

Pasajeros y mercancías. Debates y proyectos en torno a la apertura al río y el desarrollo de la Estación Fluvial en la costa central de Rosario (1930-1960)



Bibiana Ponzini

Universidad Nacional de Rosario, Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño, Instituto de Historia de la Arquitectura. Rosario, Argentina.
<https://orcid.org/0000-0002-9470-3043>

Cecilia Galimberti

Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas. Universidad Nacional de Rosario, Centro Universitario Rosario de Investigaciones Urbanas y Regionales. Rosario, Argentina.
<https://orcid.org/0000-0001-9030-0143>

Andrea Basso

Universidad Nacional de Rosario, Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño, Instituto de Historia de la Arquitectura. Rosario, Argentina.
<https://orcid.org/0000-0002-7029-8418>

Jorge Español

Universidad Nacional de Rosario, Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño, Instituto de Historia de la Arquitectura. Rosario, Argentina.

Jimena Cutruneo

Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas. Universidad Nacional de Rosario, Centro Universitario Rosario de Investigaciones Urbanas y Regionales. Rosario, Argentina
<https://orcid.org/0009-0005-7230-1851>

Recibido: 2/3/2023. Aceptado: 3/4/2023.

Resumen

El presente trabajo se focaliza en el estudio de las representaciones visuales y textuales, así como en las intervenciones materiales, que fueron paulatinamente modificando la imagen del borde costero central que se encontraba ocupado por las instalaciones ferro-portuarias, en el período 1930-1960. En tal sentido, se analizan los discursos de la prensa periódica rosarina entendidos como agente activo en la construcción de dichas significaciones imaginarias, tanto en sus estrategias argumentativas como en el uso de los recursos visuales puestos en relación con representaciones provenientes de otros campos tales como el urbanismo, las cartografías de los organismos competentes en el sector, las fotografías y postales, entre otras. Se estudia particularmente la construcción de una Estación Fluvial de pasajeros, sobre la cual en la década de los treinta se presentan diversos proyectos. No obstante, su materialización llegará recién a inicios de los años cincuenta articulada con otras intervenciones que habilitarán nuevas construcciones discursivas que apostarán a la reactivación de las actividades portuarias en franco retroceso, al tiempo que comienzan a aparecer consideraciones

Pasajeros y mercancías. Debates y proyectos en...

BIBIANA PONZINI, CECILIA GALIMBERTI, ANDREA BASSO, JIMENA CUTRONEO

para el desarrollo del turismo mediante embarcaciones de pasajeros, renovando antiguas discusiones que enfrentaban la concepción estrictamente productiva del Paraná con la mirada sensible del paisaje del río y las islas.

PALABRAS CLAVE: ESTACIÓN FLUVIAL. PUERTO. RIBERA. ESTUDIOS CULTURALES. ROSARIO.

Passengers and goods. Debates and projects around the opening to the river and the development of the river station on the central coast of Rosario (1930-1960)

Abstract

This paper focuses on the study of the visual and textual representations, as well as on the material interventions, which gradually modified the image of the central coastline occupied by the railway-port facilities in the period 1930-1960. In this sense, we analyse the discourses of the Rosario newspaper as an active agent in the construction of these imaginary meanings, both in its argumentative strategies and in the use of visual resources in relation to representations from other fields such as urban planning, the cartographies of the competent bodies in the sector, photographs and postcards, among others. In particular, the construction of a passenger river station is studied, for which various projects were presented in the 1930s. However, it was not until the beginning of the 1950s that it materialized, articulated with other interventions that enabled new discursive constructions that were aimed at reactivating port activities in decline, while at the same time considerations began to appear for the development of tourism by passenger boats, renewing old discussions that confronted the strictly productive conception of the Paraná with the sensitive view of the landscape of the river and the islands.

KEY-WORDS: RIVER STATION. PORT. RIVERSIDE. CULTURAL STUDIES. ROSARIO.

Introducción

Abordada desde el marco teórico y metodológico de los estudios culturales urbanos, esta investigación se inscribe en un proyecto de mayor alcance que reflexiona sobre las representaciones y los imaginarios sociales vinculados a la relación entre la ciudad de Rosario y su borde fluvial, relevados en la prensa periódica local en el período 1900-2000. En este artículo se estudia especialmente la historia de la tardía concreción de la Estación Fluvial de Pasajeros inaugurada en 1950, cuando el contexto había cambiado radicalmente, así como sus antecedentes que adquieren relevancia en los medios periodísticos y en la opinión pública en la década de los treinta. En este período se relevan argumentaciones sobre la necesidad de su existencia, imaginarios acerca de los beneficios que aportaría a la ciudad el movimiento de pasajeros, así como diversas representaciones, tanto en cuanto a su localización, como a resoluciones arquitectónicas que van variando en la medida en que nuevos paradigmas disciplinares se incorporan al trabajo profesional.

Sobre la base de la ductilidad relativa de la metodología de los estudios culturales urbanos, que habilita la combinación de métodos y técnicas provenientes de distintas

Pasajeros y mercancías. Debates y proyectos en...

BIBIANA PONZINI, CECILIA GALIMBERTI, ANDREA BASSO, JIMENA CUTRONEO

disciplinas –historia de la arquitectura y la ciudad, semiótica constructivista, análisis del discurso textual y visual, entre otras–, se opera desde un enfoque de tipo crítico-interpretativo y predominantemente cualitativo, procurando reconstruir la red de representaciones disciplinares y extra disciplinares producidas por actores diversos en torno a la idea de una Estación Fluvial para Rosario, en este transcurso en el que la prensa periódica se constituye en dispositivo central para la producción y reproducción de significaciones imaginarias colectivas.

En ese marco, la ciudad es entendida como artefacto cultural; lo urbano como escenario de prácticas culturales y construcción social, y los medios de comunicación como los dispositivos que, en tanto tecnologías, producen una reestructuración en la conciencia humana, alterando los modos de percepción y conocimiento, participando en la configuración de dichos imaginarios.

La noción de imaginario remite a aspectos donde lo real, lo objetivo, lo observable, es poco significativo. Reconoce, en cambio, más fuertemente el carácter imaginado, donde se desarrolla un proceso de fundamentación y reconstrucción incesante del objeto. Baczko (1999) señala que una de las funciones de los imaginarios sociales consiste en la organización y el dominio del tiempo colectivo sobre el plano simbólico. Los imaginarios sociales son concepciones colectivas que hacen posible las prácticas de una sociedad al darles sentido; a través de ellos una comunidad construye su identidad elaborando una representación de sí misma.

Las sociedades inventan permanentemente sus representaciones de la realidad; éstas tienen entidad propia y un impacto variable sobre las mentalidades y los comportamientos colectivos; son ideas-imágenes a través de las cuales aquellas se dan una identidad. Estas representaciones colectivas son concebidas no como un reflejo de una realidad que existiría fuera de ellas, sino como el acto de dar un equivalente, operación que realizan tanto la palabra, como la gráfica y la fotografía.

En relación con esto, los medios proporcionan una serie de significados metafóricos que dan lugar a determinadas percepciones del espacio y del tiempo; operan como una forma de interpretar la ciudad identificando sus narrativas y relatos, sus lógicas simbólicas y sus campos discursivos. La operación realizada por los medios no consiste en reflejar una supuesta ciudad real, que existe ahí afuera; como constructores de sentido y organizadores de marcos perceptivos, orientan la observación de la ciudad y del territorio, convirtiendo a éstos en objetos de interés. Asimismo, atribuyen significados al lugar y utilizan metáforas para describir la experiencia del mismo, instituyendo discursos que colaboran en la proyección de los imaginarios urbanos.

