

## Recorridos e itinerarios como vehículos en la construcción de identidades urbanas\*

Elida Sonzogni (CESOR-ISHIR/ Universidad Nacional de Rosario)

El espacio de reflexiones acerca del tema es la ciudad de Rosario en las primeras décadas del siglo XX, cuando comenzaron a ser advertidas dos características propias del contexto espacio-temporal. Respecto del primero, la peculiaridad de Rosario se visualiza en el hecho de que su origen está fuera de las tradiciones de conquistadores y linajes y tampoco exhibe alguna procedencia institucionalizada en el mundo colonial ni registra una prosapia notabiliar en sus orígenes. Como indicábamos en otro trabajo, la expresión adjudicada a la colectividad gala, pero que se constituyó casi como carta de presentación acerca del linaje de los rosarinos, aseguraba que “(...) todos los latinoamericanos descienden de los indios, excepto los rosarinos, que descienden de los barcos”. Puntualizada la primera de las variables, la segunda se refiere al impacto de los avances técnicos, detectable en aquellos años inaugurales del siglo XX, generados en esferas cada vez más amplias de la modernización social. Tal contexto (la tradición de confesarse viajeros o recién llegados y los nuevos hábitos incorporados tras múltiples y no siempre fáciles adiestramientos) impactó sobre los diferentes grupos sociales, que fueron integrando en un único territorio las significaciones, imágenes, trayectos, signos y símbolos que se constituyeron en los facilitadores de una particular identidad urbana que devino precisamente de su carácter a la vez altamente cosmopolita y “moderno”.

En ese proceso de descubrimiento y acostumbramiento, los nuevos residentes quedaron sometidos -con diferenciales recursos y también resultados- a un arduo aprendizaje: descubrir y “fundar” los lugares, otorgarles a la par que un significado, una calidad diferencial: la vivienda, el trabajo, la salud, el abastecimiento, la escolarización, la recreación y la sociabilidad son puntos de partida (y de llegada) para analizar aquellas trayectorias significativas de los diferentes grupos sociales, cuya habitualidad genera una suerte de identidad urbana específica.

Desde ciertas lecturas, la ciudad de Rosario certifica en su materialidad, pero también en sus componentes sociales, la utopía de los “padres fundadores” en

\*Cápitulo publicado en BONAUDO; M. (dir.), *Imaginario y prácticas de un orden burgués, 1850-1930*, Tomo 2, Prohistoria, Rosario, 2005.



su lucha contra el desierto y la barbarie. Originada en apenas un precario asentamiento de familias que huyeron de peores condiciones de habitabilidad en los siglos XVII y XVIII, el antiguo y solitario Pago de los Arroyos no tuvo otra significación más que estar ubicado en el cruce de cursos de agua. Tal circunstancia explica cada uno de los estadios vividos por el territorio: incipientes actividades agrícolas y ganaderas de subsistencia o generadoras de un bajo excedente bajo el dominio colonial; paso obligado de las columnas castrenses: ora de realistas o patriotas, ora de unitarios o federales en el beligerante clima del período independentista, debió esperar al triunfo de Urquiza sobre Rosas en 1852 y a su aprovechamiento como puerto de la Confederación para alcanzar nombradla y prestigio. Como señala Juan Álvarez:

El pasado rosarino muestra con claridad dos grandes períodos: con río cerrado al comercio exterior, pobreza y atraso; con río abierto, prosperidad y cultura (...) La función primordial asignada a Rosario en la economía argentina fue servir de puerto de ultramar a una vasta zona del territorio como 'mano natural' que se tiende hacia las provincias (...).<sup>1</sup>

En esta nueva configuración regional en la década de 1850, otras actividades impulsadas por el Gobierno de Paraná indujeron el crecimiento del puerto de la Confederación. Por una parte, la "mano natural" del Paraná fue auxiliada por la instalación de transporte terrestre impulsado por dos empresas: las Mensajerías Nacionales Iniciadoras, firma que conjugaba las inversiones de dos catalanes -Juan Rusiñol y Joaquín Fillol- y la que, a cargo de Timoteo Gordillo, importaba sus coches de Estados Unidos. En ambos casos, cubrían las necesidades de remisión de mercaderías y de pasajeros en amplia escala, incluyendo terminales en Santa Fe, Córdoba, San Juan, Mendoza, Tucumán y Salta. Acorde con las demandas de la actividad económica, se reprodujeron las gestiones para la instalación de una entidad bancaria en el ejido rosarino, estando a cargo de tal iniciativa Ireneo Evangelista de Souza, el Barón de Maua; por otra, se asistía a una mayor preocupación del poder público sobre el futuro de la sociedad. Desde esta perspectiva, la convicción de crear las precondiciones del crecimiento se plasmó en una comisión de notables, encargada de producir las estrategias formativas de ambos objetivos, tanto en lo concerniente a la calificación de los recursos humanos para el mercado como a los planes educativos para lograr ciudadanos conscientes de sus derechos y responsabilidades públicas. Complementarios de estas medidas fueron tanto la instalación de la prensa escrita, con la aparición del periódico *La Confederación*, dirigida por Federico de la Barra y orientada a formar la tan mentada *opinión pública* venerada por el liberalismo, como la abolición de la esclavitud en todo el territorio provincial y la correspondiente indemnización del costo de las manumisiones, medida cuya significación fue promotora de una ideología igualitaria. A estas concreciones anticipatorias del clima de

<sup>1</sup> ÁLVAREZ, Juan *Historia de Rosario*, UNL, Sania Fe, 1981. El entrecomillado corresponde a las declaraciones realizadas en el Congreso por Juan María Gutiérrez en 1858.

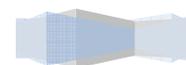
modernidad más evidente en las postrimerías del siglo XIX se incorporaron las que se vincularon con un tipo de participación social que implicaba, por lo menos, dos lecturas: la asistencialidad y las fisuras de su permanencia en el ámbito doméstico por parte de la burguesía femenina. En la misma década y previa a la creación de las Damas de Caridad y de otras entidades similares, el escenario rosarino reproducía aunque más tardíamente que en Buenos Aires - en 1861- la instauración de la Sociedad de Beneficencia, la cual con las restantes se hizo cargo de las funciones de asistencialidad y socorro destinada a las clases menesterosas que la ciudad ya ofrecía. Pero simultáneamente, tales prácticas -entre piadosas y caritativas- constituyeron la puerta de entrada de las damas rosarinas, pertenecientes a una elite todavía exigua, al espacio público.<sup>22</sup>

La enumeración de estas novedades registradas en el escenario rosarino no concluye con ellas, teniendo en cuenta que el eje vertebrador de su crecimiento fue justamente la inmigración europea. Si en 1858 la escasez demográfica se registraba en el relevamiento que el Estado provincial había lanzado, en los censos nacionales, particularmente a partir del segundo (1895) y los que llevó a cabo la propia Municipalidad de Rosario patentizan la importancia del aporte europeo en la conformación demográfica de esa ciudad, más allá de la continua entrada de nativos de otras provincias argentinas. Con distintas pautas, apelando a diferentes tradiciones culturales, encarnados en heterogéneos sectores sociales, todos llegaron a conformar esa calidad cosmopolita que exhibe Rosario. En tal contexto, puede afirmarse que la ciudad se creó con los inmigrantes que llegaban a su puerto y fueron los inmigrantes quienes crearon a la ciudad con las características de una modernidad “multicultural” adquirida desde su inicio.

