RIDAA
Repositorio Institucional
Digital de Acceso Abierto de la
Universidad Nacional de Quilmes

Universidad
Nacional
de Quilmes

Vera, Paula

Imaginarios urbanos y tecnológicos en los procesos de construcción material y simbólica de la ciudad moderna y contemporánea. El caso de la ciudad de Rosario en el contexto de las metrópolis del interior de Argentina

Esta obra está bajo una Licencia Creative Commons Argentina.
Atribución - No Comercial - Sin Obra Derivada 2.5
https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/2.5/ar/

Documento descargado de RIDAA-UNQ Repositorio Institucional Digital de Acceso Abierto de la Universidad Nacional de Quilmes de la Universidad Nacional de Quilmes

Cita recomendada:
Vera, P. (2014). Imaginarios urbanos y tecnológicos en los procesos de construcción material y simbólica de la ciudad moderna y contemporánea. El caso de la ciudad de Rosario en el contexto de las metrópolis del interior de Argentina. (Tesis de doctorado). Universidad Nacional de Quilmes, Bernal, Argentina. Disponible en RIDAA-UNQ Repositorio Institucional Digital de Acceso Abierto de la Universidad Nacional de Quilmes http://ridaa.unq.edu.ar/handle/20.500.11807/2133

Puede encontrar éste y otros documentos en: https://ridaa.unq.edu.ar

Universidad Nacional de Quilmes
Roque Sáenz Peña 352 // Bernal
Buenos Aires // Argentina
t.: (+41 11) 4365 7100
f.: (+54 11) 4365 7101
info@unq.edu.ar

Paula Vera, Repositorio Institucional Digital de Acceso Abierto,
Marzo del 2014, pp. 391,
http://ridaa.unq.edu.ar,
Universidad Nacional de Quilmes, Secretaría de Posgrado,
Doctorado en Ciencias Sociales y Humanas

Imaginarios urbanos y tecnológicos en los procesos de construcción material y simbólica de la ciudad moderna y contemporánea. El caso de la ciudad de Rosario en el contexto de las metrópolis del interior de Argentina

TESIS DOCTORAL

Paula Vera

paulavera.arg@gmail.com

Resumen

En síntesis, el tema de esta tesis, se configura a partir de las relaciones entre ciudad tecnología, considerándolas desde el aspecto simbólico e imaginario, en dos fases de la historia de las tecnologías: *el proceso de tecnificación mecánica* vinculado a la construcción de la imagen de la ciudad moderna y *el proceso de tecnificación digital* que incide en las ideas de la ciudad contemporánea.

UNIVERSIDAD NACIONAL DE QUILMES

DOCTORADO MENCIÓN EN CIENCIAS SOCIALES Y HUMANAS

Tesis de Doctorado

Imaginarios urbanos y tecnológicos en los procesos de construcción material y simbólica de la ciudad moderna y contemporánea. El caso de la ciudad de Rosario en el contexto de las metrópolis del interior de Argentina

Paula VERA

Directora: Dra. Ester SCHIAVO

Co Director: Dr. Diego ROLDÁN

Diciembre 2013

A Pablo, mi amor, mi lugar en el mundo

AGRADECIMIENTOS

La curiosidad por interrogar nuestra cotidianeidad y buscar respuestas que me permitieran acercarme a los fenómenos urbanos y tecnológicos, me permitió descubrir un camino apasionante. Sin embargo, este sueño no se hubiera realizado en un contexto en el cual la formación y la investigación no fuesen una política de Estado. Por esta razón, agradezco en primer lugar al Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas –CONICET– por apoyar mi formación doctoral y mi investigación financiando cinco años de trabajo.

Desde el comienzo entendí que la reflexión y la producción de conocimiento es, afortunada e inevitablemente, un proceso colectivo. Hoy me encuentro concretando una ilusión que es fruto de la confianza, el acompañamiento y el esfuerzo de muchos colegas, amigos y familiares.

Por estas razones, quiero agradecer a Ester Schiavo, mi directora de beca y de tesis que fue la primera persona en confiar en mí, en mis deseos por investigar y en mi proyecto. Con mucha paciencia tomó con responsabilidad la tarea de ser una maestra en este oficio, enseñándome a esculpir objetos de estudio, pulir herramientas y hacer mejor uso de las palabras. Agradezco sus lecturas dedicadas y las sugerencias que aportó a esta tesis.

A Diego Roldán, mi reconocimiento absoluto porque gran parte de este trabajo es gracias a su generosidad que lo llevo desinteresadamente a facilitarme mucho material de archivo inaccesible para mí. Como codirector, por sus lecturas críticas, sus sugerencias y comentarios que me permitieron complejizar el análisis del corpus y, principalmente, por el aliento constante sobre todo en momentos de desánimo. A él y a Cecilia Pascual, por una hermosa amistad que también es un logro de este trabajo. Asimismo agradezco al resto de mis compañeros y compañeras del Centro de Estudios Culturales Urbanos CECUR, con quienes hemos debatido muchas ideas que apoyaron los análisis realizados sobre el caso Rosario. Mi especial reconocimiento a este espacio de trabajo que surgió motivado por la pasión de comprender el espacio en que vivimos.

A Camilla dos Santos Nogueira, una maravillosa amiga y compañera de trabajo, un soporte fundamental durante el proceso de tesis con quien intercambiamos muchas ideas y emociones. Juntas hemos crecido compartiendo numerosas instancias de trabajo y discusión junto a Ester Schiavo.

Al Centro REDES por recibirme en su espacio de trabajo, a la Universidad Nacional de Rosario donde cursé inicialmente mi carrera de doctorado y a la Universidad Nacional de Quilmes donde concluí mis estudios. Todos los seminarios de posgrado

realizados fueron fundamentales, por ello agradezco también a todos los docentes que han contribuido con sus comentarios a motivar las reflexiones que hoy reúno en esta tesis.

También quiero reconocer los aportes técnicos e históriográficos de Carlos Ducler, relojero monumental, que me permitió conocer muchas de las torres que alojan los corazones de los guardianes del tiempo. Máquinas que como obras de arte, generan una fascinación indescriptible.

En la convicción de que *las cosas no son así, sino que están así*, mi gratitud al Movimiento GIROS por hacer emerger las ciudades invisibles que también habitan Rosario, y el compromiso político e intelectual con que imaginan otras ciudades posibles.

A Rosario, por abrirme sus calles, sus puertas y sus lugares. Por ser la ciudad donde pude construir fantasías y derribar murallas, por haberme llenado de inquietudes con sus misterios y contradicciones.

Principalmente quiero agradecer a mi familia por acompañarme en este sueño de dedicarme a investigar, aún cuando no sabían muy bien de qué se trataba. A Jorge, “El Chachi”, mi papá por enseñarme a ensanchar la vida para combatir su inevitable finitud. A mi mamá Liliana por inculcarme desde chica el amor por los libros y la curiosidad por los mundos que en ellos se gestaban, a Andrés por ayudarme a politizar la mirada sobre el mundo. A mi hermano, Diego, por creer siempre en mí y a mi abuela Tita por el apoyo incondicional y su esfuerzo de tantos años. También a Beti por apasionarse con mi trabajo. A todos ellos y en especial a mis amigos por el cariño y la alegría de siempre.

Y por último, necesito agradecerle a Pablo, que con su amor inmenso me supo acompañar no sólo leyendo y corrigiendo mis textos aportando claridad a algunas ideas, sino también, y fundamentalmente, alivianando con paciencia los momentos difíciles recordándome que esto valía la pena sólo si lo disfrutaba. Y así fue, un proceso arduo pero con muchos momentos de satisfacción y felicidad, gracias a su compañía y el hermoso mundo que construimos, por el cual todo vale la pena.

Mi profundo agradecimiento a todos los que compartieron este camino.

Diciembre, 2013

ÍNDICE

AGRADECIMIENTOS……... 2
INTRODUCCIÓN. Ciudad y tecnologías: encuentros materiales, simbólicos e imaginarios
I. Los desafíos del proceso de investigación en la configuración de objeto de estudio…….. 8
II. El área de vacancia: un campo decisivo ……...……. 12
III. Presentación general de los objetivos……...…… 13
IV. Hipótesis, elección de la metodología y justificación…..…… 14
V. La estructura central y sus capítulos……...……... 15
VI. Avance de las conclusiones…….. 18
PRIMERA PARTE
IMAGINARIOS SOCIALES, CIUDAD Y TECNOLOGÍAS
CAPÍTULO 1. CIUDAD Y TECNOLOGÍA: ENTRE VIEJOS Y NUEVOS DEBATES EN LAS CIENCIAS SOCIALES
1.1. Algunos debates clásicos y nuevos paradigmas……...……... 20
1.1.1. Positivismo: un mecanismo simplificador...……..... 22
1.1.1.1. Urbanismo progresista y optimismo tecnológico……..... 23
1.1.2. Antipositivismo: el arte de interpretar……..... 25
1.1.2.1. Humanismo, culturalismo y crisis del optimismo tecnológico……..... 27
1.1.3. Paradigmas emergentes……..... 31
1.2. Una aproximación a los Estudios Culturales Urbanos…….……..... 36
1.2.1. Estudios Culturales……..... 36
1.2.2. Estudios Culturales Urbanos……..... 39
1.2.2.1. La ciudad desde las letras…….……..... 39
1.2.2.2. La ciudad desde la historia……...……..... 41
1.2.2.3. La ciudad desde lo simbólico……...……..... 47
1.3. Estrategias de abordaje……..... 49
CAPÍTULO 2. LOS IMAGINARIOS COMO PERSPECTIVA DE ANÁLISIS DE LOS VÍNCULOS ENTRE TECNOLOGÍA Y SOCIEDAD
2.1. Imaginarios sociales……..... 53
2.1.1 Imágenes de lo imaginario……..... 54
2.2 En torno a las significaciones imaginarias sociales……..... 57
2.2.1.Modos de ser de las significaciones imaginarias…….……..... 61
2.2.1.1. Formas de ser de las significaciones imaginarias……..... 61
2.2.1.2. Formas de hacer de las significaciones imaginarias……..... 63
2.3. Los entramados de significaciones imaginarias sociales…… 66
2.3.1. Estrategias de identificación……..... 68
2.3.2. Representaciones de la temporalidad……...……..... 69
2.3.3. Representaciones de la especialidad……..... 70
2.3.4. Imaginarios tecnológicos……..... 71
2.3.5. Dispositivos emocionales……..... 72
2.3.6. Instituciones de lo social……..... 72
2.4. Apuntes teórico-metodológicos……..... 74
CAPÍTULO 3. SIGNIFICACIONES IMAGINARIAS SOCIALES SOBRE LA TECNOLOGÍA Y LA CIUDAD
3.1. Imaginarios tecnológicos……..... 77
3.1.1. Entramados culturales y tecnológicos……..... 81
3.1.1.1. Entre la preparación cultural, lo emergente, lo residual y lo dominante..... 84
3.1.2. Significaciones centrales y derivadas en torno a las tecnologías……..... 89
3.1.2.1. Modernidad, la significación central de los deseos técnicos……..... 91
3.1.2.2. Tecnología y ciudad, asociaciones derivadas……..... 93

3.2. La ciudad como campo de significaciones……..... 96
3.2.1 El arribo a la ciudad construida……..... 97
3.2.2 Imaginarios urbanos de la ciudad construida……..... 103
3.2.2.1 Imaginarios urbanos en América Latina……..... 104
3.2.2.2. Estrategias de identificación a través de los imaginarios urbanos…..... 112
SEGUNDA PARTE
SIGNIFICACIONES IMAGINARIAS SOCIALES DEL PROCESO DE TECNIFICACIÓN MECÁNICA: MODERNIDAD Y PROGRESO
CAPÍTULO 4. EL PROGRESO COMO ENSOÑACIÓN SOCIAL
4.1. Las ciudades metropolitanas como condensación de significaciones imaginarias…….. 116
4.1.1. Apuntes sobre las metrópolis en América Latina……..... 119
4.1.2. Argentina: el caso Rosario……..... 124
4.2. Progreso: Hacia el ser moderno……..... 126
4.2.1. El ferrocarril: símbolo de la ensoñación……..... 128
4.3. Formas de ser modernos en Rosario……..... 132
4.3.1. Ser una metrópolis moderna……..... 136
4.3.2. Ser cosmopolitas.....……..... 140
4.3.2.1. La Ciudad Puerto……..... 143
4.3.3. Ser La Capital: un diario símbolo de esperanzas colectivas..... 145
Imágenes Capítulo 4 ……..... 148
CAPÍTULO 5. SIGNIFICACIONES ESPACIO – TEMPORALES DE LA MODERNIDAD EN ROSARIO
5.1. Espacios imaginados de la Modernidad……...……..... 151
5.1.1. Espacialidades del ser moderno.……..... 152
5.1.2. Rosario: enclave espacial de las tensiones modernas……..... 154
5.2. Modernidad en las calles……..... 157
5.2.1. En el espejo de París……..... 162
5.3. Tiempos imaginados de la Modernidad……..... 170
5.3.1. El ritmo de los sueños modernos: movilidad y velocidad……..... 173
5.3.1.1. La construcción de una Modernidad cinética para Rosario..... 175
5.3.2. Temporalidades sonoras en Rosario……...……..... 179
Imágenes Capítulo 5……..... 182
CAPÍTULO 6. ARTEFACTOS E IMAGINARIOS MODERNOS EN ROSARIO
6.1. Tecnologías públicas urbanas. Redes y relaciones simbólicas……..... 189
6.1.1. Redes para la iluminación……..... 190
6.1.1.1. Antecedentes tecnológicos en la iluminación pública……..... 191
6.1.1.2. Redes eléctricas. Conflictos y usos sociales……..... 194
6.1.2. Redes de saneamiento……..... 200
6.1.2.1. Agua corriente……..... 201
6.1.2.2. Redes sanitarias. Desagües cloacales……..... 204
6.2. Sobre el transporte público. De la tracción a sangre a la mecánica.……..... 207
6.2.1. Tranvías a sangre y electricidad……..... 209
6.2.1.1. Electrificación de la movilidad……..... 212
6.2.2. Ómnibus: el triunfo de la movilidad mecánica……..... 217
6.3. Temporalidades e imaginarios tecnológicos: El reloj como símbolo y artefacto cultural del ser moderno……..... 221
6.3.1. Los tiempos de Rosario……..……..... 222
6.3.1.1. Emergencia del tiempo público: Iglesia, ferrocarril y Estado..... 225
6.3.1.2. Impulso privado: el tiempo del trabajo.……..……..... 229
6.3.1.3. Consolidación pública: el tiempo de la circulación y el esparcimiento…..... 231
Imágenes Capítulo 6……..... 236

TERCERA PARTE
SIGNIFICACIONES IMAGINARIAS SOCIALES DEL PROCESO DE TECNIFICACIÓN DIGITAL: INNOVACIÓN Y CONECTIVIDAD

CAPÍTULO 7. INNOVACIÓN ¿NUEVA ENSOÑACIÓN SOCIAL?
7.1. Innovación: la "nueva" significación de la matriz imaginaria contemporánea..... 248
7.1.1. Trayectorias: del desarrollo a la innovación……..... 252
7.1.1.1 La innovación como promesa de desarrollo colectivo……..... 257
7.2. El entorno socio técnico cultural de la innovación……..... 262
7.2.1. Espacialidad y ¿nuevas? temporalidades: aceleración, instantaneidad y ubicuidad……..……..... 266
7.2.2. Los imaginarios sociales sobre las tecnologías de información y comunicación.. 271
7.3. El arribo de la innovación a la metrópolis del interior……..... 275
7.3.1. La innovación como concepto aglutinante……..... 278
7.3.2. La innovación como motor del desarrollo económico local……..... 281
Imágenes Capítulo 7……....……..... 285
CAPÍTULO 8. ROSARIO: AUTOCONSTRUCCIÓN DE UNA IMAGEN
8.1. La ciudad y sus imaginarios en la tecnificación digital…….. 286
8.1.1. Significaciones imaginarias contemporáneas como adjetivaciones urbanas..... 288
8.1.2. Ser una ciudad descentralizada y conectada……..... 290
8.1.2.1. Programa de descentralización……..... 291
8.1.2.2. Plan de metropolización……..... 295
8.1.3. Ser una ciudad digital e inteligente……..... 298
8.2. La imagen de Rosario en los Planes……..……..... 303
8.2.1. Reconstrucción temporal de la ciudad……..... 306
8.2.2. La Marca Ciudad……..……..... 309
Imágenes Capítulo 8……..……..……..... 314
CAPÍTULO 9. IMAGINARIOS TECNOLÓGICOS CONTEMPORÁNEOS Y MATERIALIZACIONES URBANAS
9.1. Rosario se hace turística……..... 316
9.1.1. La construcción estratégica de una ciudad turística……..... 317
9.1.2. Procesos de urbanización y enclaves turísticos……..... 325
9.1.2.1. Corredores turísticos y convenios público-privados……..... 327
9.2. Espacios públicos y sustentables...……....……..... 329
9.2.1. Espacios públicos y recualificación estratégica: "dominio" verde..... 330
9.2.2. Circulación recreativa y saludable: biopolíticas del ocio flexible..... 334
9.3. Materialidades de la ciudad creativa.……..... 336
9.3.1. Industrias culturales……..……..... 338
9.3.2. Construcción del Polo Tecnológico...……..……..... 340
Imágenes Capítulo 9……....……..……..... 344
CONCLUSIONES. Imaginarios tecnológicos en los cimientos de la ciudad moderna y contemporánea……....……..... 352
I. Estrategias de identificación.……..….. 355
II. Dispositivos emocionales……...……...… 357
III. Instituciones de lo social……..... 359
IV. Las percepciones espacio-temporales……..... 361
V. Imaginarios tecnológicos……..... 364
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.……..... 370
I. Documentos .....……..... 386
II. Fuentes periodísticas.……...……..... 387
ÍNDICE DE GRÁFICOS, CUADROS E IMÁGENES……..... 388

Abreviaturas más utilizadas

ET HCD: Expedientes Terminados Honorable Concejo Deliberante

PER: Plan Estratégico Rosario

PEM: Plan Estratégico Rosario Metropolitana+10

PUR: Plan Urbano Rosario 2007-2017

PDTS: Plan De Desarrollo de Turismo Sustentable Rosario 2010/2018

INTRODUCCIÓN

Ciudad y tecnologías: encuentros materiales, simbólicos e imaginarios

Las ciudades, como los sueños, están construidas de deseos y de miedos,
aunque el hilo de su discurrir sea secreto, sus normas absurdas,
sus perspectivas engañosas, y cada cosa esconda otra.
Ciudades Invisibles de Ítalo Calvino

I. Los desafíos del proceso de investigación en la configuración de objeto de estudio

Esta tesis es el resultado de un proceso de formación doctoral y de investigación[1] sobre la problemática que vincula a la ciudad y a las tecnologías. En sus inicios el trabajo estaba orientado a analizar las implicancias de las tecnologías de información y comunicación en la ciudad contemporánea. Interés que se centraba, principalmente, en el hecho de que en las ciudades metropolitanas durante las últimas décadas confluyeron, entre otros, dos fenómenos: un acelerado desarrollo de la urbanización y un renovado proceso de tecnificación promovido por el surgimiento y difusión de las tecnologías digitales.

A lo largo de este proceso, como fruto del trabajo, apareció una nueva serie de preguntas: ¿por qué ciertas ciudades abrazaban con tanto fervor las tecnologías emergentes como medios de progreso? ¿Cómo explicaban los gobiernos locales para qué incorporaban las tecnologías digitales? ¿Qué había en la identidad de una ciudad que contribuía a forjar vínculos tan estrechos con las tecnologías y las ideas dominantes? A estas preguntas se le sumó la convicción de que existía algo en la identidad urbana que impulsaba determinados discursos, ideas, planes y acciones. Rápidamente entendí que el objeto de estudio, tal como estaba planteado, resultaba insuficiente para intentar responder a estos y otros interrogantes.

