

## **El Estado como protagonista: reconversión de edificios industriales en Santa Fe (cuatro casos)**

The State as Protagonist: Reconversion of Industrial Buildings in Santa Fe (Four Cases)

**Luis Müller**

<https://orcid.org/0000-0001-5811-6899>

Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo,  
Universidad Nacional del Litoral  
luismuller.arq@gmail.com

Fecha de envío: 3 de noviembre de 2020. Fecha de dictamen: 18 de febrero de 2020. Fecha de aceptación: 1 de marzo de 2020.

### **Resumen**

Es sabido que ante los cambios en los sistemas productivos y económicos de las últimas décadas del siglo XX, muchas arquitecturas industriales quedaron obsoletas entrando en progresivo abandono. En años recientes, en la ciudad de Santa Fe (Argentina), se produjeron intervenciones, tanto desde el municipio como desde el gobierno provincial, dando cuenta de la importancia que adquieren estas acciones: a la vez de recuperar arquitecturas de este tipo, realizan valiosos aportes a la construcción de ciudadanía y a la vida urbana en su conjunto.

Este artículo se presenta como reflexión derivada de un proyecto de investigación, interrogando las arquitecturas producidas mediante gestión estatal y abordando la problemática tanto desde los métodos de la historia de la arquitectura como de la interpretación crítica de los datos recabados.

El análisis de los cuatro casos presentados tiene como principal objetivo plantear una mirada sobre el impacto positivo que pueden tener este tipo de intervenciones en las que, mediante acciones políticas, se propone la recuperación de edificios industriales desactivados para volcarlos al uso público, con la intención de

ofrecer una mejora en el presente y, a la vez, orientar a la sociedad hacia la construcción de un mejor futuro.

### **Abstract**

Given the changes in the productive and economic systems of the last decades of the 20th century, much industrial architecture became obsolete, with a progressive abandonment. In recent years in the city of Santa Fe, Argentina, there were interventions from the municipality and the provincial government revealing the importance of actions that, while recovering architectures of this type, make valuable contributions to the construction of citizenship and urban life.

This article is presented as a reflection derived from a research project, which interrogates the architectures produced through state management and addresses the problem from the methods of the history of architecture as well as from the critical interpretation of the collected data.

The main objective of the analysis of these four cases is to consider the positive impact of this type of intervention, intended for the recovery of deactivated industrial buildings through political actions, to turn them over to public use, with the intention to offer an improvement in the present and, at the same time, to guide society towards building a better future.

**Palabras clave:** Arquitectura; Patrimonio Industrial; Recursos culturales; Estado; Recuperación.

**Keywords:** Architecture; Industrial heritage; Cultural resources; State; Recovery.

### **Desafíos del pasado en el presente**

En la segunda mitad del siglo XX, la ampliación de los parámetros de consideración acerca de la condición patrimonial de la arquitectura ha desarrollado una importante ampliación y apertura: de la casi excluyente consideración orientada hacia las iglesias medievales en el siglo XIX (desde una perspectiva eurocéntrica) a incluir el entorno y ambiente circundante o a la arquitectura moderna en el siglo siguiente, se llegó luego a aceptar el valor de "arquitectura industrial" (Choay, 2007) como testimonio y valor

histórico (dando lugar a la conformación de una nueva disciplina, la *Industrial Archaeology*), apreciando no solo cuestiones de los modos de producción económica sino también de su expresión arquitectónica y significación social como “objeto de estudio para la historia de la industria, de la ingeniería o de la arquitectura, para la historia social o de la técnica y, sobre todo, de la arqueología industrial” (Liernur, 1986: 12).

Las grandes piezas de arquitectura e infraestructura que en la segunda mitad del siglo pasado fueron quedando obsoletas, inactivas y muchas veces abandonadas, en el caso de localizaciones citadinas conviven con dificultad y muchas veces conflictivamente con la dinámica urbana contemporánea. Su ubicación, antes por lo general periférica y ahora —en numerosas ocasiones— integrada a la ciudad a consecuencia de su expansión, genera la presencia de enormes estructuras y solares vacíos que, englobados en la trama, generan una problemática con implicancias tanto de orden urbanístico como social.

Por distintas causas, estaciones ferroviarias, instalaciones industriales, portuarias y otros equipamientos desafectados del uso entraron en conflicto con la dinámica de barrios enteros, ocasionando la degradación del entorno y afectando la calidad de vida de los vecinos, además de actuar negativamente en el “imaginario social” (Baczko, 1991) como representación de desidia, inacción y decadencia. Este fenómeno, presente en muchas ciudades del mundo, en los países latinoamericanos se vio acentuado en el ciclo neoliberal de la década de 1990 y además por la escasa capacidad de reacción de las deprimidas economías locales, aunque un tiempo más tarde fueron emergiendo interesantes ejemplos de recuperación y utilización de estas estructuras para nuevos usos, potenciados por la disponibilidad de sus amplios espacios y sólidas construcciones.

