

EL PATRIMONIO DE LA PRODUCCIÓN; INVESTIGACIÓN Y RECONOCIMIENTO PARA SU DECLARATORIA COMO BIEN PATRIMONIAL NACIONAL: Caso sector industrial ciudad de Tres Arroyos

*Magister Arquitecta Felicidad Paris Benito
Arquitecta Evangelina A. Serpi*

Qué Producción – Qué Patrimonio

El presente artículo es un resumen de una estructura de investigación y análisis, cuyo objetivo principal es establecer desde la investigación y el relevamiento in situ, la metodología de trabajo conjunto, hacia un diagnóstico, de la situación del patrimonio de la producción (como caso ejemplo en la ciudad de Tres Arroyos, pero de aplicación a situaciones similares) definiendo bases documentales necesarias para su declaratoria de estos sectores urbanos como sitios del patrimonio provincial y posteriormente nacional. Este trabajo forma parte de un proyecto mayor que encara las diversas acciones requeridas para cumplir con ese objetivo fundante.

Las estructuras metodológicas que se deben aplicar en estos sitios de alta complejidad sin mixtas, ya que plantean situaciones urbanas, valores simbólicos y la conservación del tejido, implican la utilización de sistemas de análisis histórico archivístico, de expedientes imágenes o fotografías de época, tanto como métodos empíricos basados en la situación actual. Para la investigación original se ha recurrido a la indagación en el Archivo Prado de Geodesia sobre las transformaciones del trazado urbano, así como a los archivos propios del museo histórico de la ciudad. Todo lo cual ha permitido un acercamiento certero a la situación desde sus orígenes del área e estudio, tanto como la lectura de la situación diagnóstica actual.

Los datos que se aplican deben ser certeros ya que apuntan en forma directa a una futura gestión legal del conjunto. Se trabaja el ejemplo como área (que se debe limitar con precisión) y posteriormente como elementos particulares que se registran en fichas de inventario, según desarrolla Fiorentino Romina (2023) Las situaciones particulares se investigan desde la historia y las preexistencias, recordando que el patrimonio está conformado por bienes en existencia material, con valores culturas y simbólicos, que aporten al desarrollo y sostenibilidad de la identidad de la comunidad y región. En estos casos remitimos a trabajos como ejemplo de Méndez Jorge (2023) y Domínguez Alejandra (2023)

Haciendo un resumen del patrimonio de la producción de Tres Arroyos, es importante resaltar posee una importante y singular cantidad de obras de calidad ubicadas en el área central de la ciudad. Esta conformado desde la



Fotografía de uno de los sectores de silos protagónicos, frente al sector ferroviario. Foto de F.PB.

ubicación a quinientos metros de la plaza central de las instalaciones propias del ferrocarril, por instalaciones complejas para el acopio de granos (silos), con instalaciones de harineras, tanques de agua galpones, puentes vinculantes, fábricas de elementos para el agro, entre otros. Todo ello en las últimas décadas potenciado por la Fiesta del Trigo, que se desarrolla en instalaciones asentadas en el lugar para su realización, lo que aporta al conjunto además un importante patrimonio intangible y convoca a las comunidades de la región, consistiendo esto en un principio de desarrollo para el área, si se establecieran principios de puesta en valor integrales. Estos temas los podemos afirmar hoy tras un intenso registro y catalogación de bienes realizados en base a investigaciones archivísticas y en el lugar. Sumando en esto la participación de alumnos de arquitectura de Tres Arroyos, con los cuales se realizaron además propuestas para la recuperación del sector ferroviario, según se desarrollará posteriormente.

En Tres Arroyos existe (aun en estado de recuperación) un importante conjunto edilicio de la producción que originalmente ocupa varias diez hectáreas el sector del ferrocarril, prolongándose esto en calles laterales con el asentamiento de silos, harineras y fábricas de productos diversos, destinados al traslado, acopio y fabricación de grano, específicamente trigo. De ahí que haya sido designada como la capital del trigo y allí se realizan las fiestas populares. Es este un caso de estudio como patrimonio industrial, dada sus características de originalidad y el riesgo que presenta el conjunto por cambios de uso.

Los nuevos conceptos sobre el Patrimonio Industrial como marco teórico

La conceptualización del patrimonio industrial como recurso cultural y económico no tiene mucho tiempo de desarrollo. La realidad internacional y nacional indica que muchas de estas complejas estructuras propias de la producción o el desarrollo (en su momento), hoy se encuentran sin función, con el riesgo que ello implica para su conservación.

El patrimonio industrial ha adquirido un sentido que excede lo estético o testimonial para convertirse en un núcleo de orden temporal y espacial frente al avance del olvido y la pérdida de la memoria del lugar. Los valores paisajísticos, las huellas industriales y las herencias artísticas se entremezclan en un espacio continuo que hoy se encuentran en riesgo por cambios en las modalidades de trabajo. Las fábricas, minas, silos, galpones y otras piezas arquitectónicas del patrimonio de la producción, los tejidos urbanos y rurales, el patrimonio gastronómico, las tradiciones y la etnografía, los oficios y la historia técnica local, la música raíz y el amplio elenco del patrimonio intangible convierten a los paisajes postindustriales en verdaderos territorios-museo. En tanto la consideración no solo de la materialidad de los diferentes conjuntos, sino y fundamentalmente su significado en el desarrollo de los diferentes territorios, los convierten en sitios de referencia de la cultura, y por qué no en elementos fundantes de nuevos desarrollos.