Por otra parte, en tanto fuente para el historiador, la prensa escrita asumida desde una perspectiva histórico-crítica resulta altamente productiva para la recuperación de materiales sobre la historia de la ciudad ausentes en otras publicaciones. Es a través del relevamiento y análisis de las representaciones urbanas visuales y discursivas presentes en los periódicos locales y su puesta en relación con otros materiales provenientes de diferentes registros, que investigaciones como la presente se hacen posibles.

Primeras transformaciones de la costa central rosarina

Como toda ciudad litoraleña, Rosario, situada en la margen oeste del río Paraná, se desarrolla aceleradamente desde mediados del siglo XIX, fundamentalmente en función de los beneficios que le provee su puerto natural, lo que será potenciado con la construcción del nuevo puerto a principios del siglo XX. En este vertiginoso proceso de crecimiento económico, poblacional y urbano, la relación que se establece entre la ciudad y el río será por entonces estrictamente funcional: el Paraná es la vía de ingreso de mercancías y grupos de inmigrantes y de salida de la producción cerealera de la pampa húmeda. Así, la ciudad ordenada se extiende en lo alto de la barranca desvinculada del bajo donde se ubican progresiva y desordenadamente las crecientes instalaciones portuarias y ferroviarias (Ponzini *et al.*, 2019). Tempranamente se relevan en la prensa escrita manifestaciones respecto a la construcción de mejoras en el área que se considera la puerta a la ciudad para que el viajero “se sienta animado desde el primer momento que pise el suelo, y pueda formar buen juicio del espíritu más o menos progresista de los moradores” (*La Capital*, 18 y 19 de enero de 1869:2). Pero todavía en 1880 se repetían como tantas veces las mismas palabras lamentando no contar con “una linda bajada con arboleda á los costados; una entrada digna de una ciudad progresista” (sic) (*La Capital*, 3 de marzo de 1880:2) (Ponzini, 2018:109-110). Estos reclamos se mantendrán vigentes hasta que el intendente Lamas proponga la traza de la Av. Belgrano, que se constituye en la posibilidad de mejora del sector, aunque la construcción del nuevo puerto, entre otros factores, retarde su ejecución (Ponzini y Español, 2021).

En ese contexto, no habrá lugar para la contemplación del paisaje y las actividades recreativas vinculadas al agua hasta que, a partir de la década de 1920, los reclamos ciudadanos por la reconquista de la barranca y el acceso libre al río instituyan en la sociedad rosarina nuevos imaginarios con relación al uso público de la ribera, de difícil concreción en el sector central completamente ocupado por las instalaciones ferroportuarias usufructuadas por empresas extranjeras.

Entre 1920 y 1940, nuevas aspiraciones se suman a las anteriores, sean ellas de carácter cívico, como la erección del Monumento a la Bandera en la Plaza Belgrano; de embellecimiento urbano y de organización vial específicamente relacionados con la mencionada Av. Belgrano y los accesos al puerto; así como de reactivación de barrios sobre la barranca cuyo desarrollo había quedado detenido por la situación descripta. Estas proyecciones imaginarias se relevan en la prensa local que se conforma con aplaudir toda pequeña contribución a la conformación de un paseo elegante en el área donde se genera la primera percepción de la ciudad por parte de los pasajeros que arriban a las estaciones ferroviarias o al puerto. Las obras que efectivamente se ejecutan (el Parque Belgrano, el Parque Norte en cercanías de la estación Rosario Norte, la Avenida Costanera y su enlace con Av. Pellegrini, que conllevan iluminación, construcción de taludes en la barranca y accesos peatonales) se identifican como los jalones iniciales de una transformación integral que se llevará a cabo recién a partir de fines del siglo XX.

Los múltiples debates y reclamos por la ejecución de la Av. Costanera se revelan como la mayor preocupación de transformación urbana en este período, poniendo de manifiesto las dificultades que las instalaciones portuarias constituyen para la transformación de la Av. Belgrano en un paseo con vistas al Paraná en el tramo comprendido entre las calles

Pasajeros y mercancías. Debates y proyectos en...

BIBIANA PONZINI, CECILIA GALIMBERTI, ANDREA BASSO, JIMENA CUTRONEO

Catamarca y 27 de Febrero.¹ El tramo inicial comprendido entre calles Catamarca y Rioja se habilita en 1935 y mientras avanza la construcción hacia el sur, se acentúan las demandas por el enlace de la misma con la bajada de Av. Pellegrini y la apertura del Bv. 27 de Febrero, en procura de accesos al puerto que no excluyan trabajos de embellecimiento.²

Por su parte, aunque el Parque Belgrano había sido creado por iniciativa del concejal A. F. Cafferata por Ord. N° 41 de 1925, una década más tarde su concreción se hallaba aún pendiente. En 1932 se realizan obras en la Plaza Belgrano “para presentarla modernizada y concordante con su ubicación uno de los sitios más pintorescos que tiene la parte urbana y céntrica” (*La Capital*, 14 de enero de 1932:5), para lo cual se retirarán las estatuas realizadas por Lola Mora para el frustrado proyecto del Monumento a la Bandera, que serán distribuidas en distintos sitios de la ciudad. Poco después, la prensa anuncia el inicio de la ejecución del Parque con trabajos de desmonte y nivelación de los terrenos en un pequeño sector sobre Av. Belgrano desde San Juan hasta Rioja. Pero será recién en 1935 con la sanción de la Ley Provincial de Parques, que, aunque inicialmente no lo incluía, finalmente lo incorpora debido a las gestiones de dirigentes locales, aprobándose su construcción el 17 de julio de 1936. Comprendiendo el área que ocupaban las antiguas casas de Comas, la fábrica de gas y los terrenos hacia el sur de la calle Rioja e incorporando la Plaza Belgrano, y aunque con un proyecto más modesto y algunas deficiencias de jardinería, se inaugura el 30 de octubre de 1938 con su fuente luminosa y hacia el norte la presencia de una escalinata y una rotonda-mirador hacia la Av. Belgrano.

Poco antes, por cesión de las tierras donde debía haberse levantado la nueva Estación del Ferrocarril Central Argentino, la ciudad había incorporado el primer parque en cercanías de la ribera, el Parque Norte, “treinta y cinco mil metros cuadrados ubicados a la entrada obligada a la ciudad” (*La Capital*, 15 de enero de 1938:16), también con fuente luminosa, estanque para juegos infantiles, instalaciones para ejercicios físicos y pista para patinaje (Figura 1).

Mientras se espera la concreción de las obras anteriores, el diario *La Capital*, no exento de sus históricas contradicciones entre la belleza y la utilidad (Ponzini, 2018), al mismo tiempo que defiende la ejecución de nuevos silos sobre la ribera central, celebra toda obra que colabore al embellecimiento del borde del tejido sobre la Av. Belgrano: la construcción de la Dirección General de Arquitectura de la Nación (1929), de la antigua escalinata –hoy denominada pasaje H. Hernández Larguía– (1932) y la demorada inauguración del monumental edificio de la Aduana (1938), ubicados frente a los edificios de la Inspección del Puerto y la Prefectura. Los mismos se constituirán en piezas primordiales, junto con la particularidad topográfica de la barranca y sus bajadas, especialmente las de calles Rioja, Córdoba y Santa Fe, en la definición de un sector “que con la construcción del Parque Belgrano ha cobrado una fisonomía elegante”, convirtiéndose en el más “pintoresco” del área central (*La Capital*, 27 de enero de 1939:5).