La secuencia de viajes que culminaron en Rosario es, en general, respuesta a la dialéctica articulación entre la conflictividad europea y las necesidades nacionales. Fueron los genoveses y otros ligures los grupos pioneros que arribaron a la ciudad, abandonando el convulsionado clima revolucionario que agitaba la historia italiana del siglo XIX. Producto de las llamadas cadenas migratorias, su afincamiento en Rosario se produjo, a veces, después de breves estadías en otras ciudades con características similares al puerto del sur de Santa Fe, como Montevideo, Paraná, Corrientes o San Nicolás. Este primer asentamiento constituyó una verdadera avanzada de mercaderes italianos, ávidos de generar apetecibles márgenes de acumulación, en virtud de su actividad emprendedora en el comercio, la navegación, los negocios de importación y exportación o bien en las actividades inmobiliaria y agrícola. Entre ellos son reconocibles viejos apellidos de la burguesía local, como Pinasco, Castagnino, Puccio, Cafferata, Cordiviola, Berienghieri, etc.<sup>3</sup> Pero fue la promulgación de la Ley de Inmigración, bajo la gestión de Nicolás

<sup>22</sup>Rosario. *Sus orígenes. Sus progresos*, Rosario, Talleres La República, 1910.

<sup>3</sup> TARRAGO, Griselda *De la autonomía a la integración. Santa Fe 1820-1853*, Tomo 5 de BARRIERA, Darío -director- *Nueva Historia de Santa Fe*. Prohistoria-La Capital, Rosario, 2006.



Avellaneda en 1876, además de la agudización de las tensiones europeas, las que aseguraron el aumento progresivo de españoles e italianos, en primer lugar, pero también de los oriundos de otros países y latitudes. Si bien las cuestiones estrictamente políticas motivaron una emigración con carácter de exilio de republicanos, socialistas y anarquistas españoles, a lo largo de las décadas faltantes de la clausura del siglo XIX y las primeras del XX fue la llamada “cuestión social”, expresión condensada de la pauperización impuesta por la expansión del desarrollo capitalista en los países europeos, la causa que provocó el flujo de aquella población excedente hacia estas playas, que sólo se interrumpió durante los años de la Gran Guerra, aunque se reanudó, con otros rostros, a partir de la década de 1920.

Por todas estas circunstancias, la fisonomía adquirida por Rosario en las primeras décadas del siglo XX había modificado sus rasgos preliminares de chatura y ruralidad. Rosario se había trasmutado en una ciudad moderna, gozando de los efectos de esa modernización: grandes tiendas, elegantes restaurantes y hoteles, clubes cuya aparición presagiaba actividades deportivas o sociales más cercanas al impacto del progreso, la expansión de bibliotecas, librerías, galerías de arte, teatros, salas de concierto eran atracciones tanto para las fracciones ilustradas de aquella elite como para las incipientes cofradías intelectuales o para los grupos de artistas que forjaban sus vocaciones, pero también invitaban a gozar del consumo cultural a quienes en calidad de legos o neófitos- se iniciaban en tales hábitos propios y genuinamente urbanos. Es que en realidad, como lo señala Videla en sus trabajos sobre Rosario, la visión que se fue configurando del rústico Pago de los Arroyos redimido por la Confederación es una suerte de profecía autocumplida en donde se *construye* en forma inexorable, la definición de ciudad: “Ciudad/puerto, centro comercial puerta de entrada y difusión del progreso, futuro y paradigma de la Argentina agroexportadora (...)”.<sup>4</sup>

Esta premonición parece verificarse en torno a los festejos del Centenario, dando un nuevo motivo al turismo convencional y no tan ligado al turismo-aventura, con transeúntes conspicuos quienes mantienen aquella visión y dejan testimonios estereotipados acerca del carácter de “ciudad fenicia”. Dice Videla que los rasgos de ciudad mercantil y portuaria la “(...) emparejan (...) con La Plata. Ambas, junto con la capital de la República, son presentadas (...) como las avanzadas del progreso argentino y por ello son descriptas al margen de las otras ciudades”.<sup>5</sup>

Tales comentarios sesgados no abandonaban la mirada sólo orientada al éxito, particularmente económico y, en consecuencia, no describían a aquella masa de población recién llegada, para cuyos integrantes el arribo si bien implicaba

<sup>4</sup>VIDELA-, Oscar “Ambiente urbano e idea de la ciudad. Las imágenes de los viajeros en Rosario a mediados del siglo XIX”, Colección *Papeles de Trabajo*, CESOR, Año 2, núm. 1, Rosario, 1997.

<sup>5</sup>VIDELA, Oscar “Representaciones de la ciudad de Rosario en los viajeros del Centenario”, en BONAUDO, Marta -directora- *Imaginarios y prácticas de un orden burgués. Rosario 1850-1930*, Prohistoria Ediciones, Rosario, 2005, T. I.

eso el final de un recorrido- abría nuevas e ignotas ulterioridades, que reiteraban las incertidumbres que los acompañaran desde la decisión de viajar. El viaje, entonces, lejos de aparecer como un goce o un entretenimiento, era el primer peldaño de un largo proceso de adaptación, que combinaba un primer tramo de grandes distancias y de mucho tiempo, pasando por recelos y sobresaltos de la llegada, con inclusión de ubicaciones provisorias hasta que finalmente, reaparecieran los ritos y liturgias con que se asumía el “nuevo hogar”. Sobre este escenario desconocido comenzaba a representarse el nuevo drama. En él se fueron diseñando una identidad local tanto como una de clase, objetivos que se alcanzaron a través de esfuerzos individuales y grupales, para los cuales se requerían necesariamente herramientas apropiadas. En esa totalidad, se inscriben y elaboran itinerarios, significaciones y percepciones de una cultura urbana de la que eran a la vez autores y partícipes.