En nuestro país el patrimonio industrial o de la producción está integrado por sitios de diferente escala y sistemas productivos. Aquellos que dependen de la explotación agrícola han generado poblados de actividades diversas como los ingenios azucareros, tabacaleros o yerbateros, sobre todo en el norte del país. Otros asentamientos se relacionan con la explotación minera de diferentes características y los poblados propios de la extracción petrolera del sur. Así como los conjuntos que se relacionan con la llegada del ferrocarril, y el transporte y acopio de diferentes tipos de producciones. Ubicados en zonas

cercanas a riveras y puertos marítimos. Se evidencia la variedad de elementos que conforman el patrimonio industrial: emplazamientos productivos, viviendas de trabajadores, medios de transporte e infraestructura, cada uno de ellos portador de valor, pero cuya verdadera dimensión se hace visible al contemplarlos en el territorio donde se encuentran situados y en el contexto de las complejas relaciones que los unen (Gutiérrez, 2010). Por lo tanto, cuando nos referimos al patrimonio industrial, se hace imprescindible en su estudio, la consideración del paisaje y los valores simbólicos intangibles. En la provincia de Buenos Aires la producción agrícola ganadera fue protagonista desde los primeros asentamientos.

La valoración del paisaje y el territorio, y la introducción del patrimonio industrial como nuevo bien cultural eclosionan en el interés de la opinión pública en los años 70 del siglo XX. Más tarde se enfatizan las políticas de inventarios, conservación, preservación y puesta en valor del patrimonio industrial desde su consideración individual como objeto aislado, hasta su valoración de conjunto.

Un ejemplo importante a nivel internacional fue la recuperación de la antigua estación de ferrocarril Orsay en París, que fue re - funcionalizada en la década de 1980 y convertida en pleno centro de la ciudad en Museo de Arte, siendo este un ejemplo puntual como otros en nuestro país (actuales Galerías Pacífico en Buenos Aires o Pasaje Dardo Rocha en La Plata, como ejemplos) de recuperación de estructuras ferrocarrileras. En el caso de sitios puestos en valor en nuestro país, dedicados a la producción, cabe mencionar la recuperación del sector puerto en Rosario, en la Ciudad de Santa Fe o Puerto Maderos en CABA, entre otros.

Actualmente se hace manifiesta la preocupación y necesidad de las sociedades donde se ubica este patrimonio de dar importancia al conjunto y al paisaje. En este momento hay más de cincuenta bienes de patrimonio industrial en la Lista de Patrimonio Mundial y se ha incrementado el esfuerzo por la inscripción de estos bienes en programas de desarrollo urbanístico y socioeconómico.

Sobre el marco teórico ya desarrollado en otros escritos – Paris Benito (2020), pero resulta oportuno recordad algunos conceptos:

El patrimonio de la producción surge de la interacción entre el trabajo del hombre y el territorio que lo rodea. La explotación de los recursos naturales a través de las diversas actividades productivas genera huellas en el espacio, emergentes de complejos sucesos históricos y de la evolución de la tecnología que va mutando a lo

largo del tiempo. Esta vinculación (hombre-trabajo-territorio) ha dejado numerosos testimonios físicos, muchos de ellos resultado de actividades extractivas y agropecuarias, propias del ámbito rural y previas a la industrialización. A partir de mediados del siglo XVIII, el proceso industrialización dio lugar a nuevas transformaciones territoriales y urbanas, contribuyendo a la culturalización del territorio con diversos objetos y novedosas conformaciones de paisaje. Pero estos testimonios materiales tuvieron que esperar para su valoración, a una progresiva apertura de la concepción patrimonial.

Estos conceptos se ven plasmados en Cartas Internacionales como entre otras las de:

- ✓ En la CARTA DE NIZHNY TAGIL sobre el PATRIMONIO INDUSTRIAL que tuvo lugar en Moscú el 17 de julio de 2003.
- ✓ En los principios conjuntos de ICOMOS-TICCIH para la Conservación de Sitios, Construcciones, Áreas y Paisajes del Patrimonio Industrial, Adoptados por la 17ª Asamblea General de ICOMOS el 28 de noviembre de 2011.

La Asociación Arqueológica Industrial, Patrimonio y Cultura (INCUNA) define como patrimonio industrial al *"conjunto de elementos de explotación industrial, generado por las actividades económicas de cada sociedad que responde a un determinado proceso de producción y a un sistema tecnológico concreto caracterizado por la mecanización dentro de un sistema socioeconómico..."* aproximándose así al concepto que designa el patrimonio de una región eminentemente agrícola.

