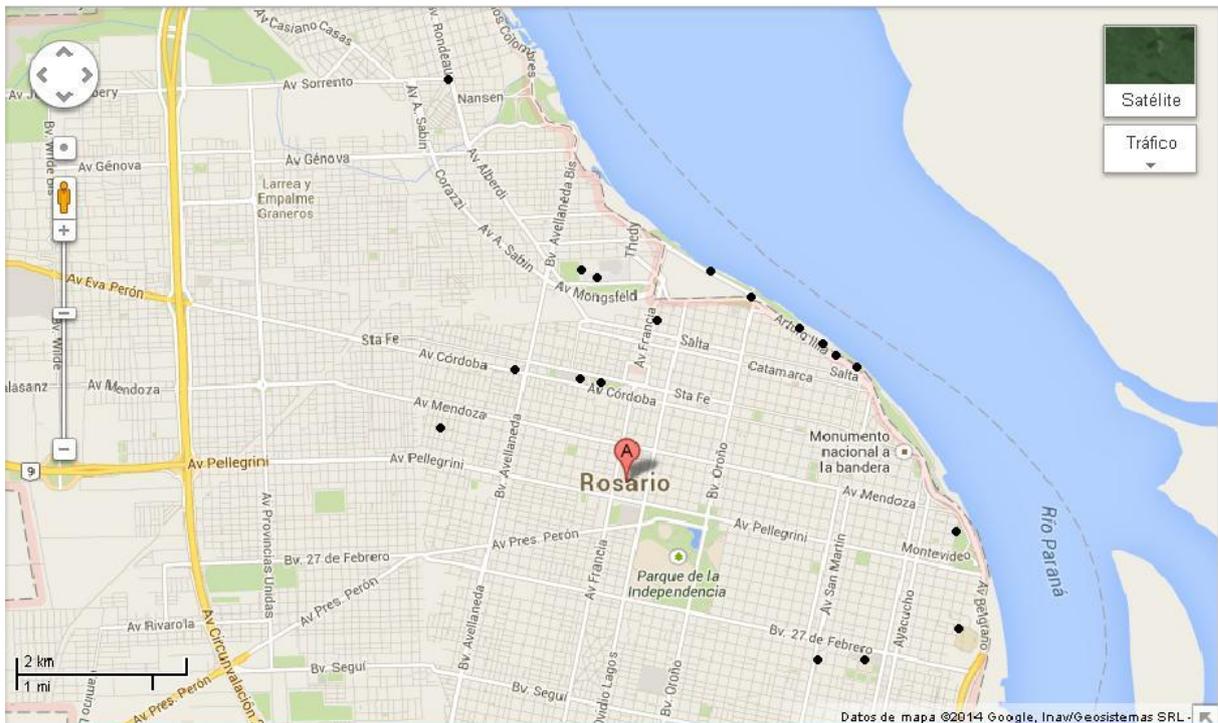
Fuente: Municipalidad de Rosario

Mapa 2: “Rosario y su división en distritos”



Fuente: Municipalidad de Rosario

Mapa 3: “Ubicación y distribución de edificios de valor patrimonial”



Fuente: Elaboración propia

Las fichas de inventario realizadas sobre los siguientes sitios patrimoniales, son las siguientes:

Gráfico siguientes: Fichas de inventario

Inventario Patrimonio Industrial Rosario, Santa Fe.	
Elemento patrimonial: Barrio Inglés	
Imagen:	
	
Localidad: Rosario	
Provincia: Santa Fe	
Denominación: Barrio Inglés	
Domicilio:	
Año: 1880	
Funcionalidad del sitio:	
<u>Anterior:</u> Barrio para trabajadores del ferrocarril	
<u>Actual:</u> Barrio habitado	
Estado de conservación: Bueno	
Valor:	
<u>Patrimonial:</u> No	
<u>Significativo:</u> Si	
<u>Histórico:</u> Si	
<u>Cultural:</u> Si	
<u>Arquitectónico:</u> Si	
Comentarios:	
<p>Cuenta con dos grupos de viviendas en estilos arquitectónicos denominados Morrison Building y Batten Cottage. Algunas construcciones se encuentran en muy buen estado de conservación y originalidad, y otros no. El barrio fue construido hacia 1880 para el personal del Ferrocarril Central Argentino. Los conjuntos habitacionales de estilo Batten Cottage fueron construidos para el personal jerárquico del ferrocarril, y ocupan una de las manzanas mientras que en la otra, los de estilo Morrison Building, fueron construidos como viviendas para obreros especializados (Gutierrez, 2010).</p>	

Inventario Patrimonio Industrial Rosario, Santa Fe.	
Elemento patrimonial: Ex Cervecería Schlau	
Imagen:	
	
Localidad: Rosario	
Provincia: Santa Fe	
Denominación:	
Domicilio: Brown 3126	
Año: 1858	
Funcionalidad del sitio:	
<u>Anterior:</u> Fábrica de cerveza	
<u>Actual:</u> Complejo Madame Disco	
Estado de conservación: Muy bueno	
Valor:	
<u>Patrimonial:</u> No	
<u>Significativo:</u> Si	
<u>Histórico:</u> Si	
<u>Cultural:</u> Si	
<u>Arquitectónico:</u> Si	
Comentarios:	
Fue una de las marcas más importante a nivel local y regional, de gran renombre y prestigio que tuvo sus inicios en el año 1858 hasta su cierre definitivo en el año 1978. Contaba con una conexión ferroviaria para la salida de los productos.	