En general, las alternativas ante la posibilidad de reconversión y reutilización de estos edificios de grandes superficies, que a las puertas del siglo XXI se encontraron ocupando terrenos en zonas de valoración inmobiliaria ascendente o ya elevada, presentaron básicamente dos opciones: la entrada al mercado inmobiliario para el desarrollo de emprendimientos privados (*shoppings*, viviendas tipo *loft* o residencias de gama media/alta, la mayoría de las veces) con los consecuentes procesos de “gentrificación”, o la intervención del Estado para proceder a la recuperación de los edificios y sus predios para, por medio de políticas públicas, otorgarle nuevos usos generadores de cambios positivos a escala urbana,

direccionando su impacto y su incidencia en la dinámica social.

Ya sea uno u otro el procedimiento adoptado, ante el hecho concreto de intervenir en esas arquitecturas de gran porte y con características tan definidas desde lo técnico y lo funcional-tipológico (Fusco, 2004) —por lo general provenientes de las tradiciones constructivas de finales del siglo XIX y principios del XX, privilegiando las cuestiones funcionales y códigos expresivos basados en la materialidad de la mampostería y de las estructuras de hierro—, los criterios del tratamiento dado a las adaptaciones de lo existente y su vinculación con las nuevas incorporaciones arquitectónicas (en caso de haberlas) plantean problemáticas específicas.

Algunos de los desafíos a los que se debe enfrentar el proyecto son los de producir un diálogo interesante entre la nueva operación y lo preexistente sin caer en la mimesis, evitar una sobreactuación del objeto histórico que pudiera producir una falsa narrativa o el efecto de “parque temático” y, al mismo tiempo, imponer una imagen contemporánea de la intervención para distinguir adecuadamente las distintas temporalidades. En definitiva, se trata del manejo conveniente de bienes materiales que para la ciudad constituyen un importante activo de “capital-imagen”, en una operación que es al mismo tiempo “una inversión en el presente y una conciencia de lo recibido del pasado” (Mons, 1994: 41).

Es con ese criterio que, en el marco del proyecto “Arquitecturas de Estado en Argentina: lógicas de proyecto, entre lo «sistémico» y lo «genérico» (1966/2016)”<sup>1</sup>, de la Universidad Nacional del Litoral, se han estudiado cuatro intervenciones recientes en la ciudad de Santa Fe, Argentina. La metodología empleada remite a los estudios históricos interactuando con observación directa, entrevistas y análisis de datos estadísticos. Este artículo ofrece una primera aproximación a una temática de reciente inserción en el desarrollo de la investigación, pretendiendo aportar una primera estimación considerando que las intervenciones del Estado, al promover la recuperación de edificios industriales para destinarlos al uso público, resultan ser “buenas prácticas” en las políticas públicas y acciones que favorecen positivamente la cualificación urbana y la construcción de ciudadanía con integración social.

### **Cuatro casos**

La ciudad de Santa Fe, de origen colonial hispánico y capital de la provincia argentina del mismo nombre, tuvo un período de franca dinamización entre fines del siglo XIX y la primera mitad del siglo XX, fundamentalmente a partir de dos vectores

interconectados: en lo social, con la recepción de una intensa corriente de inmigración (en su mayoría europea) y, en lo productivo, con la introducción del ferrocarril, iniciándose un proceso mediante el cual se transformó tanto su estructura social como la matriz económica y su imagen urbana, incorporando infraestructuras ferroviarias, portuarias, e industriales que pusieron a la ciudad capital en relación con el territorio provincial, fundamentalmente agrícola (Müller, 1998). En el último tercio del siglo pasado, muchas de esas empresas quedaron fuera de los circuitos de producción entrando en obsolescencia y, en no pocas ocasiones, sus edificios en estado de abandono.

En esta ciudad, como resultado de un cambio de líneas políticas en los gobiernos municipal y provincial ocurrido en 2007, a lo largo de algo más de una década se produjo una importante recuperación de edificios de tipo industrial mediante acciones de gestión estatal, lo que constituye una saludable operación desde la administración de lo público y redundante en un claro beneficio para los ciudadanos; son ejemplos vinculados con el proceso histórico de modernización de la región y la opción asumida en las intervenciones se condice con el principio de conservación, sin pretender alcanzar las implicancias conceptuales de una restauración (Gnemmi, 2004).

En el ámbito académico, en los últimos tiempos, las cuestiones en torno de la arquitectura originada por el Estado han renovado su interés en los debates disciplinares y, en ese campo de estudio e investigación, el objetivo de este artículo es señalar que no solo merece atención y análisis la producción de nueva arquitectura sino también el modo según los gobiernos se hacen cargo (o no) de este tipo de construcciones y deciden reinsertarlas (o no) en un nuevo ciclo de la vida social, así como cuáles son los criterios adoptados a tales efectos.