Si bien la TICCIH distingue diferentes tipos de bienes industriales el patrimonio que deviene de las actividades agropecuarias no parece estar representado, pero puede considerarse su introducción como *patrimonio de la producción* que se entiende como una categoría que avanza sobre la caracterización del patrimonio industrial en áreas agro – industriales como en el partido de Tres Arroyos, especial asentamiento por su intensidad de contenido en la región bonaerense. Esta conceptualización permite la inclusión de los elementos primarios de la producción agrícola y las construcciones necesarias para el acopio de granos –como mojones territoriales de gran significación – que sin involucrar en forma directa procesos de industrialización definen la organización de la producción agropecuaria característica de la región. En este contexto se pueden mencionar elementos como silos, molinos harineros, galpones, circuitos de transporte entre otros que los caracterizan. (El desarrollo teórico de las cartas internacionales se incluye en bibliografía)

Así la particularidad del sector definido en Tres Arroyos, es que allí podemos encontrar diferentes exponentes de funciones diversas propias de las actividades ferrocarrileras, industriales y de la producción eminentemente agrícola, además de equipamientos periféricos en el área como talleres de herrería, carpinterías, escuelas técnicas y en el origen hospedajes y viviendas para los trabajadores, hoy con cambio de funciones o desaparecidas.

Historia y construcción del patrimonio

en la década de 1880, cuando el país se insertaba en el mercado mundial, se produjo una gran transformación del territorio ligada a intereses económicos internacionales. El desarrollo agrícola ganadero y la incorporación de tecnología ferroviaria y portuaria fueron los ejes fundamentales, con una fuerte inversión de capital extranjero. Muchos pueblos surgieron a partir del impacto del sistema ferroviario y otros modificaron su fisonomía a partir de su llegada.

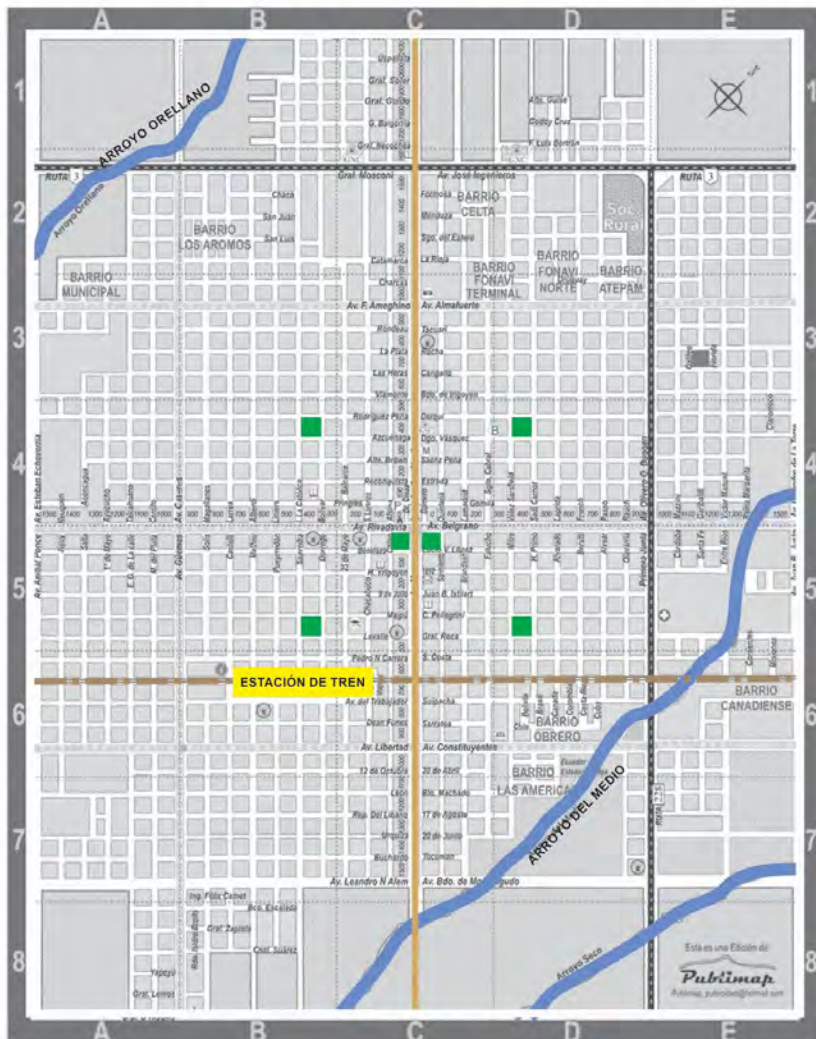
Durante el gobierno de Dardo Rocha en la provincia, se crea el partido de Tres Arroyos, 19-06-1885, según Plano del agrimensor Andrés Villanueva. Se establecieron los límites del partido de Tres Arroyos, entre las Sierras de la Tandilia hasta el mar, franqueado por arroyos: arroyo Criatigno, Claromecó y sus dos brazos y el río Quequén.

Dada la particular conformación del territorio de la Provincia de Buenos Aires desde sus orígenes, a partir de la fundación de pueblos, diseñados previamente por el Departamento de Ingenieros, es que resulta de gran interés el estudio del equipamiento de la producción que permanece como ejemplo del desarrollo provincial desde su origen, siendo un caso particular por su rápida evolución y concentración de trabajo el caso en estudio, siendo el final del proceso de la denominada "la corrida del indio", el punto de inicio de este precipitado desarrollo acompañado por la inmigración masiva.

El gobernador Dardo Rocha firma el decreto fundacional del pueblo de Tres Arroyos el 24 de abril de 1884, el primer trazado lo realiza el agrimensor Andrés Villanueva. En el año 1908, Tres Arroyos fue declarada ciudad. El trazado, realizado en tierras privadas expropiadas por el estado consiste en una traza forma de damero rodeado de avenidas de circunvalación que conforman un pueblo de base rectangular con manzanas cuadradas de una hectárea aprox., con una plaza central de 4 manzanas y otras cuatro plazas equidistantes.