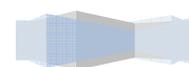
### **Territorios y trayectos conocidos y creados**

Es todo este cúmulo de registros almacenados en la memoria los que emergen o permanecen latentes, según las circunstancias, auxiliando a sus portadores de no extraviarse en lo que Marc Augé define como los *no lugares*, aun reconociendo que éstos acechan al viajero. En el contexto que exploramos, como afirma el autor, “(...) no es sorprendente que sea entre los ‘viajeros’ solitarios, no los viajeros profesionales o eruditos (...) donde encontremos la vocación profética de espacios donde ni la identidad ni la relación ni la historia tienen verdadero sentido, donde la soledad se experimenta como exceso o vaciamiento de la individualidad, donde sólo el movimiento de las imágenes deja entrever (...) la hipótesis de un pasado y la posibilidad de un porvenir”.<sup>6</sup>

En virtud de estas consideraciones teóricas, el análisis de esta compleja reconstrucción de esas historias individuales pero que tienen la impronta de experiencia colectiva, se realiza -sobre la base de escasas comprobaciones escritas y muchas acercadas por los relatos orales e historias de vida- de acuerdo con los siguientes puntos: en primer lugar, la formación de recorridos orientados a finalidades específicas o plurales, en la cual se incluyen tanto los que encuentran a su llegada y están obligados a recorrerlos, como los creados autónomamente por la persistencia rutinaria de su tránsito; en segundo lugar, las filiaciones adjudicadas a determinados objetos, reconociendo de esta manera la significación emocional, en tanto hitos de identificación, que cobran tanto los lugares como los itinerarios. Finalmente, la contribución que estas localizaciones hacen a la propia configuración de la traza urbana y a la percepción colectiva que se tiene de ella.

En lo que respecta a la primera de las variables consideradas, es indudable que el puerto se constituyó simultáneamente en punto de llegada y de partida, además de ser la piedra fundamental de una ciudad en constante crecimiento.

<sup>6</sup> AUGÉ, Marc *Los no lugares. Espacios de anonimato*, Gedisa, Barcelona, 2005.



Esa salida fluvial era el eje articulador de sus actividades a la vez fundantes y fundamentales en consonancia con el proyecto de desarrollo. A la presencia casi cotidiana de los nuevos pobladores llegados desde el ferrocarril, en los años iniciales del siglo XX se agregó por escaso tiempo la que -aprovechando la remodelación del puerto- trasladaba a los inmigrantes directamente desde donde zarpaban hasta Rosario. Esos hitos iniciales -estación ferroviaria y dársenas fluviales- constituyeron el primer eslabón de una cadena de trayectos de carácter laboral que los nuevos habitantes de la ciudad fueron formando en su respectivo transcurrir. Ambos se incluyen en los recorridos preexistentes y de fuerte contenido simbólico de índole histórica, que detentan una prelación sobre otros por su vinculación con lo institucional: la escuela, el hospital, la sede del gobierno local, el cementerio, la estación, etc., si bien, "(...) los recorridos cambian según las épocas, los actores, los lugares, pero siempre tienen una textura que permite reconstruir el territorio, sus redes, nudos centrales y complementarios, etc."<sup>7</sup> De este modo, ellos iban señalando otras huellas: por una parte, las propias especificidades de las travesías realizadas; en segundo lugar, el carácter individual o colectivo del pasar por esa senda así como su índole consuetudinaria, periódica u ocasional; por último, las interacciones que ese movimiento provocaba con otros actores sociales. Y nuevamente reaparecen aquellos hitos ferrocarril y puerto- adquiriendo las características de los lugares representativos de un mercado laboral en formación. En tanto partícipe del área de mayor dinamismo del país en el contexto de la división internacional del trabajo, el incipiente mercado de trabajo se conformó a través de los mecanismos de disciplinamiento de una población nativa y de una itinerante, que cubrían la demanda ocasional en los puestos de menor calificación, a las que se añadían aquéllos convocados a responsabilizarse de las tareas de mayor complejidad, los cuales certificaban un conocimiento previo, por lo general adquirido en el respectivo país de origen. Todos ellos -personal calificado o no- integraban la base de trabajadores que se articulaban en forma subordinada a los niveles gerenciales u otros similares de ese funcionariado empresarial, perteneciente a nacionalidades o etnias también foráneas.

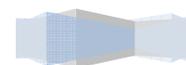
A su vez, la inadecuación resultante de la masa de inmigrantes convocados y llegados a estas playas por una parte, y la provisión de viviendas, salubridad, equipamiento urbano en educación, salud o recreación por otra, motivó entre la incipiente burguesía una febril actividad inmobiliaria, destinada a satisfacer la demanda habitacional reclamada por las aglomeraciones, que registra en su fugaz aprovechamiento el llamado Asilo de Inmigrantes, símil local del Hotel de Inmigrantes porteño. Productos de esos primeros escauceos en el negocio habitacional propuestos por las también bisoñas empresas rosarinas fueron los llamados *conventillos* que, dispersos en la trama urbana, constituyeron el punto

<sup>7</sup> SAEZ, Graciela "Memoria barrial: territorios y recorridos", en *Voces recobradas*, núm. 17, Instituto Historia de la Ciudad, Buenos Aires, 2004.

de partida más urgente y simultáneamente más necesario en el bosquejo de recorridos e itinerarios. Además de los instalados en el propio centro histórico de la ciudad, donde iglesia, municipalidad, palacio de tribunales y -fundamentalmente- la Bolsa de Comercio ostentaban el lugar de los poderes e indirectamente, el poder de los lugares, el barrio de Refinería fue una de las localizaciones privilegiadas de esta suerte de alojamiento colectivo con precarias instalaciones y excesiva población. Testimonios barriales y fuentes censales indican que a fines del siglo XIX existían en el barrio, veintinueve casas de inquilinato cuyas 449 piezas amontonaban a 1.716 personas. La unidad de mayor cantidad de habitaciones era el que se denominaba *Los cuartos de Arijón*, que sumaba 95, siendo utilizados por 369 trabajadores que, además del hacinamiento, debían compartir una sola canilla y cuatro letrinas. A este local se añadía el designado *El Atrevido* con setenta cuartos ocupados en su mayoría por italianos; el *Jalama-Jalama* cobijaba principalmente a la población árabe, aunque ingresaban también japoneses, chinos e hindúes. El atiborrado territorio abundaba además en locales no menos contaminantes: sucios bodegones, casas de forraje, aserraderos, rudimentarios almacenes, en donde roedores, insectos y otras alimañas configuraban potenciales focos de infección y en varias oportunidades, derivaron en epidemias o pestes, como la bubónica, que azotó en los umbrales del siglo XX la zona, provocando la evacuación y clausura de estas casas de vecindad.<sup>8</sup>