Por esta razón tuve la necesidad de dirigir, también, la mirada hacia el pasado, para indagar así cuáles habían sido las relaciones que la ciudad había establecido con las

[1] Este trabajo contó con el financiamiento del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas –CONICET– a través de dos becas de posgrado. Una iniciada el 1 de abril de 2009 y concluida en 2012 y la otra iniciada el 1 de abril de 2012 con fecha de finalización para abril de 2014.
Asimismo estuvo enriquecido por la participación en diversos proyectos de investigación:
Proyecto PUNQ 0418/07 "Universidad y conocimientos emergentes en el campo de las TIC", dirigido por Dra. Ester Schiavo, inicio 02/05/2007 finalización 30/04/2011. Participación desde 2009.
Proyecto FONCYT - PICT 00231/07 “Aportes de la investigación científica y tecnológica al problema de las TIC, la sociedad y el desarrollo”, Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación Productiva de la Nación, ", dirigido por Dra. Ester Schiavo, agosto de 2009 a septiembre de 2013.
Proyecto PUNQ 1038/11 “La dinámica del conocimiento en el campo de las TIC: aportes al desarrollo socioeconómico y el bien común”, dirigido por Dra. Ester Schiavo. Inicio 2/5/2011, Fecha de Renovación: 02/05/2013
Red temática dirigida por Dr. Artur Serra, proyecto del Programa Iberoamericano de Ciencia y Tecnología para el Desarrollo (CYTED) 612RT0465: “Red iberoamericana de investigación sobre nuevos modelos de innovación abiertos y basados en los usuarios”. Convocatoria 2011, de enero 2012 a enero 2014
Proyecto PIDUNR-1HUM396, “Planificación, producción y usos de nuevos espacios públicos en la ciudad de Rosario. Un abordaje transdisciplinario de las últimas dos décadas”, dirigido por el Dr. Diego Roldán, Duración 2012-2015.

tecnologías en otras épocas. Comencé, entonces, a definir la problemática urbana en función, por un lado, de la ciudad moderna y por el otro de la ciudad contemporánea; y a recorrer los sinuosos caminos de la historiografía local, los archivos y la hemeroteca.

Tenía un objeto de estudio definitivamente complejo. Por un lado, me interesaba indagar en las relaciones entre ciudad y tecnología y, por otro, tenía dos momentos históricos distintos donde observar estas relaciones. Fue en esa instancia cuando decidí profundizar en el estudio de los denominado "paradigmas emergentes" con la intuición de que en ellos podría encontrar una salida a este problema. Y así fue, los paradigmas emergentes y en especial la teoría del constructivismo social (Schütz, Berger, Luckmann) y la perspectiva de los estudios culturales, fueron el primer paso para sostener, como supuesto de base, que lo que se define como "realidad" es producto de un proceso de construcción social constante, dinámico y complejo. Esto me permitió entonces pensar a las tecnologías y a las ciudades ya no únicamente como formas materiales sino como partes de los procesos colectivos de producción de sentido. Si esto era así, las ideas, valoraciones y creencias en torno a las tecnologías de cada época deberían incidir en los modos de construcción y planificación de las ciudades. De esta manera, había resuelto el problema de "nivelar" objetos *a priori* disímiles. Al mismo tiempo, esta perspectiva constructivista me permitía sortear una de las trampas más comunes de los estudios sobre las tecnologías: las posturas deterministas –sean optimista, pesimista o neutrales– que intentan explicar los fenómenos sociales a partir de una relación causal.

Sin embargo, no todo el problema estaba resuelto, todavía necesitaba conceptos operacionalizables para poder abordar esas vinculaciones que, intuía, configuraban los sentidos tanto sobre los modelos de ciudad como sobre las concepciones dominantes de las tecnologías. Estos conceptos los encontré en la teoría de los imaginarios sociales de Castoriadis.

En esa perspectiva se sostiene, como punto de partida general, que los procesos de construcción social se sustentan en el entramado de sentidos que esa misma sociedad ha venido configurando a lo largo de su historia, y que es a partir de ellos que se determina en cada momento si algo tiene valor o no para esa sociedad. El estudio de los imaginarios sociales permite entonces comprender cómo, a través de las representaciones, se generan efectos de verdad. No se trata de constatar si determinado discurso es falso o verdadero, sino de cómo se producen creencias y deseos que soportan determinadas prácticas, aparatos, instituciones y subjetividades; así como en qué contexto emergen ciertas definiciones que actúan sobre el imaginario social con un efecto de verdad incuestionable.

Además, la idea de que la sociedad se sustenta en un magma de significaciones imaginarias –centrales y derivadas– organizadas en torno a significaciones instituidas e instituyentes, me abrió un nuevo abanico de posibilidades de investigación en torno a las tecnologías y sus vínculos con las ciudades. Castoriadis considera a lo imaginario *instituido* como el entramado de sentidos que cohesiona, une y da entidad a una sociedad en un momento determinado. Por otro lado, como contraparte se encuentra lo imaginario *instituyente*, que es el campo de sentidos que se presenta como novedoso y disputa el orden establecido.

Desde este nuevo punto de vista, estaba ahora en condiciones de afirmar que tanto las ciudades como las tecnologías son productos de los procesos colectivos de construcción social. Es decir, son, en sí mismas, instituciones del magma de significaciones imaginarias sociales que se instituyen en ese mismo proceso. Este fundamento me permitió suponer que los imaginarios tecnológicos de cada época incidían material y simbólicamente en las ciudades porque interactuaban con los imaginarios urbanos en la matriz imaginaria de la sociedad.

Es, entonces, en ese campo de signos, símbolos y materialidades que conforman los esquemas de significación de lo imaginario instituido, donde se pueden indagar mecanismos, discursos y representaciones que dan sentido a "lo real", porque lo constituyen. Ahora bien, entre las muchas manifestaciones de los imaginarios que son rastreables, decidí poner el énfasis en las significaciones instituidas, ya que son éstas las que emergen como indicios palpables de las relaciones dominantes que van configurando el fenómeno urbano. Por esa razón, el corpus de esta tesis está conformado fundamentalmente por discursos oficiales –sobre este tema volveremos más adelante–.

Por último, esta definición teórica me permitió resolver otro problema presente desde la conformación misma del objeto de estudio. La dificultad de poner en relación dos momentos históricos que requerían una delimitación temporal para poder ser analizados y que, al mismo tiempo, debía tener la flexibilidad suficiente para que no se convirtiera en un obstáculo a la hora de abordar el objeto. En este aspecto fueron los imaginarios tecnológicos los que guiaron la definición de las fases históricas. Como mencioné, la motivación y los interrogantes se constituyeron en torno a la comprensión de algunas relaciones simbólicas que las ciudades establecían con las tecnologías; entonces los momentos históricos estuvieron definidos por procesos y no por períodos. En primer lugar: el *proceso de tecnificación mecánica;* definido por las tecnologías que delinearon el imaginario moderno. En segundo término: el imaginario tecnológico contemporáneo y sus

vinculaciones con la ciudad a partir del *proceso de tecnificación digital*; signado, fundamentalmente, por la renovación tecnológica a partir de la emergencia y masificación de las tecnologías de información y comunicación.

En síntesis, el tema de esta tesis, se configura a partir de las relaciones entre ciudad y tecnología, considerándolas desde el aspecto simbólico e imaginario, en dos fases de la historia de las tecnologías: *el proceso de tecnificación mecánica* vinculado a la construcción de la imagen de la ciudad moderna y *el proceso de tecnificación digital* que incide en las ideas de la ciudad contemporánea.

Ahora bien, asumir que los procesos de construcción social de las ciudades y las tecnologías se encuentran en estrecha relación desde la eclosión de la Revolución Industrial, que impulsó la emergencia de la Modernidad como nueva matriz imaginaria, me llevó a destacar la importancia de los abordajes de la temporalidad y la espacialidad en la que los entramados de significaciones imaginarias se construyen. Es decir, a partir de un nuevo entramado de sentidos, la tecnología se tornó una significación dominante generando y estimulando nuevos sueños colectivos de progreso. Esos sueños, a su vez, requirieron un espacio determinado para realizarse: la ciudad. Temporalidad y espacialidad se unieron entonces en el análisis diacrónico de la ciudad y sus tecnologías.

Sin dudas, las tecnologías mecánicas, materialidad del imaginario tecnológico moderno, fueron protagonistas en la construcción de la metrópolis como la imagen representativa de la ciudad moderna. Los ferrocarriles, las vías de circulación rápida, los puentes, la electricidad, las fábricas, los relojes, el automóvil y los aeroplanos acompañaron las imágenes del crecimiento y el progreso de las grandes ciudades modernas. Desde entonces, ciudad y tecnología se volvieron indisociables, material y simbólicamente. Esto subsiste hasta la actualidad, dando forma no sólo a la ciudad contemporánea, sino también incidiendo en los nombres que esta recibe, nos encontramos así con ciertos adjetivos que denuncian el lugar de la tecnología en el imaginario urbano. Sólo a modo de ejemplo, se pueden mencionar la *ciudad global* (Sassen 1991), *Telépolis* (Echeverría, 1994), *ciudad de los bits* (Mitchell, 1995), la *ciudad informacional* (Castells 1995, 1997), la *ciudad de las redes* (Schiavo, 2000) y la *ciudad mundial* (Massey, 2008); todas denominaciones que, de una u otra forma, dan cuenta de la influencia del imaginario tecnológico en la forma de pensar y clasificar a las ciudades.

II. El área de vacancia: un campo decisivo

En cuanto al área de vacancia del tema abordado, considero que este trabajo viene a cubrir al menos tres aspectos o líneas de investigación distintas y poco exploradas.

Por un lado, si bien las relaciones entre ciudad y tecnología han sido estudiadas desde diversas disciplinas y perspectivas (Mumford, Hall, Castells, Sassen, Mitchell) –como se expone en el Capítulo 1–, existe una llamativa ausencia de trabajos que analicen la problemática desde la interacción de los imaginarios tecnológicos con los urbanos en los procesos de construcción y configuración de la ciudad. Es decir, no se han encontrado trabajos que se orienten a comprender el entramado de sentidos en los que convergen ciudad y tecnologías como artefactos que se co-construyen tanto material como simbólicamente. Sólo el trabajo de Silvestri y Lierneur (1993) sobre el proceso de electrificación de Buenos Aires puede arrojar cierta claridad al respecto y, aunque no se trata de un estudio basado en la idea de imaginarios tecnológicos, aborda algunas representaciones en torno a la electricidad y ciertas vinculaciones con algunos acontecimientos urbanos.

A esto se le suma que, en general, el abordaje de los imaginarios urbanos suele centrarse por un lado, en las imágenes de ciudad que se construyen en el campo artístico –principalmente en el literario y cinematográfico–; y por otro, en la mirada del ciudadano. Esta perspectiva predominante expone la ausencia de otro tipo de mirada que es la que emplearemos en esta tesis: las referentes a las discursividades oficiales. Entramados de sentidos que soportan los imaginarios instituidos y dominantes pueden rastrearse en proyectos y planes, políticas públicas y discursos, en este caso, de gobiernos locales. Analizar las representaciones que se construyen de la ciudad en las políticas públicas, por ejemplo, permite acceder a los imaginarios urbanos del pasado, las creencias del presente y los deseos a futuro que se proyectan desde el discurso hegemónico, al tiempo que habilita una serie de reflexiones en torno a los lineamientos estratégicos a partir de los cuales se van materializando esas imaginerías. Esto cobra aún mayor relevancia si se considera que estos aspectos inciden en instrumentos concretos como las políticas de gestión pública.

Por último, también se detectó una importante área de vacancia respecto al caso de estudio. En la tradición de los Estudios Culturales Urbanos argentinos, los trabajos de referencia –Sarlo, Silvestri, Liernur y Ballent–, han tomado preferentemente como objeto de estudio a la ciudad de Buenos Aires o su área metropolitana, como en el caso de Gorelik. Esta situación deja en evidencia que, más allá de algunos trabajos puntuales

(Cicutti, Roldán), existe un campo poco explorado respecto a los estudios culturales urbanos sobre otras ciudades del interior.

Por lo expuesto, rastrear en los discursos oficiales el desarrollo de ciertos procesos de urbanización y tecnificación en la ciudad de Rosario, contribuirá a un abordaje integral y transversal que no sólo acrecentará el reservorio de los Estudios Culturales Urbanos, sino que también descentralizará la mirada académica sobre este fenómeno.

III. Presentación general de los objetivos

¿Cuáles son los mecanismos a través de los cuales la sociedad establece algo como natural, como dado e inevitable? ¿Por qué una sociedad considera ciertas cosas como reales y no otras? ¿Cuáles son los valores, creencias y deseos que impulsan a una sociedad en determinado momento? Éstas, y otras similares, son las preguntas que deben guiar todo trabajo que conciba a la realidad como un proceso de construcción social, como en el caso de esta tesis. El objetivo principal se orientará, entonces, a develar, descubrir y comprender cómo se establecen las asociaciones de artefactos, modos de vida, subjetividades y creencias que hacen que la realidad se presente de determinada manera en ciertas sociedades y en cada momento.

Dentro de este marco, el objetivo general de la tesis es comprender una serie de vinculaciones entre los imaginarios tecnológicos y los procesos de construcción urbana de la ciudad de Rosario en dos momentos distintos de su historia. Mientras que lo objetivos particulares podrían sintetizarse en: analizar los imaginarios tecnológicos en las ciudades en el contexto del proceso de tecnificación mecánica y digital e identificar las ideas en torno a las dimensiones de la espacialidad y la temporalidad que promueven. Identificar y analizar los artefactos tecnológicos relevantes en la ciudad, en cada época, tales como, relojes públicos, ferrocarril, redes técnicas urbanas y tecnologías digitales para caracterizar los sentidos atribuidos y las transformaciones urbanas que implicaron. Para ello se propone desarrollar un marco interpretativo que permita procesar la información obtenida y analizar las múltiples relaciones entre: imaginarios tecnológicos, dimensiones espacio-temporales, aspectos histórico-culturales, transformaciones socio-territoriales, identidades y modos de vida urbanos. Este marco interpretativo se desarrolla en el Capítulo 2 bajo el nombre de *entramados de significación imaginarias sociales.*

IV. Hipótesis, elección de la metodología y justificación

La hipótesis central de esta investigación es que existe un sentido social en relación a las tecnologías y a la identidad de las ciudades que habilita ciertas vinculaciones entre esa sociedad urbana y sus tecnologías. Dichas relaciones se manifiestan, por ejemplo, en los procesos de construcción urbana, las políticas públicas, los discursos y las imágenes que circulan. Asimismo, se sostiene que los sentidos sociales no cambian de manera abrupta ante la emergencia de una nueva tecnología, sino que, por el contrario, es posible establecer puentes entre las significaciones imaginarias que conforman el entramado de sentidos tecnológicos y urbanos en diferentes momentos históricos.

Poner a prueba esta hipótesis implicó tomar decisiones en función de las alternativas metodológicas que se planteaban. Entre las opciones que definieron la estrategia y la conformación del *corpus* podía optar entre profundizar en un aspecto determinado o realizar un paneo más general profundizando en un caso que me permitiera analizar diversos aspectos de la problemática. Opté por la segunda alternativa debido a que el objetivo principal de esta tesis es dar cuenta de una matriz de significaciones que emergió en el proceso de modernización de una ciudad metropolitana del interior y la única manera de poder dar cuenta de un campo de significaciones era ampliar el *corpus* y la mirada temporal para poder establecer mayor cantidad de series y vinculaciones.

Entonces, para poner a prueba la hipótesis y cumplir con el objetivo general de la tesis, conformé un *corpus* heterogéneo que incluyó, principalmente, tres tipos de discursos: a) Los textos de políticas públicas urbanas, ordenanzas, planes y proyectos urbanos. Esta serie de discursos se caracteriza por su modalidad proyectual, lo cual implica un gran componente imaginario, en tanto que dan cuenta de una idea, una imagen, un deseo de materializar algo que aún no existe; b) El discurso periodístico que también permite rastrear ideas dominantes y debates en torno a las temáticas que ocupan el cuerpo de este trabajo; y c) el discurso historiográfico, como herramienta para abordar la circulación de sentidos, especialmente en lo que refiere a la constitución de mitos identitarios. La reconstrucción de ciertos hechos, las valoraciones sobre la ciudad de Rosario, los hitos fundantes de la identidad rosarina se plasman en el discurso historiográfico permitiendo no sólo rastrear imaginarios urbanos y tecnológicos, sino también las ideas sobre la identidad urbana que, como se sostiene en esta tesis, está vinculada con las formas de construcción de la ciudad. Asimismo, las imágenes de archivo han resultado un componente fundamental no sólo porque permiten ilustrar los procesos analizados sino también porque contribuyen al análisis de las transformaciones acaecidas.

La complejidad del objeto de estudio requirió una mirada interdisciplinaria. Por tal motivo se emplean en esta tesis conceptos y perspectivas de la comunicación social, de la historia, del urbanismo y de la sociología. Esta convergencia se expresa a partir de la construcción del marco teórico-metodológico desarrollado que, a su vez, demandó una estrategia metodológica flexible para hacer funcionar los fundamentos de los estudios culturales con los imaginarios sociales. Esta problemática se resolvió a partir de una metodología cualitativa y una perspectiva interpretativa-crítica.

V. La estructura central y sus capítulos

Esta tesis se estructura en tres partes, además de la presente Introducción y las Conclusiones. En la primera parte, denominada *"Imaginarios sociales, ciudad y tecnologías"* se nuclea el apartado teórico metodológico y los antecedentes del tema abordado. El Capítulo 1, *"Ciudad y tecnología: entre viejos y nuevos debates en las ciencias sociales"*, se inicia con la presentación de algunas discusiones epistemológicas dentro de las ciencias sociales para posicionar el objeto de estudio en el marco de los paradigmas emergentes constructivistas. Asimismo, se establecen relaciones entre la teoría de los imaginarios y la perspectiva de los estudios culturales urbanos. Por otra parte, se expone un recorrido por el estado de la cuestión en lo que refiere al estudio de la temática desde la perspectiva cultural y los imaginarios sociales, esto me permitió definir las áreas de vacancia que fueron expuestas más arriba.

En el Capítulo 2, *"Los imaginarios como perspectiva de análisis de los vínculos entre tecnología y sociedad"*, se profundiza el estudio de los imaginarios sociales como marco teórico principal de la tesis. Allí se presenta el marco conceptual y metodológico que me permitió operacionalizar el concepto de *entramados de significaciones imaginarias sociales* para el estudio del objeto planteado. Las categorías que lo componen son: *estrategias de identificación, representaciones de la temporalidad y de la especialidad, imaginarios tecnológicos, dispositivos emocionales* e *instituciones de lo social.*

Por último, en el Capítulo 3 *"Significaciones imaginarias sociales sobre la tecnología y la ciudad"* me concentro en el análisis de los imaginarios tecnológicos y urbanos para terminar de dar entidad al estado de la cuestión y al marco teórico metodológico.

El análisis del caso Rosario se inicia en la segunda parte designada *"Significaciones imaginarias sociales del proceso de tecnificación mecánica: modernidad y progreso"*. Aquí se aborda el proceso de tecnificación mecánica a través del análisis de la

configuración de Rosario como "ciudad moderna" estableciendo series entre diversas discursividades, prácticas, artefactos y símbolos.

En el Capítulo 4, *"El progreso como ensoñación social"*, se trabaja sobre la idea de *metrópolis* como símbolo de la ciudad del progreso a partir de la Modernidad. Se expone el concepto de ciudad metropolitana presentando la problemática en Latinoamérica, para conducir luego al caso argentino y arribar a las particularidades de la ciudad de Rosario. Junto a la explosión demográfica y económica de la ciudad de fines de siglo XIX, las ideas de progreso y el deseo colectivo de *ser modernos* que emergieron de las discursividades oficiales fueron, en cierto modo, las condiciones de posibilidad que intervinieron en los procesos de construcción social de Rosario. A partir de allí, se indagan las significaciones que acompañaron y sostuvieron al idea del *progreso* en los procesos de modernización y cómo se expresó este campo de sentidos en la ciudad.

El Capítulo 5, *"Significaciones espacio – temporales de la Modernidad en Rosario"*, expone el análisis de las espacialidades que, al funcionar como símbolos de la Modernidad local, fueron materializándose a la vez que configuraban de manera significante a la ciudad. Al mismo tiempo, se presentan algunas espacialidades que ponen de manifiesto las contradicciones que contuvieron los procesos de modernización en la mayoría de las ciudades. Por último, se exponen las representaciones de la temporalidad a partir del estudio de los ritmos urbanos en relación a las significaciones de movilidad y velocidad propias de la matriz imaginaria moderna.