En el año 1886 el primer ramal del ferrocarril llega al pueblo de Tres Arroyos desde Benito Juárez. Lo cual modifica el trazado original, ya que se define el

CIUDAD DE TRES ARROYOS



Esta versión simplificada de la ciudad de Tres Arroyos, muestra con claridad la ubicación del sector ferroviario en relación al centro cívico. Documento cedido por Museo Histórico de la ciudad.



Plano referencia (casi caricaturesco), del museo Histórico de la Ciudad, que representa la presencia del ferrocarril, cercana al centro urbano con la nominación de las calles.

área ferroviaria en predios cercanos al centro del pueblo con una dimensión de doce manzanas. Y desde allí los ramales continúan extendiéndose hacia los puertos de mayor importancia: Buenos Aires, Bahía Blanca y finalmente Quequén, con la finalidad de distribuir la producción tanto en el país como para su exportación.

El ferrocarril prontamente- 1886- llegó al pueblo y sus instalaciones ocuparon hectáreas centrales en el trazado. Fue desde el origen un asentamiento ganadero y luego agrícola, que incorporó como fuerza en su desarrollo esta doble situación de actividades agro – ganaderas e industriales. En muy poco tiempo comenzaron a asentarse en torno al ferrocarril actividades de la producción como silos, fábricas y molinos harineros y sus derivados. Una síntesis de los primeros momentos de la ciudad refiere directamente, al comienzo de estas actividades industriales que apoyaron al crecimiento

y la llegada de inmigrantes trabajadores. El progreso vislumbrado llevó a inmigrantes, muchos originarios de países como Italia, España, Dinamarca u Holanda a radicarse, convirtiéndose en comerciantes o trabajadores del agro o en propulsores industriales. En 1890, Félix Mayolas pone en funcionamiento el primer molino harinero y tiempo después Juan B. Istilart inauguraba su fábrica de artículos de hierro para el agro y la cocina, elementos que se comercializaron en todo el territorio nacional, apuntalando el desarrollo del pueblo, desde la creación de nuevos recursos y la generación de mano de obra en el proceso productivo.

En este complejo sistema de bienes producto del trabajo y desarrollo territorial, el caso de Tres Arroyos, partido de la provincia de Buenos Aires, resulta altamente singular. Ante la gestionada llegada del ferrocarril, por la empresa Ferrocarril del Sud, de capitales ingleses en 1886, se realizaron obras de tendido viario, de construcción edilicia, infraestructura y equipamiento. Todo ello en el centro del trazado del pueblo, lo que lo convierte en sí mismo en un rasgo de auténtica originalidad; desde su comienzo a organizarse en el entorno del asentamiento ferrocarrilero diferentes tipos de actividades de la producción, silos, galpones harineros, fábricas, viviendas, hoteles, puentes, entre otros.



Foto cedida por el Museo Histórico de Tres Arroyos. Edificio de la Estación de Ferrocarril, aprox. 1890.



Fotos cedidas por el Museo Histórico de Tres Arroyos. Edificio italianizante "Hotel Lilaz" de Francisco Lilaz. Aprox. 1885 y galpones de las primeras instalaciones fabriles.

El ferrocarril, el trigo y las fábricas

El Ferrocarril del Sur, que llega a la ciudad, comienza su gestión en el país en 1865, cuya función principal llevar los granos de la producción nacional al puerto de Buenos Aires. Según Tartarini: *el más inglés de los ferrocarriles, también en su arquitectura.*

Esto fomentó el desarrollo de la producción agrícola (especialmente triguera) que ya desde ese momento puede llegar a la capital. En el año 1889 la línea férrea se prolongó por Dorrego hasta el puerto de Bahía Blanca. Esta necesidad de conexión con los puertos continuó en el año 1901 con la ejecución de un ramal que llegó hasta el Puerto Quequén, todo lo cual generó un importante

movimiento de productos desde Tres Arroyos, trasladando la producción fabril y los derivados del trigo, así esta nueva ciudad se convirtió en lo que se dio en llamar en los medios periodísticos del momento “Centro de Gran Tránsito”.

Este sector ferrocarrilero a quinientos metros del centro ocupó doce manzanas desde sus orígenes. Se encuentra limitado por las actuales calles Chacabuco, Castelli, Ituzaingo y la avenida del Trabajador. Todo el conjunto responde a las estructuras funcionales que desarrolla la empresa en diferentes localizaciones, siendo la de la ciudad de Tres Arroyos, una de las de mayor complejidad de equipamiento en el territorio. El espacio que ocupa desde 1886 el sector, contiene todo el equipamiento que la empresa Ferrocarrilera del Sur utilizaba, no solo para el traslado de mercadería o personas, sino además para el mantenimiento integral de locomotoras, vagones y maquinarias.

Quizás el elemento más destacado por su centralidad sea la propia estación construida para el traslado de pasajeros y la administración fomentó desde su origen el crecimiento urbano, denominada por la empresa: *estación intermedia*. Formalmente responde a los prototipos para este tipo de con galerías, marquesina de recepción, andenes, cubiertas a dos aguas, volumen de dos alturas con vivienda jefe de estación en doble altura, materialmente estructura ladrillera con cabriadas metálicas. Rodeada de jardines y vías férreas con diferentes direcciones. El grupo se completaba hacia el límite de la calle Alsina con las viviendas para los trabajadores jerarquizados construidas en mampostería de ladrillo madera y chapas de zinc.