*Figura 1: Frente principal de la Estación del FFCC Belgrano (circa 1930).*



Fotografía histórica, colección Graciela Hornia.

### **Estación Belgrano**

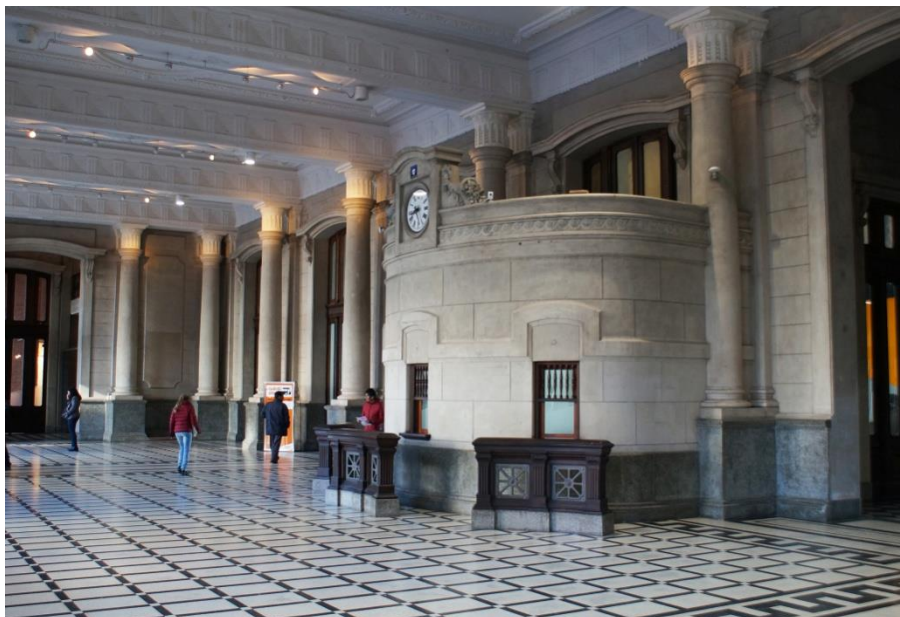
A fines del siglo XIX y principios del XX, se emplazaban en la ciudad las primeras líneas ferroviarias de distintas compañías. En el extremo este de un bulevar que, a su vez, delineaba el extremo norte de la trama urbana y anunciaba su expansión futura, se instaló la estación del FFCC Central Norte Argentino (décadas más tarde pasaría a formar parte del FFCC General Manuel Belgrano). Las relativamente precarias instalaciones construidas entre 1912 y 1919 fueron reemplazadas por un magnífico edificio completado en 1928, definiéndose como una planta en forma de “U” de grandes dimensiones (Reinante y Collado, 1993).

Dada su condición de estación cabecera de línea, se distribuyó con el frente hacia el bulevar, disponiendo allí el hall público y las oficinas de atención, y en los dos brazos mayores (flanqueando la gran sala de movimiento de máquinas), oficinas administrativas, comerciales, depósitos y demás dependencias. De ese modo, la zona pública se volcaba hacia el paseo urbano y los brazos laterales contenían la zona de movimiento de trenes en la llegada de los andenes a su punto final. Así, el edificio envolvía el gran hangar de estructura de hierro de tipo industrial con un tratamiento monumental y clasicista, organizado simétricamente en la fachada principal. El frente, que presenta un ajustado lenguaje académico, es rematado en sus extremos por dos

volúmenes coronados por sendos frontis que, actuando como rótulas, prolongan hacia los laterales (aunque con expresión más sencilla y menos ornamentada) el tratamiento formal del conjunto.

La calidad material y constructiva, el proporcionado diseño general, el calificado espacio del hall principal y la imponente presencia de la estación acompañaron el crecimiento de la ciudad, que terminó por asimilarla incorporándola como una pieza destacada de su arquitectura. Pero la declinación del sistema ferroviario argentino, ocurrida en la segunda mitad del siglo pasado, provocó su desafectación del servicio iniciando su progresiva decadencia hasta sumirla en estado de abandono, al extremo de ser ocupada ilegalmente, vandalizada y despojada de diversos elementos, tanto muebles como propios de la arquitectura misma. A todo ello se sumaron daños estructurales importantes que pusieron en peligro la estabilidad de uno de los remates de esquina, causando gran preocupación entre vecinos y la ciudadanía en general. El reclamo por la recuperación fue insistente, pero la burocracia administrativa y un conflicto de jurisdicciones entre distintos ámbitos de gobierno lo impidieron durante años, hasta que desde la intendencia, ante el agravamiento de la situación, en 2008 se encararon trabajos de consolidación, conservación y recuperación, logrando que se concediera a la ciudad el derecho de uso.