¹ Es tan evidente el problema que distintos actores proponen intervenciones mínimas como la extracción de árboles en los pocos sitios libres de galpones para favorecer las visuales al río, así como operaciones de mayor magnitud como el proyecto alternativo para la Avenida preparado por el Departamento de Obras Públicas de la Municipalidad que incorpora al trazado paralelo al puerto, otra vía que corre sobre la barranca de modo tal pueda apreciarse el río y las islas (Ponzini y Español, 2021).

² En ellos se inscriben el proyecto de Ángel Guido de 1931 y otros posteriores como el relieve escultórico El Sembrador inaugurado en 1943, obra de Lucio Fontana y Osvaldo Palacios en la boca de uno de los antiguos túneles ferroviarios. Este friso formaba parte de un plan mayor del intendente Repetto que incluía mejoras en las barrancas y la construcción de la escalinata ubicada en la intersección de las Av. Belgrano y Pellegrini.

Pasajeros y mercancías. Debates y proyectos en...
BIBIANA PONZINI, CECILIA GALIMBERTI, ANDREA BASSO, JIMENA CUTRONEO



Figura 1. “El futuro Parque Belgrano que se trazará en Rosario” y “Pileta para recreo infantil en el Parque Norte”.
Fuente: *La Capital* 30 de diciembre de 1935 y 6 de diciembre de 1937.

En ese contexto, junto con los reclamos por la demorada ejecución del Monumento a la Bandera, comienzan a aparecer reiteradas manifestaciones en pro de la construcción de una estación fluvial de pasajeros, en tanto,

la carencia de esta instalación conspiraba por más de un concepto contra el propio prestigio de Rosario, ya que no resultaba concebible que nada menos que la segunda ciudad de la República, con un puerto de carga que figura entre los primeros del mundo en su categoría no dispusiese de las comodidades adecuadas para el atraque de los barcos que hacen el servicio de transporte de pasajeros por el Paraná (*La Capital*, 2 de junio de 1938:4).

Debates en torno a la Estación Fluvial: “la puerta de acceso más central de la ciudad”

En 1932, el diario *La Capital* vuelve a poner de relieve la conveniencia de la construcción de una estación fluvial, ya que para ese entonces “hace las veces de tal un viejo depósito que [...] en manera alguna puede llenar esas funciones”, a lo que agrega que el proyecto fue encargado por la Dirección de Navegación y Puertos a una comisión designada por los ingenieros Manuel Sallovitz, Arturo Grieben y Humberto Meoli, la cual ha aconsejado su localización en la zona de Cabotaje, teniendo en cuenta el proyecto de ampliación del puerto hacia el Sur (*La Capital*, 17 de marzo de 1932:5).

La nota se ilustra con la imagen de la fachada del futuro edificio, proyectado dentro de líneas historicistas, y representada en una proyección plana con cotas que dimensionan el objeto (Figura 2). Este proyecto, del mismo modo que lo hará el proyecto definitivo, se apoya en el carácter icónico y de hito urbano que confiere la torre, a la vez que recurre al esquema tipológico propio de las estaciones de ferrocarril. Dicho esquema, que permite articular el faro (torre), a la vez fluvial y urbano, con las naves laterales (andenes o dársenas), remite a referentes claves de la ciudad como la Estación Rosario Central de origen inglés (1870) y, más tarde, en la actual Estación Terminal de Ómnibus.³

³ La construcción de este edificio proyectado por los arquitectos Micheletti y Charnoudie comenzó a fines

Pasajeros y mercancías. Debates y proyectos en...

BIBIANA PONZINI, CECILIA GALIMBERTI, ANDREA BASSO, JIMENA CUTRUEÑO

Tres años más tarde, la aparente cercanía de su ejecución dará impulso al surgimiento de una serie de proyectos de arquitectura, así como a un prolongado debate acerca de su localización. En 1935 se publica el proyecto elaborado por la Sección Estudios y Proyectos de la Dirección General de Navegación y Puertos del Ministerio de Obras Públicas, según lo dispuesto por la ley para su creación, autoría del diputado nacional por la provincia de Santa Fe Dr. Rafael Biancofiore, promulgada por el Poder Ejecutivo Nacional el 28 de diciembre de 1934 (Figura 3).



Figura 2. “El proyecto de estación fluvial a construirse en la zona del puerto de Rosario”. Fuente: *La Capital*, 17 de marzo de 1932.



Figura 3. “Estación fluvial del Rosario conforme al proyecto de su creación del diputado nacional Doctor Rafael Biancofiore”. Fuente: *La Capital*, 8 de febrero de 1935.

de 1927 destinado a la Estación Central del Ferrocarril Provincial de Santa Fe, inaugurándose en 1929. Una vez nacionalizados los ferrocarriles, a fines de la década del '40, esta terminal se clausura, reinaugurándose en 1950 como Terminal de Ómnibus. Se reitera en este proyecto una característica de la obra del estudio Micheletti que signó su aporte a la definición de una arquitectura moderna local: el trabajo con la representación y el carácter (Cutruneo, 2015).

Pasajeros y mercancías. Debates y proyectos en...

BIBIANA PONZINI, CECILIA GALIMBERTI, ANDREA BASSO, JIMENA CUTRONEO

En la reproducción de la memoria descriptiva se hace referencia a la necesidad de su construcción debido al “creciente movimiento de pasajeros de este puerto con los demás del litoral argentino y los del Paraguay y Brasil, como también a la posibilidad de un servicio de vapores de pasajeros de ultramar” (*La Capital*, 8 de febrero de 1935:6) y se define su localización al Sur del muelle ubicado a continuación de la dársena de Cabotaje. El proyecto prevé la existencia de un gran hall de entrada en la cabecera del edificio desde donde se accede a las dependencias propias de sus funciones y, a continuación, a un salón de revisión y depósito de equipaje de 70 metros por 11 metros, cubierto con bóveda y con galerías a ambos lados, mientras que en la planta alta se ubica una confeitía y oficinas accesorias. Completa el diseño un pabellón secundario para el hall de espera de la 3ª clase, sobre el que se levanta la vivienda del jefe de estación.

Los autores expresan que la fachada responde a un diseño de “líneas sobrias y tranquilas”, resuelta en el cuerpo principal con la alternancia de “grandes masas y amplios ventanales”, y en cuya cabecera se ubica una torre con reloj en el remate. Se ha previsto además la inclusión de un desembarcadero para embarcaciones menores con un espigón con pérgola y bancos que colaboran “al embellecimiento y realce de todo el conjunto” (*La Capital*, 8 de febrero de 1935:6). En este caso, la imagen que se muestra del proyecto es una perspectiva con dos puntos de fuga que, a diferencia de la anterior, refuerza el valor de la articulación volumétrica como ejercicio de composición del edificio en relación con su entorno. Mientras en el primer proyecto la presentación es autorreferencial, con el foco puesto en el objeto aislado y medible en sí mismo, en este caso se hace énfasis en la representación de su carácter formal-espacial con relación a lo urbano.