Inventario Patrimonio Industrial Rosario, Santa Fe.	
Elemento patrimonial: Central Térmica, ex Usina Sorrento	
Imagen:	
	
Localidad: Rosario	
Provincia: Santa Fe	
Denominación: Central Térmica Rosario	
Domicilio: José Hernandez 898	
Año: 1920	
Funcionalidad del sitio:	
<u>Anterior:</u> Usina de electricidad	
<u>Actual:</u> Usina de electricidad	
Estado de conservación: Bueno	
Valor:	
<u>Patrimonial:</u> No	
<u>Significativo:</u> Si	
<u>Histórico:</u> Si	
<u>Cultural:</u> Si	
<u>Arquitectónico:</u> Si	
Comentarios:	
<p>De capitales belgas, daba electricidad a toda la ciudad de Rosario y se alimentaba con carbón que provenía de Europa. Tiene una potencia instalada de 130 Mw, pero tuvo un errático funcionamiento en los últimos años. Sorrento salió de servicio en 2007, volvió a funcionar a fines de enero de 2008 pero al mes tuvo más problemas y se discontinuó la producción de energía. Durante 2009 se sucedieron importantes conflictos entre los trabajadores de la planta y el grupo Tasselli, que tenía a su cargo la usina, por el incumplimiento en el pago de haberes y la fuerte desinversión en la usina que llegó a tal punto que ya no pudo funcionar. A través de su subsidiaria Generación Rosario, el grupo Albanesi tomó a su cargo la reparación y actualización de la maquinaria existente, la instalación de nuevas turbinas y se encargó de la gestión de la planta de generación eléctrica.</p>	

Inventario Patrimonio Industrial Rosario, Santa Fe.	
Elemento patrimonial: Ex estación Rosario Central	
Imagen:	
Localidad: Rosario	
Provincia: Santa Fe	
Denominación: Ex estación Rosario Central	
Domicilio: Wheelwright y Corrientes	
Año: 1868	
Funcionalidad del sitio:	
<u>Anterior:</u> Estación del Ferrocarril Central Argentino	
<u>Actual:</u> Municipalidad de Rosario, distrito Centro. Isla de los Inventos	
Estado de conservación: Muy bueno	
Valor:	
<u>Patrimonial:</u> No	
<u>Significativo:</u> Si	
<u>Histórico:</u> Si	
<u>Cultural:</u> Si	
<u>Arquitectónico:</u> Si	
Comentarios:	
<p>Esta estación, es propuesta como punto de partida por razones de ubicación céntrica, importancia cronológica (por ser la primera estación rosarina) y su funcionalidad histórica. Rosario Central fue cabecera de todos los servicios del Ferrocarril Central Argentino desde 1870 hasta 1908. A partir de 1908 todos los servicios locales y de media distancia del Ferrocarril Central Argentino (a partir de 1948 Ferrocarril Mitre) llegaron y salieron de esta Terminal hasta su cierre en 1977. Rosario Central fue la estación más importante del interior del país en relación a la cantidad de servicios de pasajeros afectados a ella.</p>	

**Inventario Patrimonio Industrial
Rosario, Santa Fe.**

Elemento patrimonial: Ex Oficinas Administrativas del Ferrocarril Central Argentino

Imagen:



Localidad: Rosario

Provincia: Santa Fe

Denominación: Ex Oficinas Administrativas del Ferrocarril Central Argentino

Domicilio: Wheelwright y Corrientes

Año: 1868

Funcionalidad del sitio:

Anterior: Oficinas Administrativas

Actual: Distrito Centro de la Municipalidad de Rosario

Estado de conservación: Muy bueno

Valor:

Patrimonial: No

Significativo: Si

Histórico: Si

Cultural: Si

Arquitectónico: Si

Comentarios:

Se puede cruzar a través y ver desde el puente la salida norte del Túnel Arturo Illia. El túnel funcionó para el ferrocarril desde 1890 hasta 1968 y desde mediados de la década del 80 está librado al tráfico automotor. En 1970 se estableció una discoteca "Tunelmanía" que no duró mucho tiempo. Luego, hasta mediados de la década del 80 quedó abandonado hasta que la municipalidad de Rosario tomó la propiedad, y lo reacondicionó para tráfico automotor, renombrándolo "Túnel Arturo Illia" en honor al ex presidente Argentino (Rubio, 2009).

**Inventario Patrimonio Industrial
Rosario, Santa Fe.**

Elemento patrimonial: Ex estación Rosario del Ferrocarril Central Argentino

Imagen:



Localidad: Rosario

Provincia: Santa Fe

Denominación: Estación Rosario del Ferrocarril Central Argentino

Domicilio:

Año:

Funcionalidad del sitio:

Anterior: Estación Rosario del Ferrocarril Central Argentino

Actual: Centro gastronómico, restaurante Don Ferro

Estado de conservación: Muy bueno

Valor:

Patrimonial: No

Significativo: Si

Histórico: Si

Cultural: Si

Arquitectónico: Si

Inventario Patrimonio Industrial Rosario, Santa Fe.	
Elemento patrimonial: Ex Talleres del Ferrocarril Central Argentino	
Imagen:	
	
Localidad: Rosario	
Provincia: Santa Fe	
Denominación: Ex Talleres del Ferrocarril Central Argentino	
Domicilio: Shopping Alto Rosario	
Año:	
Funcionalidad del sitio:	
<u>Anterior:</u> Talleres del Ferrocarril	
<u>Actual:</u> Centro Metropolitano de Eventos y Convenciones	
Estado de conservación: Muy bueno	
Valor:	
<u>Patrimonial:</u> No	
<u>Significativo:</u> Si	
<u>Histórico:</u> Si	
<u>Cultural:</u> Si	
<u>Arquitectónico:</u> Si	
Comentarios:	
El emprendimiento conserva todas las estructuras originales de las naves, recicladas y puestas en valor, de los ex talleres. Además, en su interior cuenta con una muestra fotográfica de valor histórico en distintos rincones. En el exterior, del lado sur sobre el estacionamiento, se encuentra una muestra de material ferroviario de época en forma de museo.	