Hacia el extremo de la calle Castelli se fueron instalando los galpones de mantenimiento, tanques de agua elevados de chapa, sobre perfilera metálica piezas típicas de la arquitectura industrial inglesa. Elementos que se continúan hasta la plataforma circular de maniobras, también resuelta con estructura de perfiles y mecanismos de accionamiento para el giro de las locomotoras.

Las manzanas sobre la actual avenida fueron paulatinamente ocupadas por la actividad de acopio, traslado y maniobras del grano en conjunción con los silos y los galpones harineros que se fueran construyendo desde 1890 aprox. (Ver plano).

La historia del sitio nos sigue conduciendo a un intenso proceso de crecimiento, en el cual el paisaje del trabajo se completa, ya fuera del predio del ferrocarril, de edificios destinados a hoteles, construidos desde el año 1886, como el “Italia”, “El Sol”, “El Comercio”, junto con almacenes, viviendas y talleres; todos en arquitectura ladrilla italianizante.

En lo referente al resto del pueblo la intensa actividad productiva hizo necesaria la instalación de otras instituciones que apoyaron la actividad, bancos, compañías de seguros, mercados, oficinas, que se consolidaron en importantes edificios, de corriente ecléctica sobre las avenidas principales y frente a la plaza central, todo ello acompañando a la intensa actividad que impulsaba el comercio desde el ferrocarril, entre ellos en 1888 se crea la Sociedad Española de Socorros y Beneficencia; y luego en 1889 inicia sus actividades la Sociedad Italiana de Socorros Mutuos Unione e Benevolenza. Se instala el banco Nación y hacia principios del siglo XX la Cooperativa de Seguros La Previsión. Entre otros que prontamente cambian el paisaje urbano de la avenida principal del pueblo.

La estructura fundante ferrocarrilera, que en principio fue destinada a la comercialización del grano, atrajo en simultaneo la localización de fábricas cuya producción también era trasladada por las cercanía del ferrocarril. El área circundante se vio poblada por importantes edificios funcionales a las diversas actividades. En el año 1887 se siembran los primeros campos de trigo. Emilio Vassolo, fue pionero en el cultivo del trigo candeal que ya se exportaba a diferentes países de Europa. En el año 1891 los trigos seleccionados de la región fueron expuestos en la Exposición Universal de París. Esto llevó a considerar a los productores que la cosecha de trigo rendiría más que la ganadería y con ello cambia el rumbo de las actividades en el partido.

Así se registró la instalación de las Harineras con galpones de producción y grupos de silos y las fábricas de rubros afines, en 1890 en emprendedor don Félix Mayolas pone en funcionamiento el primer molino harinero y tiempo después Juan B. Istilart inauguraba su fábrica de artículos de hierro para el agro y la calefacción. Todo esto seguido por el impulso de las fábricas de harina, hielo y pastas de Vizzolini, los emprendimientos de Rossi, Sode, La Argentina, entre otras. Así según estadísticas del Museo Histórico de la ciudad en la segunda década del siglo XX ya había veinticinco fábricas instaladas en Tres Arroyos y casi cuatrocientos comercios, lo cual resultó ser clara manifestación en cuanto a producción de edificios e instalaciones en el centro urbano.

Este proceso de asentamiento de actividades productivas, con sus respectivas instalaciones continuó dándose hasta avanzada la mitad del siglo XX, siempre en zonas aledañas al ferrocarril. Incorporándose para estos momentos la actividad de transporte vehicular y con ello la definición de playones de estacionamiento y carga que tomaron sectores cercanos. En el otro extremo, sobre la calle Chacabuco, de reciente construcción está el escenario y gradas

para la fiesta Provincial del Trigo. Frente a la antigua fábrica Rossi, que hoy pertenece al municipio y desarrolla actividades comunitarias, administrativas y depósitos. Frente a este área, sobre la calle Carrera, ocupando media manzana se encuentran edificios de vivienda y comercio, originalmente de ladrillo, tipo casa “chorizo” o estilo italianizante. La lenta pero progresiva desactivación de los ramales del ferrocarril, que se dio en todo el país, en principio afectando al transporte de pasajeros y luego de la producción, afectó irremediablemente al sector. Se redujo la actividad en principio de hotelería y servicios del sector, con el consecuente alejamiento de la población estable. Incrementándose al mismo tiempo el transporte terrestre y el consecuente aumento de circulación de camiones, lo cual dificultó notablemente la función residencial del sector.



Foto cedida por el Museo Histórico de Tres Arroyos. Transformaciones del centro urbano, Edificio de la Previsión.