En el Capítulo 6, *"Artefactos e imaginarios modernos en Rosario"*, abordo las relaciones entre la matriz de significaciones imaginarias modernas y la introducción de ciertos artefactos a la vida urbana que implicaron nuevas prácticas y subjetividades que fueron motivando los sueños modernos. Con todo ello, el análisis del proceso de incorporación, apropiación y desarrollo de las redes técnicas urbanas permitió poner en evidencia las distintas valoraciones sobre la ciudad a partir de las discursividades e ideas de diferentes contextos urbanos. Aquí analizo particularmente las redes de iluminación y la especial marca que significó el proceso de electrificación en la ciudad; las redes de saneamiento de agua potable y desagües cloacales como medios para mejorar la higiene y la salubridad; y las redes de transporte público en la que se indaga el pasaje de la tracción a sangre a la eléctrica para culminar con la tracción mecánica como la fuerza del transporte colectivo urbanos. Este capítulo se cierra con un análisis del proceso de incorporación material y simbólica de los relojes públicos, artefacto cultural del *ser* moderno**.**

En la tercera parte *"Significaciones imaginarias sociales del proceso de tecnificación digital: innovación y conectividad"* se estudian las significaciones del proceso de tecnificación digital sobre la misma ciudad con el objetivo de comprender cómo ciertos sentidos resultan *dominantes, residuales, recesivos o arcaicos* en el proceso cultural urbano-tecnológico de las ciudades que se forjaron con los sueños modernos.

Esta última parte se inicia con el Capítulo 7, *"Innovación: ¿nueva ensoñación social?"*, donde cuestiono si la innovación es una "nueva" significación social de la matriz imaginaria contemporánea tensionándola con las ideas que se asocian a esta ensoñación social, como desarrollo y progreso colectivo. A su vez, estudio el entorno socio técnico cultural de la innovación a partir del análisis de las percepciones espacio temporales contemporáneas signadas por la aceleración, la instantaneidad y la ubicuidad; y los imaginarios tecnológicos respecto a las tecnologías digitales. En última instancia indago el proceso de emergencia de la *innovación* en Rosario que surge como motor del desarrollo económico local.

El Capítulo 8, *"Rosario: autoconstrucción de una imagen"*, se focaliza en el estudio de la incidencia del imaginario tecnológico digital en las adjetivaciones de la ciudad. Se destacan aquí las nociones de descentralización y conectividad para analizar las políticas impulsadas en este sentido. Por otra parte, se analizan los deseos y creencias en torno a las ideas de *ser* una ciudad digital e inteligente. En este contexto, se observa el proceso de construcción de la *imagen* de Rosario a partir de los planes estratégicos y urbanos, lo cual condujo a la elaboración de un modelo de ciudad y marca ciudad que condensa sentidos del imaginario dominante.

El último es el Capítulo 9, *"Imaginarios tecnológicos contemporáneos y materializaciones urbanas"*. A partir de las particularidades del capitalismo actual, signado por la flexibilidad y la competitividad entramada en redes globales, se analiza el proceso a partir del cual, en relación al desarrollo de la marca ciudad, Rosario se está convirtiendo en una nueva ciudad turística. Este fenómeno impactó en el proceso de urbanización definiendo lugares estratégicos que son urbanizados a partir de convenios público-privados generando, en muchos casos, fragmentación de la trama urbana. Asimismo se analiza cómo las nuevas significaciones sociales dominantes inciden en el espacio público de la ciudad. Por un lado, se presenta el proceso a partir del cual se han incrementado los espacios verdes en la ciudad y por otro, las ideas de ciudad recreativa y saludable como configuración tanto de los espacios como de los modos de apropiación y, consecuentemente, las subjetividades que se propone desde los discursos oficiales. En el

último punto se trabaja sobre las materialidades de la ciudad creativa donde se exponen, de manera sintética, la implicancia de las industrias culturales y el polo tecnológico en el imaginario urbano y la recualificación de diversos espacios de la ciudad.

VI. Avance de las conclusiones

Por último, en las Conclusiones, *"Imaginarios tecnológicos en los cimientos de la ciudad moderna y contemporánea"*, se verifica la hipótesis planteada al sostener que la ciudad y las tecnologías refuerzan sus vínculos materiales y simbólicos. Esto se debe a que muchos de los sentidos que conformaron la matriz de significaciones de la Modernidad continuaron y se fortalecieron con el advenimiento de las tecnologías digitales. Por un lado, en el imaginario espacio-temporal de la modernidad, fuertemente ligado a los artefactos técnicos, cobraron fuerza las ideas de movimiento, velocidad, aceleración y ubicuidad que, en el proceso de tecnificación digital, se vieron potenciados. Asimismo, las ensoñaciones del progreso social ligado a la técnica y el futuro resultan antecedentes de las actuales discursividades en torno a las nociones de innovación, creatividad y desarrollo. Si bien la innovación puede considerarse como la nueva ensoñación social, no es absolutamente nueva en cuanto a gran parte de los sentidos que soporta. Por un lado, está compuesta por ideas nuevas vinculadas a los tipos de productos o bienes y a las asociaciones posibles entre diversos actores, pero por el otro, recupera y resignifica sentidos centrales del imaginario moderno como la idea de progreso, evolución, optimismo tecnológico, racionalidad técnica y futuro. La renovación tecnológica recayó en las ciudades provocando nuevas yuxtaposiciones de imaginarios urbanos y tecnológicos y reforzando otros existentes.

Por todo ello se considera que el advenimiento de las tecnologías digitales en su relación con la ciudad no implica nuevas significaciones imaginarias centrales que modifiquen la estructura de sentidos dominantes de la sociedad. De este modo, la ciudad contemporánea se erige material y simbólicamente sobre los cimientos de la ciudad moderna industrial.

La relevancia de este trabajo, en lo personal, radica en que las significaciones imaginarias al presentarse como matriz de lo deseable y valioso, permite comprender las articulaciones con las tecnologías de cada época y los procesos de construcción urbana que han derivado, por ejemplo, en la caracterización de la ciudad moderna. Esta tesis fue construida como un desafío para avanzar en el conocimiento del fenómeno urbano moderno y de las relaciones existentes entre tecnología y sociedad que legitiman ciertas significaciones, prácticas e instituciones en la actualidad.

PRIMERA PARTE

IMAGINARIOS SOCIALES, CIUDAD Y TECNOLOGÍAS

CAPÍTULO 1. CIUDAD Y TECNOLOGÍA: ENTRE VIEJOS Y NUEVOS DEBATES EN LAS CIENCIAS SOCIALES

En el mapa de tu imperio, oh gran Jan, deben encontrar su sitio tanto la gran Fedora de piedra como las pequeñas Fedoras de las esferas de vidrio. No porque todas sean igualmente reales, sino porque todas son sólo supuestas. La una encierra todo lo que se acepta como necesario cuando todavía no lo es; las otras lo que se imagina como posible y un minuto después deja de serlo.
Fedora - *Ciudades Invisibles de Ítalo Calvino*

1.1. Algunos debates clásicos y nuevos paradigmas

Para iniciar este capítulo resulta necesario plantear un recorrido epistemológico que permita situar esta tesis en relación con ciertos debates que se desarrollaron y siguen desplegándose en el campo de las ciencias sociales. El objeto de estudio de esta tesis, por tratarse desde una perspectiva interdisciplinaria dentro del campo de las ciencias sociales, exige un esfuerzo por poner en relación las grandes corrientes de pensamiento que disputan los discursos hegemónicos de la ciencia en distintos momentos y que, como se verá a continuación, no se limitan a la problemática de la ciudad, sino que también permiten poner en relación ciudad y tecnología desde una mirada epistemológica.

A modo de introducción de estos debates resultan pertinentes las ideas de Foucault (2002), quien presenta a la *episteme* como un campo de relaciones y saberes situados geográfica y temporalmente que definen las condiciones de posibilidades de todo saber y, se podría agregar, de toda representación, imaginación y creencia. Es, como dice Foucault, *el orden a partir del cual pensamos.* En el siglo XIX se produce un desplazamiento de la *episteme* clásica a la *episteme* moderna, abandonando así la metafísica del infinito. *"Aparece el hombre, pero en una posición ambigua: objeto del saber y sujeto que conoce. Objeto finito y sujeto finito. Por un lado, la finitud del hombre se manifiesta en la* positividad *de los saberes"* (Castro, 2004:168).

Este desplazamiento en las formas de concebir y conocer el mundo, fue contemporáneo a la Revolución Industrial iniciada en Inglaterra y rápidamente expandida a otros países. A partir de ese momento, pensar en las ciudades y las tecnologías como aspectos indisociables del fenómeno urbano no resultó difícil. La expansión demográfica y morfológica, la diversificación de actividades y, con ello, las mutaciones en el ámbito social y cultural que atravesaron las ciudades desde 1850 en adelante, dieron origen a la ciudad moderna.

Si se entiende a la Modernidad como un campo de luchas por las modernidades, asumiendo que existe una multiplicidad de formas de concebir la Modernidad, como explican, entre otros, Appadurai (2001) y Beriain (2002), es posible enmarcar el discurso

científico en este campo de disputas discursivas. Se puede afirmar, entonces, que no existe homogeneidad en los discursos sobre lo moderno, porque la heterogeneidad es constitutiva de las construcciones simbólicas de las sociedades que se desarrollan, inevitablemente, en un campo de disputas de sentido. De esta manera, se pueden reconocer dos perspectivas teóricas principales a partir de las cuales se han desarrollado los debates en las ciencias sociales del siglo XX: el positivismo y el antipositivismo. No se persigue como objetivo de este capítulo desarrollar de manera exhaustiva y detallada las particularidades de cada una de estas perspectivas, los debates específicos de los autores que fueron modelando estas ideas, ni realizar una historia de la epistemología de las ciencias sociales. Sino que se buscará poner de manifiesto las representaciones básicas que estas líneas –clasificadas de manera general como positivistas y antipositivistas obviando sus particularidades– tienen del hombre, la ciencia y su relación con la técnica y las formas de ver el mundo. Esta primera aproximación a las diferencias fundamentales entre ellas permitirá continuar con un acercamiento a los debates urbanísticos que se desenvuelven en ese contexto epistemológico.

Si bien el positivismo marcó a las ciencias humanas desde el siglo XIX, ningún discurso, por más hegemónico que resulte, es absoluto. Los largos debates presentados por diversos autores posicionados en una u otra corriente han contribuido al avance en las reflexiones sobre la ciudad y la tecnología desde las ciencias sociales. Estas discusiones teóricas se vieron renovadas desde mediados del siglo XX cuando surge una serie de ideas nuevas, contestatarias y alternativas que, de la mano de intelectuales provenientes de distintas disciplinas, comienzan a tomar la forma de paradigmas emergentes. Estos nuevos conceptos pusieron en evidencia, principalmente, que lo que parece real e inalterable es producto de un proceso de construcción social. En este sentido, luego de describir los postulados modernos que dieron origen al pensamiento positivista, describiremos algunos criterios generales del antipositivismo y, por último, analizaremos los paradigmas emergentes a partir de los cuales es posible comprender la relación entre ciudad, tecnología y sociedad desde una perspectiva constructivista y de la complejidad.

1.1.1. Positivismo: un mecanismo simplificador

En la Modernidad, el imperativo de la razón, la ciencia y la técnica se fueron consolidando como símbolos de progreso y evolución en el imaginario moderno. El conocimiento adquirido mediante la técnica se considera más verdadero y, por eso, el técnico, el científico y el profesional se convierten en los nuevos actores que poseen el saber y, con él, la verdad. Se instaura un fuerte vínculo entre ciencia-saber-verdad-poder, dispositivo analizado por Foucault a lo largo de su obra (1992, 2001, 2005). Así, la *ciencia* es la que posee el monopolio del saber y el método para producir *verdad*.

En este contexto, el positivismo encuentra un amplio campo de posibilidades. A rasgos generales, se puede caracterizar este modelo teórico-filosófico como aquel que busca una explicación causal, depositando en la ciencia y la razón el camino de acceso a la verdad. Su método explicativo deriva del método de las ciencias naturales, que promueve el conocimiento a partir de la experimentación y la empiria, razón por la cual tienden a elaborar leyes generales a partir de casos particulares. Se puede considerar al positivismo como una perspectiva con una visión sesgada, en el sentido en como recorta y actúa sobre el mundo haciendo de la sociedad un objeto simple o, simplificado y accesible sólo desde los métodos cuantitativos que le permiten fraccionar, diseccionar, clasificar y contabilizar cualquier fenómeno social.

Con la ciencia positivista la vida del ser humano en tiempos modernos se "hizo" más segura, ya que de la mano de la verdad científica el hombre podría dominar y controlar todo en su entorno. Lo que escapaba de estas reglas era negado, simplemente no existía. Así, un mundo colmado de incertidumbres quedó reducido a fórmulas matemáticas, leyes físicas y una lógica mecanicista para concebir el mundo y la vida. El positivismo sostiene que el conocimiento es el reflejo del mundo y para ello es necesario que el científico y el técnico –los especialistas–, sean engranajes e instrumentos del mecanismo científico-técnico, prescindiendo de toda subjetividad.

Certezas sobre el pasado, seguridades sobre el presente y predictibilidad sobre el futuro como resultante de la caja de herramientas científicas para combatir el caos. Como explica Esther Díaz, el *orden* en la ciencia moderna *"es un reclamo teórico, humano, político y social más que una realidad irrefutable en sí misma"* (Díaz, 2010: 69). Para desarrollar este sistema científico fue necesario establecer una *estética dicotómica*, como afirma Najmanovich (2008), de estructuras binarias básicas como sujeto/ objeto, cuerpo/mente, adentro/ afuera, forma/ contenido, naturaleza/ sociedad, urbano/rural, conocimiento/ realidad. Desde esta perspectiva es muy difícil establecer vínculos o

interacciones entre estos universos que se presentan como cosas ajenas, independientes y prácticamente impermeables. Castoriadis describe esta lógica como *conjuntista-identitaria* que "*es lógica de la determinación, que se especifica, según los casos, como relación de causa a efecto, de medio a fin o de implicación lógica"* (Castoriadis, 2003: 23) Estas lógicas de relacionamiento se centran en un sistema mecánico cerrado y definen las formas verticales y jerárquicas mediante las cuales se representan distintos tipos de organizaciones ya sean sociales o naturales.

Con Descartes el hombre aparece como individuo, como observador externo al mundo y, a la vez, objeto a analizar. Así se funda la *objetividad* como modo de conocer y el *hombre* se constituye en objeto de estudio. Éste ser racional vive en un mundo que le es dado y que, a través de la escisión hombre/naturaleza, puede no sólo controlarlo, sino explotarlo. La naturaleza se considera un bien de uso, no una realidad constitutiva del hombre, y su dominio es una de las consignas preponderantes de la Modernidad para mostrar la supremacía humana. La exclusión del sujeto del proceso cognitivo también implicó prescindir del plano emocional y sensible. Las ciencias se organizaron en disciplinas cada vez más compartimentadas donde el estudio de lo *real* se redujo a unos escasos aspectos inconexos de otras problemáticas, de la historia, de los intereses y necesidades, en definitiva, se comienzan a analizar aspectos de lo social alejados del contexto.

Este hombre moderno, al que se le ponderaba el poder del saber y la ambición de lo absoluto, construyó un conocimiento basado en la lógica representacionalista "*que supone que el conocimiento es un reflejo del mundo, como si el sujeto fuera un espejo"* (Najmanovich, 2008: 18). En este sentido, el *lenguaje* es considerado como el medio a través del cual referirnos acerca de ese mundo "real", pre-existente y estático. El lenguaje, desde esta perspectiva, queda reducido en gran medida, a una mera herramienta de transmisión de información.

1.1.1.1. Urbanismo progresista y optimismo tecnológico

En cuanto a los debates en torno a la ciudad, el positivismo, también denominado urbanismo progresista por Choay (1970), está asociado a las corrientes funcionalistas y racionalistas. Esta autora distingue entre los antecesores de estas ideas a ciertos pensadores que entre mediados del siglo XIX y principios del XX lideraron los debates en torno a cómo debía ser la ciudad y cuáles serían las soluciones a los problemas que traía aparejada la ciudad industrial. Esta perspectiva propone una visión del hombre como un individuo

tipo sobre el que no se consideran contextos culturales, sociales, económicos ni políticos, lo cual incide en sus reflexiones sobre la ciudad. Defienden la idea de que el racionalismo, la técnica y la ciencia deben resolver todos los problemas. Como explica Choay (1970), en estos pensamientos se expone un optimismo muy fuerte ligado a la representación del futuro, dominado por la idea de progreso. Entre estos autores se pueden mencionar a Robert Owen, Charles Fournier –socialistas utópicos– y Etienne Cabet quienes fueron los predecesores de Tony Garnier (1917), del fundador de la Bauhaus Walter Gropius y de Le Corbusier (1924), representantes, años más tarde, de la corriente modernista.

Gran parte de este movimiento se congregó en los Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna (CIAM), de donde surge, en 1933, la Carta de Atenas publicada por primera vez en 1942. En un prólogo de 1957 a esta publicación, Le Corbusier sostiene que *"la civilización de las máquinas se afianza en el desorden"* (1957: 6). Si bien Le Corbusier es reconocido por su modelo urbanístico funcionalista basado en la eficiencia técnica, este pensamiento está enmarcado en un contexto epistemológico donde el imaginario urbano es el de la ciudad moderna. Los discursos científicos modernos se vinculan a los cambios ocasionados por la industrialización y la incorporación creciente de la máquina a la vida cotidiana. En este campo de significaciones se unen las tecnologías, el orden civilizatorio y su consecuente progreso. La Carta de Atenas constituye un discurso de base para analizar los preceptos fundamentales del urbanismo moderno: habitar, trabajar, recrearse y circular. En ella se encuentra una clasificación funcionalista de las actividades, los tiempos y los espacios de los hombres y una perspectiva donde la higiene y la salubridad constituyen factores determinantes en los modos de pensar lo urbano. Dentro de estos modelos positivistas, la ciudad, la técnica y la salud convergen al acudir a los avances científicos de la época.

Esta perspectiva se caracteriza, también, por tener una fuerte impronta evolucionista que implica que el modelo de ciudad ideal al que se aspira sea, como explica Hall (1996), la ciudad estática y estable. La visión mecanicista y funcionalista que se tiene sobre la ciudad es viable porque se la considera un todo homogéneo asociado a lo funcional dentro de un sistema orgánico. De aquí se desprende que este tipo de planificación urbana privilegie el aspecto físico y estético de las ciudades, subordinando la forma a la función y teniendo como principal objetivo ordenar el estado caótico del mundo urbano.

El ideal positivista está anclado en el progreso técnico que se sustenta en la confianza en la racionalidad técnica, generando el predominio de una postura

esperanzadora con relación a la tecnología y ligada a la promesa de progreso que representan los avances tecnológicos. Justamente, la novedad que trae aparejada la Modernidad, no es tanto la idea de progreso en sí que, como explica Nisbet (1981), existe desde la antigüedad, sino la ligazón entre progreso y técnica, derivando así en la creencia en el *progreso técnico* unido a la idea del *progreso social*.

La forma en que la sociedad se relacionó y concibió a la tecnología resulta una de las claves para comprender las significaciones sociales que se construyeron en la modernidad. Si bien en la época pre-moderna, como arguye Mitchman (1989), la tecnología se asumía como algo necesario pero peligroso, primando cierto escepticismo y desconfianza; ante la máquina moderna el imaginario tecnológico se asentó principalmente sobre *"la bondad inherente de la tecnología y el consecuente carácter accidental de cualquier mal uso de la misma"* (Mitcham, 1989: 17). Estas formas de *ser-con* la tecnología que describe el autor tienen cierta continuidad en los debates de las ciencias sociales donde sigue imperando cierta tensión entre tres posturas preponderantes. Por un lado se encuentra el determinismo tecnológico, donde se considera que los cambios sociales están sujetos a las innovaciones tecnológicas. Este posicionamiento es el que caracterizó al urbanismo progresista desarrollado anteriormente, donde la fe en la técnica es acompañada por una esperanza de progreso ilimitado. Por otro lado se encuentra la perspectiva que concibe a la tecnología como algo neutral. Es decir, la tecnología no es considerada ni buena ni mala, sino que dependería del uso que los hombres hagan de ella. Y, por último, está la postura que se opone al determinismo tecnológico y que considera que es lo social lo que determina a la tecnología. En las últimas décadas surgieron una serie de perspectivas que intentan superar estos determinismos para comprender las relaciones entre tecnología y sociedad[2].