A menos de un mes de esta publicación, aparece una alternativa presentada por dos de los autores del Plan Regulador, los ingenieros Carlos María Della Paolera y Ángel Guido. El diario explica que, si bien el proyecto antes descrito “satisface todas las necesidades en el sentido del movimiento interno de la estación misma”, sin embargo “ha sido preparado con olvido de los trabajos de sistematización de la zona contigua a la ubicación que realizan los encargados de plan regulador”, debido a lo cual los mismos formulan otra solución que resuelva tanto la sistematización integral del área como un fácil y rápido acceso desde distintos puntos de la ciudad. Si bien la nota expresa con prudencia que esta propuesta no pretende “alterar la feliz iniciativa ni entorpecerla”, la realidad es que modifica tanto el proyecto de arquitectura como su ubicación, al articularla con la regulación de la zona Oeste proyectada en el Plan, “cuyos terrenos a tomar sobre la barranca están comprendidos en la expropiación ordenada en la ley sobre la pavimentación y urbanización de la Avenida Belgrano” (*La Capital*; 6 de marzo de 1935:3).

En tal sentido, como puede apreciarse en el gráfico, la calle Mendoza se prolonga hasta encontrarse con la calle Chacabuco y, en el eje de su intersección, se inicia un puente que sortea la Avenida Costanera y las vías ferroviarias para luego bifurcarse en dos rampas que envuelven y dan acceso a los dos bloques del edificio denominado Estación-Rampa (Figura 4). Desde el punto de vista urbanístico el proyecto considera además la vinculación de la calle Mendoza con la gran Avenida Este-Oeste proyectada en el Plan y pone en valor la calle Chacabuco al ensancharla puesto que en el futuro enlazará con el parque proyectado en la zona ocupada entonces por el Ferrocarril Central Argentino en su sección Oeste (hoy Parque Urquiza). De este modo, expresa el periódico,

Pasajeros y mercancías. Debates y proyectos en...

BIBIANA PONZINI, CECILIA GALIMBERTI, ANDREA BASSO, JIMENA CUTRONEO

el acceso a la estación desde la intersección de Mendoza y Chacabuco es franco y resuelve en forma rigurosamente “funcional”, el problema de acceso a la estación fluvial desde todos los puntos de la ciudad (...) [mientras que] el desplazamiento de la planta de la estación, permite además, un espacio libre hasta cabotaje, que se usaría para para la instalación de un bar al aire libre, sección para audiciones musicales, un gran espacio de “promenade” y zona de estacionamiento de autos (*La Capital*, 6 de marzo de 1935:3).

Esta apelación al término *promenade* y su asociación al elemento arquitectónico rampa expone literalmente la referencia a la arquitectura *corbuseriana*, al tiempo que la imagen publicada pone de manifiesto estos vínculos en la claridad volumétrica expresada en la envolvente blanca, continua y homogénea de tensión horizontal, reforzada por la utilización de ventanas corridas. Asimismo, es posible vincular esta apelación con el uso del término *funcional* y la resolución formal del edificio, con ciertas arquitecturas alemanas –especialmente de raíz *mendelsohniana*–, aunque resignando la asimetría que caracteriza a las originales en pos de una organización volumétrica axial más cercana a los referentes italianos que por esos años acompañaban la obra institucional de Guido. En este caso, la imagen publicada da valor al volumen, pero nuevamente lo descontextualiza. El proyecto se presenta como un ejercicio proyectual limpio, de tablero, que incluso en el plano se depura reforzando la composición formal abstracta de las líneas.

Pero, más allá del debate disciplinar por la búsqueda de una nueva arquitectura que las dos alternativas expuestas ponen de manifiesto, lo cierto es que, como ocurría contemporáneamente con algunas construcciones discursivas presentes en el texto del Plan Regulador,⁴ *La Capital* irá incorporando esta terminología propia de la arquitectura moderna europea al discurso periodístico y poniéndola en circulación entre sus lectores.

En el mes de julio del mismo año, el diario informa que el inicio de las obras se ve aplazado, puesto que la Administración General de Aduanas ha cuestionado el sitio elegido para la estación, dada su lejanía con la delegación local donde se realizaba la inspección de los equipajes (*La Capital*, 19 de julio de 1935:4). Para 1938, las obras todavía no se han iniciado, en tanto sigue en discusión su ubicación, por lo cual la Inspección de Puertos envía el expediente a la Sociedad Puerto Rosario para que determine el lugar de su emplazamiento. Estas demoras motivan el envío de una nota de la Federación Gremial del Comercio y la Industria del Rosario dirigida al Ministro de Obras Públicas de la Nación, en función de la morosidad con que se ejecutan las obras públicas de la ciudad, entre las que consignan los edificios de la Aduana y el Correo y, particularmente, la situación de la Estación Fluvial (*La Capital*, 4 de mayo de 1938:4).

Poco después, aunque el periódico insta por su inmediata ejecución, presenta su propia propuesta de localización, contribuyendo a lo que él mismo denomina “una cuestión por demás engorrosa” (*La Capital*, 1 de octubre de 1938:5). Así, advierte que el sitio más apropiado hubiera sido en la zona del puerto frente a los portones de la bajada

4 Entre otras, “la reconquista de la barranca” en tanto “balcón al río” será la dominante transformándose en consigna de reclamo o celebración por la apertura de nuevos espacios públicos, presente aún hoy en discursos de diversas proveniencias (Galimberti, 2015).

Pasajeros y mercancías. Debates y proyectos en...
BIBIANA PONZINI, CECILIA GALIMBERTI, ANDREA BASSO, JIMENA CUTRUEÑO

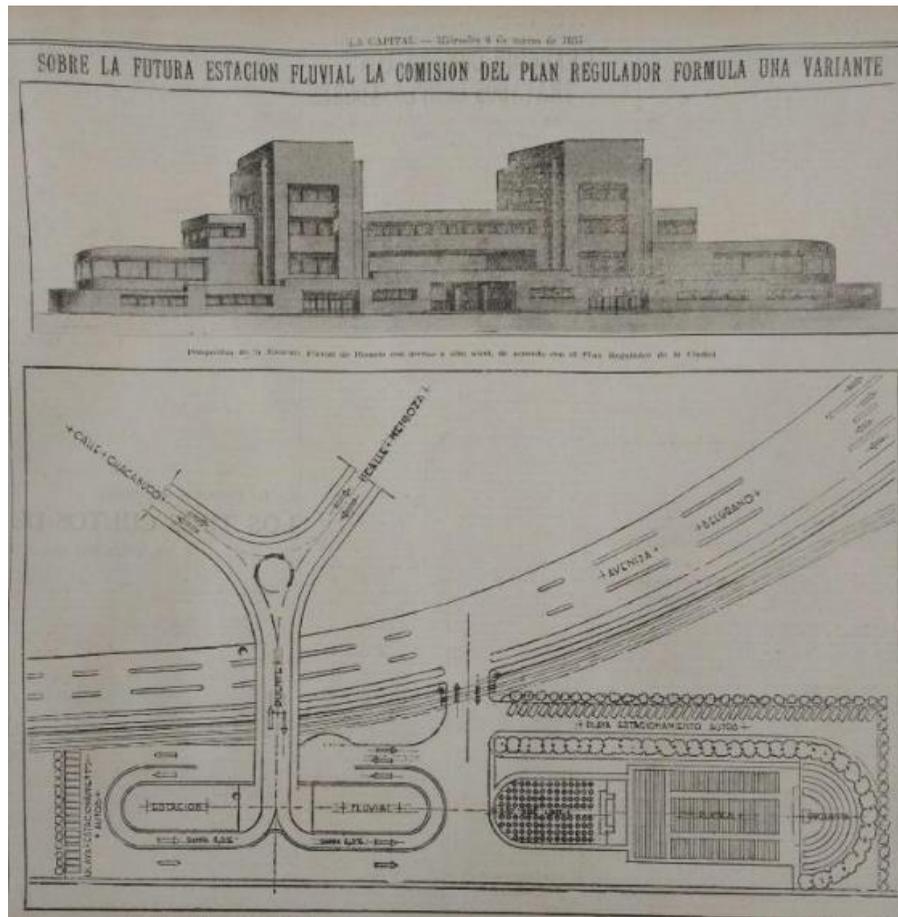


Figura 4. "Sobre la futura estación fluvial la Comisión del Plan Regulador formula una variante".
Fuente: *La Capital*, 6 de marzo de 1935.