Inventario Patrimonio Industrial Rosario, Santa Fe.	
Elemento patrimonial: Ex Estación Rosario “La Francesa” del Ferrocarril Provincial de Santa Fe	
Imagen:	
	
Localidad: Rosario	
Provincia: Santa Fe	
Denominación: Estación de Ómnibus Mariano Moreno	
Domicilio: Santa Fe 1310	
Año: 1 de diciembre de 1950	
Funcionalidad del sitio:	
<u>Anterior:</u> Terminal de pasajeros del Ferrocarril Provincial de Santa Fe	
<u>Actual:</u> Terminal de micros	
Estado de conservación: Muy bueno	
Valor:	
<u>Patrimonial:</u> No	
<u>Significativo:</u> Si	
<u>Histórico:</u> Si	
<u>Cultural:</u> Si	
<u>Arquitectónico:</u> Si	
Comentarios:	
Este edificio fue, entre 1930 y 1949, Terminal de pasajeros del Ferrocarril Provincial de Santa Fe, y también se la conoció como “La Francesa”. Además de ser una monumental edificación con una belleza arquitectónica única, aun pueden observarse los aleros de los ex andenes donde hoy se concentran las boleterías. En 1950 el edificio cambio su funcionalidad para pasar a ser Estación Terminal de Ómnibus, bautizada Mariano Moreno.	

Inventario Patrimonio Industrial Rosario, Santa Fe.	
Elemento patrimonial: Centro de Exposiciones y Convenciones Patio de la Madera	
Imagen:	
	
Localidad: Rosario	
Provincia: Santa Fe	
Denominación: Centro de Exposiciones y Convenciones Patio de la Madera	
Domicilio: Cafferata 729	
Año:	
Funcionalidad del sitio:	
<u>Anterior:</u> Estación ferroviaria	
<u>Actual:</u> Centro de Exposiciones y Convenciones	
Estado de conservación: Bueno	
Valor:	
<u>Patrimonial:</u> No	
<u>Significativo:</u> Si	
<u>Histórico:</u> Si	
<u>Cultural:</u> Si	
<u>Arquitectónico:</u> Si	
Comentarios:	
<p>Tiene grandes espacios verdes, dos restaurantes de cocina internacional, un lago artificial, un anfiteatro y múltiples opciones para el desarrollo de actividades masivas. Antiguamente, era una estación ferroviaria que fue especialmente rediseñada. La edificación es la continuidad del edificio de la Terminal de Omnibus Mariano Moreno. Traían mucha madera del norte, de ahí su nombre, y era una compañía de origen francés.</p>	

Inventario Patrimonio Industrial Rosario, Santa Fe.	
Elemento patrimonial: Ex estación Rosario del Ferrocarril Compañía General de Buenos Aires	
Imagen:	
	
Localidad: Rosario	
Provincia: Santa Fe	
Denominación: Ex estación Rosario del Ferrocarril Compañía General de Buenos Aires	
Domicilio: Avenida San Martín entre calles Virasoro y Rueda	
Año: 1908	
Funcionalidad del sitio:	
<u>Anterior:</u> Estación del Ferrocarril Compañía General de Buenos Aires	
<u>Actual:</u> Edificio de la Gendarmería Nacional	
Estado de conservación: Bueno	
Valor:	
<u>Patrimonial:</u> No	
<u>Significativo:</u> Si	
<u>Histórico:</u> Si	
<u>Cultural:</u> Si	
<u>Arquitectónico:</u> Si	
Comentarios:	
<p>Prestó servicios de pasajeros hasta 1948 cuando fue des afectada de la actividad. Aunque nunca llegó a tener un tráfico importante, su belleza arquitectónica de estilo francés es digna de admiración y puede contemplarse enteramente su estructura original. La estación fue construida para recibir un tráfico considerable que nunca pudo establecerse.</p> <p>Desde 1951 el edificio está en manos de Gendarmería Nacional al igual que gran parte de su predio, donde se pueden apreciar los ex galpones de cargas, oficinas y otras construcciones. La parte trasera del predio, donde estaban los terrenos de la empresa, es compartida por el Club Central Córdoba y el Parque Irigoyen.</p>	

Inventario Patrimonio Industrial Rosario, Santa Fe.	
Elemento patrimonial: Estación Rosario Central Córdoba	
Imagen:	
	
Localidad: Rosario	
Provincia: Santa Fe	
Denominación: Estación Rosario Central Córdoba	
Domicilio: 27 de Febrero y calle Juan Manuel de Rosas	
Año: 1888	
Funcionalidad del sitio:	
<u>Anterior:</u> Estación Rosario Central Córdoba	
<u>Actual:</u> Ninguno	
Estado de conservación: Abandonada	
Valor:	
<u>Patrimonial:</u> No	
<u>Significativo:</u> Si	
<u>Histórico:</u> Si	
<u>Cultural:</u> Si	
<u>Arquitectónico:</u> Si	
Comentarios:	
<p>Esta estación está ubicada sobre el único acceso ferroviario de trocha métrica que Rosario posee hacia el puerto. Esporádicamente puede verse algún carguero estacionar o pasar hacia la zona portuaria. Esta estación es el punto de reunión de la Asociación Rosarina Amigos del Riel (A.R.A.R.). Frente a la estación existen restos de galpones ferroviarios y el estadio de fútbol del Club Central Córdoba, club fundado por los empleados de la empresa ferroviaria a principios de siglo XX.</p>	

Inventario Patrimonio Industrial Rosario, Santa Fe.	
Elemento patrimonial: Ex estación Rosario Oeste Santafesino	
Imagen:	
	
Localidad: Rosario	
Provincia: Santa Fe	
Denominación: Ex estación Rosario Oeste Santafesino	
Domicilio: Parque Urquiza	
Año: 1883	
Funcionalidad del sitio:	
<u>Anterior:</u> Servicios de carga y transporte de ganado	
<u>Actual:</u> Centro Audiovisual Rosario, Centro comunitario para jubilados, Centro de reunión para un grupo de escultores, Secretaría de Cultura municipal.	
Estado de conservación: Muy bueno	
Valor:	
<u>Patrimonial:</u> No	
<u>Significativo:</u> Si	
<u>Histórico:</u> Si	
<u>Cultural:</u> Si	
<u>Arquitectónico:</u> Si	
Comentarios:	
<p>La estación originalmente llevaba el nombre de Rosario Oeste Santafesino. En el año 1900, luego de la compra de Ferrocarril Oeste Santafesino por parte del Ferrocarril Central Argentino, fue renombrada Rosario Este. La estación fue clausurada definitivamente hacia finales de la década del 60 y restaurada como centro cultural en 2006. Dentro del sector, los vestigios materiales del Ferrocarril Oeste Santafesino aun en pie son el edificio de la estación y el Monumento al Sembrador, antigua boca del túnel que conectaba el sector de la estación con el muelle antiguamente ubicado frente a la barranca.</p>	

Fuente: Elaboración propia.