1.1.2. Antipositivismo: el arte de interpretar

Desde los primeros debates filosóficos en torno al conocimiento se distinguen dos grandes posiciones en función a la relación entre el hombre y su objeto de conocimiento. Profundizar en el estudio detallado de esta historia, que abarca más de veinticinco siglos de pensamiento filosófico, excede las dimensiones de esta tesis. De todos modos, luego de describir las ideas dominantes dentro de la *episteme* moderna nucleadas en el pensamiento positivista, se considera relevante presentar algunas ideas que, desde la formación de las ciencias humanas o sociales, se contraponen a esa visión del mundo.

[2] Se profundizará en este tópico en el apartado 1.1.3.

Dentro del antipositivismo se ubicarían las corrientes hermenéutica y fenomenológica[3] que, desde un primer momento, se esfuerzan en separar a las ciencias sociales de las ciencias naturales para, de esta manera, reformular los enfoques de análisis y los métodos de estudio. Mientras que para los positivistas lo que existía era aquello factible de verificación a través de la experiencia sensible para los antipositivistas el mundo social no es analizable mediante el método científico y de esta manera rechazan el empirismo como medio de análisis de lo social. También desde la fenomenología, de la mano de Sartre, se defiende la idea de que la cosa preexiste a los juicios que la determinan. Así se distancian de la explicación causal positivista desarrollando métodos cualitativos de investigación con el objetivo de comprender los fenómenos sociales e indagar los sentidos, los mundos de significación, los valores y las representaciones a partir del lenguaje. Se priorizan los abordajes relacionales que permiten dar cuenta no de hechos sociales, sino de procesos sociales donde su comprensión requiere también de una perspectiva histórica y cultural que permita reconstruir los contextos de los acontecimientos.

Desde el antipositivismo existe una postura crítica sobre la ciencia y la idea de *verdad* que desde el positivismo se liga al conocimiento científico. No existe una realidad a develar, ni una verdad a descubrir sino fenómenos a comprender y esa comprensión implica, necesariamente, la interpretación de los mismos por parte del investigador social. De aquí se desprende que los autores situados en esta perspectiva tengan una visión crítica y escéptica de la maquinaria *científico-técnica* de la Modernidad y, en consecuencia, también de la tecnología y el progreso. Asimismo, el hombre abandona su condición de objeto desligado del mundo social, para asumir un estatuto de *sujeto,* donde se lo reconoce como ser socio-histórico y cultural. La *subjetividad* hace su entrada no sólo en los objetos de estudio que empiezan a revestirse de significaciones, sentidos y emociones; sino también, postula otro tipo de investigador quien, al formar parte del contexto social, debe considerar sus prejuicios, sus creencias y los sentimientos implicados en el proceso de investigación.

Asimismo se contrasta con la idea iluminista de que el hombre habita –y debe dominar– la naturaleza. Para la hermenéutica, según Scavino (1999), vivimos en un mundo, y *"un mundo es un conjunto de significaciones, de saberes, de valores, de gustos, de certezas: una pre-interpretación o una pre-comprensión, como la llamaba Heidegger"* (Scavino, 1999:41).

[3] Entre los autores relacionados con la hermenéutica moderna se encuentran Wilhelm Dilthey, Max Weber, Martin Heidegger, Hans-George Gadamer y Paul Ricouer. Dentro de la perspectiva fenomenológica se destacan Edmund Husserl –maestro de Jean Paul Sastre– y Alfred Shutz, uno de los inspiradores de las corrientes constructivistas–, entre otros.

Desde mediados del siglo XX, con la irrupción de los trabajos de Wittgenstein (1953)[4], se inició lo que después fue llamado giro lingüístico que afectó de manera definitiva las matrices epistemológicas de las ciencias sociales. El giro lingüístico es un constructivismo radical en el cual se considera que son los discursos los que construyen la realidad. El lenguaje deja de ser concebido como medio objetivo, neutral y transparente o vehículo de representación del mundo para pasar a ser un constructor del mundo. De esta manera se transforma en el material mediante el cual es posible analizar y comprender las significaciones sociales. En síntesis, como explica Scavino (1999), con el giro lingüístico el mundo deja de ser un conjunto de elementos que primero se presentan y luego son representados por el lenguaje –lógica representacionalista–, y pasa a ser una interpretación cultural. Ahora es la preponderancia de la interpretación lo que va a definir el distanciamiento y los debates inagotables entre las diversas corrientes de pensamiento que se desprenden tanto del positivismo como del antipositivismo.

1.1.2.1. Humanismo, culturalismo y crisis del optimismo tecnológico

En este contexto, en contraposición al modelo hegemónico del positivismo, se va consolidando una postura que se opone tanto a su percepción del hombre y la sociedad, como a los métodos cuantitativos para investigar las problemáticas sociales defendiendo las perspectivas hermenéuticas y fenomenológicas. Ciertos pensadores de la ciudad se posicionaron en este modelo, entre ellos se destacan el humanista John Ruskin y el utopista Williams Morris a fines del siglo XIX. A ellos se suman Ebenezer Howard quien desarrolló la idea de ciudad-jardín en su obra *Garden cities of tomorrow* (1898) y Frank Lloyd Wright con su perspectiva naturalista. Por último vale recalcar a Patrick Geddes con *Cities in Evolution* (1915) quien mira el fenómeno urbano desde distintos puntos de vista, combinando su formación de biólogo, con la sociología y la historia. Como explica Michel Ragon, citado por Almandoz (2003), para Geddes el recorrido histórico al que recurre en su obra constituye un método de revisión e interpretación contrapuesto al modelo funcionalista positivista. Geddes defiende la idea de considerar al hombre y su realidad concreta a la planificación urbana, en contraposición a las ideas progresistas donde el hombre no es concebido como sujeto histórico, cultural y social. Esta corriente de pensamiento que se va consolidando de la mano de los autores mencionados defiende una idea de hombre situado en su contexto comunitario. Estos autores no basan sus reflexiones

[4] Otros autores que realizaron aportes significativos al giro lingüístico son Jacques Derrida, John Austin, John Searle, Jurgen Habermas, Francois Lyotard, Paul Watzlawick y Richard Rorty.

en la idea de progreso sino de cultura y en sus trabajos predominan los objetivos que buscan el bienestar espiritual y comunitario de los hombres (Choay, 1970).

Si bien a comienzos del siglo XX el optimismo tecnológico se expandió por los intersticios de la vida cotidiana, hacia la década 1950 las posturas oscilaban entre el pesimismo, la desesperanza, el temor y la visión de la tecnología como neutra. Esta crisis del imaginario del progreso técnico surgió como resultado de los efectos devastadores que significaron para la humanidad la segunda guerra mundial, los campos de concentración y la bomba atómica[5]. Es en este momento donde cobran mayor relevancia la perspectiva antipositivista que reúne corrientes ambientalistas, humanistas, culturalistas e historicistas. Entre los intelectuales que se posicionaron dentro de esta corriente en los estudios urbanos se puede mencionar especialmente a Lewis Mumford. Este autor constituye el antecedente más importante con relación a la temática abordada en esta tesis ya que en su vasta obra (1945, 1959, 1966, 1967, 1969) trabaja interdisciplinariamente, desde una perspectiva crítica e interpretativa, los aspectos históricos y culturales de las relaciones entre ciudad y tecnología. Al criticar la perspectiva positivista y progresista del urbanismo puso en evidencia *"la ruptura de las continuidades culturales, la desnaturalización de las zonas rurales, la servidumbre del hombre a la máquina a través de unos planes concebidos para el uso máximo del automóvil. Su crítica no está inspirada en una vocación por el pasado; descansa en un sólido conocimiento de la economía y la tecnología contemporánea."* (Choay, 1970: 78). Como explica Choay, las obras de Geddes y Mumford, su discípulo, son verdaderamente revolucionarias en el campo de los estudios urbanos porque logran complejizar los análisis de la ciudad al integrarlos a otros campos de estudio como la sociología, la historia, la geografía y la psicología. En esta corriente de intelectuales se pueden mencionar también a Kevin Lynch (1960), Jane Jacobs (1961), el marxista Henri Lefebvre (1970, 1972, 1978); Peter Hall (1988) y Manuel Castells (1971, 1989, 1997). En los debates de fines del siglo XX emerge una visión centrada en la fluidez, lo efímero, la fragmentación, el collage, o lo que De Certeau (1980) desde la sociología y Corbóz (1983) desde el urbanismo definieron con el término *palimpsesto*[6], como metáfora para caracterizar el fenómeno urbano en la posmodernidad y la globalización. Otros autores abordan este cruce considerando las problemáticas económicas globales y el capitalismo, entre ellos se destacan David Harvey (1989, 2000) y Saskia Sassen (1991, 2007); en

[5] Para profundizar el estudio sobre la utopía y la anti-utopía en relación al progreso técnico, se sugiere el texto "La matriz imaginaria de las nuevas tecnologías" donde Cabrera (2004) realiza un análisis sobre la literatura de ciencia ficción como discurso que expone las significaciones en torno a estas dos posturas.

[6] El término *palimpsesto* para referirse a la ciudad fue empleado por primera por Michael De Certeau (1980) y luego, por André Corbóz (1983) desde el urbanismo, para dar cuenta de la composición profundamente compleja y fragmentaria que tiene la ciudad.

relación a los sentidos que los espacios van adquiriendo en la actualidad se puede mencionar a Manuel Castells (1989, 1997) y Doreen Massey (1994, 1999, 2008). En continuidad con la perspectiva de análisis de Manuel Castells sobre las transformaciones de la ciudad en el contexto de la denominada Sociedad de la Información, se pueden mencionar los trabajos de las argentinas Susana Finquelievich (1998, 2000) y Ester Schiavo (1998, 2000, 2004).

Las diferencias entre los positivistas y los antipositivistas son radicales. Desde esta última matriz de pensamiento se privilegian los procesos por sobre el determinismo marcado por las explicaciones basadas en causas y efectos. La creatividad, los valores y la imaginación empiezan a considerarse como aspectos fundamentales de los procesos sociales y también de los modos de desarrollar el conocimiento científico para el cual la comprensión se erige como el método para acceder a los fenómenos de una sociedad que se percibe como compleja. Con este giro se modifica la concepción del científico y la cientificidad deja de estar fundamentada en la ausencia de subjetividad. La ciudad se asume como una construcción social, heterogénea y dinámica sobre la que intervienen procesos económicos, políticos, sociales, históricos y culturales; ya que recurren a la historia para forjar una concepción del tiempo continuo, como un proceso de creación permanente. Esto amplía los factores a tener en cuenta tanto en el estudio de las ciudades como en la planificación de las mismas. A su vez, se profundizan las críticas ideológicas y éticas sobre los usos de la tecnología. Prevalece una tendencia pesimista y una fuerte puesta en duda sobre la tesis del progreso de la humanidad ligado al progreso técnico.

En síntesis, como menciona Choay *"se opusieron dos series de conceptos: orgánico y mecánico, cualitativo y cuantitativo, participación e indiferencia"* (1970: 28). Estas perspectivas constituyeron las dos caras del pensamiento moderno en las ciencias. Si bien la tensión entre estos paradigmas y las discusiones entre los mismos fueron continuas, a lo largo de un siglo se han ido alternando como ideas hegemónicas en cada época sin que la otra perspectiva dejara por completo de tener vigencia. En el caso del positivismo, primó desde mediados del 1800 acompañando el auge de la primera fase de la Revolución Industrial –era de la máquina–, época en la que la ciencia y la tecnología refuerzan el optimismo en torno a las ideas de progreso[7]. Entre finales del siglo XIX y principios del XX, el antipositivismo se había impuesto. Las ideas que privilegiaban al ser humano, su contexto histórico y sus condiciones de vida eran un emergente en los análisis de los

[7] Chávarro (2011) explica que al *progreso "se lo considera una representación propia de la modernidad en virtud de que la ciencia y la tecnología son desarrollos modernos y sus resultados han permitido, de alguna manera, hacer sentir a la humanidad que se avanza en el tiempo"* (2011: 15)

efectos no deseados de la maquinaria moderna-industrial. La impronta de la perspectiva positivista. Ello se manifiesta, entre otras cosas, en la búsqueda de la economización del espacio. Si trazamos una línea con el modo de producción de la época no resulta difícil comprender que Henry Ford llevara al máximo estas ideas mecanicistas que hacían de los hombres engranajes de las maquinarias dentro de un espacio-fábrica que no dejaba ningún rincón librado al azar de las acciones. Cada espacio estaba en consonancia con un individuo, con un rol y una función determinados. Estos fenómenos fueron retratados desde el cine por Fritz Lang en Metrópolis (1927) y Charles Chaplin en la película *Tiempos Modernos* estrenada en 1936. Luego de la Segunda Guerra Mundial, la idea de progreso ilimitado de la mano de la tecnología entra en crisis y esto abre paso a las corrientes antipositivistas que cobran fuerza desde la década de 1950. Como contraparte al optimismo moderno existe una posición más ambigua, que Mitcham (1989) define como "Romántica" y que, a su vez, se distancia del escepticismo pre-moderno. Esta posición parte de concebir a los fenómenos como multidimensionales, rescatando los aspectos imaginativos y emocionales de los mismos, a los que se asocian las visiones humanistas y culturalistas. Entre las décadas del 60 y 70 conviven las críticas del marxismo con la teoría funcionalista; sin embargo, desde fines del siglo XX y principios del XXI las ciencias intentan desarrollar una mirada más amplia que les permita dar cuenta de la sociedad actual. De aquí se desprenden los denominados paradigmas emergentes, entre los que se destacan la teoría de la complejidad y el constructivismo social.

A modo de cierre, si bien han quedado expuestas una serie de consideraciones sobre las formas en que estas perspectivas comprenden las relaciones entre ciudad y tecnología, se considera necesario hacer una mención específica sobre el tema. Para el positivismo la técnica y la tecnología representan un ideal de progreso y la fuente de las soluciones a los problemas urbanos, recurren a las soluciones racionalistas para abordar los problemas aparejados por el crecimiento demográfico: el caos urbano. Al no considerar al hombre en su contexto social, las ciudades propuestas desde estas corrientes están más basadas en la racionalidad instrumental y la eficiencia técnica. Las ciudades, vistas como un todo, resultan en modelos mecanicistas y maquínicos, con lo cual cada pieza puede ser diseñada para cumplir determinados roles. Siendo así, cualquier modelo resulta exitoso ya que no se consideran los procesos de construcción social, los cambios ni las modificaciones que vienen de la mano de los contextos y sus respectivos aspectos históricos, culturales, económicos, políticos y sociales. En cambio, para los antipositivistas las relaciones entre ciudad y tecnología son interpretadas desde una mirada crítica en la cual no se prioriza el

orden urbano ni la fluidez de la circulación exclusivamente, sino las condiciones de vida que esas ciudades, dotadas de máquinas, ofrecen a los hombres. La alienación, la falta de interacción con los vecinos, las malas condiciones higiénicas y de salubridad son temas recurrentes cuando se analizan las condiciones de la vida urbana generadas a partir de la Revolución Industrial. Estas problemáticas son abordadas desde la desconfianza a las soluciones técnica repercutiendo en la búsqueda de soluciones basadas en los aspectos de relación del hombre con la naturaleza, las costumbres culturales y los valores sociales.

1.1.3. Paradigmas emergentes

Frente al dispositivo simplificador positivista de la ciencia moderna, muchos autores han complejizado las perspectivas antipositivistas dando origen a nuevos modos de abordar las problemáticas sociales, principalmente desde las décadas de 1960 y 1970 en adelante. Podemos nombrar a los autores más emblemáticos que han gestado ideas que impactaron en los debates actuales[8]. Entre ellos, Peter Berger y Thomas Luckmann, Gil Deleuze y Félix Guattarí, Edgar Morin, Cornelius Castoriadis, Gregory Bateson, Bruno Latour, Francisco Varela, Humberto Maturana y Illya Prigogine entre otros.

Tomando como referencia las ideas de Morin, quien oponiéndose al paradigma de la simplicidad regido por disyunción, reducción y abstracción en la búsqueda de un orden perfecto, postula la emergencia de la *complejidad* como proveniente del conjunto histórico de nuevos conceptos. Los principios de la complejidad son la distinción, la conjunción y la implicación. En lugar de separar y mutilar el pensamiento mediante la simplificación, se propone reunir lo Uno y lo Múltiple en una conjunción compleja. Para Morin la complejidad es un modo de ver el mundo que implica una perspectiva múltiple y relacional. Este método no cartesiano significa más un desafío que un esquema acabado, ya que incita a pensar de manera compleja la acción cotidiana en cualquier campo social. Es en este punto donde entra en discusión con la ciencia clásica *"la complejidad es un tejido (complexus: lo que está tejido en conjunto) de constituyentes heterogéneos inseparablemente asociados: presenta la paradoja de lo uno y lo múltiple (…) es efectivamente el tejido de eventos, acciones, interacciones, retroacciones, determinaciones, azares, que constituyen nuestro mundo fenoménico."* (Morin, 2008: 32).

Esta perspectiva considera que la *forma* de nuestro tiempo son las redes fluidas y su consecuente movimiento dinámico de construcciones que no cesan. Sus límites también

[8] Un avance en la reflexión sobre esta temática fue publicado en Vera, Paula (2010) "TIC y ciudad: un abordaje desde el constructivismo social".

son dinámicos, borrosos y permeables, por lo cual permiten una conexión e interacción entre diversos sistemas a través de mediaciones o configuraciones vinculares, como las denomina Najmanovich (2008).

Por otra parte, en su crítica a la sociología clásica, Bruno Latour (2007, 2008) afirma que *lo social* no es lo que los cientistas creyeron que estaba ahí, a disposición, sino que sólo es visible por sus *rastros*. Los rastros se producen en cada nueva *asociación* entre elementos que no son sociales en sí mismos; rastrear las asociaciones que conectan lo diferente es el reto de su teoría del *actor-red.* En el mundo fluido, las dicotomías estallan y Latour trabaja particularmente sobre el cercamiento *sujeto/objeto* postulando que los actores son tanto humanos como no humanos. O, mejor dicho, cuasi-humanos y cuasi-objetos, composiciones socio-técnicas a través de lo que se pone en cuestionamiento el binomio *sujeto/objeto* de la Modernidad.

Retomando algunos conceptos claves sobre los que se vienen trabajando, se puede observar cierta continuidad entre las ideas opuestas al positivismo y los paradigmas emergentes. Para estos últimos el hombre también es un ser histórico, con un cuerpo sensible y conectado con el entorno (se rompe la polaridad hombre/naturaleza). Además, se lo considera como un agente transformador, justamente porque está en interacción con la multiplicidad de sistemas y fenómenos que constituyen la vida social. Como sostienen Varela y Maturana, somos capaces de construir mundos significativos, y esto necesariamente implica a otros, "*como humanos sólo tenemos el mundo que creamos con otros"* (Maturana; Varela, 1990: 163) En esta misma línea de pensamiento podemos citar a Castoriadis para quien *"la sociedad es una construcción, una constitución, una creación del mundo, de su propio mundo. Su identidad no es sino este sistema de interpretación, este mundo que ella crea"* (Castoriadis, 2000: 18); y a los referentes del constructivismo, Berger y Luckmann (2008) quienes consideran que el hombre es, fundamentalmente, el creador del mundo, de la realidad y de sí mismos.

La implicación del hombre en la trama de la vida también reformula las formas de conocer. En los paradigmas emergentes el *conocimiento* es una actividad, es dar forma y configurar la experiencia. Najmanovich plantea que el pasaje de la modernidad al pensamiento complejo implica la gestación de nuevas cartografías y nuevas formas de cartografiar. La clave para los enfoques es que el conocimiento "*es una forma actual del mundo producida en la red de interacciones e intercambios*" (Najmanovich, 2008:134). Los vínculos emergen simultáneamente con lo que están enlazando. Esta idea está en sintonía con los planteos de Latour que fueron mencionados anteriormente. En estos

paradigmas el investigador está incentivado a trabajar sobre problemáticas concretas, próximas y localizadas, a abandonar la apología al objetivismo, sin por ello perder la confiabilidad en la perspectiva del investigador que necesitará un esfuerzo extra para validar sus producciones, está convocado, en definitiva, a hacer cuerpo con el mundo.

En referencia al tema urbano, estos nuevos paradigmas también ofrecen reflexiones significativas. Las dimensiones desde las que se puede afrontar el fenómeno de lo urbano son múltiples y diversas y definen, en muchos casos, los modos en que se abordan las problemáticas urbanas. Por ejemplo, Adrián Gorelik (2004) conceptualiza a la ciudad como un espacio complejo y heterogéneo, resultado de los procesos sociales que se materializan en lo urbano.