El patrimonio resultante y la limitación del sector de estudio:

Las políticas propuestas para el desarrollo económico y la planificación a nivel regional y nacional deberían integrar programas para la conservación del rico patrimonio industrial devenido de la industria molinera – estrategias de valoración que no solo salvaguarden las marcas sobre el territorio sino que lo aborden como patrimonio cultural en una dimensión territorial cercana al paisaje cultural – fundamentalmente para preservar los testimonios de la industria que pueden considerarse como la más antigua y se encuentra ciertamente entre las más tradicionales de nuestro país. Carolina Rainero, 2010

El valor patrimonial de esta área de la ciudad de Tres Arroyos, en la actualidad, se define más que por el valor de cada pieza, por la singularidad del conjunto en el paisaje urbano lo cual implica entender y trabajar en su recuperación no solo como patrimonio industrial sino además como patrimonio urbano. Que además está cargado de significado para la población local y regional, ya que evidencia un concreto proceso de crecimiento y desarrollo en el trabajo.

Según lo expresado en párrafos anteriores la desafectación funcional de la actividad ferroviaria inicio un proceso de deterioro y abandono de actividades y por tanto sus instalaciones, hoy comprometen a todo el sector sin planificar a pesar de existir ORDENANZAS PATRIMONIALES en el partido y de poseer muchas de estas obras legislación de protección. Problema que se acentuó desde el traslado de las empresas al nuevo campo industrial, lo que ha implicado que varias de las funciones originales fueran remplazadas. Sin una estrategia de acción previa, se puede prever la pérdida del recurso y el riesgo de pérdida de un importante testimonio para la cultura urbana, sobre todo de la implantación ferroviaria.

El municipio ante esta realidad ha ido tomando partido por rescatar determinados bienes, y adaptando sus funciones a actividades comunitarias, adquirido inmuebles que pertenecieran a fábricas, para el uso administrativo cultural, o asumiendo la recuperación de algunos elementos singulares del área ferrocarrilera, como la vivienda de la jefatura, (hoy coordina eventos culturales como la fiesta del Trigo, o la propia estación, adaptada a diversos usos contemporáneos, acciones que sin la intervención de especialistas llevaron a la perdida de varios aspectos originales del edificio.

Así mismo La Secretaria de Obras Públicas ha impulsado un importante proyecto integrador en la zona central del área ferrocarrilera, ejecutado entre los investigadores del proyecto y alumnos del último año de arquitectura de



Estructuras de la producción, de variado origen y función que se encuentran en el área piloto de trabajo. Fotos F.R.B.

Tres Arroyos, que en realidad define el camino a seguir, a pesar de que aún no se ha comenzado a ejecutar. El trabajo fue entregado íntegramente a las autoridades municipales según convenio establecido, fue presentado en los medios y publicado según primer avance de este proyecto.

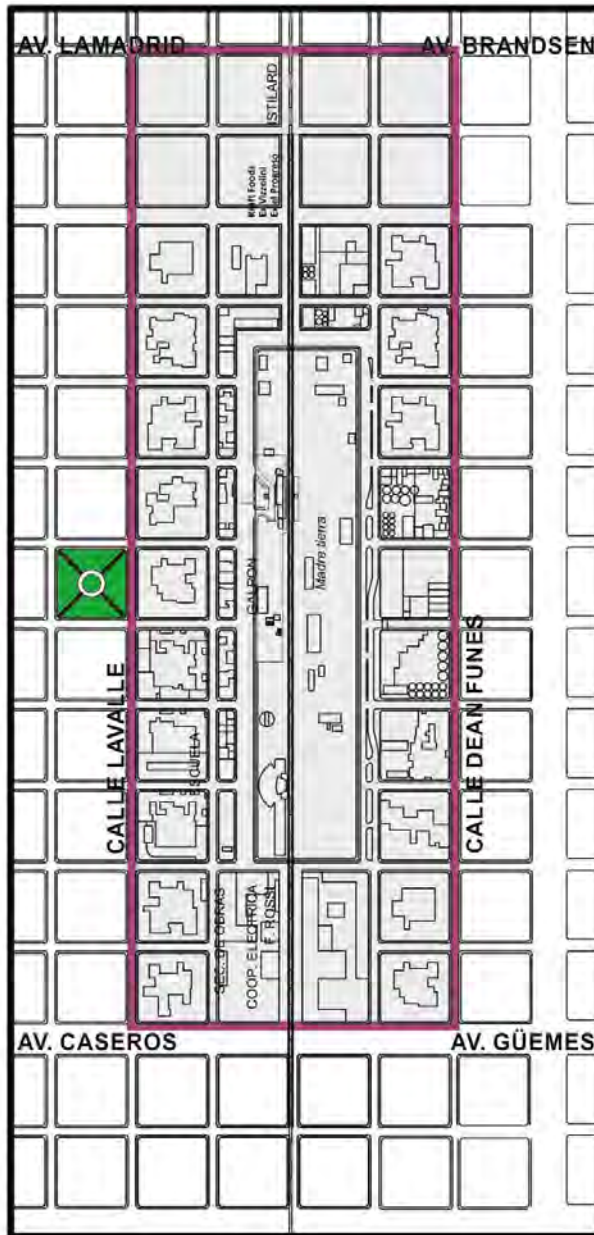
En este proceso de conformación del sector actualmente ha incorporado una función, propia del patrimonio intangible, como lo es la Fiesta del Trigo. Que integra actividades recreativas gastronómicas y culturales, para la región, durante una semana de festejos. Para el desarrollo de este evento que caracteriza singularmente a la ciudad, el municipio ha construido en la esquina de la calle Castelli un escenario aportando así a la puesta en valor



Uno de los planos de la propuesta, que afecta al galpón 1885, tanques de agua, estación y espacios intermedios. Definiendo función socio cultural de recreación, museo del ferrocarril y muestra al aire libre de sistemas de cultivo del trigo.