Por fuera de estas condiciones de vida que castigaban principalmente a los trabajadores, la burguesía novata en proceso de consolidación eligió como lugar de su vivienda el casco céntrico y convocó a profesionales formados a la europea o continuó contratando los servicios de constructores españoles o italianos. Como señaláramos en otro trabajo, los patrones europeos eran reconocidos como los cánones que prescribían la construcción. Las diferencias con el prototipo resultaban de las mayores extensiones disponibles y consecuentemente el mejor aprovechamiento de los espacios y de los detalles muchas veces chocantes en su resolución. Tal como lo certificaban algunos viajeros críticos, la principal característica de la arquitectura urbana rosarina era su carácter ecléctico. Bajo su auspicio, convivían el chalet inglés desnudo y escueto, rodeado de canteros y macetones o de jardines, con las mansiones que mixturaban de manera exagerada y no siempre elegante columnas, escaleras, mármoles y vitrales. Frente a los productos arquitectónicos propios de la solvencia de tales usuarios, las expectativas de los obreros y sectores medios de menores recursos se limitaban -además del espacio colectivo del "conventillo"- a soluciones transitorias y riesgosas como el alquiler, la también provisional representada por la pensión o el albergue en el mismo lugar de trabajo o la ocupación de varias familias de un mismo predio, ensayos de supervivencia alternados con fastidiosa presteza por el anacrónico rancho de

<sup>8</sup> PICCOLO, Eduardo y TERRAZZINO, Salvador *Remember Refinería*, Gráfica Pompeya, Rosario, 2002; *Barrio de las Latas*, Publicación de la Escuela Superior de Museología, Rosario, 1998; CAMPAZAS, Alberto *Historia de los barrios de Rosario*, Homo Sapiens, Rosario, 1997.



adobe y paja o por las casillas de precariedad sustantiva.

Unas y otras expresiones de una estratificación social no institucionalizada servían, en primer lugar, como mojones que orientaban el desplazamiento de quienes recorrían los trayectos desde distintos puntos de origen y destino; trayectos que estaban diseñados en un sistema de circulación con grandes avenidas o anchas calles que cruzaban de norte a sur y de este a oeste el ejido rosarino. La calle Córdoba, que atraviesa la ciudad en la última dirección - uniendo el río Paraná y el límite que conduce hacia la provincia de Córdoba - fue el escenario donde se ubicaron las construcciones propias del poder político, económico o social, pero también las casonas de la elite local, aun cuando fuese el transversal boulevard Santafesino el que resultara ornado en ambas veredas por las mansiones que más revelaban los altos márgenes de acumulación de sus propietarios. En el extremo recostado sobre el curso del Paraná, la Avenida Belgrano (designación forjada por la necesidad de crear un pasado patriótico aun de manera retórica) se urbanizó de acuerdo con las necesidades de la actividad ferro-portuaria: muelles, silos, elevadores, recintos destinados a albergar los intercambios de bienes de importación y exportación constituyeron los indicios significativos de ese paisaje, cuyo uso y diseño era permanentemente disputado por el gobierno municipal con las compañías ferroviarias. De similar jerarquía cruzaban hacia el norte el Camino Viejo (el antiguo "camino real") que conducía hacia la capital de la provincia y a partir de fines de la década de 1850, el Camino Nuevo, que treinta años después modificó su nombre por el de Avenida Alberdi, a raíz de la fundación por parte de Nicolás Puccio del pueblo homónimo. Así como la demanda habitacional favorecía las inversiones inmobiliarias por parte de los grupos emprendedores de la elite que se traducían en la oferta de *conventillos*, pero también de casas en alquiler o urbanizaciones en sectores más alejados del radio céntrico- la provisión del servicio de transporte público brindó otro rubro incitador del interés empresario. Nuevamente, los mismos nombres vinculados con los fenómenos de loteo y urbanización: Juan Canals, José Nicolás Puccio, José Arijón, Domingo Sa Pereyra. Las redes tranviarias -de tracción a sangre en el inicio y eléctricas desde 1906- eran precisamente empresas en las cuales la burguesía rosarina encontraba formas de canalizar los excedentes generados y obtenidos. Los tranvías que llegaban a Pueblo Alberdi y a La Florida (en el extremo norte del Municipio) salían, como los que se enfilaban hacia el Saladillo, en el límite sur de la ciudad, desde la céntrica y significativa plaza 25 de Mayo. La primera, correspondiente a la empresa de Martín Navarro y de Domingo Sa Pereyra, la segunda, de propiedad de la Compañía de Tranvías Eléctricos de Rosario. Esta última -en función de la ascendente demanda resolvió dotar a la zona del Saladillo de una estación Terminal, lo cual incitaba la concurrencia sistemática (particularmente en el período estival) de las familias, en un tramo directo desde la esquina del boulevard 27 de Febrero y San Martín, en las cercanías de la Estación de Trenes de la línea Central

Córdoba-Rosario.<sup>9</sup> De este modo, las herramientas provistas por los territorios, las sendas y el transporte utilizado ayudaban en las diferentes zonas a reconocer, ponderar y recordar los elementos naturales o artificiales, o bien una combinación de ambos, como mojones identificatorios de lugares que, si bien en un comienzo representaban el auxilio para la orientación del usuario, progresivamente se emanciparon de tal función y se adueñaron de un significado genuino.

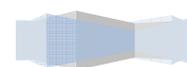
### **Los lugares urbanos. Identificaciones y significados**

Esos trayectos o recorridos facilitan al viandante, sobre todo cuando es un recién llegado, la comprensión de una senda que el tiempo convierte en obligada, pero también ofician como operación explicativa acerca de cuál es su inicio y cuál su llegada de acuerdo con la naturaleza del viaje: el camino a la escuela, la jomada que lo acerca al lugar de trabajo, el tiempo que lo separa de la iglesia y de sus compromisos religiosos, el trecho que lo aproxima al mercado y a otras fuentes de abastecimiento. En esa repetición inveterada, comienzan a ejercitarse ciertas observaciones y ciertas prácticas a través de las cuales se otorga una significación orientativa a aquellos elementos: el río, la cúpula, la fuente, la alameda, el molino, los carros o los postes van indicando lontananzas, cercanías o apeaderos de un itinerario que, paulatinamente, comienza a convertirse en rutina. Pero, además, algunos indicios agregan otro tipo de información cognoscitiva: en general, la denominación de las calles es indicativa de las características o funcionalidad del área: la calle de Mensajerías se refiere, precisamente, al lugar desde donde las líneas de carros, volantas y carretas comenzaban su largo viaje hacia distintos puntos. La calle del Puerto obviamente conducía a él, mientras que Aduana orientaba acerca de las oficinas de introducción o exportación de mercancías o Comercio reforzaba el tipo de actividad predominante.