En las fichas se deja en claro la ubicación de cada lugar, su funcionalidad anterior y presente y su estado de conservación.

Las entrevistas se realizaron a dos informantes claves: un Arquitecto y docente de Historia de la Arquitectura (Rubén Benedetti) y a una Ingeniera Civil (Irma Liliana Ruiz) que realizó hace tiempo un trabajo de investigación sobre el barrio Refinería.

El motivo de las mismas estuvo centrado en conocer las opiniones de los profesionales sobre esta investigación que se lleva a cabo, obtener más información sobre el tema y percibir otros puntos de vista.

En la primera entrevista mencionada se concluyó que es importante que se invierta dinero en el patrimonio para que se pueda valorizar, ya que el Estado no puede encargarse. También se agregó que es importante que los sitios no pierdan su importancia para Rosario, y que el turismo es un fenómeno que permite mantenerlos vivos.

En la segunda entrevista, se habló de la importancia de mantener lo viejo, recuperarlo o sustituir su uso, y que para esto es necesario generar conciencia en la sociedad. Que todo lo que sea patrimonio siempre va a dejar algo de enseñanza y educación.

10. PROPUESTA

Para lograr cumplir con los objetivos que se han planteado en este trabajo, se propone contar con una Agencia de Turismo Educativo que realice visitas a los lugares seleccionados con diferentes colegios de ciudades cercanas o no, a Rosario.

De todos los patrimonios estudiados, se seleccionaron dos muy reconocidos en la ciudad por su significado tanto histórico como cultural, y también por la importancia que poseen hoy en día.

Estos son:

A.- Central Térmica Rosario, ex Usina Sorrento

Una central termoeléctrica es una instalación que produce energía eléctrica liberada en forma de calor, normalmente mediante la combustión de combustibles fósiles como petróleo, gas natural o carbón.

La visita a este lugar podría ser interesante para que los visitantes puedan aprender cómo se produce la electricidad, con sus distintos circuitos y mecanismos, conocer el funcionamiento de una central térmica y sus clasificaciones, qué materiales de construcción se necesitan para las mismas, y qué componentes la integran con la función cumple cada uno de ellos.

B.- La Isla de los Inventos como atractivos turísticos educativos

La Isla de los Inventos es un lugar abierto para las ciencias, artes y tecnologías a través de lenguajes, diseños, medios y formatos, ideal tanto como para chicos y grandes. Brinda diferentes actividades como por ejemplo muestras interactivas, presentación de espectáculos, paseos públicos, diálogos sobre filosofía, física, genética, etcétera. También se construyen objetos diversos, tanto posibles como imposibles dando lugar a la imaginación. Posee un sector llamado “El Ferrocarril” en el que se cuenta la historia del mismo en Rosario y se pueden realizar visitas a la instalación homenaje y al andén exterior, la Casa del Guardabarreras y los Trenes.

Y por último, cuenta con un espacio de investigación científica para docentes, que tiene como objetivo alentar la experimentación en la escuela.

La agencia de Turismo Educativo y su organización:

El primer paso para poder realizar cualquiera de las actividades incluidas en el Art. 1° de la Ley 18829 (Ley de Agentes de Viajes), es conseguir la Licencia Habilitante. Para obtenerla, con la cual se otorga un número de legajo que permite operar, se debe cumplir con los siguientes pasos:

1. Solicitar y Obtener el Permiso Precario.
2. Solicitar y Obtener la Licencia Provisoria.

1. Permiso precario

El Permiso Precario es el “primer paso” donde se elige la categoría con la que desea operar en el futuro; donde se presentan las 7 Designaciones Comerciales con las que le gustaría operar, enumerándolas según la prioridad elegida; se presenta la documentación correspondiente a la titularidad de la futura licencia; y se declara una casilla de mail donde serán enviados los correos electrónicos con las futuras comunicaciones por parte de este organismo.

2. Licencia Provisoria

La Licencia Provisoria es el segundo paso del trámite para obtener la licencia habilitante luego de haber obtenido el Permiso Precario. Es aquí donde se establece el domicilio comercial donde operará la futura agencia; se designa la persona que será el futuro idóneo de la agencia (Representante Técnico); se completa toda la documentación correspondiente a los titulares e idóneo de la empresa; y se constituye el fondo de garantía.

Por otro lado es importante tener en cuenta los requisitos para inscribirse en el Registro de Idóneos en Turismo, que son los siguientes:

- Quienes cuentan con título de Licenciado o Técnico en Turismo.
- Quienes posean títulos otorgados en el exterior habilitados en virtud de convenios internacionales o hayan revalidado su título en el país.

A fin de poder controlar debidamente a las agencias que se dediquen al turismo estudiantil la ley prohíbe que cualquier agencia organice y/o comercialice paquetes de turismo estudiantil sin haber obtenido previamente el Certificado Nacional de Autorización para Agencias de Turismo Estudiantil.

Mediante este sistema por el cual la autoridad administrativa (Ministerio de Turismo) otorga el mencionado certificado -luego de tener por acreditado el cumplimiento de una serie de requisitos que la reglamentación prevé-, el organismo mantiene un control permanente de las agencias dedicadas a esta modalidad de turismo.

Seguros

Seguros y Garantías del Contrato de Turismo Estudiantil

En cuestiones de turismo estudiantil prima la necesidad de proteger los derechos de los turistas estudiantes. Por tal razón, a diferencia de lo que ocurre en otras modalidades de turismo (por ejemplo turismo rural, religioso, social, etc.) en las que no se exige a las agencias garantías económicas de cumplimiento, en el turismo estudiantil la ley impone a las agencias autorizadas la contratación de seguros y garantías que permitan asegurar el cumplimiento de las prestaciones contratadas.