*Figura 2: Hall principal, estado actual luego de la intervención.*



Fotografía del autor, 2018.

Desde su puesta en valor y utilización por el municipio, la ciudad rescató para su utilización más de 11.000 m<sup>2</sup> de superficie cubierta: la nivelación del suelo de andenes hace posible la realización de grandes eventos, ferias y exposiciones, los salones albergan exhibiciones y muestras, funcionan allí oficinas municipales, el Centro Experimental del Color y un sector gastronómico, en tanto que la gran explanada frontal se convirtió en un espacio propicio para la celebración de conciertos y expresiones artísticas variadas, aportando dinamismo a la recuperada vitalidad urbana del bulevar y a todo el sector que lo circunda.

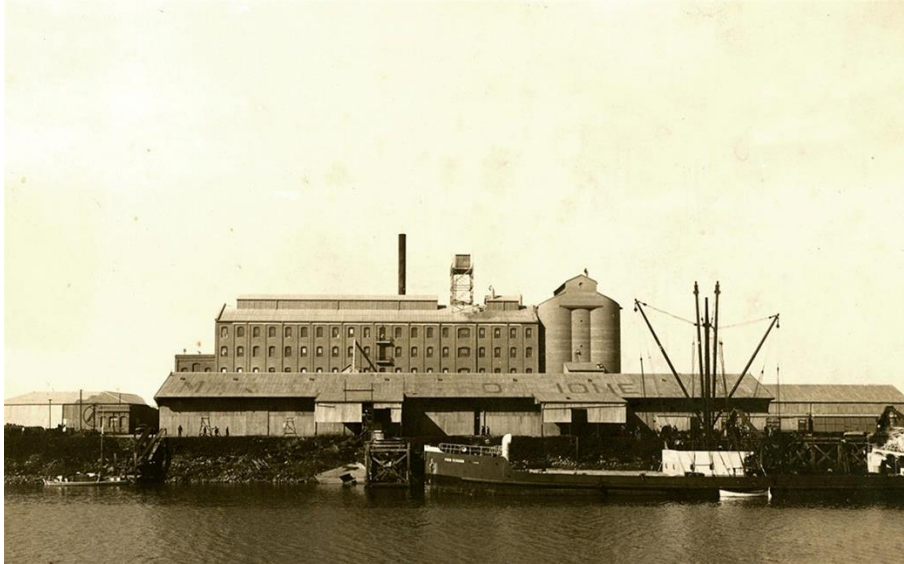
### **Molino Marconetti**

Desde mediados del siglo XIX en adelante, la instalación de colonias agrícolas pobladas por inmigrantes europeos modificó sustancialmente la composición social y económica de gran parte de la provincia. El cultivo de cereales alcanzó unos volúmenes de tal importancia que fue necesaria la realización de un nuevo puerto fluvial de ultramar para favorecer el comercio exterior. La obra fue inaugurada en 1910, logrando con ello también dar solución al importante problema de inundaciones que sufría ese sector de la ciudad.

En 1920, en el dique II del nuevo puerto se construyó un importante molino harinero (otra consecuencia del proceso de producción cerealera fue la expansión de industrias derivadas), una imponente estructura de mampostería de ladrillo destacada por la calidad de la mano de obra y la nítida organización de su volumetría. Décadas más tarde, la empresa fue disminuyendo su producción hasta llegar al momento de su cierre, con la consecuencia del abandono del edificio que, hacia el fin de siglo, fue desmantelado, quedando su interior como un gran contenedor vacío. La declinación general del puerto, que no pudo adaptarse a las transformaciones del transporte naval, también contribuyó a esta situación.



*Figura 3: Molino Marconetti en el dique II del puerto de Santa Fe (circa 1930).*



Fotografía histórica, colección particular Graciela Pérez.

Entrado el siglo XXI, en 2010 se inició un “proceso de reconversión portuaria”, produciendo un desplazamiento de las funciones originales para transformar el sector en un centro comercial, de negocios, oficinas, hotelería, gastronomía, ocio y esparcimiento, en el cual, mediante concesiones y una gestión mixta público-privada, se tomaron parte de los edificios del dique I para adaptarlos a nuevas funciones, a la vez que se construyeron otros nuevos, resultando una operación exitosa en lo comercial pero que deja mucho que desear respecto de temas relativos al espacio público y su gestión.

*Figura 4: El molino recuperado, actual Escuela Municipal de Artes Visuales.*



Fotografía del autor (2018).