A lo largo de las décadas de la segunda mitad del siglo XIX e inicios del XX, se asiste a cierta reconfiguración de ese paisaje creado y recreado, en donde se destacaban en una suerte de eslabonamiento jerarquizado lugares animados con diversas significaciones: los tipos de edificación, los espacios abiertos o las calles, corredores y pasajes -que han modificado su nomenclatura en función de los “deberes patrióticos”- que ordenaban la circulación humana o la de los medios de transporte; las áreas verdes, los parques, plazas y paseos, en los cuales eran particularmente evidentes los monumentos, estatuas, fuentes u otras instituciones recordatorias, etc. La fisonomía alcanzada por el antiguo Pago, con criterios modernizadores y esfuerzos conjuntos de las gestiones municipales y de la dirigencia empresarial, es resumida en su *Informe* por Juan BialetoMassé:

Su urbanización obedece a los principios más modernos, iniciada en grande

<sup>9</sup> CAMPAZAS, Alberto *Historia de los barrios...*,cit; SOCIEDAD ANÓNIMA “EL SALADILLO” *Barrio Saladillo*, Establecimientos Gráficos Woelflin, s/f.



escala por don Juan Canals, a quien le sucedió como a tantos otros, que sus contemporáneos no le fueron muy agradecidos, hasta los intendentes Alberto J. Paz y Luis Lamas, que le dieron un desarrollo hasta de lujo. Desde el Parque Independencia y el Boulevard Santafesino hasta la cloaca, desde el palacio hasta la humilde casa de obreros, desde el hospital moderno, completo, hasta la asistencia pública y el asilo, en todas partes donde hay un progreso real y eficaz, allí se encuentra la acción de alguno de estos tres hombres.<sup>10</sup>

La preocupación urbanística de colmar el perímetro ciudadano con espacios verdes no se limitaba a la afrancesada ornamentación del Parque Independencia y era habitual que en cada barrio fundado o en aquellas áreas habitacionales producto del afán inversor de la burguesía local una plaza o un parque con juegos infantiles previeran actividades recreativas. Pero además, en tanto lugares de encuentro voluntario, la plaza cobraba una significación barrial compartida por el vecindario como categoría colectiva. En la zona del Barrio Belgrano:

(...) la plaza fue siempre el corazón del barrio; en una época, toda la actividad pasaba por su lado; los comercios más importantes estaban ubicados en sus proximidades. Allí estaban la escuela, la parroquia, el club, la asistencia social, el correo, la farmacia, el cine, el lugar de bailes [...] Todo quedaba *para el lado de la plaza*, menos el cementerio, que aunque cercano, nadie deseaba estar pronto ahí dentro.<sup>11</sup>

De igual manera, otro núcleo de significantes estaba representado por los lugares de trabajo. La Refinería, los talleres ferroviarios, los galpones, las playas de carga y descarga, los embarcaderos y muelles, el molino *La Argentina* que en 1916 compraron a una firma de propietarios italianos, los hermanos Minetti, y progresivamente los mercados, despensas y almacenes, más aquellas pequeñas o medianas industrias que recibían a una mano de obra que se calificaba más por la práctica que por la formación sistemática de sus habilidades y aptitudes, eran casi las primeras señales que pasaban de su finalidad de adiestramiento del usuario a obtener un significado propio o bien asociado a otras prácticas sociales. En este sentido, la zona noreste del Municipio de Rosario experimentó un temprano proceso de especialización al aparecer como un área estrictamente laboral, en la cual a la jornada en cada puesto de trabajo, se sumarían otras actividades vinculadas o no con aquélla: las discusiones a la salida del trabajo, las asambleas, movilizaciones y elaboración de pliegos reivindicativos durante conflictos gremiales se concretaban reiterando algunos escenarios usados con otras finalidades, como la recreación y sociabilidad, el entretenimiento en un café o en un despacho de bebidas que eran espacios de comunicación y amistad personal entre los varones, en una suerte de fortalecimiento de género previo al regreso al hogar. De este modo, el cotidiano trecho que separaba el lugar de trabajo y el *habitat* fue construyendo una primera percepción simbólica del espacio, a la cual se

<sup>10</sup> BIALET MASSÉ, Juan *Informe sobre el estado de las clases obreras argentinas a comienzos de siglo*. t. 2, Centro Editor de América Latina, Buenos Aires, 1985, p. 248.

<sup>11</sup> BENGOCHEA, Wildemar *Pueblo Palacios, Barrio Vila, Barrio Belgrano*. Rosario, 2001, p. 20.

añadieron las derivadas de otras experiencias también móviles que repetían una rutina entre diferentes puntos espaciales a los cuales se iba adjudicando, otra vez de manera diferencial, significados institucionales, simbólicos, recreativos, etc.

En algunos casos, y más allá de la autosuficiencia de zonas todavía independientes por haber sido fundadas como pueblos (La Florida y Alberdi), la inevitable presencia de las instalaciones ferroviarias particularmente los correspondientes a las empresas del Central Argentino y de Buenos Aires-Rosario- avanzaban sobre el carácter facilitador de esos símbolos para transformarse en inconvenientes. Por ejemplo, en 1901, el Gobierno ordenó a esas empresas la construcción de un camino que sustituyera el riesgoso Paso de las Cadenas y en concordancia con las obras necesarias al emplazamiento de la red de tranvías eléctricos. Finalmente, un año más tarde se concretó el Pasaje Celedonio Escalada. En función de esta comunicación, "(...) el paisaje formaliza la relación física del barrio Refinería con la ciudad a través de un punto y sobre la traza y dirección del camino viejo a San Lorenzo, aunque mantiene siempre la relación conflictiva entre el tránsito ferroviario y el vehicular".<sup>12</sup> Y más allá de este caso, la gran avenida que modernizó lo que al inicio era conocido como el Camino Nuevo (Av. Alberdi) materializaba la forma de vinculación de ese norte de la ciudad con el centro. Similares tensiones se desarrollaron en la zona oeste, en las proximidades del barrio Belgrano. En 1906, fecha de inauguración del sistema electrificado del tranvía, las empresas ferroviarias impidieron el cruce de sus propios rieles. A la altura de las calles Mendoza y Garzón, la línea del tranvía que llegaba al barrio vio obstruida su ruta por la cantidad de cables que la empresa ferroviaria Central Córdoba arrojó sobre el cruce y el vecindario procedió a retirarlos con una yunta de bueyes. Después de esa reacción, la propia empresa aprobó la traza.<sup>13</sup> Pero más allá de la difícil convivencia entre el transporte ferroviario y las necesidades emergentes del crecimiento urbano, ambas variables se convirtieron en improntas de esa particular cultura urbana, urdidas en la combinación de su prioritaria actividad agromercantil.