En tal sentido, las agencias de viajes autorizadas para operar en turismo estudiantil están obligadas a contratar:

- a) Un seguro de responsabilidad civil comprensiva de toda su actividad, incluyendo todos los riesgos de las actividades a realizar por los turistas con una suma mínima de \$ 300.000 para servicios en el país, y de \$ 500.000 para servicios en el exterior.
- b) Un seguro de accidentes personales que cubra la vida y la incapacidad total o parcial de cada uno de los turistas-usuarios desde el inicio hasta la finalización del viaje. Las sumas mínimas deberán ser de \$ 150.000 para viajes en el país, y de \$ 250.000 para viajes al exterior y cobertura médico-farmacéutica adicional por la suma mínima de \$ 25.000 para viajes en el país y \$ 50.000 para viajes al exterior.

Por otra parte, cada turista usuario deberá contar con un Servicio de Asistencia al Viajero por la suma mínima de \$ 25.000 para viajes en el país y de \$ 50.000 para viajes al exterior.

Una garantía (seguro de caución y/o aval bancario y/o aval de una SGR) por el importe equivalente al 30% del precio total del viaje contratado por cada contingente.

Efectuar los aportes correspondientes al “Fondo de Turismo Estudiantil”, consistente en el 6% del valor total de cada contrato (“Cuota Cero”).

Coordinadores

Es imprescindible que haya un coordinador cada 35 estudiantes, en caso de que viajen 36 estudiantes, deberá haber 2 coordinadores.

Los requisitos que deben cumplir los mismos son:

- Ser mayores de 21 años.
- Tener estudios secundarios completos
- No contar con antecedentes criminales conforme surja de la presentación anual que deberá realizarse del Certificado de Estadística y Reincidencia Criminal que expide el Ministerio de Justicia, Seguridad y Derechos Humanos de la Nación.
- Declarar bajo juramento la/s empresa/s para las que cumplirá funciones, siendo obligación comunicar cualquier modificación sufrida dentro de los quince (15) días hábiles de producida, conforme al modelo aprobado por la presente.
- Dar cumplimiento y aprobar a los cursos de capacitación que pueda disponer la Dirección Nacional de Gestión de Calidad Turística de la Secretaría de Turismo de la Nación.

Contratación de transporte

El contrato de transporte es un contrato en virtud del cual uno se obliga por cierto precio a conducir de un lugar a otro, por tierra, canales, lagos o ríos navegables, pasajeros o mercaderías ajenas, y a entregar éstas a la persona a quien vayan dirigidas.

Intervinientes en un contrato de transporte:

- Porteador, transportador, transportista (tierra) / Patrón, barquero (agua): Es el que contrae la obligación.
- Cargador, expedidor, remitente o consignante: Es el que por cuenta propia o ajena encarga la conducción de personas o mercadería al portador.
- Consignatario o Destinatario: es la persona a quien se envían las mercaderías. Una misma persona puede ser a la vez cargador y consignatario.

Es un contrato no formal, aunque obligatoriamente deba expedirse un pasaje en los transportes de personas.

Es un contrato consensual (comienza sus efectos a partir del acuerdo de partes), bilateral (genera obligaciones para ambas partes) y oneroso.

Obligaciones del transportista: Trasladar las personas, custodiando sus equipajes, o las cosas objeto del contrato, entregándola en tiempo y forma al destinatario.

Obligaciones del pasajero: Abordar el transporte en tiempo y forma, y abonar el costo del viaje.

Difusión

Se puede difundir la actividad de diferentes maneras:

- Vía e-mail a agencias de otras ciudades, detallándola.
- Con folletos en Rosario.
- Con promotores en los colegios.
- Con charlas informativas para los directivos de los mismos.

11. CONCLUSIÓN

Este trabajo planteó, en todo su desarrollo, la importancia que tuvo el pasado industrial en la historia de Rosario.

Tanto el ferrocarril como las fábricas o industrias, se encuentran presentes en cada paso que dan los residentes o los visitantes que llegan a la ciudad. El patrimonio industrial no se encuentra revalorizado a nivel turístico, a pesar de contar con los elementos característicos del mismo, y teniendo en cuenta las nuevas demandas de los visitantes que ya no solo se conforman con el típico sol y playa, la propuesta dejaría beneficios tanto económicos, como sociales y culturales.

Rosario ha ido creciendo en distintos aspectos, tanto arquitectónico, urbanístico y cultural, ha sufrido reformas que la mejoraron y que ayudaron a atraer muchas más personas que años anteriores. Se ha evidenciado un progreso importante en los aspectos mencionados así también como en el desarrollo social, ya que actualmente, es sede de congresos, ferias y convenciones, y cada vez es mayor la afluencia de turistas que desean conocer la ciudad, su historia y su cultura.

Sin embargo, es muy importante que la oferta sea mayor, es decir, que se diversifique, brindando distintas oportunidades para diferentes públicos que así lo demandan. Quienes se encargan de la actividad turística deben ser conscientes de estos cambios motivacionales que se presentan en los turistas. En otras partes del país o del mundo, el turismo industrial está teniendo un desarrollo espectacular en los últimos años, y Rosario cuenta con muchos de los elementos que lo conforman, pudiendo así sumarse a las demás ciudades que ofrecen ese tipo de turismo.

Pero es importante que no se delegue toda la responsabilidad a aquellos que se dedican al turismo, sino también a todas aquellas personas y empresas que se encuentran relacionadas con el sector industrial, ya que todos deberíamos saber aprovechar las oportunidades que nos ofrece el presente. Tanto el empresario, como el turista, como el residente, deben ser conscientes del resultado positivo que podría darse y actuar para poder llegar a él.

A partir de los sitios investigados y estudiados, se propone seleccionar solo dos de ellos para realizar turismo educativo con el objetivo de conocer su historia e importancia para la ciudad de Rosario, y que ambos obtengan la valorización que les corresponde tanto por parte de los mismos ciudadanos como de los visitantes.

Se sostiene que es un proyecto viable, que beneficiaría tanto al visitante como a los residentes de la ciudad, mostrándola desde un punto de vista diferente que hasta ahora nadie ha tenido en cuenta y brindando información histórica y cultural.