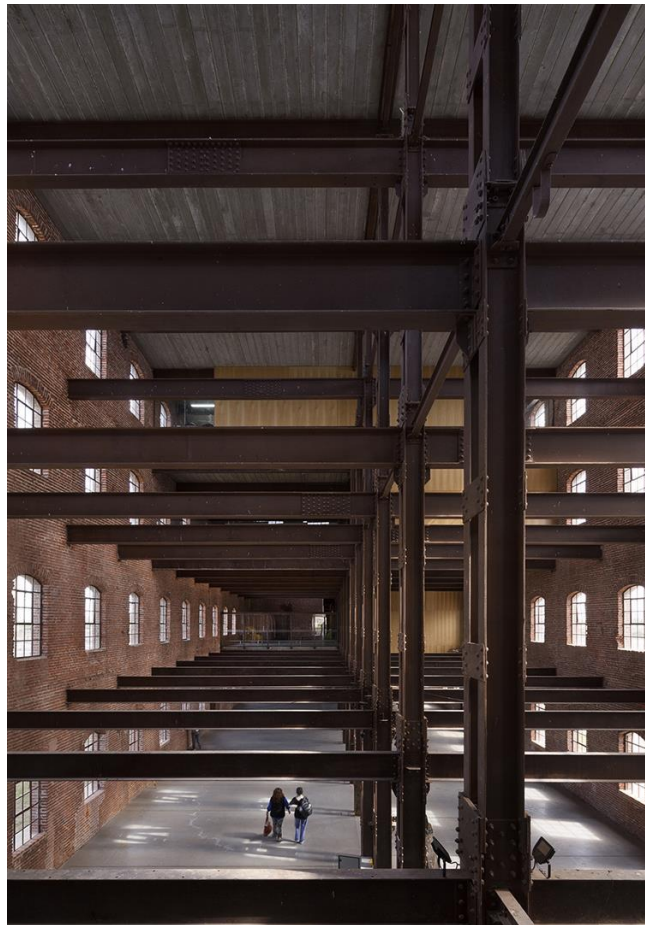
En medio de todo ello, el molino requería atención por el estado de abandono de su estructura, hasta que en 2014 se inició la integración del dique II al desarrollo del área portuaria, ocasión en que el municipio tomó el edificio a su cargo para instalar allí un polo educativo que contuviera las Escuelas de Diseño y Artes Visuales, Música y Danza, entre otras expresiones que incluyen artes circenses y urbanas.

El proyecto fue realizado por un equipo de arquitectos de la Secretaría de Planeamiento Urbano de la Municipalidad. La puesta en valor privilegió la característica expresión de la caja muraria de ladrillos, produciendo una intervención en los silos cilíndricos mediante la apertura de cribados para dar lugar a la iluminación y ventilación de los espacios interiores, en los que se recuperaron en todo lo posible las estructuras originales dejando a la vista los perfiles de hierro (antes utilizados para apoyar entresijos en determinadas zonas), y lograr así una espacialidad única y muy sugerente.

La obra, por la calidad de su intervención, mereció el primer premio de la categoría “obra pública de escala media” del Premio Nacional ARQ-FADEA (Buenos Aires, 2018), el segundo lugar en el Premio de Arquitectura 2019 otorgado por el Fondo Nacional de las Artes, y el primer puesto de su categoría en la XI Bial

Iberoamericana de Arquitectura y Urbanismo (Asunción del Paraguay, 2019). De este modo, no solo la ciudad volvió a disponer de un edificio significativo, sino que nuevas generaciones de jóvenes artistas y diseñadores cursan sus estudios en un espacio calificado, con el consiguiente beneficio que aporta su ambiente como estímulo para la creatividad.

*Figura 5: Espacio central de la Escuela de Artes Visuales.*



Fotografía: Federico Caioli. Gentileza Gobierno de la Ciudad de Santa Fe.

### **La Redonda. Arte y vida cotidiana**

A principios del siglo XX, la empresa ferroviaria “Ferrocarril Santa Fe a las Colonias”, que había iniciado sus operaciones en la provincia en 1885, con su sede principal en la ciudad capital, (Müller, 2001), construyó una playa de maniobras y un gran taller de reparación de locomotoras llamado “Santa Fe Cambios”, con la forma de un hemiciclo de diámetro interior de 120 m (lo cual derivó en que se le conozca con el apelativo de

“La Redonda”). El enorme edificio, de fábrica de ladrillo y techo de tejas “francesas” sobre estructura metálica, albergaba fosas de trabajo para 40 locomotoras dispuestas en forma radial, conectadas mediante tramos de vías férreas a la plataforma giratoria que ocupaba el centro del círculo y orientaba las máquinas hacia la puerta correspondiente. Desde el lado exterior del semicírculo, opuesto a esa plataforma, se extiende un brazo recto, complementando el espacio de trabajo para alojar oficinas, depósitos y otras funciones.

La empresa, como su nombre lo indica, se había constituido para, en principio, vincular a la capital provincial y sus áreas portuarias con las colonias agrícolas del territorio interior, dedicadas a la agricultura, la ganadería e industrias complementarias, generando producción y riqueza en un territorio hasta entonces escasamente explotado económicamente.