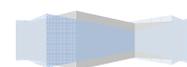
Estas precisiones expresan la cotidianeidad que, como indica Sandra Fernández, "(...) se manifiesta en las formas de la organización del tiempo, el consumo, la recreación, los vínculos, las formas de amar (...) Cada persona o grupo la vivencia de acuerdo con su forma de comprender simbólicamente el mundo; desde su concepción del tiempo y del lugar en que habita, pero fundamentalmente desde su experiencia social".<sup>14</sup>

Un tercer conjunto de lugares significativos, que *per se* imponían un proceso de identificación, estaba constituido por los elementos institucionales, aquéllos que servían de herramienta de socialización para el miembro de la comunidad

<sup>12</sup>PICCOLO, Eduardo y TERRAZZINO, Salvador *Remember....* cit.

<sup>13</sup>BENGOECHEA, Wildemar *Pueblo...*, cit., p. 18.

<sup>14</sup>FERNÁNDEZ, Sandra R. *Identidad y vida cotidiana (1860-1930)*, T. 8 de BARRIERA, Darío - director- *Nueva Historia de Santa Fe*, Prohistoria-La Capital, Rosario, 2006.



urbana. Desde alguna perspectiva, ellos se asumían como incentivos que desde el poder enfatizaban la democracia, al promover algunos de sus principios: la igualdad, la preservación de la salud, la educación, la solidaridad y la tolerancia. De esta manera, las escuelas, la municipalidad, tanto desde su costado parlamentario como ejecutivo, los tribunales, los hospitales, los hospicios y orfanatos, la iglesia eran representaciones, pero también invitaciones a adherir a esos principios de convivencia política que ofrecía al inmigrante la patria de recepción. Pero simultáneamente y desde el lado del poder político, el equipamiento institucional así ofrecido estaba dirigido a un peculiar proceso de homogeneización social, en donde la diversidad étnica o nacional se articulaba a través de estos mecanismos que, respetando la cultura de origen, lograsen fraguarse en el poco convincente santuario laico propuesto desde la *argentinidad*.

Finalmente, tanto los canales de circulación como los medios utilizados para unir los diferentes puntos dentro de esa ciudad que se iba ensanchando y alargando eran asimismo concebidos como identificadores urbanos. Los comienzos del transporte colectivo en la década de 1870, representado por el *tramway* con tracción a sangre,<sup>15</sup> fueron recién modificados por el mejoramiento técnico en la primera década del siglo XX, cuando surgieron las distintas compañías de tranvías eléctricos (Anglo Argentino de Mr. Ross, Compañía de Tramways del Oeste de Nicasio Vila, los que unían a Rosario con la zona norte, principalmente La Florida y Pueblo Alberdi, de propiedad de Martín Navarro y Domingo Sa Pereyra, etc.).

### **La traza urbana observable y percibida**

Todas estas operaciones conjugaban los procesos de adquisición de hábitos y de aprendizajes más complejos, en las que estos particulares actores sociales -extranjeros, viajeros, excluidos del progreso en sus países de origen que buscaban por lo menos sobrevivir lejos de su patria- entraban en contacto con otras vivencias y con otros actores. De este modo, el escenario que los recibió se transformó a lo largo de sesenta años- adjudicando ciertos rasgos más o menos específicos a los distintos sectores de la ciudad, más allá de los fenómenos que incentivaban su crecimiento cuantitativo a lo largo de aquellas seis décadas, estimulando percepciones que caracterizaron definitivamente a Rosario como urbe cosmopolita. En la década de 1920, así lo afirmó el viajero español Adolfo Posada, en la columna que registró una publicación local:

Es Rosario, una interesantísima ciudad, que intensifica su vida como consecuencia esencial de las necesidades comerciales de una gran región. La observación (...) desde la barranca del río -y ¡qué río! ¡qué inmensa arteria hacia el mar! (...)- ofrece un excelente argumento vivo, de las teorías que explican la formación de las ciudades modernas. Es un caso típico de la

<sup>15</sup> El servicio, de por sí ineficiente, provocó la crítica periodística. En el Barrio Vila (Belgrano), el diario denunciaba que "...la empresa usa caballos chúcaros, verdaderos potros redomones indóciles y sin enseñanza alguna (...)", en BENGOCHEA, Wildemar *Pueblo...*, cit.

ciudad que surge como consecuencia de la necesidad de un cambio de vehículo: todo allí estriba en que el cereal ha de embarcarse para (...) el mundo”.<sup>16</sup>

Más allá del señalamiento a su rol de puerto exportador de los bienes primarios de su *hinterland*, la densificación del municipio -realizada hacia todos los puntos posibles- terminó finalmente por diseñar un cierto ordenamiento urbano precondicionado por el recorrido adoptado por las vías del ferrocarril. Esa circunstancia impuso a la expansión urbana estas barreras, que la afectaron en las distintas direcciones de su crecimiento. La preeminencia de los intereses de la empresa sobre las necesidades de los rosadnos se advierte también en la casi “apropiación” del paisaje fluvial en la zona céntrica, en la cual ocluyeron la visión del río, paredones, rejas, muelles, dársenas y establecimientos administrativos del puerto o del ferrocarril. No obstante estas limitaciones, de acuerdo con la opinión de los especialistas, el crecimiento rosarino aparece como prolongación de la idiosincrasia atribuida a las secciones descritas en los viejos planos del municipio, si bien reconocen un estadio en donde el centro de la ciudad es el único sector incipientemente urbano, rodeado de pueblos fundados por los representantes del negocio inmobiliario. Es así que en el extremo norte, La Florida fue fundada por Esteban Frugoni en 1899 y cuyo principal atractivo radicaba en el balneario de propiedad de Carlos Escauriza y cuyas actividades económicas estaban representadas por numerosas quintas vinculadas con la producción hortícola, vitivinícola y al cultivo de plantas y flores de jardines. Pueblo Alberdi fue de anterior creación por parte de otro reconocido miembro de la elite, José Nicolás Puccio, quien previo en su diseño la inclusión de la plaza, la iglesia y los edificios correspondientes al equipamiento institucional. En el oeste, los emprendimientos consistentes en loteos y venta de propiedades de Juan Canals, Ciro Echesortu y sus socios Sugasti, “La Inmobiliaria Rosarina” de los hermanos Daniel y Faustino Infante, por una parte y los de Eloy Palacios y Nicasio Vila, por otra, dieron lugar a otros pueblos que terminaron siendo los antecedentes de los barrios Echesortu, Mendoza, Belgrano. En la zona cercana al arroyo Ludueña, límite oeste del ejido, la adquisición de predios por parte de la empresa ferroviaria prologó la localización del pueblo con el nombre del inglés que era su más alto funcionario: Henry Fisher. Este hecho explica asimismo, el estilo británico de las viviendas de los funcionarios de igual nacionalidad (Knight, Middleton, Forrest, Talbot, entre otros) que se alojaron en Fisherton. Finalmente, al sur, tierras pertenecientes al patrimonio de Manuel Arijón también fueron subdivididas y vendidas a plazos por la Sociedad Anónima El Saladillo, cuyos accionistas eran miembros reconocidos de esa burguesía local; Muzzio, Zinny, Frugoni, Pessan, Colombres, Shiffner, etc. Pero ya consolidada la nueva traza, las grandes tendencias se manifestaron más globalmente: el centro incluía los espacios “entre bulevares” y se