del área. La producción triguera resultó ser desde la historia el principal factor de desarrollo y esta actividad festiva, potencia este rasgo fundante en la ciudad. Todo lo cual le asigna un gran valor significativo, por su presencia como factor de desarrollo de la población, que suma desde la actividad que fomentó relacionada con el transporte de la producción triguera y el traslado de los elementos que las fábricas aledañas producían. Hoy a este valor en la memoria de la comunidad se integra aquel que representa un patrimonio intangible, en tanto allí se realiza la fiesta del trigo, con una semana de festejos que suma turismo y reconocimiento al trabajo del sector. El trigo representa algo tan importante para esta comunidad que el escudo municipal esta flanqueado por espigas.

Sobre la avenida Libertador a lo largo de todo su recorrido de seis manzanas existe una sucesión de edificios destinados al acopio del trigo (silos), galpones de trabajo y embolsado. Tanto como molinos harineros, construidos con diversos materiales, conteniendo además puentes conectores y sectores de estacionamiento de camiones.



Plano 1: Delimitación del Sector



Plano 2: Usos del Sector

Todo lo cual y dada la cantidad, calidad y extensión de los bienes de la producción existentes nos llevó a la necesidad de LIMITAR UN AREA PILOTO DE ESTUDIO, (según esquemas planímetros adjuntos), con el fin de conocer en profundidad la tipología de los bienes, definir variables de trabajo, para finalmente arribar a planificaciones integrales. En base a esta definición sectorial se realizaron los reconocimientos minuciosos de obras en fichas de registro e investigación de los casos de mayor relevancia.

Así el patrimonio industrial resultante, tangible e intangible del área central de la ciudad se compone de conjuntos propios de las diferentes actividades de la industria, ya mencionadas, que aún permanecen.

Las manzanas que ocupara el ferrocarril aún conservan de los edificios de viviendas y estación, galpones de mantenimiento, torres de agua, señales, vías férreas y una estructura singular, "plato giratorio", para la rotación de las locomotoras. Es en sí mismo un museo "vivo" del funcionamiento original, a pesar de que a algunos de los elementos les falte mantenimiento y el sector está siendo apropiado indiscriminadamente. Al respecto Tartarini (2001) refiere...

El estudio sistemático de las estaciones del ferrocarril y de los demás componentes del sistema, puede no solo ofrecer elementos de análisis que faciliten el entendimiento de un monumento histórico, sino extraer aportes considerables para los actuales problemas de diseño de sistemas de comunicaciones y transportes, tanto ferroviario como de otro tipo.

Y Puede también demostrar la importancia del trabajo interdisciplinario en las intervenciones de rescate y recuperación. Debemos recordar que los relevamientos, estudios y registros de estos edificios y su relación con factores históricos, sociales y económicos pertenece a una disciplina: la arqueología industrial. La fase de proyecto requiere consecuentemente la conformación de un equipo multidisciplinario, en el que se encuentran presentes tanto los responsables del diseño, de la gestión y el apoyo financiero, como los especialistas en preservación de este patrimonio industrial.

La cantidad, variedad y calidad de las estructuras propias de la producción en el sector de estudio llevó a la necesidad de limitar el área fundante con el fin de poderla estudiar en profundidad. Así se establecieron los bordes o límites de trabajo, en relación con el sector ferrocarrilero y los análisis previos de la evolución histórica como variables a considerar, que originaran y potenciaran las actividades productivas desde sus orígenes. Como plan piloto, necesario,

para establecer acciones consensuadas con las diferentes instituciones intervinientes, de puesta en valor del área, cuyos resultados puedan ser de aplicación a los otros sectores con valor de patrimonio de la producción (Ver plano anexo), lo cual en un proceso metodológico correcto es acompañado por el registro sistemático de los bienes que se conservan, en forma de inventario (Ver Fiorentino 2023) o de investigación de casos singulares (Méndez y Domínguez 2023).

La documentación debe ser precisa y corresponder con datos catastrales o de Obras Públicas y Privadas municipales, ya que en su conjunto, y basándonos en el pedido ya mencionada de la intendencia a este equipo de trabajo, será entregado a las autoridades locales para su posterior gestión ante la Comisión Nacional de monumentos, Museos Históricos y Lugares para su declaratoria como Sitio Industrial Patrimonial Nacional.

Notas

¹ Paris Benito, F; Domínguez, A.; Fiorentino, R. M; Méndez, J. L. (2020). "Patrimonio de la producción en la Provincia de Buenos Aires. El caso de la ciudad de Tres Arroyos".

² Fiorentino, Romina (2023), "Propuesta de reconocimiento e inventario del patrimonio industrial de la ciudad Tres Arroyos" en Paris Benito, F. (2023), compiladora Textos de Cátedra VII, edición Universidad Nacional de Mar del Plata, Mar del Plata.

³ Paris Benito, F; Mastrogiácomo, V. E; Domínguez, A.; Fiorentino, R. M; Méndez, J. L. (2020). "Patrimonio de la producción en la Provincia de Buenos Aires. El caso de la ciudad de Tres Arroyos". Revista i+a, Investigación más Acción, N° 23, p. 102-121.