Este cambio de perspectiva o de *episteme* también se puede visualizar en los análisis y las ideas que propone Gabriel Dupuy (1998) en su libro "Urbanismo de las redes". Este autor distingue dos perspectivas de la planificación urbana. Por un lado, habla de la zonificación funcionalista que se relaciona con la perspectiva moderna positivista, para la cual la ciudad está formada por áreas delimitadas, definidas para determinadas actividades (vivir, trabajar, circular y recrearse) y caracterizadas específicamente. Dupuy describe el cambio de paradigma que se produce en torno a la noción de redes, las cuales dejan de considerarse únicamente como objeto técnico para ser entendidas como un modo de organización social y territorial. *"La significación social de las redes parece emerger de su función constitutiva de una nueva territorialidad urbana muy particular. Esta territorialidad reticular es compleja porque la constituyen una multitud de actores (…) y `usuarios´"* (Dupuy, 1998: 68). Alejarse de la homogeneidad del espacio se debe no sólo a la ampliación de la mirada del urbanista, que comienza a incluir aspectos sociales, culturales, históricos, económicos y políticos para dar cuenta de la complejidad de la vida urbana, sino que esta nueva perspectiva está íntimamente relacionada con el imaginario tecnológico que circula desde fines del siglo XX: la Red.

Las redes representan ubicuidad, inmediatez e instantaneidad. Significaciones que empiezan a circular y a naturalizarse a partir del crecimiento de las redes telefónicas para solidificarse a partir de Internet, también llamada "red de redes", que tienen una profunda incidencia en las ciudades de la actualidad.

Se observan importantes avances en relación con los debates sobre la tecnología dentro de los paradigmas emergentes. En este punto se localizan autores como: Bijker, Hughes, Pinch; y en el plano nacional contamos con los aportes de Hernán Thomas. Por otro lado, Bruno Latour y Michel Callon brindan una gran contribución con su teoría del

actor-red. *"La tesis constructivista es que la tecnología, en toda su extensión y profundidad (…) puede entenderse como el resultado de complejos procesos de construcción social"* (Aibar, 1996:158). La corriente constructivista, que emerge de los estudios en sociología de la tecnología, logra descomponer las dicotomías al hablar del carácter heterogéneo, multifacético y contextual de las prácticas y los objetos. Es el concepto de *entramado sin costura* (Bijker, 2008), el que permite observar cómo el tejido social no está formado por fragmentos sino que lo que se ve en los pliegues son las acciones de los actores que están atravesados por aspectos políticos, económicos, informacionales, tecnológicos, culturales, sociales, etc. Para este constructivismo –también denominado CTS (Ciencia Tecnología y Sociedad)–, "*lo sociotécnico influye en lo sociotécnico*" (Aibar 1996: 160).Es decir, se rompe la lógica de causa y consecuencia. Ahora ya no hay preponderancia de una cosa sobre otra, todo actúa al mismo tiempo. Al concebirse a la tecnología como el resultado de complejos procesos de construcción social (Bijker, 1987; Aibar, 1996; Latour, 2008; Thomas, 2008), donde los factores históricos, el lenguaje, lo simbólico y la complejidad en que se desarrollan los procesos tecnológicos son rasgos fundantes; esta corriente se opone al *determinismo tecnológico* –que sostiene que los cambios sociales están definidos por los tecnológicos, y a su vez, concibe a la tecnología como algo autónomo a la sociedad. De la misma forma en que se oponen a la idea de la tecnología como fenómeno neutral. Ni el hombre define y determina concientemente lo tecnológico, ni viceversa.

En este desarrollo se constata la importancia que cobra la interacción entre lo técnico y lo social al momento de estudiar determinados fenómenos, como así también el aspecto simbólico que no puede quedar por fuera de las condiciones de producción del entramado de la *ciudad.* Alicia Lindón (2007) brinda un estudio metodológico[9] y teórico sobre el abordaje constructivista de la ciudad haciendo hincapié en el constructivismo geográfico, especialidad que se inicia hacia finales de la década del setenta con los aportes de David Ley. Lindón enfatiza la idea de que "*en nuestra concepción, el constructivismo geográfico –o espacial– asume que el sujeto habitante y también cognoscente, construye los lugares día a día, aunque esos lugares también reconfiguran las identidades de los sujetos que los habitan"* (Lindón 2007: s/pag.). En esta construcción social de los lugares, la experiencia espacial y lo simbólico cobran una particular importancia, lo que se

[9] El abordaje metodológico es desarrollado a partir de la metáfora del *holograma espacial.* Esta metáfora ya ha sido utilizada por Baudillard, Morin y Navarro. Se emplea para darle visibilidad a todos los componentes del objeto holografiado, sobre todo a los imaginarios. Consta de un escenario situado espacio-temporalmente, sobre el que se rastrean otros lugares presentes que actúan como constituyentes de ese lugar. Esto se realiza mediante grupos de discusión, fotografías y relatos de vida (Lindón, 2007).

materializa en la inclusión de los imaginarios en el estudio constructivista geográfico. Bailly realiza interesantes aportes al respecto otorgándole protagonismo a los componentes no materiales en su articulación compositiva con lo real *"en un entorno histórica y socialmente dado, el individuo construye su propia realidad articulando lo estructural, lo funcional y lo simbólico"* (Bailly, 1989: 11). Atravesando esta corriente se destaca el rol fundamental del lenguaje y la comunicación como medio de conocimiento y creación de la realidad, al tiempo que vehiculiza los fragmentos simbólicos que constituyen los pliegues de la ciudad.

En síntesis, se puede afirmar que el gran aporte que realizaron los constructivistas fue la desnaturalización de conceptos y hechos que se pensaban como dados, afirmando que existe un conjunto de interacciones simbólicas y materiales que en ciertos momentos históricos hacen que la realidad sea percibida de una manera y no de otra. Asimismo, dentro de los basamentos teóricos comunes a las diversas corrientes constructivistas, podemos rescatar a un sujeto cognoscente, pensante, que construye el mundo a partir del lenguaje, la interacción y la memoria; y de aquí se desprende la variedad de realidades y puntos de vista que existen sobre un objeto. Para muchos constructivistas es la cognoscibilidad lo que hace al sujeto un ser autónomo. Entre las limitaciones que presentan las *teorías constructivistas* se destaca la relevancia que adquiere la noción de *intención*[10] que prevalece en la acción del actor. Incluso Morin cuestiona esta idea y nos incita a pensar que *"en el momento en que el individuo emprende una acción (…) ésta comienza a escapar a sus intenciones"* (Morin, 2008:115).

Asimismo, la obra de Ian Hacking alerta sobre los cuestionamientos necesarios que se deben tener antes de caer en la construcción social de cualquier objeto (que él nomina con la letra X) como un lugar común carente de sentido. *"Si todo el mundo sabe que X es el resultado contingente de disposiciones sociales, no hay lugar para decir que es socialmente construido (…). La gente empieza a sostener que X es socialmente construido precisamente cuando descubre que: en la actual situación, X se da por supuesto; X parece ser inevitable"*. (Hacking, 2001: 35) Éste es el enunciado de precondición para una tesis constructivista y significa que el concepto X en cuestión, la matriz de reglas, las prácticas, las representaciones sociales y la infraestructura material en que existe no es inevitable, y aquí se inicia el proceso de desandar lo naturalizado y reconstruir el entramado de X. Hacking considera que el objetivo del discurso del constructivismo social es poner de manifiesto los procesos de interacción de conceptos, prácticas y actores, que conforman determinado producto.

[10] *"La conciencia es siempre intencional, siempre apunta o se dirige a objetos (…) En este mundo de actividad mi conciencia está dominada por el motivo pragmático, o sea que mi atención a este mundo está determinada principalmente por lo que hago, lo que ya he hecho o lo que pienso hacer en él."* (Berger y Luckmann, 2008: 36-38)

1.2. Una aproximación a los Estudios Culturales Urbanos

Las posiciones en torno a la consideración de los Estudios Culturales como nuevos paradigmas no se encuentran unificadas. Mientras que existen los que afirman que éstos se encontrarían dentro de las nuevas corrientes de pensamiento que enfrentan y reformulan los relatos de las teorías clásicas de las ciencias sociales; otros apuntan a que los Estudios Culturales son, además, un proyecto político y por tanto de ser considerados como nuevo paradigma o disciplina, institucionalizaría, en cierta forma, esa rebeldía necesaria para el trabajo crítico.

De todos modos, sin entrar en los detalles de un debate que no resulta pertinente a este trabajo, se considera que los Estudios Culturales forman parte de los paradigmas emergentes junto a las teorías constructivistas y de la complejidad. Entre otras cosas, todas son acusadas de tener un endeble aparato teórico-metodológico que les quitaría cientificidad. Aquí se enfrentan los discursos de la *episteme* moderna –con un alto contenido positivista–, con una matriz de pensamiento contemporáneo que muchos denominan posmodernidad. Dentro de las ideas contemporáneas prima aquella de la pérdida de los grandes relatos que dieron sustento a la Modernidad. Esos grandes relatos implican no sólo los discursos políticos, económicos y técnicos, sino, principalmente, el discurso científico. Es ahí donde las teorías sociales clásicas desarrollan su aparato teórico-metodológico y técnicas de verificación científica.

Se podría afirmar que el gran objetivo de los Estudios Culturales es desandar, escrutar y reconstruir esa realidad que se presenta como dada y, para ello, es imprescindible recurrir a la historia y a una perspectiva hermenéutica y relacional que lo permita. Es en este sentido que se los puede considerar dentro de los paradigmas emergentes.

1.2.1. Estudios Culturales

La heterogeneidad propia de los Estudios Culturales se debe, en parte, a que en ellos no existe “la teoría”, “el método”, ni “el objeto”. Esta característica propia de los Estudios Culturales le ha valido, desde su surgimiento, innumerables críticas y desvalorizaciones dentro del campo científico y académico. Sin embargo, el constante crecimiento de centros de estudios e investigaciones radicadas en esta perspectiva es un síntoma de las limitaciones que poseen muchos de los campos de conocimiento consolidados, cuando se intenta comprender fenómenos sociales contemporáneos, tramas de significación, construcción de identidades y representaciones sociales, entre otros

tópicos. En las últimas décadas, dentro las ciencias sociales han cobrado relevancia distintas perspectivas de análisis que la academia en muchos casos no reconoce, cuestionándolas por una supuesta carencia de investidura científica. Tal es el caso de los denominados paradigmas emergentes –las teorías constructivistas, la teoría de la complejidad y los Estudios Culturales–.

Los Estudios Culturales surgen después de la Segunda Guerra Mundial, a partir de la confluencia de diversas disciplinas, intelectuales y proyectos de investigación. Sin embargo, el *Birmingham Center for Cultural Studies* fundado por Richard Hoggart, logró institucionalizar y sistematizar las investigaciones en Estudios Culturales. Por este motivo muchos autores (Yúdice, 1993; Beverly, 1996; Szurmuk, Irwin, 2009) lo consideran el origen o modelo fundacional de esta nueva disciplina. En esta Escuela de Birmingham se consolidaron dos trayectorias teóricas. Una más relacionada con la historia, liderada por Edward Thompson, quien pondera a la clase obrera inglesa como un sujeto activo, consciente y con una cultura propia. La otra corriente fundacional de los Estudios Culturales, representada por Raymond Williams, se vincula con la sociología y cuestiona, como uno de sus principales conceptos, la relación esquemática y lineal entre estructura y superestructura que se plantea en el marxismo tradicional. A partir de estos trabajos se fue fortaleciendo el estudio de las clases populares como objeto privilegiado en el ámbito de los Estudios Culturales y también las indagaciones sobre el vínculo entre cultura y desarrollo tecnológico que puede apreciarse en los estudios sobre medios y, principalmente, sobre televisión realizados por Williams (1974). Además se encuentran los trabajos de Hoggart *"The uses of Literacy"* (1957) donde defiende la cultura popular en detrimento de la cultura de masas emergente. Por último, es necesario mencionar a Stuart Hall quien dedicó sus investigaciones a estudiar el concepto gramsciano de hegemonía en relación a la cultura popular y los medios de comunicación.

Como menciona Grossberg (2012), debido a la diversidad de corrientes que se han desplegado a partir de mediados de la década de 1960, resulta casi imposible esgrimir una definición única de Estudios Culturales. Sin embargo, una de las definiciones aportadas por Williams resulta esclarecedora en cuanto sostiene que los Estudios Culturales son *"el estudio de las relaciones entre los elementos de todo un modo de vida"* (2003: 56). Esta idea se desprende de su concepto social de la cultura que sería podría ser descrito como un modo determinado de vida, de valores implícitos y explícitos y de significados factibles de analizar no sólo en el arte, sino también en las instituciones y el comportamiento ordinario de una sociedad determinada en un contexto particular. En ese intento por analizar las

relaciones, Williams sostiene que *"cualquier análisis cultural útil se inicia con el descubrimiento de un tipo característico de patrones, y el análisis cultural general se ocupa de las relaciones entre ellos, que a veces revelan identidades y correspondencias inesperadas entre actividades hasta entonces consideradas por separado, y en otras ocasiones muestran discontinuidades imprevistas."* (Williams, 2003:56) Al mismo tiempo defiende la idea de que esos estudios particulares, situados y concretos llegan a un punto en el análisis donde es posible abstraerse del particular y estudiar la organización general en un ejemplo particular.

Estas relaciones pueden ser abordadas a través de distintos artefactos, representaciones, discursos, imágenes u objetos culturales, ya que en lo relacional es posible comprender las significaciones mediante las que una sociedad va tramando ese estilo de vida que se presenta como totalidad, aunque sabemos, nunca es unívoco ni homogéneo. Como explica Grossberg, lo relacional es el supuesto de base para comprender la existencia humana y para ello fue y es necesario romper las fronteras disciplinarias y hacerlas interactuar, construyendo una perspectiva que atiende a la complejidad de los fenómenos sociales sin simplificaciones ni reduccionismos.

Al mismo tiempo, como se manifestó anteriormente, se pueden establecer conexiones con el constructivismo, ya que parten de un supuesto común: no hay relaciones necesarias o inevitables. Este supuesto es un llamado a la postura crítica del investigador, a iniciar un proceso de desnaturalización no sólo del fenómeno social estudiado sino también de su contexto. Grossberg defiende esta articulación con los trabajos de Shutz, Berger y Luckmann, para quienes la realidad se construye, no es algo que viene dado y, por lo tanto, tampoco resulta ineludible.

Es importante destacar que los Estudios Culturales no se definen exclusivamente por sus objetos de estudio sino por la perspectiva de análisis crítico-interpretativo, relacional y transdiciplinar. Esto también se vincula con que *"el objeto que concentra la atención inicial nunca es un acontecimiento aislado (un texto o lo que fuese) sino un ensamblaje estructurado de prácticas –una formación cultural, un régimen discursivo– que ya incluye tanto las prácticas discursivas como no discursivas"* (Grossberg, 2012: 42) A lo largo de la historia de los Estudios Culturales los objetos de estudio fueron variando, pasando por las clases subalternas, la cultura popular, la raza, la etnia, el género, etc. Si bien algunas de estas trayectorias de análisis se fueron consolidando académicamente y se fueron institucionalizando en distintas universidades, sería un error reducir las posibilidades de este enfoque a los objetos de estudio.

1.2.2. Estudios Culturales Urbanos

En cuanto a los Estudios Culturales Urbanos, o aquellos estudios que asumiendo esta perspectiva de análisis se han abocado al estudio de problemáticas urbanas, se encuentran autores que han hecho aportes fundamentales tanto al campo de los Estudios Culturales como al campo de los estudios sobre la ciudad, donde convergen trabajos de historia urbana, imaginarios urbanos y análisis sobre distintos objetos culturales a través de los que se propone comprender distintos fenómenos urbanos. En este apartado se hará hincapié en los estudios latinoamericanos ya que sus aportes son de relevancia al objeto de esta tesis y abordar todo el espectro de estudios anglosajones existentes excede los objetivos planteados.

Dentro de los Estudios Culturales Urbanos se destacan tres corrientes principales en la región que, lejos de cerrarse en sí mismas, se superponen, estableciendo, así, un intercambio creciente entre ellas. Éstas, de acuerdo a la perspectiva y al punto de vista con que se aborde el objeto, se pueden organizar de la siguiente manera: por un lado se encuentran *la ciudad desde las letras* en las que las investigaciones sobre cultura urbana hacen mayor hincapié en la crítica literaria. Por otro lado, estaría la *ciudad desde la historia* reuniendo los estudios provenientes de la historiografía, principalmente, de la historia cultural y urbana. Por último se halla la *ciudad desde lo simbólico* compuesta por la línea de trabajos provenientes originalmente desde los estudios de comunicación de la cual se desprende el estudio de los imaginarios urbanos.

1.2.2.1. La ciudad desde las letras

En la región latinoamericana los Estudios Culturales se anclaron, desde el principio, en el análisis de la literatura regional. Yúdice (1993) considera que este fenómeno del análisis de los aspectos culturales a partir de los relatos literarios es una tradición importante en América Latina, que preexiste a los Estudios Culturales. Ésta surge en el siglo XIX, época en que se asume a la literatura como el medio propicio para crear una cultura y un relato propio que lograra cortar la dependencia con la cultura europea. La problemática central en torno a la cual se despliegan los trabajos es la Modernidad. Este tema recurrente es abordado con relación a lo nacional, lo popular, la identidad, la tecnificación y la urbanización de principio de siglo XX. La vasta producción ensayística al respecto generó un campo fecundo para el desarrollo posterior de los Estudios Culturales. Entre las figuras que se destacan en el campo ensayístico se pueden mencionar

a Andrés Bello, Domingo F. Sarmiento, José Martí, Alfonso Reyes, Fernando Ortiz, Ezequiel Martínez Estrada, Ángel Rama, Octavio Paz y Gilberto Freyre.

En este contexto los debates y las obras fueron numerosos. Desde el "Facundo" de Sarmiento (1845), hasta los escritos del nicaragüense Rubén Darío que inspiraron las reflexiones de Rama (1970), por mencionar sólo algunos. El dispositivo de la Modernidad se desplegó con fuerza en la región y también en Argentina, donde la dicotomía civilización/barbarie encarnaba, con la perspectiva evolucionista darwiniana y la fe positivista, el deseo de progreso.

El tópico de la ciudad en la crítica literaria se consolida con los ensayos del crítico cultural y literario Ángel Rama, principalmente en "La ciudad letrada" (1984), que *"aparece como un libro precursor de las tendencias críticas que ocuparán a los estudios latinoamericanos en los años siguientes, entre otros, los Estudios Culturales y postcoloniales, espaciales y urbanísticos, la cultura popular, la dupla oralidad y escritura, los nuevos estudios sobre la colonia, y, particularmente, la historia de los intelectuales."* (Colombi, 2006: 1). En este trabajo se acuñaron términos como ciudad letrada y transculturación, los cuales trascendieron a la obra y generaron trayectorias de investigaciones desde la crítica literaria, la historia cultural y los trabajos sobre poscolonialismo, transformándose, como explica Bernabé (2006), en las claves de apertura de los estudios literarios a otras disciplinas. Rama analiza el funcionamiento de la clase letrada en las ciudades latinoamericanas y su influencia en el funcionamiento de las metrópolis coloniales y poscoloniales. Dabove (2010) distingue tres objetos constitutivos de la noción híbrida de ciudad letrada. Por un lado distingue los conjuntos de instituciones que administran la tecnología de la letra; por otro lado están los grupos de individuos que fundan su identidad en esas instituciones y, por último, se encuentran las prácticas discursivas que sostienen tanto a las instituciones como a los individuos.

El trabajo de crítico cultural que desarrolla Rama no está exento de componentes históricos, de modo que su obra también se convierte en un aporte dentro de la historiografía cultural latinoamericana. Al igual que el trabajo de Richard Morse (1985), que invita a dejar de lado las estadísticas y poner el foco en la literatura para abordar la ciudad. Vemos que este autor, si bien está más vinculado a la historia cultural latinoamericana, resulta una contribución importante para el campo de la crítica literaria, estableciendo un contrapunto entre las visiones de esa Buenos Aires moderna que aparecían en los relatos de Borges y de Arlt.