<sup>16</sup> POSADA, Adolfo “Rosario”, en *Semana Gráfica*, núm. 33, 1923.

caracterizaba por constituirse en el centro cívico, comercial, corporativo y asociativo pero, además, era el lugar adonde se distribuían las viviendas de la elite y de una clase media en ascenso. El sur -más allá de los emprendimientos recreativos ofrecidos por las cascadas del Saladillo- se levantaba como el espacio elegido para concentrar las instituciones que, bajo diferentes excusas, reunían las actividades y circunstancias de discriminación (hospicios, matadero, cárceles, orfanatos, hospitales, etc.). El oeste, que inicialmente se reservó para ser asiento de quintas y tambos cuyo mercado consumidor era la propia ciudad, en el lapso considerado empujó a este tipo de actividades hacia los márgenes o incluso hacia terrenos fuera del municipio, a medida que las urbanizaciones posibilitaban el asentamiento de familias en las viviendas proporcionadas por el mercado inmobiliario y que, sustituyendo los usos del suelo urbano, fueron esbozando las formaciones barriales. En el norte, en cambio, en donde se estrechaba la relación con el río, se localizaron las empresas manufactureras desde los primeros años de la confederación urquicista, como es el caso del Saladero Once de Septiembre, que entre 1860 y 1870 incrementó la demanda laboral y, en consecuencia, se constituyó en un foco de concentración demográfica. Por ende, su aparición condujo a la radicación habitacional de las familias de sus trabajadores y a la inevitable instalación de la pulpería. A fines de la década de 1880, el área incorporó en distintos momentos otros emprendimientos de similar significación: Refinería, Embarcaderos Rosario, Compañía de Aguas Corrientes, la fábrica de licores de Wildenburg, la fábrica de guinches y depósitos de madera de Eduardo Schiffner, la cervecería Quilmes, la Arrocería Argentina, las bodegas Giol y Arizu, colindando con las instalaciones pertenecientes a la empresa ferroviaria del Central Argentino. La pobreza ofrecida por el barrio Refinería, ya expuesta en páginas anteriores, contrastaba con el esmero y la estética ofrecida por las viviendas de los trabajadores del ferrocarril, aun cuando ellas también se diferenciaban entre sí según pautas de jerarquía social. Hacia el centro, colindante con la costa, se extendía el Barrio de los Ingleses que, aunque cercanos a los dominios de la empresa, no necesariamente pertenecía a ella sino a miembros de la colectividad británica. Esta circunstancia es fácilmente observable en torno al estilo que estas residencias ostentaban, escapando de los cánones prescriptos para el Batten Cottage o el Morrison Building.

Aporte generoso de la colectividad para la ciudad fue la torre-reloj de la Estación Rosario Central que imponía y difundía la nueva concepción del tiempo vinculada con el desarrollo capitalista, cuyo mantenimiento y reparación requería de una mano de obra altamente especializada. La zona ofrecía a las parcialidades religiosas de los ingleses sendos templos -metodista, anglicano y católico- pero la totalidad de la colectividad -sin distinción de feligresías- recibía atención médica en el Hospital Angloalemán, confraternidad binacional que se quebró en 1914 y repercutió en la instalación del Sanatorio Británico en el área.

Pero este afán asociacionista no se reducía por supuesto a los ingleses,

escoceses e irlandeses quienes ubican sus instituciones características sobre la avenida aledaña al puerto y a las estaciones ferroviarias en el centro de la ciudad. Estos espacios surgidos para mantener las respectivas culturas de origen se corporizaban en la casi simultánea creación de las colectividades de italianos y españoles, teniendo en cuenta su representación mayoritaria en el conjunto de la población recién llegada. Como señalamos en otro trabajo,<sup>17</sup> el banquero, propietario de tienda o de un restaurante de primera categoría concurrían a la Asociación Española de Socorros Mutuos, tanto como el portero del establecimiento financiero o el mozo que atendía al público en la casa de comida o en el hotel, en tanto connacionales. La misma práctica se encuentra entre los italianos, entre los cuales el *Circolo Italiano*, *Unione e Benevolenza*, el Hospital Italiano u otras instituciones similares canalizaban las inquietudes asociativas o de asistencialidad entre los miembros pertenecientes a la colectividad, sin distinción de clase social.

Sobre estos espacios creados, rutinizados, convertidos en elementos de la cotidianeidad, se fue dando un tipo de sociabilidad que traducía una cultura urbana de calidad cosmopolita. El carnaval era una de las fiestas con su intrínseca mezcla de condición social, pertenencia étnica, edad o sexo, sino también los paseos por el centro, las kermeses, los juegos florales, las retretas, en donde las distintas clases sociales se encontraban, interactuaban, se mixturaban. Además, en las primeras décadas del siglo XX, las novedades que conllevó el nuevo siglo ampliaron el radio de penetración de una progresiva cultura popular: el circo criollo, la radiotelefonía, el cine y el deporte fueron novedades que pronto se transformaron en hábitos, especialmente algunos como la práctica de *football*. Originado en la comunidad de los empleados de la empresa británica del Central Argentino fue suplantado por el *rugby* una vez que su práctica se difundió en la clase trabajadora de otras nacionalidades.<sup>18</sup> No obstante estos vestigios de cierta distancia social impuesta por alguna de las representaciones extranjeras, como la inglesa o la alemana, la masividad de algunas de estas formas de entretenimiento llevan a calificarlas como un intento democrático de relaciones entre los miembros de la comunidad rosarina. Y tal carácter lo confiesa nostálgicamente, un ex residente rosarino, cuando añora:

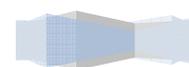
Aquella sencilla costumbre social ha caído en desuso, porque el progreso y el modernismo han impuesto otras que no se avienen con las democráticas "retretas". Así se fueron la lotería de cartones, los juegos de prendas y las clásicas 'cedulillas' de San Juan.<sup>19</sup>

Estas actividades, costumbres, vivencias recogidas en los momentos de ocio,

<sup>17</sup>SONZOGNI, Elida "La formación de identidades en una cultura urbana cosmopolita. Rosario en los comienzos del siglo XX", en *XI Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia*, Tucumán, 2007.