⁴ El Patrimonio de los Pueblos al Sur del Río Salado". Estudios históricos de su patrimonio Urbano y Rural. Proyecto trianual 1997/1999. Director: Arq. Manuel Torres Cano. Aprobado para su desarrollo con evaluación externa: Bueno. Proyecto subsidiado por la Universidad Nacional de Mar del Plata.

⁵ Tartarini Jorge, 2001. Arquitectura Ferroviaria. Ediciones Colihue, Buenos Aires.

⁶Datos del Museo Histórico de Tres Arroyos. La fábrica Istiliart se dedicaba desde 1898 a la realización de implementos agrícolas, luego comenzó a fabricar nuevos productos como cocinas económicas de hierro fundido, cosechadoras, entre otros.

La fábrica Rossi se dedicó desde 1903 a la construcción de carros, sulkys y acoplados. La fábrica Sode comenzó desde 1913 la producción de implementos agrícolas, creciendo durante más de cincuenta años.

La fábrica La Argentina (con sucursal en el centro) dirigida por don José Goyenaga y Cia., desde 1922 a la realización de trilladoras, molinos, arados, entre otros.

El establecimiento industrial Metalúrgico Argentino (EIMA), comenzó en 1947, produciendo silos metálicos en la calle Castell.

⁷ Rainero, Carolina (2010), "Molinos harineros en la provincia de Santa Fe. Patrimonio de la Producción", en GUTIERREZ, Ramón y otros; Miradas sobre el Patrimonio Industrial, Edic. CEDODAL, Buenos Aires

⁸ Tartarini Jorge, 2001. Arquitectura Ferroviaria. Ediciones Colihue, Buenos Aires.

Bibliografía

- Casanelles I Rahóla Eusebi (2007). "Nuevo concepto de Patrimonio Industrial, evolución de su valoración, significado y rentabilidad en el contexto internacional."
- Douet, James. (ed.) (2012) *Industrial Heritage Re-tooled: The TICCIH guide to Industrial Heritage Conservation*. Lancaster.
- Gutiérrez, Ramón (2007) *Miradas sobre el Patrimonio Industrial*. Buenos Aires: Ediciones CEDODAL, TICCIH y Junta de Andalucía.
- ICOMOS. (2003). Tagil, Cartas Internacionales sobre el Patrimonio Industrial 2003. Recuperado de <http://www.international.icomos>
- Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico, en Preservación de la Arquitectura Industrial en Iberoamérica y España. Serie CUADERNOS.
- López Calle, Pablo (2010) *Del campo a la fábrica: vida y trabajo en una colonia industrial*. Madrid: Libros de la Catarata. 128 p.
- Migone, Jaime y Pirozzi Villanueva, Antonio (1999) *Conservación del Patrimonio Cultural. Cartas y Recomendaciones Internacionales*, (recopilación), Santiago de Chile, Universidad Central, CONPAL.
- París Benito, Felicidad (2001) "Plan de Documentación para la obra de Salamone, Principio de su Preservación", en Novacovsky, Alejandro y otros, *Francisco Salamone en la Provincia de Buenos Aires. Reconocimiento patrimonial de su obra*, Mar del Plata, UNMDP.
- Tartarini, Jorge (2014) *Sobre el Patrimonio Industrial y Otras Cuestiones*. Buenos Aires: Editorial Lazos de Agua.
- Tartarini, Jorge (2001) *Arquitectura Ferroviaria*. Buenos Aires: Editorial Colihue SRL.

- Ticcih (2003) *The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage*. Carta Nizhny Tagil para el patrimonio industrial (2003). Disponible en <https://www.icomos.org/18thapril/2006/nizhny-tagil-charter-sp.pdf>.
- Viñuales, Graciela (2006) *Patrimonio Industrial en Iberoamérica*. Edición Armada Nacional, Buenos Aires.
- Zingoni, José (2010). *Arquitectura Industrial: Ferrocarriles y Puertos*. Serie Extensión. Editorial Universidad Nacional del Sur.

Bibliografía de Tres Arroyos

- Eiras Carmen Teresa y Vassolo Perez María Elena (1981) en: *Historia del Partido de Tres Arroyos*. Buenos Aires: Edición Municipalidad de Tres Arroyos.
- Gil, Stella Maris (2006) en *Construir la identidad: Historia de los tresarroyenses*. Editora Gil Stella Maris. Impreso en Tres Arroyos, Buenos Aires, Argentina.
- Gil, Stella Maris (2012). *Entre los Tres Arroyos, de la llanura a la ciudad*. Editora Gil Stella Maris. Impreso en Tres Arroyos, Buenos Aires, Argentina.
- Gil Jiménez, (2002) Stella Maris Recuperar la memoria, historias de Tres Arroyos. Editora Gil Stella Maris, Tres Arroyos.
- Moizzi, Juan José (2015) *Tras los Pasos de Istilart*. Provincia de Buenos Aires.
- La Hora, Diario de Tres Arroyos. Edición especial en sus Bodas de Plata.
- La voz del pueblo, Diario de Tres Arroyos, 14/09/1977, 01/01/2020 y Edición especial Centenario del Diario 1902-2002
- Archivo Histórico Museo Mulazzi, Tres Arroyos.
- Archivo Histórico Ricardo Levene, La Plata, Buenos Aires.
- Archivo fotográfico colección privada Andrés Errea, Tres Arroyos.