Entre los críticos que sostienen un enfoque culturalista se pueden mencionar a Carlos Monsiváis de México, el brasilero Renato Ortiz y el argentino Carlos Altamirano. Se destaca también Beatriz Sarlo, un referente obligado en el campo de los Estudios Culturales urbanos que hacen referencia a la ciudad de las letras. Entre sus obras más destacadas en este ámbito se encuentran "Una modernidad periférica: Buenos Aires 1920 y 1930" (-1988- 2007) y "La imaginación técnica. Sueños modernos de la cultura argentina" (-1992- 2004). En estas obras, la autora, va descubriendo las ideas sobre lo moderno que movilizaban distintos tipos de relatos. Su *corpus* abarca desde el relato periodístico hasta artístico y literario analizando las obras de Roberto Arlt, Horacio Quiroga, Jorge Luis Borges y Ezequiel Martínez Estrada entre otros. A través del análisis de las obras de estos autores, Sarlo va describiendo con agudeza los cambios que se asentaron en la ciudad de Buenos Aires al ritmo de esa modernidad periférica que tensionaba los discursos optimistas con aquellos melancólicos que veían en las transformaciones provocadas por la modernización la pérdida irrecuperable del pasado.

Cabe destacar que Sarlo no se cierne exclusivamente al abordaje cultural de la ciudad desde el ámbito literario, sino que su trabajo "La ciudad vista" (2009), puede considerarse un excelente ensayo de crítica urbana donde, mediante el registro fotográfico y documental, se da cuenta de los aspectos más diversos y constitutivos de la ciudad contemporánea.

La ciudad desde las letras fue creciendo al compás del discurso modernizador de Latinoamérica y, su crítica, acompañó a diversos intelectuales en un intento por comprender las representaciones, los imaginarios y los ideales de construcción, aunque también de resistencia de la ciudad latinoamericana.

1.2.2.2. La ciudad desde la historia

Como se explicó en el apartado anterior, los vínculos entre los Estudios Culturales y la historiografía son estrechos desde sus orígenes en la Escuela de Birmingham, de hecho Williams y también Thompson afirmaban que hacer sociología de la cultura era hacer historia de la cultura. Esta relación se expresa también en los Estudios Culturales urbanos latinoamericanos que tienen una tradición en el campo de la historia urbana desde mediados del siglo XIX. Como desarrolla Almandoz *"el debate sobre el progreso y la civilización en Latinoamérica del siglo XIX ha dado lugar a revisiones críticas, y en cierta forma, historiográficas, que arrojan elementos útiles para entender cómo el tema urbano apareció en el discurso humanístico de ese siglo"*. (2003: 144). En la región, el discurso

modernizador fue muy pregnante en el ámbito urbano. Como afirma Gorelik (2003), en la ciudad latinoamericana la modernidad no fue el resultado de un proceso de modernización, sino el *ethos* cultural de la época que se aplicó en las ciudades para llegar a la modernización.

La ciudad desde la historia no sólo es trabajada con profundidad desde la disciplina de la historia, aunque originariamente haya sido así, sino que en las últimas décadas desde la arquitectura también se han realizado avances significativos en este campo.

Para iniciar esta descripción partiremos del campo de la historia, donde resulta necesario volver a destacar la obra del uruguayo Ángel Rama. En su análisis sobre el poder organizador de la escritura en la conformación de las ciudades latinoamericanas, Rama asume una perspectiva foucaultiana realizando un gran aporte a la historia cultural de la región. Es en el campo discursivo de actores, instituciones y prácticas de la ciudad letrada, que el dispositivo de la escritura sostiene el poder de la administración colonial. Este dispositivo actúa en el contexto de la *episteme* clásica en la que, como describe Foucault (2001), el signo deja de estar ligado a la materialidad de las cosas y el lenguaje deja de ser figura del mundo. Rama afirma, entonces, que gracias a ese cauce de saber surgirán esas ciudades ideales que habitarán el territorio americano; y que será la *ciudad letrada* la única *"capaz de concebir, como pura especulación, la ciudad ideal, proyectarla antes de su existencia, conservarla más allá de su ejecución material, hacerla pervivir aun en pugna con las modificaciones sensibles que introduce sin cesar el hombre común"* (Rama, 1998: 40).

Por otro lado, los trabajos que desarrolla el estadounidense Richard Morse sobre el proceso histórico-cultural que atravesó la ciudad latinoamericana constituyen un mojón en el recorrido de la historia cultural de la región. Morse plantea una hipótesis innovadora para la época y sostiene que los procesos de modernización en la región no replican los acontecidos en Europa cien años antes. En su obra "Ciudades periféricas como arenas culturales (Rusia, Austria, América Latina)" (1985), con el término *arenas culturales*, propone superar la idea de que la periferia refleja el centro y considerar que *"la ciudad periférica no es mimética, sino que responde a una lógica interna"* (Morse, 2005: 11). Las arenas culturales son esas piezas propias de cada cultura urbana que la distinguen y la diferencia de otras ciudades otorgándoles una identidad que les es propia, aunque en muchos casos ciertos discursos sean compartidos.

Al discurso de la modernización le siguió el de la teoría del desarrollo y la teoría de la dependencia en las décadas de 1960 y 1970. En este período los estudios urbanos, desde

una visión marxista, hacían eje en las estructuras de dominación y los condicionamientos que, desde el período colonial, padecía la región en cuanto al modelo de "urbanización dependiente" (Almandoz, 2003), producto de las relaciones económicas y sociales de producción de las ciudades. En esta perspectiva se sitúan los trabajos: "Las ciudades en América Latina, seis ensayos sobre urbanización" (1972) de Jorge Enrique Hardoy; "Imperialismo y urbanización en América Latina" (1973) de Manuel Castells y "Urbanización y dependencia en América Latina" (1973) de Marta Schteingart.

Sin embargo, es con el libro de José Luis Romero, "Latinoamérica, las ciudades y las ideas" (1976) que se *"ensambló la historia de las ciudades con la historia de la cultura, reinventando una historiografía que hizo de su métier la comprensión de cuestiones culturales y políticas en materia de historia de las ciudades"* (Roldán, 2007: 123). Romero va a iniciar su trabajo proponiéndose analizar cuál había sido el rol de las ciudades en el proceso histórico latinoamericano. Al mismo tiempo va a distinguir las concepciones de Portugal –la ciudad como mero centro administrativo que permitía organizar el envío de riquezas a Europa– y de España que *"imaginó su imperio colonial como una red de ciudades"* (Romero, 2010: 12). Esa red de ciudades sería hispánica, católica y colonial, o sea, dependiente. A partir del siglo XVIII se reconfigura el mapa de la cultura de las ciudades ante el avance del mercantilismo. De esta manera, el autor va a distinguir las ciudades hidalgas, tradicionales y estancadas, de las ciudades mercantiles donde se empoderaron las nuevas burguesías. A partir de aquí, la ideología del progreso se estableció como estandarte de las ciudades más importantes que aspiraban a consagrarse como metrópolis moderna. De esta manera se van definiendo procesos históricos urbanos en cierto campo de ideas y representaciones que hicieron posible el desarrollo de ciertos procesos urbanos y no otros.

Romero, Morse y Rama son considerados como los fundadores del campo de los análisis culturales urbanos. Como sostiene Gorelik (2004), existe un punto de convergencia entre ellos. En la tradición latinoamericana que parte de la premisa de que las ciudades y sus representaciones se construyen mutuamente, los tres hicieron foco en el rol de los artistas y los intelectuales en la conformación de las matrices de interpretación de la cultura urbana. Aquí se observa con claridad cuál es el vínculo que estrecha a la ciudad desde las letras con la ciudad desde la historia, a través de las nociones de representación e imaginarios, sobre los que profundizaremos en el Capítulo 2.

Luego de haber recorrido los aportes desde la historiografía, cabe mencionar ahora las contribuciones realizadas desde el campo de la arquitectura a la ciudad de la historia.

Aquí se destacan numerosos autores nacionales, entre ellos Graciela Silvestri quien junto a Jorge Liernur publicaron en 1993 “El umbral de la metrópolis. Transformaciones técnicas y cultura en la modernización de Buenos Aires (1870-1930)”. Esta obra constituye uno de los pocos antecedentes del tema que relaciona el proceso de construcción de la ciudad moderna y la tecnología dentro de los Estudios Culturales urbanos. En el libro se presenta un ensayo de gran relevancia sobre el proceso de electrificación de Buenos Aires en el cual se conjugan aportes de la historia cultural, de la arquitectura y de la historia de las tecnologías, campo muy poco explorado en el país. En este marco, van reconstruyendo el campo de conflictos, intereses, representaciones y creencias en el que se desarrolló el proceso de electrificación de la ciudad. Al mismo tiempo presentan cómo se fue incorporando la electricidad a distintos espacios: la función de seguridad y control que implicaba la iluminación de las calles; la iluminación como adorno y símbolo distintivo de modernización empleado en las fiestas; las diferencias entre la electrificación del centro y de los barrios; y la entrada de la electricidad a las fábricas con los consecuentes cambios de ritmos y períodos de trabajo.

Luego, en 1998, hará su aparición una obra clásica en este ámbito de estudios que será “La grilla y el parque. Espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1936”, de Adrián Gorelik. En este libros el autor intenta responder al interrogante de cómo se forma una metrópolis en la pampa y para ellos va a recurrir a la grilla y el parque que son las estructuras materiales básicas de ordenación territorial del espacio público metropolitano de Buenos Aires. Sin embargo, Gorelik va más allá y a estas estructuras las considera también como figuras materiales y culturales protagonistas del *“entramado histórico que constituye ambas figuras en una realidad urbana y cultural de larga duración y efectos múltiples en Buenos Aires; (…) la grilla ha sido siempre considerada como producto espontáneo de la especulación inmobiliaria; los parques, como el espacio verde higiénico, de ornato o recreación”* (Gorelik, 2010: 23). A lo largo de este trabajo va a poner en duda la tesis de la historiografía moderna que sostiene que la expansión de Buenos Aires se debe a la combinación de la modernización técnica y las necesidades de los capitales locales y extranjeros, eximiendo por ello a toda responsabilidad política. Va a demostrar que la existencia misma de la grilla y el parque hacen caer este argumento. Esto se debe, según Gorelik, a que sus defensores han obviado estudiar las políticas públicas que desde 1888 han intentado controlar la expansión urbana.

Años más tarde Gorelik va a publicar “Miradas sobre Buenos Aires. Historia cultural y crítica urbana” (2004). En esta ocasión va a profundizar en aspectos históricos,

políticos, literarios y culturales, para concluir con una crítica a los Estudios Culturales urbanos. Sostiene que el agotamiento de esta corriente se debe, por un lado, a la funcionalidad operativa de muchos estudios (relacionados al marketing urbano, político y urbanístico); y por otro, a la vulgarización de estos estudios por el exceso de uso de tópicos de la crítica literaria. Esta situación conduce *"a dejar a la cultura urbana sin referente, convertida la ciudad en mera excusa para un torrente de metáforas en abismo, que no informan sino sobre sí mismas"* (Gorelik, 2004: 264).

Otros autores de referencia que es preciso mencionar en este contexto son Fernando Aliata quien desarrolla la "La ciudad regular" (2006) haciendo hincapié en las políticas urbanísticas y las instituciones políticas en la ciudad de Buenos Aires después de 1820; Anahí Ballent (2006) quien estudia el proceso de urbanización durante el primer período del peronismo haciendo hincapié en las vinculaciones entre política y procesos de transformación material y simbólica de la ciudad, considerando a la arquitectura y el urbanismo como técnicas de transformación del espacio. Empleando para ello, una perspectiva cultural que permitiera poner en relación la historia con la política y las estéticas plasmadas en la ciudad.

Finalmente, resulta relevante a los fines de esta tesis remarcar que en la tradición de los Estudios Culturales Urbanos argentinos, los trabajos de referencia –Sarlo, Silvestri y Jorge Liernur–, han tomado como objeto de estudio la ciudad de Buenos Aires o el área metropolitana como en el caso de Gorelik. Esta situación deja en evidencia una gran vacancia en lo que respecta a los Estudios Culturales urbanos sobre otras ciudades del interior.

Sin embargo, existen algunas excepciones que toman el caso de la ciudad de Rosario. Tales son los trabajos de Bibiana Cicutti (2006, 2010, 2012) quien desde la arquitectura, ha incorporado la perspectiva de los Estudios Culturales en los análisis sobre las representaciones colectivas de la ciudad y la cartografía como objeto de la cultura, trabajando en particular el caso Rosario. Cicutti sostiene que *"es posible efectuar un reconocimiento de las transformaciones materiales de la ciudad y el territorio como productoras de significado, y a su vez, como el producto mismo de ese proceso cultural"* (2006: s/p), encontrando en las piezas cartográficas aspectos que refieren a lo simbólico y no únicamente documentos gráficos.

Asimismo los estudios del historiador Diego Roldán (2005, 2012) resultan aportes significativos en este campo. Principalmente con su último trabajo "La invención de las masas. Ciudad, corporalidades y culturas. Rosario, 1910-1945" donde va a descubrir y

desplegar ciertas condiciones de posibilidad no sólo de esa sociedad de masas que se gestaba en Rosario del 900, sino también las condiciones de posibilidad de una cultura urbana y una identidad propia. Para ello va trenzando distintos tipos de relaciones entre clases populares y elites; los usos del tiempo urbano, instituciones sociales y políticas. Discursos periodísticos, documentos, imágenes literarias, publicitarias *"son escrutadas a partir de una desconfianza analítica respecto a un pacto de referencialidad. En este punto, textos y cifras son colocados en un mismo nivel, debido a que ambos son capaces de producir metáforas y ficciones."* (2010:240). Esta perspectiva metodológica desprejuiciada respecto a los discursos que analiza es una de las claves que le permite superponer ese andamiaje a diversos espacios y prácticas sociales en donde parecen eclosionar vínculos diversos, algunos predecibles y otros sorprendentes. Roldán hace emerger una matriz cultural que invita a una nueva lectura del proceso de construcción de Rosario, en tanto campo de significaciones y materialidades. En este sentido, también resulta un trabajo novedoso en la historiografía local.

Desde la década de 1980 se produce un cambio en el enfoque de estudio de la historia cultural que resulta renovador en la producción sobre Estudios Culturales urbanos. Como explica Almandoz (2003), la historia abandona las grandes narrativas y esquemas estructuralistas para centrarse en investigaciones de pequeña escala temporal y espacial donde se enfatizan las formas culturales, las interacciones sociales que la producen. Esta perspectiva es conocida como micro-historia. Retomando autores como Henry Lefevbre, Michel de Certeau y David Harvey, las perspectivas urbanas históricas focalizadas que enriquecen los estudios sobre cultura urbana, están íntimamente relacionadas con los Estudios Culturales sobre imaginarios y representaciones. En parte, esto se debe al planteo teórico metodológico que amplía la variedad de fuentes y discursos a ser utilizados en el proceso de investigación, donde la ciudad deja de ser el escenario de las acciones sociales para transformarse en el lugar de producción de significaciones sociales.

Entre los autores ya mencionados, Adrián Gorelik apunta directamente sobre la problemática que encarnan este tipo de estudios. Si bien entiende que la ciudad no puede ser estudiada desde la sociología urbana –que la considera como un escenario de prácticas sociales–, ni desde el urbanismo –que la concibe como un modelo, una maqueta–, porque la ciudad es un objeto de cultura construido y transformado por representaciones sociales que, a su vez, son construidas socialmente;*"los Estudios Culturales sobre imaginarios urbanos parecen haber construido no un cuarto cerrado, sino una pileta de natación de aguas calmas donde, en plena transformación turbulenta de la ciudad, la imaginación*

urbana nada en su impotencia" (Gorelik, 2004: 279). Mediante esta crítica, Gorelik alerta sobre el estancamiento de la producción académica respecto al estudio de la ciudad como campo de significaciones y a la vez plantea un desafío para todo aquel que se encuentre indagando los convulsionados mares de la cultura urbana.

1.2.2.3. La ciudad desde lo simbólico[11]

En las décadas de 1980 y 1990 convergen diversos fenómenos que van a contribuir a la aparición de un nuevo enfoque en los Estudios Culturales urbanos dándole mayor protagonismo a los imaginarios y las representaciones sociales. Entre ellos se destaca la emergencia de las perspectivas urbanas históricas y focalizadas en el ámbito de la historia cultural, descrito anteriormente, y crecimiento de los estudios en las ciencias de la comunicación.

La problematización de la ciudad en el campo de la comunicación surge cuando *"el actor deja de ser concebido como el circuito Terminal del proceso comunicativo y se le construye como un sujeto histórico, situado, capaz de intervenir su realidad; ello lleva a plantearse la ubicación espacial y social del actor como mediaciones fundamentales para comprender los procesos socioculturales de la comunicación."* (Reguillo, 2007: 1) A este cambio epistemológico se suma la preocupación por la globalización y sus efectos sobre los territorios locales, donde las identidades y diferencias culturales van configurando un espacio público que va adquiriendo relevancia en un contexto de intercomunicación mediática creciente. A partir de esta situación, la autora plantea dos tendencias principales en los estudios urbanos desde la comunicación.

Por una parte, se encuentran los análisis que tratan sobre el espacio público, específicamente, las maneras en que los medios de comunicación inciden en la relación de los actores con su entorno y los cambios que eso origina en los modos de socialización. Esta tendencia se ve fuertemente influenciada por los procesos identitarios y el auge de la globalización. Entre sus referentes se puede mencionar a Armand y Michele Mattelart (1987), Guillermo Orozco (1991), Jean-Marc Ferry (1992), Germán Rey (1993). De esta corriente se desprende una nueva fuente de estudios que se relaciona con los movimientos sociales, los usos comunicacionales y su vinculación con el espacio urbano. En este punto podemos incluir los trabajos de Rossana Reguillo y J. González (1992), J. Galindo (1987). Así, la esfera mediática deja de ser el centro exclusivo de los estudios de comunicación y van ganando espacio los Estudios Culturales que estrechan vínculos con el tema urbano.

[11] Sobre la ciudad significante se profundizará en el capítulo 2 donde se presenta el marco teórico de los imaginarios sociales y sobre la ciudad como campo de significaciones en particular.

Por otro lado se encuentran las investigaciones que hacen foco en la ciudad como espacio de pertenencia donde se realiza el intercambio simbólico, donde se construyen, codifican y decodifican significados. El puntapié inicial de esta serie de trabajos lo dio Martín Barbero con "Del medio a las mediaciones" (1987), donde incluye un análisis sobre la territorialidad en el melodrama televisivo. Este autor va a afirmar, años más tarde, que *"pocos temas ocupan un lugar tan decisivo en el debate cultural de este fin de siglo como el de la ciudad: como si en ella se concentraran a la vez las pesadillas que nos atemorizan y las esperanzas que nos mantienen vivos"* (Barbero, 2002: 273) Sellando así la relevancia de este objeto de estudio en el campo de la comunicación.

En esta vertiente también se ubican los estudios sobre imaginarios urbanos[12] del colombiano Armando Silva (1992) que desarrolla un exhaustivo trabajo de investigación sobre los imaginarios urbanos mediante los cuales los habitantes de la ciudad –Bogotá y São Paulo– construyen simbólicamente su vínculo con el espacio urbano. Para ello desarrolló un método que, desde la semiótica, le permitió reunir imágenes, ideas y fantasías que son constitutivas de las ciudades. También se destaca Néstor García Canclini (1991, 2007) quien, además de trabajar sobre el consumo cultural en las metrópolis, se ha centrado en la investigación de la ciudad como un campo de tensión entre las realizaciones y las expresiones, las materialidades y las fantasías e imaginarios urbanos. Ambos autores comprenden la ciudad como un entramado de interacciones donde conviven la ciudad material y la ciudad imaginada.

La ciudad es descubierta como campo significante donde se construyen, deshacen y transforman múltiples sentidos que van colmando no sólo las representaciones urbanas sino también sus territorios materiales.

Llegados al final de este apartado es necesario insistir en la idea de que esta categorización que se ha realizado sobre el campo de los Estudios Culturales urbanos no es exhaustiva ni excluyente. De lo desarrollado anteriormente se desprenden múltiples vinculaciones entre los modos de abordaje, tópicos y autores a los que se ha hecho referencia. Así, por ejemplo, la ciudad de la historia también aparece en los estudios de la ciudad de las letras y de la ciudad significante. Esto se debe a las particularidades propias de la perspectiva de los Estudios Culturales que se describieron al comienzo: la flexibilidad disciplinar, la recurrencia a la historia y los aspectos culturales para intentar comprender fenómenos complejos. A lo largo de este estado del arte ha quedado expuesto el carácter interdisciplinario de los Estudios Culturales y, en particular, de los Estudios Culturales

[12] Sobre la temática de los imaginarios urbanos se profundizará en el Capítulo 3

urbanos, donde es necesaria la convergencia de diversas perspectivas teóricas, fuentes y metodologías de investigación, para poder dar cuenta de los complejos fenómenos que habitan la ciudad.