Sargento Cabral, aduciendo razones de orden práctico vinculadas a la cercanía con las líneas de transporte y las instalaciones hoteleras y bancarias del centro de la ciudad.

No obstante, una nueva iniciativa alimenta el debate. Alfredo Laborde, "entendido en cuestiones edilicias" (*La Capital*, 23 de junio de 1938:5), teniendo en cuenta que en cuatro años finaliza la concesión del Puerto, rechaza tanto la ubicación al Sur de la dársena de cabotaje como la propuesta de los autores del Plan Regulador. Sostiene, en cambio, que el sitio más apropiado resultaría en la prolongación de las calles Entre Ríos y Mitre, desde Jujuy hacia el Norte (Figura 5), dada la singularidad topográfica del sitio, la finalización de las instalaciones portuarias y la proximidad del río con la zona céntrica.

Pero quizás lo más interesante de su propuesta es el reconocimiento temprano de las cualidades de un área que los rosarinos descubrirán muchos años más tarde cuando allí se construya el Parque de España. Laborde señala, desde una mirada anticipatoria, que, si la localización de la estación ya había sido definida por los organismos correspondientes, no debería perderse la oportunidad de emplazar un parque allí sobre la barranca, de modo tal que

Pasajeros y mercancías. Debates y proyectos en...
BIBIANA PONZINI, CECILIA GALIMBERTI, ANDREA BASSO, JIMENA CUTRONEO

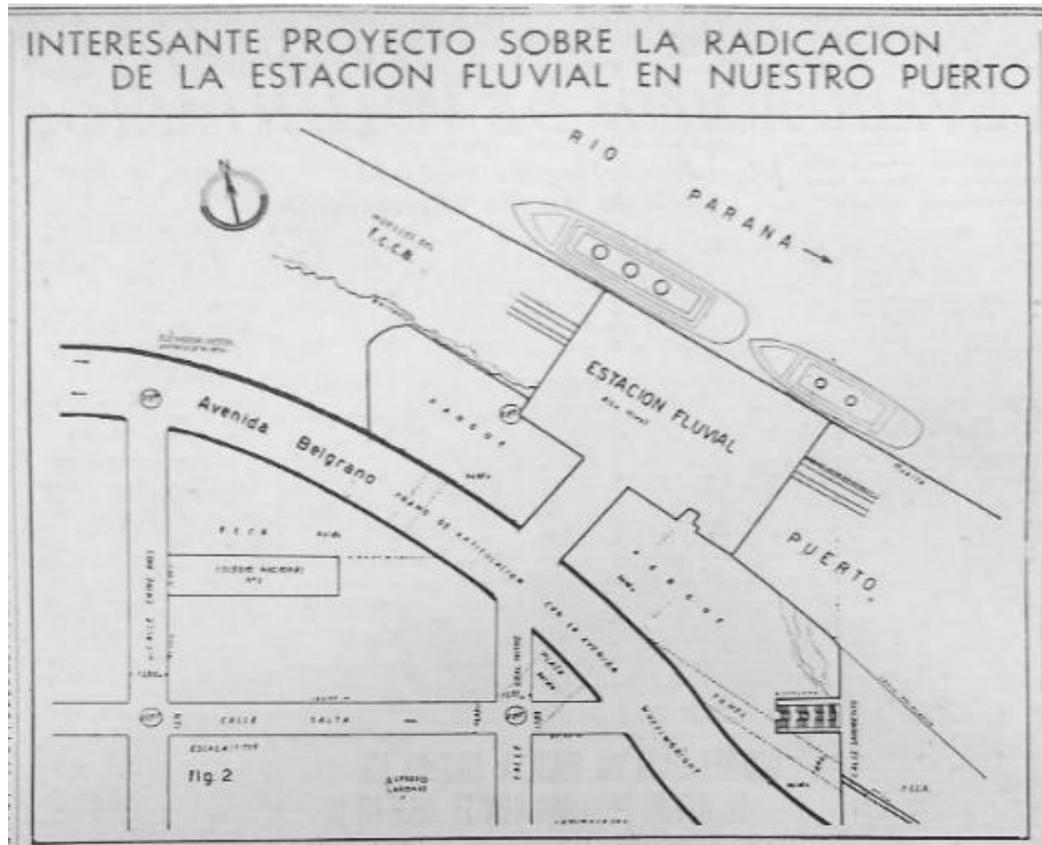


Figura 5. "Interesante proyecto sobre la radicación de la estación fluvial en nuestro puerto"
Fuente: *La Capital*, 23 de junio de 1938.

el arte cívico se incorporaría inigualable paseo, en pleno centro, enfrentando al verde paisaje insular, reconquistando el río. El río magnífico, tan poco conocido, amado y navegado por la ciudad triste que le vuelve la espalda. Verdad que ahora, para llegar a sus orillas, el paseante debe ir prevenido a sortear ferrocarriles, esquivar guinches, cuerpear trenes, gambetear camiones (*La Capital*, 23 de junio de 1938:5).

Argumentos similares utilizará *La Capital* al agregar que, si bien el puerto cumplió con su cometido respecto de la actividad económica, su proyecto nunca consideró a los viajeros que "no han tenido una estación fluvial, ni siquiera una sala de espera, ni se ha construido un atracadero cómodo para el público" (*La Capital*, 3 de diciembre de 1938:4).

En tal sentido, para finales de ese mismo año, se publica una nota alentadora con relación a la vinculación de la ciudad con el río que daría perspectiva al futuro Monumento a la Bandera. El Poder Ejecutivo Nacional ordena que se demuelan las instalaciones localizadas frente al Parque Belgrano, originalmente pertenecientes a la Sociedad Anónima Graneros Nacionales, que eran utilizadas por entonces por la Compañía de Comercio Limitada Van Waveren, lo que obligó a su traslado a la Sección de Exportación, en la zona Sur del Puerto Rosario. En las argumentaciones de la decisión, se expresa que,

Pasajeros y mercancías. Debates y proyectos en...

BIBIANA PONZINI, CECILIA GALIMBERTI, ANDREA BASSO, JIMENA CUTRONEO

además de su inconveniencia respecto de cuestiones de salubridad y a las dificultades que ocasiona para el desarrollo de las actividades portuarias,

la precariedad de las mismas le dan un aspecto anticuado que constituye una rémora para el adelanto y modernización edilicia de esa parte de la ciudad de Rosario, a que ha contribuido la construcción de la avenida Belgrano y Parque del mismo nombre, obras de embellecimiento que han de culminar con las propias del Monumento a la Bandera, a erigirse frente a las referidas instalaciones, circunstancia esta que hace más evidente la necesidad de proceder al desplazamiento de las mismas (*La Capital*, 1 de octubre de 1938:5).