Aprovechando que el gobierno cree en “un desarrollo basado en el esfuerzo colectivo, el compromiso ciudadano, y una profunda vocación participativa y democrática”, se puede decir que la ciudad está preparada para enfrentar nuevos desafíos.

Además, se reavivaría la memoria de los rosarinos contribuyendo a consolidar su identidad, pensando también en obtener un futuro mejor.

12. BIBLIOGRAFÍA

- Comité Internacional para la Conservación del Patrimonio Industrial (TICCIH), 1973.
- Plan Nacional de Patrimonio Industrial, Marzo de 2011.
- Revista de historia industrial, economía y empresa, 1992, Jordi Nadal.
- La reutilización del patrimonio industrial como recurso turístico. Aproximación geográfica al turismo industrial, Carlos J. Pardo Abad (Departamento de Geografía, Universidad Nacional de Educación a Distancia)
- Nuevo concepto de Patrimonio Industrial, evolución de su valoración, significado y rentabilidad en el contexto internacional, Eusebi Casanelles I Rahóla, Director mNACTEC. Presidente de TICCIH.
- Rosario, historias de aquí a la vuelta. Desarrollo de la actividad industrial. Alicia Castagna, José Luis Pellegrini, María Lidia Woelflin. Colección de fascículos declarados de interés municipal, 1990. Edición: De aquí a la vuelta, fascículo N° 5.
- Historias de nuestra región, artículo extraído de una revista del diario La Capital.
- Historias de nuestra región, segunda parte, artículo extraído de una revista del diario La Capital.
- Rosario temático, Héctor Sebastianelli, 1995.
- Postales del ex cordón industrial del Gran Rosario, Carlos del Frade. Ediciones Fantasía Industrial.
- Rutas y lugares de patrimonio industrial en Europa: consideraciones sobre su aprovechamiento turístico, Carlos J. Pardo Abad, Departamento de Geografía de la UNED, año 2002.
- Patrimonio industrial y transformaciones urbanas: marcas del paisaje de la producción, Carolina Rainero, Rosario (1985-2009).
- Rosario y el Patrimonio ferroviario, una perspectiva turística. (<http://ferrocarrilesenrosario.blogspot.com.ar>)
- En Turismo todos somos responsables. Pasos, revista de Turismo y Patrimonio cultural, Alberto Jonay Rodríguez Daria y Agustín Santana Talavera.
- Ferrocarril turístico minero, paradigma de buenas prácticas en la rehabilitación del patrimonio ferroviario y su posterior puesta en servicio turístico. Pasos, revista de Turismo y Patrimonio cultural, Aquilino Delgado Domínguez.

- Responsabilidad y turismo. Pasos, revista de Turismo y Patrimonio cultural, Agustín Santana Talavera, Alberto Jonay Rodríguez Darías, Pablo Díaz Rodríguez, Noviembre 2012.
- Turismo y Patrimonio, entramados narrativos, Pasos, revista de Turismo y Patrimonio cultural, Llorenç Prats y Agustín Santana, Julio, 2011.
- El tren. Historias de nuestra región, Reynaldo H. Uribe. Editorial Adolfo Colombres.
- Tres décadas de progreso. La industria y el comercio. Rafael Oscar Ielpi, Vida cotidiana, Rosario, 1930-1960.
- La ciudad del 30 al 60, el verdadero cambio de voz. Rafael Oscar Ielpi, Vida cotidiana, Rosario, 1930-1960.
- Puerto de Rosario, movimiento de la exportación al exterior durante el año 1931. Guía oficial de la provincia de Santa Fe – Navegación y puertos.
- Puerto de Rosario, movimiento de las mercaderías importadas durante el año 1931. Guía oficial de la provincia de Santa Fe – Navegación y puertos.
- Puerto de Rosario, antecedentes de su construcción, fracaso de los primeros proyectos.
- Rosario, breve reseña histórica. Guía oficial de la provincia de Santa Fe.
- Fábricas recuperadas por sus trabajadores: mil hojas, Juan Pablo Hudson, primera edición: Junio de 2008, capítulo V.
- Entre el interés y el honor. Identidad y representación entre los industriales metalúrgicos de Rosario (1943-1983). Prof. Silvia Graciela Simonassi, (U.N.R.-CESOR). Simposio: Las burguesías regionales en los procesos de globalización: América Latina en perspectiva histórica comparada (siglos XIX y XX), Montevideo, Uruguay, 9 al 11 de julio de 2003.
- Re-estructuración económica y desarrollo local en el Gran Rosario, una mirada desde la perspectiva latinoamericana de la economía social. Juan Carlos Vargas Soler, Economista UIS – Colombia, Noviembre de 2010.
- Plan Rosario Metropolitana, estrategias 2018. Ing. Miguel Lifschitz, ex Intendente Municipal de Rosario.
- Topografías conflictivas. Memorias, espacios y ciudades en disputa. Anne Huffschmid y Valeria Durán, comps. IDES (Instituto de Desarrollo Económico), 19 de Abril de 2012.
- De la preservación del Patrimonio a la ordenación del paisaje. Joaquín Sabaté, Urbano volumen 7, número 10, Noviembre 2004.

- Paisajes culturales: comprensión, protección y gestión. Joaquín Sabaté, Encuentro-Taller, Cartagena de Indias, 19 al 22 de octubre de 2010, Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo, 2011.
- Ministerio de Educación, Presidencia de la Nación. Educación de calidad para una sociedad más justa.
- Instructivo para la instalación de Agencias de Viajes. Ministerio de Turismo de la Nación, Asociación Argentina de Agencias de Viajes y Turismo, Registro de Idóneos, Secretaría de Turismo de la Nación.
- Contrato de transporte | La guía de Derecho. <http://derecho.laguia2000.com/derecho-comercial/contrato-de-transporte>

13. ANEXOS

Ley 25.599 - Agencias de viajes turísticos

ARTICULO 1º - Las agencias de viajes turísticos debidamente habilitadas e inscriptas en el Registro de Agentes de Viajes de la Secretaría de Turismo de la Nación, de conformidad con la ley 18.829 que brinden servicios a contingentes estudiantiles, deberán contar con un "Certificado nacional de autorización para agencias de turismo estudiantil".