1.3. Estrategias de abordaje

Una vez articulados los aparatos, las técnicas, las instituciones y los actores que permitieron la emergencia de las concepciones sobre la ciudad moderna, en ella han ido confluyendo, entre otros, dos fenómenos: un creciente desarrollo de la urbanización y un acelerado proceso de tecnificación (Elias, 1998). Como se detalló en la Introducción, el problema que se propone abordar en esta tesis es la relación entre los imaginarios tecnológicos y los procesos de construcción de la ciudad moderna y contemporánea. Se trata, en definitiva, de indagar cómo inciden las esperanzas, las creencias y las ideas en torno a las tecnologías de cada época no sólo en las materializaciones de la ciudad –tendidos ferroviarios, construcción de puertos, emplazamiento de relojes públicos–, sino también en las representaciones y aspiraciones que van delineando determinados imaginarios urbanos y definiendo, a su vez, identidades y culturas urbanas.

Para analizar los procesos de conformación de la ciudad moderna en el contexto argentino, en esta tesis se abordarán dos momentos históricos definidos en torno a los procesos de tecnificación. Por un lado, el proceso que tiene su auge a fines del siglo XIX y principios del XX con la incorporación de las tecnologías mecánicas en la ciudad, y por otro lado los acontecimientos que, en el siglo XX y XXI, dieron paso a las tecnologías digitales que marcan una nueva irrupción tecnológica y una consecuente reconfiguración urbana y cultural. En este análisis se busca comprender los procesos de construcción social de las ciudades donde intervienen los imaginarios urbanos y tecnológicos en los procesos de tecnificación mecánica y digital que impactaron de manera significativa en las ciudades más importantes de la región latinoamericana, tomando como caso puntual la ciudad de Rosario.

La construcción de un objeto de estudio implica, necesariamente, activar la creatividad relacional. Esto significa que para elaborar y abordar un problema relativamente novedoso en los estudios de ciencias sociales se hace imprescindible establecer nuevas vinculaciones entre distintos temas que vienen siendo estudiados, como los que se presentaron en este capítulo. En esta tarea de modelado del objeto, poner en relación ciudad y tecnología implicó también definir cuál sería la *pauta que los conecta*. De esa necesidad de detectar y comprender relaciones simbólicas entre ambos se recurrió a

la noción de imaginarios sociales. Sin embargo esto no fue suficiente para dar cuenta de la multiplicidad de enfoques y aristas que iban componiendo el tema de esta tesis. Complementando lecturas provenientes de la sociología, el urbanismo, la geografía humana, la historia urbana, el constructivismo socio-técnico y el análisis cultural, entre otros, se fue complejizando no sólo el objeto de estudio sino también la matriz de análisis.

Luego del desarrollo de este Capítulo ha quedado expuesta la interacción que existe entre diversas disciplinas científicas al momento de abordar las relaciones entre ciudad y tecnología. Las problemáticas particulares que estos cruces encarnan tornan indispensable encontrar puntos de partida y convergencia en el abordaje de las múltiples aristas que presenta cualquier fenómeno social. Al decir de Morin, *"los paradigmas mutilan el conocimiento y desfiguran lo real"* (Morin, 2008: 29). Se considera que los conceptos no se agotan en sus teorías y que cuidando la coherencia epistemológica, se puede explotar una de las riquezas de los estudios sociales que es la de permitir la coexistencia y complementariedad de puntos de vista.

Desde la perspectiva asumida en este trabajo, se sostiene que la realidad, los acontecimientos, las relaciones sociales, las ideas de ciudad, las valoraciones tecnológicas, no son en sí mismos verdaderos ni falsos, tampoco inevitables ni necesarias. Por el contrario, son producto de un complejo proceso de construcción social que abarca tanto lo material como lo discursivo y lo simbólico articulados culturalmente. Si bien este supuesto teórico es la base de las corrientes constructivistas, también es compartido por los Estudios Culturales. Como ya se mencionó, el objetivo principal de los Estudios Culturales es desandar, escrutar y reconstruir esa realidad que se presenta como dada y, para ello, es imprescindible recurrir a la historia y a una perspectiva hermenéutica y relacional que lo permita.

En la articulación simbólica del entramado urbano se encuentran los imaginarios, las representaciones sociales, las prácticas culturales, las diversas formas de vida y los modos en que los sujetos dotan de sentido su mundo social. Para trabajar sobre este aspecto de la ciudad se ha optado por la corriente de los Estudios Culturales que comparte ciertos supuestos con el constructivismo y permite, desde una perspectiva crítico-interpretativa, poner en relación elementos que a simple vista parecen inconexos, como así también comprender, recurriendo a la historia y al análisis de contenido de diversas representaciones, cómo la ciudad llegó a constituirse como tal en un momento dado y qué factores incidieron en que ciertas ideas, valores y creencias se tornaran hegemónicas definiendo así algunas materializaciones concretas.

Es justamente la combinación entre constructivismo y Estudios Culturales lo que permite abordar la formación o ensamblaje de partes que constituyen entramados histórico-sociales determinados, donde se desarrolla la interacción de diversos actores y, a través del lenguaje, donde emergen y se construyen, a su vez, imaginarios y representaciones del fenómeno estudiado.

En este aspecto se puede afirmar que el gran aporte que realizaron los constructivistas fue la desnaturalización de las cosas que se entendían como dadas, afirmando que existe un conjunto de interacciones simbólicas y materiales que en un momento histórico dado hace que las cosas sean de una manera y no de otra. En el caso particular de esta tesis, el interrogante acerca de qué factores generaban que ciertas ciudades, Rosario por caso, abrazaran con énfasis los discursos y las consignas del imaginario tecnológico contemporáneo, condujo, necesariamente a rastrear en la historia algunas pautas que permitieran explicar este fenómeno. Frente a la imposibilidad de sintetizar esas vertientes en una disciplina más clásica, como podría ser la sociología, se encuentra, en la perspectiva de los Estudios Culturales, un terreno fecundo donde esta investigación puede articular esos campos de saberes divergentes y complementarios. A los Estudios Culturales no se los puede definir disciplinarmente sino *"por conjuntos de objetos, metodologías y problemas teóricos que navegan entre disciplinas diversas"* (Altamirano, 2002: 85). En este sentido, los límites disciplinares no resultan obstáculos sino posibilidades de diálogo.

A modo de cierre de este capítulo en el que se configuró un estado del arte, resulta significativo resaltar las áreas de vacancia halladas. Desde una mirada más general se puede observar que no se han encontrado trabajos que apunten a comprender el entramado de sentidos en los que convergen ciudad y tecnologías como artefactos que se co-construyen. O sea, en los trabajos relevados no se hace especial atención a la problemática urbana ligada con la tecnología. Sólo el trabajo de Silvestri y Lierneur sobre el proceso de electrificación de Buenos Aires puede arrojar cierta claridad al respecto y, aunque no se trata de un estudio basado en la idea de imaginarios tecnológicos, aborda ciertas representaciones en torno a la electricidad y ciertas vinculaciones con algunos acontecimientos urbanos. Además hay que destacar que no se ha encontrado, en la bibliografía existente, un estudio de los procesos socio-técnicos y culturales de las tecnologías y sus relaciones con el proceso de construcción urbana sobre la ciudad de Rosario.

Por último, la vacancia no sólo se presenta con relación al objeto puntual de esta tesis, sino también al caso de estudio. Como se detalló en el estado del arte, el objeto de estudio preponderante en los Estudios Culturales Urbanos argentinos es la ciudad de Buenos Aires, siendo las ciudades del interior un campo poco explorado en este sentido. Por esta razón se considera que comprender cómo se desenvolvieron ciertos procesos de urbanización y tecnificación en otras ciudades del país contribuirá no sólo al reservorio de los Estudios Culturales urbanos, sino también a descentralizar la mirada académica sobre el fenómeno urbano que en la mayoría de los casos recae en la capital del país.

CAPÍTULO 2. LOS IMAGINARIOS COMO PERSPECTIVA DE ANÁLISIS DE LOS VÍNCULOS ENTRE TECNOLOGÍA Y SOCIEDAD

No todo lo que parece valer fuera del espejo resiste cuando se refleja.
Las dos ciudades gemelas nos son iguales,
porque nada de lo que existe o sucede en Valdrada es simétrico
Valdrada - *Ciudades Invisibles de Ítalo Calvino*

L´ imagination au pouvoir[13]

Seamos realistas, hagamos lo imposible
Ernesto *Che* Guevara

2.1. Los imaginarios sociales

En el capítulo anterior se propuso un recorrido por el estado del arte de diversas perspectivas y corrientes de pensamiento desde las que se han abordado ciertas relaciones entre ciudad y tecnología. En continuidad con esa propuesta, en este capítulo, se profundizará en el estudio del concepto imaginario social, factible de ser considerado como la *pauta que conecta*, al decir de Bateson, a estos objetos sociales en el proceso a través del cual una sociedad va ensamblando y otorgando sentido tanto a sus artefactos y tecnologías como a sus modos de habitar y erigir los espacios.

Cuando se entiende a la realidad como una construcción social, como en este caso, el objetivo de una investigación se orienta a develar, descubrir y comprender cómo se establecen los vínculos, las asociaciones y las creencias que hacen que la realidad se presente de determinada manera en ciertas sociedades y en cada momento. ¿Cuáles son los mecanismos a través de los cuales la sociedad establece algo como natural, como dado e inevitable? ¿Por qué una ciudad considera ciertas cosas como reales y no otras? ¿Cuáles son los valores, creencias y deseos que impulsan los procesos de construcción de una ciudad en determinado momento? Como punto de partida general, se sostiene que los procesos de construcción social se sustentan en el entramado de sentidos que esa misma sociedad ha venido construyendo a lo largo de su historia, y que es a partir de ellos que determinan en cada momento si algo tiene valor o no para esa sociedad. Es en ese campo de signos, símbolos y materialidades que conforman los esquemas de significación de lo imaginario instituido, donde se pueden indagar mecanismos, discursos y representaciones que dan sentido a "lo real", porque lo construyen como tal. Como decía Clifford Geertz, "*lo real es tan imaginado como lo imaginario*" (Geertz, 1980: 232).

[13] *Slogan* estudiantil del mayo francés, 1968

Entonces, para poder reflexionar en torno a los vínculos que existen entre tecnología y sociedad, más específicamente entre las tecnologías y los modos de construcción de las ciudades, resulta necesario abordar los esquemas de significación en los cuales se desarrollan las relaciones simbólicas que dan sustento de "realidad" y de "orden establecido" a las circunstancias temporales y espaciales que van modelando las ciudades. Vinculando, ahora, los supuestos presentados con el objetivo de analizar los procesos sociales de construcción de las ciudades y relevar cuáles son las asociaciones que se estrechan entre ciertas tecnologías y determinadas ideas sobre la ciudad que se presentan como válidas y deseables; es factible que el abordaje de los esquemas de significación en el estudio de caso permita avanzar sobre ellos. Al mismo tiempo, es importante destacar que estos esquemas o entramados de significación deben ser indagados desde la teoría de los imaginarios sociales que, como desarrollamos en el capítulo anterior, –comparte los fundamentos básicos de la teoría constructivista y, también, algunos pilares de los Estudios Culturales– al sostener que el mundo social, la realidad y los significados que recubren a las tecnologías, las ciudades y las sociedades no son intrínsecos a las cosas, sino que son construidos por la sociedad. De esta manera es posible componer, al menos en parte, los entramados de significación que intervienen, como condiciones de posibilidad, en los procesos de construcción social de las ciudades y las tecnologías. El *imaginario* como concepto fue protagonista tanto de debates como de olvidos. Sin embargo, en el siglo XX se va consolidando lentamente como teoría factible de ser trabajada desde las ciencias sociales y humanas. En los últimos años el auge de los estudios sobre imaginarios de diversos objetos (ciudades, tecnologías, grupos étnicos) vuelve a plantear la necesidad de revisitar este concepto. A continuación se expondrá una síntesis de las discusiones que han contribuido a la conformación actual de este término para desembocar en la presentación de la teoría de los imaginarios sociales acuñada por Cornelius Castoriadis. Por último, se esboza un esquema conceptual que contribuye a operacionalizar el concepto imaginarios sociales para su posterior empleo en el estudio empírico de caso, en la segunda y tercera parte de esta tesis.

2.1.1. Imágenes de lo imaginario

Desde las raíces del término es posible rastrear ciertas ambivalencias producto de cómo se fueron pensando la realidad, la ficción y la capacidad de imaginar. Una de las distinciones que se pueden realizar para abordar estas tensiones se centra en lo imaginario considerado como *adjetivo* o como *sustantivo*, implicando en ello concepciones distintas

sobre lo real y lo ficticio, lo verdadero y lo falso. Así, por un lado, se encuentra el concepto de imaginario, derivado del latín *imaginarius,* que cumple la función de adjetivo en alusión a lo irreal o ficticio y se emplea para calificar a una realidad de inexistente o inventada. Al mismo tiempo, este sentido del término imaginario refiere a que todo aquello que pertenece al ámbito de la imaginación es ilusorio, falso y no es real. Se puede afirmar que ésta es la idea de imaginario que ha sostenido la ciencia moderna positivista desde la cual es imposible considerar cuestiones intangibles como aspectos constitutivos del mundo social, porque en ella lo real es verdadero, y viceversa.

Por otro lado se encuentra el empleo del imaginario como sustantivo, que deriva de la palabra imaginación o *imaginatio* en latín. En tanto sustantivo se lo define como la facultad de representarse imágenes, ya sea mediante la evocación de cosas existentes –mecanismo reproductor (Belinsky: 2007)– o a través de la formación de objetos nuevos hasta el momento –mecanismo de invención o creación (Belinsky: 2007)–. Desde esta perspectiva, lo imaginario no se vincula con la realidad en tanto falsa, verdadera o irreal, sino que pone en valor la facultad humana de creación e invención como constitutiva de "lo real", de lo existente. Las discusiones alrededor de cómo considerar el campo imaginario resurgen en el siglo XX justamente cuando desde las ciencias sociales y humanas se asume a *lo imaginario* como sustantivo, en un contexto reavivado por las ideas vinculadas al giro lingüístico que se describieron anteriormente. Los acápites que acompañan el inicio de este capítulo se presentan como la antesala de la polisemia que recubre el concepto de *imaginario* y que generó grandes debates a mediados del siglo XX. Las disputas entre lo posible y lo imposible emergieron también como *slogans* políticos que dieron la pauta de que una nueva etapa de discusiones se abría tanto en las ciencias humanas como en la política. Si bien no es la intención de este capítulo profundizar en las discusiones teóricas que diversos autores y disciplinas vienen desarrollando en torno al concepto de imaginario, se considera relevante hacer algunas puntualizaciones a fin de esclarecer el posicionamiento particular dentro del campo de los estudios de los imaginarios sociales.

En ese nuevo período de debates se destacan dos posiciones protagonizadas por Jean Paul Sartre y Gastón Bachelard como referentes[14]. Sartre escribe dos obras referidas al tema: *La imaginación* (1936) y *Lo imaginario* (1940), donde concibe a la imaginación como un acto mágico, como irrealidad que se opone a la percepción que sería el modo de

[14] La profundización de estos planteos teóricos excede las posibilidades de esta tesis, pero se considera relevante mencionarlo porque ha configurado muchos debates que aún no logran cerrarse y son, a la vez, antecedentes dentro del campo de construcción de lo imaginario.

estar-en-el-mundo. La imaginación es el poder de ir más allá de lo dado en la realidad, por eso Sartre encuentra en lo imaginario la posibilidad de la realización de la libertad del hombre que puede trascender el mundo de lo dado a través de la imaginación. Por su parte, Bachelard –*Poética del espacio* de 1957, *La poética de la ensoñación* 1960– defiende la idea de una doble función de la imaginación. En un aspecto estaría vinculada a la realidad y mediante la percepción y la memoria contribuiría a que los sujetos puedan integrarse en los marcos culturales existentes. En otro aspecto, más relacionado con *lo imaginario,* destaca la facultad creativa, y quizás, más ligada a lo irreal, o a lo inexistente pero también a la capacidad inventiva que le permite al hombre transformar el mundo.

Entre los puntos de convergencia de ambas posturas se destaca lo que Belinsky (2007) define como la *apertura al porvenir* ya que en uno la imaginación es expresión de libertad y en el otro es creación. Es justamente por esa vocación al porvenir que ambos *"suponen el privilegio de lo histórico frente a lo estructural"* (Belinsky, 2007: 18). Por su parte, Cabrera (2008) señala como diferencias entre los dos autores, las connotaciones positivas y negativas en relación al posicionamiento frente al término. Precisamente, Cabrera explica que Sartre piensa lo imaginario desde una connotación negativa porque considera a la imaginación como algo irreal y como un acto mágico. En tanto que Bachelard pone en la imaginación una connotación positiva al destacar la función creadora y transformadora en el proceso imaginativo[15].

Si los debates de la primera mitad del siglo XX estuvieron más enfocados en el contenido de lo imaginario, es decir, en las imágenes y representaciones; la segunda mitad quedó más ligada a la noción de ideología y a las discusiones políticas del término. Con el estructuralismo se experimenta una gran valoración de lo simbólico, como sintetizaría Lévi-Strauss: *los símbolos son más reales que lo real que simbolizan.* Sin embargo, como explica Belinsky, se reduce el campo de lo simbólico imaginario a ser un reflejo de las creencias que sustentan la vida social. Siempre puesto en tensión entre lo real y lo ficticio, es finalmente Castoriadis quien genera una torsión en las discusiones al proponer lo imaginario como condición de lo posible o lo imposible, lo verdadero y lo falso, lo que vale y no vale para una sociedad en un momento determinado. En contraposición a la teoría estructuralista, Castoriadis publica en 1975 *La institución imaginaria de la sociedad* [16]. Con esta obra logra dar forma a su teoría sorteando los diversos determinismos que se

[15] En acuerdo a la teoría de Bachelard se encuentran Carl Jung y Gilbert Durand, fundador de la escuela de Grenoble.

[16] En la escuela francesa también es posible hallar a Gilbert Durand quien, contemporáneo a Castoriadis y heredero de Bachelard, elaborará una teoría de lo imaginario vinculada a la hermenéutica. Este autor entiende a lo imaginario *"como una interpretación del conjunto de imágenes en clave transcultural y, en muchos sentidos, transhistórica"* (Cabrera, 2008: 23)

venían sosteniendo en torno a lo imaginario. Por un lado va a postular la idea del imaginario social como potencia de creación social, lo cual genera un proceso de co-construcción entre lo que se presenta como real y lo que funciona en el campo imaginario. De esta manera deja de lado las oposiciones entre real/ficticio, posible/imposible, individuo/sociedad, considerando que todos esos elementos están implicados en el mundo social y ninguno es reductible al otro. También se distancia de la idea de lo imaginario como imagen y reflejo de algo.

Castoriadis se opone a la determinación estructural y deposita en lo histórico las claves de entendimiento de ese proceso de construcción de la sociedad, de sus valores, creencias y deseos[17]. Esta característica particular de su perspectiva de análisis del mundo social resulta clave para este estudio donde se persigue como objetivo general comprender las vinculaciones entre los imaginarios tecnológicos y los procesos de construcción urbana. Por este motivo se dejan de lado las teorías sobre lo imaginario que hacen hincapié en los contenidos en sí mismos ya que esto no nos permitiría dar cuenta de los procesos de construcción social de la realidad. La teoría de los imaginarios sociales de Castoriadis resulta apropiada para poder desplegar el entramado de asociaciones simbólicas y materiales constitutivas de la cultura urbana y tecnológica. Esto se debe a que al dejar de considerar a la realidad como algo natural e inevitable, se empieza a considerar que las cosas tal como se encuentran en un momento determinado, son producto de complejos procesos de construcción social. Esta idea es fundamental porque al desplazar la idea de *realidad* como algo existente, dado y verdadero, los imaginarios sociales empiezan a formar parte indudable del entramado simbólico de los procesos de construcción social de la realidad, la sociedad, las ciudades y las tecnologías.