Si bien estas noticias estimulan las expectativas de los rosarinos respecto de la ejecución de las obras del Monumento por tanto tiempo dilatadas, la realidad es que deberán esperar una década más. Por su parte, la prensa continuará bregando por su construcción, acusando además al Estado Nacional por su desidia respecto de fomentar el transporte fluvial de pasajeros y, en consecuencia, por la ausencia de estaciones fluviales de pasajeros en los puertos del Paraná (*La Capital*, 2 de diciembre de 1941:5).

La concreción de las obras de la Estación Fluvial junto a nuevos parques próximos al río

En 1942 finaliza la concesión del puerto, que queda en manos del Estado nacional. Asimismo, en el marco del gobierno peronista, en 1948 se produce la nacionalización del sistema ferroviario, de manera que, desde fines de la década de 1940, se presenta un nuevo escenario plausible de transformaciones en la costa rosarina. Por otra parte, durante este período, las actividades portuarias se encuentran en franca decadencia, y es en dicho contexto que comienzan las obras de la Estación Fluvial según el nuevo proyecto realizado por la Dirección Nacional de Puertos y finalmente localizada en la ribera en el tramo comprendido entre la prolongación imaginaria de las calles Córdoba y Rioja, al Norte de la dársena.

Entendiendo que el destino de la Estación es incierto, *La Capital* sostiene que la obra favorecerá la comunicación fluvial entre provincias, ya que el transporte terrestre y aéreo no pueden competir aún en costos e itinerarios. Cuando el edificio se encuentre prácticamente finalizado, señalará que este ha sido pensado con criterio práctico y moderno, ofreciendo amplios espacios para el desarrollo de sus funciones, resueltos en líneas elegantes tanto en el conjunto como en los detalles (Figura 6).

De acuerdo con la descripción periodística, la Estación se resuelve con un bloque central ubicado paralelo al muelle, que en planta baja alberga, entre otras dependencias, a “una gran sala de espera decorada con mármoles y dotada de iluminación difusa, [que] está en comunicación con las oficinas de telecomunicaciones, aduana, salón de honor, de policía y los baños” (*La Capital*, 7 de julio de 1950:5). En la planta alta se prevé el funcionamiento de una confitería y oficinas. Los cuerpos ubicados en los extremos, también de dos plantas, están destinados, en un caso, al control de documentación y equipaje y en el otro, a la recepción y depósito de encomiendas, oficina de impuestos y sanitarios, y a las viviendas del jefe de la estación y el mayordomo.

Pasajeros y mercancías. Debates y proyectos en...
BIBIANA PONZINI, CECILIA GALIMBERTI, ANDREA BASSO, JIMENA CUTRONEO



Figura 6. "La Estación Fluvial de Pasajeros resolverá importantes problemas del transporte".
Fuente: *La Capital*, 7 de julio de 1950.

En cuanto a su distribución funcional, la obra no difiere significativamente de los proyectos de la década de los treinta, pero el lenguaje arquitectónico se adecua a la época, a la vez que renueva el esquema tipológico del primer proyecto con una definición formal variada en su articulación volumétrica y en la definición de la envolvente, propia de referentes alemanes como Mendelsohn, Luckhardt o Gropius. El juego de volúmenes blancos en tensión es destacado por la incorporación de la textura del ladrillo en la torre, cuya verticalidad se enfatiza con la sumatoria de rajas horizontales. A diferencia del primer proyecto comentado, cuya torre remitía a las arquitecturas religiosas anglosajonas, ahora, en el coronamiento escalonado, puede leerse la referencia icónica a los rascacielos, a los que el propio Guido parangonó con las catedrales modernas;⁵ así como también a modelos ya probados en la arquitectura local, donde la torre materializa la tensión vertical y oficia como hito o faro urbano, como lo hiciera Ermete De Lorenzi en *La Comercial de Rosario* (1938) (Cutroneo, 2011). Por otra parte, si bien el edificio es rematado en sus extremos con cuerpos salientes, esta herencia de la composición *beaux arts* es matizada con el tratamiento diferenciado de aventanamientos y recortes de los planos. A partir de esta composición compleja, se despliega un lenguaje renovado que en la década de los cincuenta dará un carácter y monumentalidad absolutamente distante de las anteriores soluciones modernas que revisaban la herencia clásica en los edificios públicos de la ciudad (entre otros, el Museo Castagnino y el Museo Histórico Provincial Julio Marc o el Edificio para los Tribunales Provinciales).

En cuanto a su entorno inmediato, el diario *La Acción* afirma que las áreas exteriores serán "embellecidas con labores de jardinería y motivos de interés urbano y estética

⁵ Estas referencias formales trabajadas por Guido en el proyecto de edificio para el Correo (1938) y en el Monumento a la Bandera (1939), encontraban anclaje teórico en su libro *Catedrales y rascacielos* (Guido, 1936).

Pasajeros y mercancías. Debates y proyectos en...

BIBIANA PONZINI, CECILIA GALIMBERTI, ANDREA BASSO, JIMENA CUTRONEO

edilicia” y anuncia su próxima inauguración con “la presencia del ministro de Obras Públicas, General de Ejército, Juan Pistarini” (*La Acción*, 7 de septiembre de 1950), pero finalmente se habilita en forma experimental, sin amoblamiento ni ceremonia alguna, con el arribo del vapor de pasajeros Bruselas, de la Compañía Argentina de Navegación Dodero, que realiza el itinerario entre la Capital Federal y Corrientes y sus escalas correspondientes (*Crónica*, 20 de julio de 1951; *La Capital*, 21 de julio de 1951).

Es importante destacar que la obra de la Estación Fluvial es inescindible de los trabajos de ampliación del parque Belgrano en vistas de la construcción del Monumento Nacional a la Bandera y parque homónimo, así como también, de los postulados del nuevo Plan Regulador para la ciudad, encargado al agrimensor Alberto Montes. Se trata de una operación urbanística de amplio alcance, que incluye también la reconversión del predio del antiguo Ferrocarril Oeste Santafesino para la construcción de un nuevo parque (actual parque Urquiza). El 12 de mayo de 1950 el municipio recibe 14 hectáreas correspondientes a dichas tierras, a consecuencia de lo cual, al día siguiente, el diario *La Acción* manifiesta: “Con balcón al río: Se levantará el Parque de los Derechos de la Ancianidad” (Galimberti y Basso, 2018). Se recuerda que, previamente, en 1945, Montes había elevado al entonces Ministro de Transporte Juan Pistarini el Anteproyecto de ampliación de la zona sur del Puerto Rosario destinado a tráfico de importación y cabotaje, en el que se contempla la eliminación de instalaciones para cumplir con el programa de ampliación previsto por la Comisión del Parque Nacional a la Bandera. De este modo, estas acciones dan puntapié inicial a la anhelada reconversión ribereña (Figura 7).



Figura 7. Zona a liberar solicitada por la Comisión Nacional Parque a la Bandera (1945).
Fuente: Archivo Montes, Biblioteca FAPyD-UNR.