ARTICULO 2º - A los efectos de la presente ley, se entenderá por turismo estudiantil a:

- a) Viajes de estudios: Actividades formativas integradas a la propuesta curricular de las escuelas, que son organizadas y supervisadas por las autoridades y docentes del respectivo establecimiento;
- b) Viajes de egresados: Actividades turísticas realizadas con el objeto de celebrar la finalización de un nivel educativo o carrera, que son organizadas con la participación de los padres o tutores de los alumnos, con propósito de recreación y esparcimiento, ajenos a la propuesta curricular de las escuelas y sin perjuicio del cumplimiento del mínimo de días de clase dispuesto en el calendario escolar de cada jurisdicción educativa.

ARTICULO 3º - El "Certificado nacional de autorización para agencias de turismo estudiantil" será expedido por el Registro de Agentes de Viajes a cargo del Ministerio de Turismo, Cultura y Deporte, que evaluará y acreditará el cumplimiento de todos los recaudos legales que exige la presente ley y su reglamentación.

ARTICULO 4º - Todas las actuaciones que surjan a partir de la aplicación de la presente ley deberán incorporarse al legajo de cada agencia que obra en el Registro de Agentes de Viajes del Ministerio de Turismo, Cultura y Deporte.

ARTICULO 5º - Las agencias de viajes que operen con turismo estudiantil a fin de obtener el correspondiente certificado de autorización deberán presentar una declaración jurada que contenga la siguiente información:

- a) Personal de la empresa -casa central y sucursales - que atenderá, en el ámbito de la misma, el área de turismo estudiantil, con datos personales y especificación del cargo que desempeña;

- b) Nombre, fecha de nacimiento, número de documento y domicilio de las personas que estarán a cargo de la atención, coordinación y control del cumplimiento de los compromisos en los lugares de destino de los viajes. También deberá informarse el domicilio en que desarrollarán su actividad en cada lugar;
- c) Programas ofrecidos. Breve síntesis de los servicios a prestar, nombre y domicilio de los distintos prestadores de servicios: hoteles, transportistas y responsables de las excursiones con aclaración de cantidad de plazas contratadas con cada uno de ellos. Se adjuntarán ejemplares de la folletería y material de difusión;
- d) Listado del personal que cumplirá la función de coordinador de grupo que deberá ser mayor de edad, señalando nombre, número de documento, domicilio, estudios cursados y antigüedad que revista en la empresa;
- e) Listado de promotores que se desempeñan en cada agencia, nombre, edad, número de documento y domicilio, estudios cursados, antigüedad que revista en la empresa;
- f) El titular de la agencia deberá acompañar fotocopia autenticada del modelo de contrato a utilizar para la venta de los servicios;
- g) Cantidad de servicios programados para el año en curso -vendidos o reservados-, indicando fecha de salida prevista de los contingentes, establecimiento educativo al que pertenecen, destino, hotel en el que serán alojados, transporte a utilizar y todos los servicios que se incluyen. Se deberá especificar claramente la calidad, el tipo y la categoría de los diferentes servicios. Asimismo, salvo que se trate del año de iniciación de la actividad, se deberá acompañar una memoria en la que se consigne el detalle estadístico de la actividad realizada el año anterior.

ARTICULO 6° - La declaración jurada deberá presentarse anualmente o ante la modificación de los datos consignados.

ARTICULO 7° - Los contratos de venta de servicios de turismo estudiantil contendrán los datos completos de la empresa de viajes turísticos e indicarán obligatoriamente información detallada de:

- a) Autorización para operar con turismo estudiantil;
- b) Denominación de los establecimientos educativos: domicilio, nivel, curso y listado de los estudiantes y sus acompañantes;
- c) Nombre y domicilio de los distintos prestadores de servicios de transporte, alojamiento, alimentación, visitas y demás servicios, especificando claramente tipos, categorías, calidades, duración, con aclaración de la cantidad de plazas contratadas

con cada uno de ellos. Fecha de salida de los distintos contingentes, número de estudiantes que lo componen, hotel en el que serán alojados, restaurantes y modalidades de transporte a utilizar para los traslados en el lugar de estadía. No se aceptarán contratos con la leyenda "y/o similares o equivalentes";

d) Certificación fehaciente de la contratación de un seguro, para cada uno de los contratantes, de responsabilidad civil, de vida, de accidentes y de cobertura médica total, con el detalle de los datos de las empresas aseguradoras contratadas.

ARTICULO 8° - El Ministerio de Turismo, Cultura y Deporte facilitará a las agencias turísticas y a todo interesado modelos para la celebración de contratos, para viajes estudiantiles.

ARTICULO 9° - Las agencias de viajes turísticos que no cumplan y/o alteren los servicios previamente pactados en el contrato, sin consentimiento expreso de la otra parte, deberán abonar a la parte perjudicada el valor del precio del servicio pactado que se haya incumplido.

ARTICULO 10. - A los fines de la aplicación de la presente ley, actuarán como autoridad de aplicación:

a) El Ministerio de Turismo, Cultura y Deporte de la Nación, que evaluará y acreditará el cumplimiento de todos los recaudos legales que exige la presente ley para el otorgamiento del "Certificado nacional de autorización para agencias de turismo estudiantil";

b) La Secretaría de la Competencia, Desregulación y Defensa del Consumidor de la Nación, que asistirá, auxiliará y protegerá a los turistas estudiantiles en las relaciones de consumo que se generen entre ellos y los prestadores turísticos.

ARTICULO 11. - Sin perjuicio de lo establecido en la presente ley, en las relaciones de consumo que se generen se aplicará la ley 24.240 y normas complementarias.

ARTICULO 12. - Si por razones de fuerza mayor fuese imposible la utilización de alguno de los servicios previamente contratados, la agencia deberá brindar siempre uno de igual o superior categoría al establecido.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el presente artículo, el usuario podrá optar por la rescisión del contrato debiendo la agencia reintegrar el monto total de los servicios incumplidos.