En la segunda mitad del siglo XX, el sistema ferroviario argentino comenzó a declinar perdiendo capacidad competitiva frente al transporte automotor, acentuando aún más su caída en la década de 1990. Para entonces, este sistema ya había dejado de funcionar y sus instalaciones fueron corriendo suerte dispar. En la década de 1960, su estación terminal fue demolida para dar lugar a la terminal de autobuses y los edificios administrativos se destinaron a otros usos, mientras que una gran cantidad de edificios y equipamientos fueron desguazados. “La Redonda” permaneció en pie aunque en estado de abandono, sufriendo los efectos de la falta de mantenimiento, las inclemencias del tiempo, la intrusión y el vandalismo.

*Figura 6. Estado del edificio previo a su recuperación.*



(Codina y González, 2011b)

El inmenso predio, que en sus mejores tiempos estaba en las afueras despobladas de la ciudad, había sido fagocitado por la expansión de la mancha urbana quedando ubicado prácticamente en su centro geográfico. Para el barrio, ahora a sus espaldas, la gran escala del edificio implicaba un importante obstáculo en su articulación con la ciudad y la ocupación ilegal de las instalaciones generaba problemas de inseguridad y delincuencia.

*Figura 7. Vista general de “La Redonda” y su relación con el barrio.*



Fotografía del autor (2018).

La disposición del gobierno provincial para recuperar el edificio y ponerlo en valor, asignándole un uso cultural, implicó algunas decisiones de proyecto que, en ciertos casos, requirieron adaptaciones menores para las nuevas funciones y mucho trabajo de reparaciones. El problema más importante se presentó con la cubierta de tejas francesas: su reposición en los sectores faltantes implicaba un costo inaccesible para el presupuesto destinado, optándose por su íntegro reemplazo con chapas metálicas onduladas; decisión que, si bien implica una alteración notable respecto de las condiciones originales, no introduce un elemento extraño a la tradición de este tipo de arquitectura en la que, por lo general, se utilizaba ese material para resolver sus cubiertas.

*Figura 8. El gran espacio interior de “La Redonda” en su uso lúdico.*



Fotografía del autor (2013).

La fábrica de ladrillo fue recuperada y puesta en valor, mientras que las estructuras metálicas del techo se mantuvieron expuestas a la vista enfatizando una espacialidad que, potenciada por su gran escala, sorprende a los visitantes por las inusuales perspectivas generadas por la curvatura de la planta. Los grandes espacios interiores permitieron albergar una importante cantidad de actividades lúdicas y expresiones artísticas, congregando concurrencias numerosas atraídas por las distintas propuestas y por los creativos dispositivos destinados a niños y jóvenes, quienes también encuentran expansión al aire libre en la playa de maniobras, convertida en un importante y extenso parque urbano de uso público; o a los mayores, quienes se acercan a tomar clases de baile, celebrar fiestas comunitarias e incluso a casarse mediante el Registro Civil, completándose con ello un conjunto que reintegró el barrio a la ciudad y se constituyó en un masivo y convocante condensador social.

### **El Molino. Fábrica cultural**

En 1895, se había instalado un molino de gran capacidad en un sitio que resultaría estratégico en la ciudad, sobre el bulevar recientemente trazado (por entonces apenas se insinuaba como promesa de expansión de la trama urbana) y en contacto con el ramal ferroviario que, en una dirección, conectaba con el interior de la provincia (a la

vez de derivar hacia los talleres de “La Redonda”, situados a un par de kilómetros en línea recta), y en la otra con la estación terminal y el puerto, ubicados a escasa distancia. De ese modo, el ferrocarril aseguraba tanto la provisión de materia prima como la posibilidad de su envío hacia el transporte fluvial, que apenas unos años después, con las nuevas instalaciones portuarias, acrecentaría las posibilidades del comercio ultramarino.

*Figura 9: Molino Harinero Santa Fe de Franchino y Lupotti, década de 1920.*



Fuente: colección particular, familia Lupotti.

En la década de 1920, se ampliaron las instalaciones con grandes silos de ladrillo; en 1961, un incendio destruyó parte de las estructuras y en la reconstrucción se anexaron nuevos silos metálicos con base de hormigón armado.

Hacia fines de la década de 1980, comenzó a declinar la rentabilidad económica de la empresa Lupotti-Franchino, propietaria del molino, debiendo cerrar a principios de la década de 1990 y, como consecuencia de los desajustes financieros, en 1997 el predio y sus instalaciones pasaron a manos del Banco de la Provincia de Santa Fe. De ese modo, el edificio comenzó a sufrir un proceso de deterioro paulatino, dado que su uso no fue más allá de ocasional depósito y guardado de vehículos, con escaso o nulo mantenimiento.