Para 1953, los trabajos realizados en el Parque a la Bandera ofrecen un nuevo entorno a la Estación: el conjunto panorámico, edilicio y alegórico que, atravesado por la Avenida Belgrano, conforman el Parque, el Monumento a la Bandera en construcción y el río Paraná con sus islas. *La Capital* expresa en tal sentido que la Estación es una obra acorde a ese ámbito dada su funcionalidad y su diseño racional. Reproduciendo la misma consigna que acuñara a mediados del siglo XIX, señala además que

Pasajeros y mercancías. Debates y proyectos en...
BIBIANA PONZINI, CECILIA GALIMBERTI, ANDREA BASSO, JIMENA CUTRONEO

su ubicación hace que la Estación Fluvial constituya la puerta de acceso más hermosa y a la vez más central de la ciudad. Más aún: todo forastero que ingrese por ella no sólo se hallará de inmediato en el corazón mismo de Rosario, sino que se encontrará en un lugar sagrado para el culto de la nacionalidad. (*La Capital*, 27 de agosto de 1953)

Sin embargo, la Fluvial ha llegado tarde, aunque el diario obstinadamente augure su creciente utilización gracias a la reactivación de la actividad portuaria, basándose en lo previsto en el Segundo Plan Quinquenal respecto del incremento del transporte fluvial y la sistematización de los accesos a las ciudades; reconoce al mismo tiempo que “hoy produce una impresión curiosa: la de no estar totalmente habilitada, la de parecer casi desierta” (*La Capital*, 27 de agosto de 1953), ya que el único movimiento lo constituye la línea diaria de lanchas a la ciudad de Victoria y la vinculación con la ciudad de Diamante, ambas en la provincia de Entre Ríos.

Al año siguiente, en 1954, Ángel Guido, bajo el sinónimo de Onir Asor, escribe *La ciudad del puerto petrificado: el extraño caso de Pedro Orfanus*, un drama existencial centrado en la crisis espiritual del protagonista principal producto de la decadencia del puerto, el alma de la ciudad. Quizás, esas reflexiones ficcionales hayan dado origen al trabajo que dirige en el Instituto de Urbanismo de la Facultad de Ciencias Matemáticas de la Universidad del Litoral y que publica en *La Capital* bajo el título “Rosario del futuro. Recuperación del Paraná por el urbanismo”.⁶



Figura 8. “La ciudad del puerto petrificado” y “Recuperación del Paraná por el Urbanismo”.
Fuente: Onir Asor (pseud.), 1954 y *La Capital*, 10 de enero de 1954.

Tomando como modelo a la ciudad de Hamburgo, el proyecto propone el traslado del puerto a la isla del Espinillo para recuperar la relación de la población con el río porque: “Hora es que Rosario se reencuentre con su geografía mutilada. Hora es que se reintegre a su destino físico y espiritual. Hora es que se advierta que sus aguas son del color del trigo en los silos, no son solamente para mercar sino también para soñar” (*La Capital*,

⁶ Aunque el artículo es anónimo, la escritura sugiere que el texto fue escrito por el propio Guido.

Pasajeros y mercancías. Debates y proyectos en...
BIBIANA PONZINI, CECILIA GALIMBERTI, ANDREA BASSO, JIMENA CUTRONEO

10 de enero de 1954) (Figura 8). Lejos ya de la humanización de la isla, con sus 300 hectáreas de espacios verdes, planteada en el Plan Regulador de 1935 y reconociendo lo utópico del proyecto, no obstante, merece destacarse como una representación potente para la consolidación del imaginario de la ciudad *de cara al río*.

A pesar de las vicisitudes relatadas en torno a los proyectos y gestiones para la construcción de la Estación Fluvial, una vez concretada tendrá su propia tarjeta postal y, cuando en 1957 se inaugure el Monumento, lo acompañará a la distancia en otra que se convertirá en la nueva imagen de Rosario (Figura 9). Así, la Estación que en los años de los primeros proyectos se había concebido como un faro orientador para los turistas fluviales, una vez construida y frente a la imponente presencia del Monumento, deviene en un elemento más del paisaje para los paseantes del parque que observan el río, puesto que la eliminación de los galpones del puerto en ese sector “significó una verdadera conquista para muchos que hicieron de ese paraje uno de sus paseos predilectos” (*La Capital*, 24 de abril de 1957). Por su parte, *La Acción*, más comprometida con las políticas del gobierno nacional, califica a estos nuevos espacios como “pintorescos” y “saludables”; y especialmente dirigidos a la clase trabajadora; destacando que

el panorama ribereño de nuestra ciudad mejora y se perfecciona día a día, señalando ya un valioso progreso urbanístico a la par que ofrece a la población lugares privilegiados para su descanso y recreación aumentando el porcentaje de nuestros espacios libres. (*La Acción*, 31 de mayo de 1953)



Figura 9. Nuevas postales de Rosario: Estación Fluvial de pasajeros y Monumento Nacional a la Bandera. Fuente: https://www.plusesmas.com/genealogia/fotos_antiguas.

Asimismo, simultáneamente, tienen lugar algunas consideraciones iniciales para el desarrollo del turismo a través de embarcaciones de pasajeros, retomando con nuevos argumentos antiguas discusiones que enfrentaban la concepción estrictamente productiva del Paraná con la mirada sensible del paisaje del río y las islas. En 1957, el diario *La Capital* en un artículo periodístico denominado *Rosario y el porvenir turístico* plantea que la ciudad debe atraer al turismo y para ello hay que crear los incentivos indispensables, anticipando así las transformaciones de las décadas posteriores (Ponzini *et al.*, 2021) (Figura 10).

Pasajeros y mercancías. Debates y proyectos en...
BIBIANA PONZINI, CECILIA GALIMBERTI, ANDREA BASSO, JIMENA CUTRONEO



Figura 10. Nuevo diseño del Parque a la Bandera y Vista aérea del Monumento y el Parque a la Bandera
Fuente: *La Capital*, 19 de octubre de 1952 y 21 de junio de 1957.

Conclusiones

El período abordado en el presente trabajo ha sido clave para la tan esperada reconversión de la costa central, dado que los proyectos, debates e imaginarios sociales registrados fundamentalmente en la prensa resultaron promotores de la transformación de la totalidad de este tramo de la ribera luego del retorno democrático definitivo.

Por las características de las fuentes empleadas en esta investigación se ha logrado reunir materiales inéditos que posibilitaron la construcción de nuevas interpretaciones vinculadas a la historia urbana local, al articular las primeras representaciones de la Estación Fluvial con los imaginarios acerca de su localización, en algunos casos ligados a fundamentos de estricta funcionalidad urbana y en otros, vinculados a las aspiraciones de reconversión de la ribera en parques públicos.

En la actualidad, la Estación Fluvial con su moderna arquitectura, que en sus inicios se articulaba con el Parque Nacional a la Bandera, converge en un *continuum* de parques públicos ribereños, en los que convive con construcciones de otras épocas y estilos arquitectónicos, consolidando un sector costero donde el patrimonio de la producción dialoga con el paisaje fluvial, y en conjunto ponen en valor los orígenes portuarios de la ciudad nutriendo la memoria colectiva y contribuyendo a la configuración y reconfiguración identitaria de los rosarinos.