ARTICULO 13. - Las agencias de viajes constituirán seguros de responsabilidad civil, de vida, de accidentes personales y de cobertura médica total, para cada uno de

todos los integrantes de cada contingente de estudiantes, que cubra los riesgos desde el inicio hasta la finalización del viaje.

ARTICULO 14. - El Ministerio de Turismo, Cultura y Deporte de la Nación promoverá, en coordinación con las autoridades educativas de las jurisdicciones provinciales y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, la realización de viajes de estudios.

ARTICULO 15. - El Ministerio de Turismo, Cultura y Deporte de la Nación informará a las autoridades educativas de cada provincia y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a través del Ministerio de Educación o del Consejo Federal de Cultura y Educación, esta normativa y su reglamentación, los modelos de contratos y las nóminas actualizadas de agencias de viajes autorizadas para operar con turismo estudiantil, a los efectos de su conocimiento y toma de decisión.

ARTICULO 16. - El Ministerio de Turismo, Cultura y Deporte de la Nación deberá cancelar en forma inmediata el "Certificado nacional de autorización para agencias de turismo estudiantil" a las agencias de viajes turísticos que transgredan las prescripciones de la presente ley, sin perjuicio de lo determinado por la ley 18.829.

ARTICULO 17. - Derógase toda reglamentación que se oponga a la presente ley.

ARTICULO 18 - Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Entrevistas realizadas:

1. Entrevista a Arquitecto, docente de Historia de la Arquitectura.
Rubén Benedetti

1. ¿Cuál crees que sea el método más conveniente para poder conservar el Patrimonio de la ciudad?

Me parece que lo más correcto sería realizar una refuncionalización. Es difícil encontrar un destino usable para el patrimonio cuando no hay medios. Y ya que el Estado no puede sostenerlo, debería darse lugar a lo privado que siempre rescata algo. Es muy importante también dejar en claro el por qué de valorizar un edificio.

2. ¿Conoces ejemplos particulares en el mundo, en el que un lugar haya sido revalorizado?

Si, por ejemplo la Oreo Factory en Nueva York, ahora es un Shopping y edificio de oficinas, pero por dentro todo está como era antes, no modificaron nada.

Y también el Pier 17, en la misma ciudad. La zona está llena de edificios modernos pero se conservaron partes del muelle que están intactas, como restos de algunos barcos.

En Londres, lo que es hoy la Tate Modern, antes era el Bankside Power Station. Otro caso en el que se conservó todo.

3. ¿Te parece importante para la ciudad conservar estos lugares?

Si, me parece que hay que mostrar a la ciudad más allá del río. Como por ejemplo, los edificios antiguos, que no se terminen de perder. Hay que evitar que desaparezcan. Es importante para revivir la memoria de la ciudad.

4. ¿Qué papel juega el turismo en este ámbito?

Me parece que el turismo permite justamente mantenerlos vivos. Perder todos los vestigios industriales puede ser una pérdida para la ciudad. Es necesario invertir para que esto no ocurra, como por ejemplo, como se hizo con la torre de Londres. Tiene que haber algún privado que se ocupe constantemente, y si alguno va en picada, que llegue otro a salvarlo y siempre se pueda mantener en pie el sitio.

2. Entrevista a Ingeniera Civil.
Irma Liliana Ruiz

1. ¿Qué la llevó a investigar sobre el Patrimonio Industrial?
Particularmente me dediqué a la parte de Urbanismo y Planeamiento, analizando la ciudad en su totalidad, su crecimiento, sus fragmentos. Y me llamó mucho la atención el barrio de Refinería, que fue donde se basó mi investigación. Me parece que uno puede tanto mantener lo viejo, es decir, preservar el patrimonio, o destruir y construir sobre eso.
2. ¿Cuáles fueron los objetivos de la investigación?
Principalmente el objetivo fue plantear cómo iba a ser el desarrollo del barrio a futuro. Trabajar con metodologías que planteó un arquitecto catalán que se refería a los paisajes culturales. Tratar de realmente preservar no solo lo que se ve por fuera, sino esa identidad barrial, esos bienes en los que nadie piensa.
3. ¿Cree que en Rosario se pueda llevar adelante la valorización del Patrimonio?
Sí, dado a que hay muchos lugares industriales, debería al menos. Hay muchas cosas que con el tiempo se perdieron, otras que se pueden recuperar o sustituir su uso. Es necesario generar conciencia, que es una de las partes más difíciles.
4. ¿Por qué cree que es importante el Patrimonio en una ciudad?
Es importantísimo, ya que habla de la historia de una ciudad, de un lugar. Creo que deja un mensaje para el futuro, que no solo nos sirva para el presente, sino que los que vengan después de nosotros también tengan sus beneficios. No es algo que ya pasó, que dejó de existir.
5. ¿Le parece positivo incluir al turismo en el tema patrimonial de Rosario?
Sí, el turismo es eso en Rosario, más que nada lo arquitectónico, los edificios con valor. Existe ese recorrido patrimonial, de hecho hay una guía. Pero por supuesto que lo industrial es lo que menos existe. No hay leyes reales de protección, no se preserva realmente. No alcanza con solo dejar una fachada. Creo que lo industrial iría de la mano con el recorrido arquitectónico y cultural. Hay que ampliarlo y mejorarlo para brindar un mejor servicio.
6. ¿Quiénes cree que deberían hacerse cargo de la dicha valoración?
La municipalidad, debería crear leyes más claras. Existen subsidios para preservar los sitios pero son montos muy chicos, no alcanzan. Habría que ampliar el rubro o manejarlo de otra manera. Es un tema complejo, se que se ocupan de muchas cosas, a veces no se puede con todo.
7. ¿Le parece que dejaría algún beneficio para la sociedad?
Por supuesto, modificar las ordenanzas buscando siempre generar beneficios. Lo que sea preservación y patrimonio tiene siempre sus partes positivas, su lado de enseñanza o educación. Es la identidad, lo que nos marcó y nos marca.