A un siglo de su construcción, el viejo molino desencajaba en un sector de la ciudad que ya llevaba mucho tiempo consolidado, teniendo a su frente el bulevar afianzado como principal paseo urbano, dotado de un arbolado cantero central y destacadas edificaciones en sus bordes. A partir de 2007, un cambio de gestión política en el gobierno provincial puso su atención en grandes equipamientos que se encontraban sin uso o subutilizados, asignando dos de ellos al área cultural: “La Redonda” y el molino Lupotti-Franchino, siendo ambos intervenidos por arquitectos de la “Unidad de Proyectos Especiales” de la provincia. Para este caso, se concibió un programa de usos denominándolo “El Molino. Fábrica Cultural”, destinado a promover la creatividad y libertad de expresión de niños y adolescentes, y a propiciar el despliegue de emprendimientos innovadores en el campo de la cultura, el diseño y la producción de objetos diversos (Codina y González, 2011a).

El proyecto de intervención edilicia optó por mantener gran parte del viejo edificio, despejar otras e incorporar nueva arquitectura: se mantuvieron los cuerpos laterales, el que por el lado de las vías ferroviarias (en el lado oeste) estaba constituido por una nave fabril de arquitectura de ladrillos y los grandes silos rematando un extremo; y por el otro (en el lado este), una estructura de hormigón armado que había sido el sector de administración, el cual fue conservado y ampliado mediante un lenguaje contemporáneo con el que convive sin conflictos. El sector central del predio, que alojaba un galpón de escaso valor arquitectónico y con alto grado de deterioro, fue despejado para dar lugar a una plaza interna pasante que vincula el bulevar con la calle posterior, dando así continuidad al paseo y sumando apertura al barrio.

Con el interés de dotar a ese espacio de una cobertura que arrojase sombras (Santa Fe es una ciudad que en gran parte del año recibe altas temperaturas e intensa radiación solar), pero también de asignar al espacio trascendencia significativa, se decidió construir 13 ejemplares de una estructura singular que Amancio Williams (uno de los más importantes arquitectos argentinos del período moderno), a mediados del siglo XX, había diseñado para unos hospitales encargados por el gobierno nacional (para ubicarse en tres localidades de la provincia de Corrientes) pero que no fueron construidos. Con la correspondiente autorización y asesoramiento de la familia depositaria del archivo Williams, se realizó este “bosque artificial” de “bóvedas cáscara” (designación que había dado el arquitecto a estas estructuras laminares de hormigón armado, que obtienen resistencia por su forma de doble curvatura), un elemento icónico ya considerado un símbolo que representa tanto al arquitecto como a

la arquitectura moderna del país (Müller, 2012).

*Figura 10: El Molino. Fábrica Cultural, vista de conjunto.*



Fotografía del autor (2018).

En 2010, fue inaugurada la primera etapa, integrando el ala ubicada hacia el este con la plaza central y sus “bóvedas cáscara”; y a fines de 2019, en el sector de la nave industrial en el lado oeste, se culminó la obra con la inauguración del edificio que albergará la “fábrica cultural”, una incubadora y promotora de proyectos culturales y de diseño, que se complementa e integra con una gran plazoleta pública como extensión del bulevar, aportando con ello un nuevo escenario para eventos culturales, exposiciones al aire libre y paseos urbanos.

*Figura 11: El Molino Fábrica Cultural.*



Al centro las “bóvedas cáscaras” de Amancio Williams.  
A la derecha las estructuras de la segunda etapa aún en obras.  
Fotografía del autor (2018).

Tanto en su programa funcional como arquitectónico, la intervención resultó exitosa por partida doble: en sí misma, por la intensa apropiación ciudadana de su programa de usos y funcionamiento, así como también en su integración urbana en relación con la ciudad, que, de este modo, recibió a la vez de un equipamiento cultural la incorporación de un espacio público que valoriza y agrega vitalidad al sector, aportándole una fuerte caracterización espacial y morfológica.

Figura 11: El Molino. Fábrica Cultural, vista de conjunto de la segunda etapa.



Fotografía del autor (2020).

### Un pasado que construye futuro

Por lo expuesto se puede concluir, al menos provisionalmente, que la importancia que tienen los ejemplos mencionados implica no solo una ganancia en equipamientos sociales, sino también la reintegración de grandes sectores barriales que se reencuentran con la ciudad en una dinámica que introduce revitalización, sinergia y mejor calidad de vida. Por otra parte, en el ámbito académico las cuestiones en torno de la arquitectura de producción estatal han renovado su interés en los debates disciplinares y es en ese campo de estudio e investigación donde se hace foco, señalando que además de la producción de obra nueva debe interesar también el modo en que los gobiernos se hacen cargo (o no) de este tipo de situaciones, así como de los criterios adoptados.