Por otra parte, la prefiguración de Rosario como posible ciudad turística se ha alcanzado justamente en torno a la reconversión ribereña, enlazada, a su vez, con la conexión al amplio delta del Paraná. En dicho contexto, si bien la Estación Fluvial no ha alcanzado el rol que imaginario social aspiraba en las primeras décadas del siglo XX, producto de la desaparición del transporte fluvial de pasajeros, en cambio se ha posicionado recientemente como puerto de pasajeros para la vinculación de la ciudad con el amplio territorio insular.

Actualmente Rosario continúa presentando un importante rol portuario, dado que la Terminal Rosario resulta el principal puerto multipropósito de la región; pero, también,

Pasajeros y mercancías. Debates y proyectos en...

BIBIANA PONZINI, CECILIA GALIMBERTI, ANDREA BASSO, JIMENA CUTRUNEO

ha logrado reconquistar su frente fluvial a través de múltiples conexiones ribereñas, entre el tejido urbano y las islas, posicionándose así la Estación Fluvial como sede y vínculo de actividades recreativas, turísticas y culturales del río Paraná y su delta.

El presente artículo se inscribe en el proyecto de investigación acreditado y financiado por CTeI UNR denominado "Discursos e imágenes en torno a las transformaciones de la ribera de Rosario durante el siglo XX", SCyT-UNR (2018-2021). Directora: Bibiana Ponzini, Co-Directora: Cecilia Galimberti

Pasajeros y mercancías. Debates y proyectos en...
BIBIANA PONZINI, CECILIA GALIMBERTI, ANDREA BASSO, JIMENA CUTRONEO

Referencias

- » Archivo Diario La Capital - Hemeroteca de la Biblioteca Argentina de Rosario y en Biblioteca de la Asociación de Mujeres.
- » Archivo Montes de la Biblioteca Hilarión Hernández Larguía de la Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño de la Universidad Nacional de Rosario.
- » Baczo, B. (1999). *Los imaginarios sociales: memorias y esperanzas colectivas*. Buenos Aires: Ediciones Nueva Visión.
- » Cutroneo, J. (2015). *Arquitectos y mercado inmobiliario. Vivienda e innovación tipológica. Rosario, 1920-1948*, Tesis doctoral en Humanidades y Artes. Rosario: UNR Editora - A&P ediciones. <https://rehip.unr.edu.ar/xmlui/handle/2133/5473>.
- » Cutroneo, J. (2011). La Comercial de Rosario. De Lorenzi, Otaola y Rocca (1939-1940). *Actas 1° Jornadas de Historia y cultura de la arquitectura y la ciudad*, UTDT.
- » Galimberti, C. (2015). *La reinención del río: Procesos de transformación de la ribera de la Región Metropolitana de Rosario, Argentina*. Tesis doctoral en Arquitectura. Rosario: UNR Editora - A&P ediciones. <https://rehip.unr.edu.ar/handle/2133/5475>
- » Galimberti, C. y Basso, A. (2018). Prácticas y representaciones de la relación ciudad-río en Rosario, 1950-2015. *Actas de VIII Encuentro de Docentes e investigadores en Historia del Diseño, la Arquitectura y la Ciudad*, FAUD, UNC, pp. 1423-1435 <https://rdu.unc.edu.ar/bitstream/handle/11086/11593/2.60%20Pr%C3%A1cticas%20y%20representaciones%20de%20la%20relaci%C3%B3n%20ciudad-r%C3%ADo%20.pdf?sequence=140&isAllowed=y>
- » Guido, A. (1936). *Catedrales y rascacielos*. Buenos Aires: Colegio Libre de Estudios Superiores de Buenos Aires.
- » Onir-Asor (Pseud.) (1954). *La ciudad del puerto petrificado*. Rosario: Editorial Litoral Rosario.
- » Ponzini, B. (2018). *Las representaciones urbanas en la prensa periódica rosarina y su contribución a la constitución de significaciones imaginarias sociales (1852-1910)*. Tesis de Maestría en Estudios Culturales, Universidad Nacional de Rosario. <https://rehip.unr.edu.ar/handle/2133/13344>.
- » Ponzini, B.; Galimberti, C.; Basso, A. y Español, J. (2021). Representaciones, imaginarios y narrativas en la reconfiguración contemporánea de la ribera de Rosario y el delta del Paraná. *Estudios Del Hábitat*, 19 (1), e098. <https://doi.org/10.24215/24226483e098>.
- » Ponzini, B. y Español, J. (2021). Significaciones imaginarias y prácticas materiales en torno a la reconfiguración ribereña en Rosario, Argentina (1920-1940). *Módulo Arquitectura CUC*, 27, 81-112. <https://doi.org/10.17981/mod.arq.cuc.27.1.2021.04>
- » Ponzini, B.; Galimberti, C.; Basso, A. y Español, J. (2019). Hacia nuevas reapropiaciones del río: imaginarios y transformaciones sobre la ribera central de Rosario y el delta del Paraná (siglos XX Y XXI). *Actas del 2° Congreso Ibero-Americano de Historia Urbana*; UNAM, México. https://www.ifch.unicamp.br/ciec/pf-ciec/public-files/congresso/subpg/941/anais_iicihu_2019.pdf

Pasajeros y mercancías. Debates y proyectos en...

BIBIANA PONZINI, CECILIA GALIMBERTI, ANDREA BASSO, JIMENA CUTRONEO

Bibiana Ponzini / bibianaponzini@gmail.com.ar

Magister en Estudios Culturales (Universidad Nacional de Rosario); Arquitecta (Universidad Nacional de Rosario). Docente del Área de Historia de la Arquitectura de la Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño (FAPyD) de la Universidad Nacional de Rosario (UNR). Categoría II Programa de Incentivos para docentes-investigadores SPU. Investigadora del Instituto de Historia de la Arquitectura (FAPyD-UNR).

Cecilia Galimberti / cecilia.galimberti@conicet.gov.ar

Doctora en Arquitectura (Universidad Nacional de Rosario); Arquitecta (Universidad Nacional de Rosario). Investigadora Adjunta del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET) y del Centro Universitario Rosario de Investigaciones Urbanas y Regionales (CURDIUR). Docente del Área Teoría y Técnica Urbanística de la Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño de la Universidad Nacional de Rosario (FAPyD-UNR).

Andrea Basso / andrembasso@gmail.com

Maestranda en Estudios Culturales (Universidad Nacional de Rosario) y Arquitecta (Universidad Nacional de Rosario). Docente del Área de Historia de la Arquitectura de la Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño (FAPyD) de la Universidad Nacional de Rosario (UNR). Categoría III Programa de Incentivos para docentes-investigadores SPU. Investigadora del Instituto de Historia de la Arquitectura (FAPyD-UNR).

Jorge Español / jorgeespa@gmail.com

Arquitecto (Universidad Nacional de Rosario). Docente del Área de Historia de la Arquitectura de la Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño (FAPyD) de la Universidad Nacional de Rosario (UNR). Categoría IV Programa de Incentivos para docentes-investigadores SPU. Investigador del Instituto de Historia de la Arquitectura (FAPyD-UNR).

Jimena Cutroneo / jimenacutruneo@gmail.com

Doctora en Humanidades y Artes (Universidad Nacional de Rosario); Arquitecta (Universidad Nacional de Rosario). Investigadora Adjunta del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET) y del Centro Universitario Rosario de Investigaciones Urbanas y Regionales (CURDIUR). Docente del Área de Historia de la Arquitectura de la Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño (FAPyD) de la Universidad Nacional de Rosario (UNR).