<sup>18</sup>GAUNA, Manuel y FARÍAS, Raúl *Los orígenes del fútbol rosarino*. Seminario Regional, Facultad de Humanidades y Artes, Rosario, 1996.

<sup>19</sup>SUÁREZ PINTO, Arturo *Hojas secas*, Aifos, Rosario, 1933.



unidas a las experiencias acumuladas en la vida laboral, pública, barrial, etc. resumen el horizonte de permanencia y de estabilidad para toda esta masa de recién llegados que, además del viaje por el Atlántico desde sus lugares de origen, arrastraban un cargamento emocional y simbólico más pesado que las magras pertenencias que acompañaron la decisión de emigrar, en la cual Rosario aparece como un destino final, a la vez desconocido pero anticipatorio de futuro. Y en ese sentido, este destino podía ofrecer lo que recomienda Santiago Rusiñol, viajero catalán, a sus compatriotas:

Pero a tí, compatriota nuestro que emigras a la Argentina te diremos nuestro parecer. En libertad puedes hacernos o no caso.

Si tienes ambición pero no tienes recursos, ve a toda prisa y no pierdas tiempo; si eres trabajador y estás sin trabajo ve, que allí acaso lo encontrarás; si te gustan las aventuras y jugarte la suerte de la vida y aquí caigo y allí me levanto, llegar a ser muy rico o parar en miserable, toma el primer barco que salga; si tienes ideas que explotar y fantasías que resolver, no pierdas el tiempo, ve allí en seguida, que allí encontrarás quien te escuche y te abra crédito y te anime por nuevo que sea lo que llevas y por fantástico que parezca lo que proyectes (...)"<sup>20</sup>

### Las hipótesis de trabajo que nutren las conclusiones

Las formulaciones que siguen, a las que se adjudican las funciones de hipótesis de trabajo, orientan las reflexiones teóricas que se han ido elaborando en el curso de esta exposición, cuyo estadio inicial es precisamente el de un estudio exploratorio enfatizando, más que el ordenamiento de datos observables, la capacidad empática de interpretarlos.

En términos comparativos, la constitución de la cultura urbana de Rosario se realizó a través de portadores cuya heterogeneidad cultural previa no sólo era una característica observable, sino un fundamento explicativo. Como enunciáramos reiteradamente, la reconocida máxima acerca de que todos los rosarinos descienden de los barcos, no sólo alude a esa contingencia sino que le otorga una particular significación temporal (no es una creación colonial devenida en moderna, sino una ciudad nacida bajo tales parámetros históricos). Por otra parte, esa cualidad de exógena es incompleta si no se agrega la de heterogeneidad. No sólo era una comunidad de origen la que se trasladaba, sino que eran múltiples, cambiantes y antagónicos grupos de distintas culturas los que lo hacían.

Si bien se reconoce que en esa masa de viajeros que llegó algunos lo hacen con algún capital previo o vinculaciones que los auxiliasen en los centros de arribo, la mayoría venía con más necesidades que soluciones, expulsados por los conflictos que enfrentaban en Europa al capital y el trabajo.

A su vez, los procesos que acompañaron la buena fortuna de los primeros, se encuadran en la cláusula del *selfmademan*, hecho que refuerza los valores

<sup>20</sup> FERNÁNDEZ, Sandra y DIODATI, Lillian "Voraviu, la geografía literaria de un viaje al Plata de Santiago Rusiñol", en FERNÁNDEZ, Sandra y DALLA CORTE, Gabriela *Sobre viajeros, intelectuales y empresarios catalanes en Argentina*, Medamérica, Universidad de Barcelona, UNR Tarragona, 1998.

puritanos -y weberianamente hablando, capitalistas- encomiando el esfuerzo propio, el trabajo, el ahorro y la austeridad en tanto necesarios para la consecución de cualquier fin lucrativo así como del mérito para ser aceptado entre los sectores dominantes de la sociedad local.

La impronta de la diversidad étnica o nacional europea atraviesan tanto a la dirigencia local como al universo de trabajadores y es la comunidad cultural la que explica el surgimiento de colectividades, abiertas a los connacionales, sin distinción de clase.

Pero también desde el poder local -imbuido de similares códigos culturales- se emiten mensajes homogeneizantes, particularmente en las esferas de la educación y de la salud. Y más allá de las particulares coyunturas económicas favorables para el país, los valores así creados rigen los procesos de movilidad social ascendente.

Aquella comunidad cultural de origen y esa identificación axiológica estimulan otro tipo de fenómenos identitarios que provocan cierta uniformidad en las actitudes, las creencias e incluso en las conductas perceptibles de las distintas clases sociales que se distribuyen en el espacio rosarino de aquellos años. Y sobre tal contexto, la elite forja ese *imaginario* axiológico que transfiere como autogenerado a1 resto de las clases sociales locales.<sup>21</sup>

Pero más allá de tales prescripciones valorativas en sentido amplio, la identidad de clase -entre los trabajadores- nace y se alimenta en función de la propia experiencia acumulada (laboral, escolar, como vecino, en su calidad de contribuyente, etc.). Pero, a su vez, es notorio cómo la elite actúa bajo momentos en que la conflictividad social impacta sobre la cotidianeidad urbana: en general, y particularmente desde las corporaciones, apela a cumplir: funciones de mediación y a buscar soluciones de consenso.

Como adelanta Yi-Fu Tuan justificando el particular tratamiento de los temas que aborda en su libro *Topofilia*,<sup>22</sup> este artículo ha procurado recorrer los procesos asumidos por viajeros que no hicieron viaje de vuelta. En cada uno se procuró acompañarlo desde la simple *percepción*, en tanto respuesta sensorial frente a estímulos externos pasando por la formación de *actitudes*, en tanto reflexión de experiencias fragmentarias que culminan en la *cosmovisión*, en tanto experiencia conceptualizada.

Versión definitiva 23/08/2017

---

<sup>21</sup>SONZOGNI, Elida y DALI.A CORTE, Gabriela "Los Álvarez. Una familia ilustrada del Rosario entre dos siglos", en SONZOGNI, Elida y DALLA CORTE, Gabriela -compiladoras- *Intelectuales rosarinos entre dos siglos*. Prohistoria & Manuel Suárez, Rosario, 2000, p. 18.

<sup>22</sup>YI-FU TUAN *Topofilia*. Melusina, España, 2007.