En el arco temporal que va de aquellos primeros pasos dados en Inglaterra en la década de 1950 (iniciando los estudios que configuraron una nueva disciplina a la que se llamó *Industrial Archaeology*) a las últimas décadas del siglo XX, cuando se produjo la bienvenida reincorporación de los edificios industriales obsoletos a la vida activa con nuevos usos y funciones, los cambios de criterios hacen evidente que ya no solo se aprecia su valoración como testimonio de la historia y su aporte a la cultura

material de las sociedades, sino también por su capacidad de adaptación para brindar un nuevo ciclo de utilidad y así asegurar su supervivencia, apostando al reciclaje también como un vector económico de sustentabilidad.

Aunque no solo eso es lo que podemos considerar como importante y valioso en estos cuatro casos presentados. Es importante señalar que, así como el Molino Marconetti transmutó en una estructura educativa, los dispositivos “El Molino” y “La Redonda” forman parte de un programa integrado del Ministerio de Innovación y Cultura de la Provincia denominado “Tríptico de la Imaginación”, orientado a fomentar la actividad lúdico-creativa de niños y jóvenes con sentido de integración social, abarcando no solo a la ciudad de Santa Fe (que actualmente cuenta con algo más de 400.000 habitantes) sino incluyendo una región que con su área metropolitana alcanza los 550.000.

*Figura 12: El Molino. Fábrica Cultural, vista de conjunto de la segunda etapa.*



En primer plano la plaza pública que se incorpora a la vida ciudadana.

Fotografía del autor (2020).

Datos estadísticos referidos a 2017, dan cuenta del impacto de estas propuestas: “El Molino. Fábrica cultural”, sumando las visitas de contingentes escolares y de público en general, superó los 40.000 visitantes anuales, mientras “La Redonda” superó las

240.000 visitas. Por otra parte, el programa que incluye a jóvenes estudiantes de entre 18 y 26 años para realizar residencias temporarias como monitores encargados de coordinar las actividades y guiar a los visitantes, entre 2013 y 2017, dio cabida a 157 residentes, cifras que en todos los casos han registrado un progresivo aumento en los años siguientes<sup>2</sup>.

De este modo, con sus programas de uso, aportando herramientas creativas, educativas, reflexivas y movilizadoras, los edificios del pasado remiten a una cultura del trabajo expresada como valor y hacen sentir su presencia positivamente, contribuyendo a la construcción de ciudadanía y a un mejor futuro, que necesariamente debe comenzar a perfilarse desde la formación de las nuevas generaciones.

### Referencias bibliográficas

- BACZKO, Bronislaw. (1991). *Los imaginarios sociales. Memorias y esperanzas colectivas*. Buenos Aires: Nueva visión.
- CHOAY, Françoise. (2007). *Alegoría del patrimonio*. Barcelona: Gustavo Gili.
- CODINA, Silvana y GONZÁLEZ, María de los Ángeles. (2011a). *El Molino: fábrica cultural*. Buenos Aires: Losada.
- CODINA, Silvana y GONZÁLEZ, María de los Ángeles. (2011b). *La Redonda: arte y vida cotidiana*. Buenos Aires: Losada.
- GNEMMI, Horacio. (2004). *Aproximaciones a una teoría de la conservación del patrimonio construido*. Córdoba: Brujas.
- FUSCO, Martín (2004). *La noción de patrimonio: evolución de un concepto*. Buenos Aires: Nobuko.
- LIERNUR, Pancho. (1986). "La fábrica como texto". *Punto de Vista*, 27, 11-14.
- MONS, Alain. (1994). *La metáfora social. Imagen, territorio, comunicación*. Buenos Aires: Nueva Visión.
- MÜLLER, Luis. (1998). "Postales de la pampa gringa. La construcción cultural del paisaje en el área central de la provincia de Santa Fe". *Block*, 2, 102-109.
- MÜLLER, Luis (ed.). (2001). *Arquitectura, sociedad y territorio. El Ferrocarril Santa Fe a las colonias*. Santa Fe: Universidad Nacional del Litoral.
- MÜLLER, Luis. (2012). "Un largo y sinuoso camino. La bóveda cáscara en los

proyectos de Amancio Williams”. *Block*, 9, 32-43.

REINANTE, Carlos y COLLADO, Adriana (dir.). (1993). *Inventario. 200 obras del patrimonio arquitectónico de Santa Fe*. Santa Fe: Ediciones UNL.

---

#### Notas

<sup>1</sup> Este artículo es producto del proyecto de investigación CAI+D 2016 (Universidad Nacional del Litoral) “Arquitecturas de Estado en Argentina: lógicas de proyecto, entre lo «sistémico» y lo «genérico» (1966/2016)”.

<sup>2</sup> Datos aportados por el Ministerio de Innovación y Cultura de la Provincia de Santa Fe.