Recapitulando, se entiende a los imaginarios sociales en tanto sustantivos vinculados a la imaginación, a la capacidad del ser humano de crear y transformar su mundo. Como tales, los imaginarios, se presentan a través de conjuntos abiertos, indefinidos y fluidos de afectos, deseos, esperanzas, artefactos e imágenes, entre otras formas de representación social.

2.2. En torno a las significaciones imaginarias sociales

Los imaginarios sociales conforman la trama significativa sobre la que se funda la construcción de la sociedad y de la realidad que se materializa en diversas acciones,

[17] Existe, además de las perspectivas mencionadas, una más ligada a la historia de las mentalidades que se nutre del análisis de imágenes, representaciones y mitos para complementar el análisis historiográfico. Entre sus referentes se destacan Jacques Le Goff y Bronislaw Baczko.

afectos, representaciones, discursos, imágenes, objetos, instituciones, leyes y valores. Se entiende por imaginario no lo inventado, lo fantasioso o inexistente, sino aquella capacidad de crear significaciones y representaciones, es decir, la facultad del hombre de crear *su* mundo y conferirle sentido. El estudio desde los imaginarios sociales se presenta como un marco conceptual apropiado para abordar el problema planteado en esta tesis ya que permite comprender cómo, a través de distintas representaciones (discursos, fotografías, obras de arte, nombres de calles, etc.), significaciones y creencias colectivas, se generan efectos de verdad. No se trata de constatar si determinado discurso es falso o verdadero, sino de comprender cómo se generan creencias y deseos que soportan determinadas prácticas, aparatos, instituciones y subjetividades; así como en qué contexto emergen ciertas definiciones que actúan sobre el imaginario social con un efecto de verdad incuestionable. De esta manera, el conjunto de significaciones imaginarias características de cada época histórica, define, avala o condiciona aquello que tiene valor y lo que puede o debería hacerse.

En el apartado anterior se hizo referencia de manera sucinta a algunas trayectorias dentro del campo de estudio de los imaginarios sociales y, una vez despejadas ciertas ambivalencias que recaen sobre el término, se escogió a la teoría que postula Castoriadis como la más indicada para abordar el problema que plantea esta tesis sobre las posibles asociaciones que se establecen entre los imaginarios urbanos y tecnológicos en la conformación de la ciudad. Ahora bien, la teoría de Cornelius Castoriadis sobre los imaginarios sociales posee diversas aristas. Una de las más importantes es la que versa sobre la cuestión de la autonomía política y el sujeto autónomo. Castoriadis elabora dentro de su obra una matriz de pensamiento político tendiente a comprender el cambio social y la posibilidad de la transformación de las estructuras existentes. La autonomía, entonces, refiere a lo imaginario instituyente que encarna las posibilidades del cambio social[18]. Castoriadis (2003) inicia su reflexión sobre lo histórico-social con una crítica al pensamiento heredado porque jamás ha considerado a la representación, la imaginación o

[18] En esta tesis se hace especial hincapié en el estudio de los imaginarios instituidos, es decir, aquellas significaciones hegemónicas y dominantes. De todos modos, se considera que esto permite abordar sólo un aspecto de la problemática y será objetivo de futuras investigaciones indagar las luchas y disputas urbanas que permitirán "completar" la mirada sobre el objeto desde la teoría de los imaginarios. De hecho en el capítulo 9 se menciona un caso paradigmático de la actualidad en la ciudad de Rosario que lo constituye el Movimiento Social GIROS, quienes disputan simbólica y materialmente otro modelo de ciudad. Sobre esta temática he publicado diversos trabajos que no se retoman en esta tesis por superar la extensión permitida. Los artículos mencionados son:
"Disputas en la construcción simbólica de las ciudades. El caso Rosario", En co-autoría con Tepp, Caren; Gelfuso, Alejandro (2011) *"Disputas urbanas en ciudades fragmentadas. El caso del Movimiento Social GIROS y la Ciudad Futura"*. Y, también en co-autoría con Schiavo, Ester y Nogueira Dos Santos, Camilla (2012) *"Nuevas formas de expresión de los movimientos sociales y formas de urbanización metropolitana en el marco del posneoliberalismo. El caso de GIROS en la ciudad de Rosario, Argentina"*; y *"Los movimientos sociales y formas de urbanización metropolitana en el marco del posneoliberalismo. El caso de GIROS en la ciudad de Rosario"*.

lo imaginario en sí mismo, sino que sólo lo ha hecho con relación a otra cosa, reduciéndola, de esta manera, al punto de vista de lo verdadero y lo falso. Esta crítica es extensiva a la forma en que el pensamiento heredado ha abordado lo histórico y lo social como entidades separadas y determinadas, ya sea por explicaciones causales, naturalistas o estructuralistas. Como mencionamos en el primer capítulo, Castoriadis define a esta lógica heredada como lógica identitaria o de conjunto que domina lo real. Esta lógica se rige por determinación y se traduce en relaciones causales, de medio a fin o de implicación lógica. Con esos esquemas se ha analizado lo social y lo histórico como entes a los cuales se le aplica esta matriz y por la cual sólo pueden verse este tipo de relaciones. Frente a esta crítica, Castoriadis reflexiona sobre lo social y la sociedad y, despojándose de todo determinismo, se pregunta qué es lo que la mantiene unida. Para responder a esta pregunta, inicia su exposición considerando a la sociedad no como cosa, ni como sujeto, ni como idea, y tampoco colección o sistema de sujetos, cosas o ideas. No existe nada en lo social que se dé de una vez y para siempre, sino que todo lo que la conforma es creación de esa sociedad en cada momento determinado. Entones, explica que *"la sociedad se establece como modo y tipo de coexistencia (…) Es así como la articulación de lo social en técnico, económico, jurídico, político, religioso, artístico, etc., que tan evidente nos parece, no es otra cosa que un modo de institución de lo social particular a una serie de sociedades, entre las cuales se encuentra la nuestra*" (Castoriadis, 2003: 31). La sociedad, entonces, como creación e institución social se funda a sí misma en cada momento estableciendo *su* mundo a través del sistema de significaciones imaginarias sociales que van a definir lo posible y lo imposible, lo verdadero y lo falso, lo que vale y lo que no vale para esa sociedad en determinado período.

Es justamente esta idea de constructivismo radical la que va a contrapelo de muchas de las teorías dominantes en las ciencias humanas. Para Castoriadis no existe nada por fuera de las significaciones imaginarias con que los hombres construyen y dotan de sentido a las cosas ya que, en una posición extrema, defiende la idea de que la "realidad" y las cosas que el hombre puede "ver" o "reconocer", pueden existir sólo en la medida en que están instituidas por esos esquemas de significación. Es decir, la relación entre las significaciones imaginarias sociales y la institución de la sociedad con la "realidad" no es natural, sino social. La sociedad da existencia a las cosas, los objetos, los individuos y las instituciones al fabricarlos como entidades concretas y como ejemplo de lo creado, imaginado e instituido por la sociedad, de lo factible por ser visto, identificado, indagado por los hombres de una sociedad en cierto momento.*"El mundo de las significaciones*

instituido en cada oportunidad por la sociedad no es, evidentemente, ni un doble o calco (reflejo) de un mundo "real", ni tampoco algo sin ninguna relación con un cierto ser-así natural." (Castoriadis, 2003: 304) Es creación, una construcción social. Es, en definitiva, la red de significaciones que cohesiona, ordena y mantiene unida a una sociedad y que Castoriadis denomina *magma de significaciones imaginarias sociales* que la sustenta y le da entidad. *"La institución de la sociedad es en cada momento institución de un magma de significaciones imaginarias sociales, que podemos y debemos llamar mundo de significaciones. (…) –la sociedad– instituye un mundo de significaciones que se instituye al instituir el mundo de significaciones que es el suyo y que sólo en correlación con él existe y puede existir para ella un mundo"* (Castoriadis, 2003: 312). Ese mundo específico que se construye a partir de la institucionalización de significaciones imaginarias no sólo le permite definir ese mundo como *su* mundo, sino que le posibilita definirse como *esa* sociedad y no otra. Este punto es clave porque brinda una vía de entrada al tema de la identidad urbana sobre el que se volverá más adelante.

Esto significa que lo que aparece como real para una sociedad depende del imaginario social que, a través de la institucionalización de ese magma de significaciones, dota de sentido a las cosas, que esas cosas tienen y pueden tener cierto sentido en el marco de esa institución social de significados y produce una realidad que se presenta como lo dado, lo natural y lo inevitable para esa sociedad. Esta razón, tan constitutiva de la vida social, es lo que pone en valor los supuestos del constructivismo y, a la vez, lo que dificulta la tarea de poner en evidencia lo obvio, de visibilizar lo que aparece invisible y que es, justamente, lo que funciona como articulador de la complejidad del mundo social, lo que permite unir, por ejemplo, relojes, calles, ciudades, edificios, medios de transporte y modos de producción; o cualquier otra combinación posible que a primera vista puede parecer carente de relación, o por el contrario, obvia en sus vinculaciones. Pues, nada resulta natural ni obvio cuando se trata de analizar procesos de construcción social fundados en matrices o, mejor dicho, entramados de significaciones que son los que permiten dar cuenta de las asociaciones que hacen posible a esa sociedad en un momento dado, con determinados modos de vida, artefactos, actores sociales, jerarquías, creencias, leyes y valores.

En síntesis, es posible analizar la construcción social de la realidad desde la teoría de Castoriadis, porque desde ella se afirma que lo que mantiene unida a esa sociedad es determinado magma de significaciones imaginarias sociales instituidas que da sentido y existencia a ciertas subjetividades y no a otras, a ciertos artefactos y no a otros, etc. Así, la

sociedad tiene un terreno fecundo desde el cual construir su mundo social con una base de cohesión imperceptible e inconsciente conformado por ese campo imaginario.

2.2.1. Modos de ser y hacer de las significaciones imaginarias

Las significaciones imaginarias sociales en tanto entramado, marco y condiciones de posibilidad de lo social, poseen ciertas características que permiten comprender su funcionamiento en los mecanismos de co-construcción simbólica y material de las sociedades. Entre ellas se destacan lo *instituido* y lo *instituyente* que trata principalmente de las formas de hacer de las significaciones imaginarias, los mecanismos mediante los cuales la sociedad crea, recrea, transforma e institucionaliza ciertos sentidos. Por otra parte, se distinguen las formas de ser de las significaciones sociales, éstas serían las significaciones centrales y las derivadas.

2.2.1.1. Formas de ser de las significaciones imaginarias

Castoriadis distingue a las significaciones *centrales* o primeras de las *derivadas* como las *formas de ser* de las significaciones sociales, ya que funcionan como organizadoras del campo de imaginarios sociales. A partir de las significaciones centrales se desprenden series de significaciones derivadas y son estas últimas las que conforman las estructuras o entramados de significación posibles de ser analizados.

Las significaciones *centrales* o primeras son, además de organizadoras del mundo, creadoras de objetos. *"La emergencia de una significación central reorganizan, redeterminan, reforman una multitud de significaciones sociales ya disponibles, a las que al mismo tiempo altera, condiciona la constitución de otras significaciones y acarrea, lateralmente, efectos análogos prácticamente sobre la totalidad de las significaciones sociales del sistema considerado"* (Castoriadis, 2003: 318). Además, las modificaciones en las significaciones centrales repercuten en los modos de vida, las concepciones espacio-temporales que organizan las actividades y los valores, creencias y deseos de la sociedad en cuestión. Es decir que los cambios en las significaciones centrales, al desencadenar una serie de transformaciones sobre los esquemas significantes de la sociedad, impactan también sobre las subjetividades y objetos sociales.

Es importante dejar en claro que estas significaciones no se refieren a algo de manera concreta, no dependen de otra significación, *"o más aún, son ellas las que dan existencia, para una sociedad determinada, a la coparticipación de objetos, actos, individuos en apariencia heteróclitos al máximo (…) instituyen un modo de ser de las*

cosas y los individuos como referido a ellas. En tanto tales, no son necesariamente explícitas para la sociedad que las instituye. Son –explica Castoriadis– *presentificadas, figuradas por medio de la totalidad de las instituciones explícitas de la sociedad, y la organización del mundo a secas y del mundo social que ellas instrumentan. Condicionan y orientan el hacer y el representar sociales, en y por los cuales continúan ellas alternándose."* (2003: 320). El autor continúa explicando estas formas de ser de las significaciones imaginarias centrales, aclarando que esa imposibilidad de ligarlas a un objeto como referente se fundamenta principalmente a que esos objetos y esas asociaciones que una sociedad realiza resultan posibles por esa significación central que las une desde lo simbólico. *"El 'objeto', como referente, es siempre co-construido por la significación imaginaria social correspondiente, tanto el objeto particular como la objetividad en tanto tal"* (2003: 321). Concluye, entonces, que son referentes de sí misma.

Las significaciones centrales son las que hacen de los sujetos *ciertos* sujetos y no otros, de las cosas *esas* cosas y no otras, de los modos de vida, las actividades, las creencias, los valores, los tiempos y los espacios *esos* y no otros. Son la unidad de las significaciones derivadas, son lo que habilita ciertas formas de representar, vivir y hacer en determinada sociedad. Por ejemplo, para Castoriadis (2003), la Modernidad occidental tiene dos significaciones centrales: por un lado, la significación de la expansión ilimitada del dominio racional del mundo y la significación de autonomía que, como expresión de lo imaginario instituyente, se le opone (Cristiano, 2009). La primera se presenta como una ley dada, establecida e incuestionable. Esta significación se puede vincular también con una serie de significaciones derivadas entre las cuales se encuentra la idea del futuro y la técnica mecánica como símbolos y caminos inexorables hacia el progreso. Asimismo, se puede analizar a la inversa. Es decir, que el modelo de producción fordista fue posible sólo en el marco de la Modernidad que fue la significación central que dio sentido y materialidad a determinados aparatos, modos de producción, discursos, imágenes y subjetividades. A partir de las significaciones centrales y derivadas se afirma la trama de significaciones instituidas posibles para una sociedad en un momento determinado, por tal motivo pueden pensarse como condiciones de posibilidad de diversas representaciones, creencias y artefactos. Las significaciones centrales "habilitan", también, las formas en que una sociedad nombra a sus cosas. En el caso de las significaciones imaginarias urbanas se puede observar una asociación profunda con los imaginarios tecnológicos, sobre todo desde la Modernidad. Esta problemática se trabajará en la segunda y tercera parte de la tesis.

Es necesario destacar que estos procesos de creación y transformación de las significaciones sociales centrales y derivadas se dan de manera ajena a toda intencionalidad, especulación, planificación u orden causal. Los procesos de autonomía buscan la modificación del orden existente y como significación central de la Modernidad impulsa la idea de que la sociedad se hace a sí misma, lo cual habilita acciones, creencias y subjetividades autónomas con fuerza instituyente. En este punto, Cristiano explica que *"la democracia en sentido sustantivo consiste en el reconocimiento y la dinamización de las relaciones entre lo instituyente y lo instituido"* (2009: 124). No existe nunca primacía de un aspecto sobre otro, no existen tampoco factores determinantes sino que la emergencia, transformación e institucionalización de significaciones imaginarias, podría definirse como un proceso complejo y donde se ven implicados múltiples condicionantes.

2.2.1.2. Formas de hacer de las significaciones imaginarias

Al momento de explicar cuál era el factor que mantenía unida a la sociedad, se expuso brevemente que era la institución del magma de significaciones imaginarias sociales lo que permite que una sociedad defina las tramas de sentido que le otorgan unidad y entidad como *esa* sociedad y no otra, con determinadas creencias, valores y formas de representación social. Esa introducción puede ampliarse ahora ahondando más en la idea de que las significaciones imaginarias sociales se caracterizan también por una forma de crearse, transformarse y fijarse en la sociedad. Podría definirse esta modalidad como una *circularidad constructiva* entre lo instituido y lo instituyente producto de la cual se va *haciendo* la realidad y que mantienen un estrecho vínculo con las formas de ser de las significaciones imaginarias. Entonces, las significaciones imaginarias centrales y derivadas componen el campo de lo imaginario instituido. Castoriadis sostiene que *"tanto las significaciones imaginarias sociales como las instituciones, una vez creadas, se cristalizan o se solidifican, y a esto lo llamo lo imaginario social instituido. Imaginario que asegura la continuidad de la sociedad, la reproducción y la repetición de las mismas formas, que en lo sucesivo regulan la vida de los hombres y que permanecen hasta que un cambio histórico lento o una nueva creación masiva viene a modificarlas o a reemplazarlas radicalmente por otras."* (2000: 95). Ahora bien, es posible desglosar y esclarecer algunas de estas ideas.

En principio, se considera que lo imaginario *instituido* es el entramado de sentidos a partir del cual una sociedad, en un momento determinado, crea y ordena la realidad, *su* realidad, su mundo. Es lo que cohesiona, une y da entidad a esa sociedad. Estas

significaciones instituidas son las que exhiben huellas más tangibles ya que se presentan materializadas y presentificadas, al decir de Castoriadis, en instituciones que, como tales, mantienen cierta estabilidad. Las funciones que posee lo imaginario instituido radican principalmente en *mantener* y *justificar* el orden social existente. Esto se realiza a través de ciertas operaciones. Entre ellas se destacan tres. La *legitimación* con la cual se explica y se justifica la realidad social mediante discursos que además de dar sentido a esa realidad se presentan como un cuerpo de representaciones coherentes, cerradas y convincentes, o como las define Daniel Cabrera *"como explicación, fuente de sentido y plausibilidad subjetiva; esto es las significaciones sociales muestran, contrastan y ocultan, a la vez, la realidad social"* (Cabrera, 2011:180). Otra de las operaciones tendientes a mantener el orden social vigente es la *integración* orientando conductas empleando para ello las normas, valores y creencias sociales que determinan lo que está permitido, lo que es esperado y lo que está prohibido en la acción social que, en este marco, resultan también acciones simbólicas, por ser humanas y por estar dentro de entramados de significación. Por último, se encuentra el *consenso* que define los acuerdos sociales tendientes a custodiar y conservar el orden social.

Sin embargo, la estabilidad en la sociedad no es más que algo circunstancial y temporal, por lo cual, como contraparte y complemento de lo instituido, se encuentra lo *instituyente*[19], que son las fuerzas movilizadoras y portadoras del cambio social. Lo imaginario instituyente es aquello que crea nuevas significaciones sociales siendo lo nuevo que viene a disputar el entramado de sentidos con lo instituido. De estas disputas muchas veces lo imaginario instituyente termina fijándose, instalándose en la sociedad, transformándose así en lo imaginario instituido con todo su campo de representaciones, creencias, afectos e instituciones. Así como lo imaginario instituido cuenta con ciertas funciones, lo mismo ocurre con lo imaginario instituyente que por un lado *crea* e *instituye* nuevas significaciones sociales. Esto se produce porque también es su función *cuestionar* el orden social establecido. En la creación a través de lo imaginario instituyente no es posible detectar a un sujeto o grupo de sujetos como causantes de ese nuevo imaginario, sino que el surgimiento de lo radicalmente nuevo se da desde lo anónimo colectivo. Sin embargo, Castoriadis (2000) aclara que las sociedades capaces de cuestionar las significaciones instituidas son, o fueron, casos excepcionales y menciona a Grecia Antigua

[19] En la fuerza instituyente Castoriadis deposita la potencia del cambio social y a partir de este concepto desarrolla sus ideas más políticas sobre la autonomía del sujeto. Si bien este tema no se trabajará en esta tesis, se puede profundizar sobre ello en sus obras *El mundo fragmentado* (1997), *Figuras de lo pensable* (1999) y *Ciudadanos sin brújula* (2000), entre otros trabajos.

donde se originó la democracia y la filosofía, y Europa occidental que fue capaz de cortar con la Edad Media.

No es posible comprender la técnica, las tecnologías, las ciudades, las formas de construir y habitar de los hombres sin considerar, en los procesos de construcción social, a los imaginarios instituidos, ya que es a partir de éstos que una sociedad, mediante los procesos de socialización de sus miembros, va instalando lo que es real, lo que es creíble, lo que es valioso y lo que no.

Gráfico 1: Modelo de circularidad constructiva entre lo imaginario instituido e instituyente

Fuente: Elaboración propia

En el gráfico 1 se busca representar el dinamismo existente entre las significaciones imaginarias sociales instituidas y las instituyentes que promueven la posibilidad de cambio y transformación social. Sin que esta circularidad representativa tenga un punto de inicio concreto, más que en el plano gráfico explicativo, las significaciones centrales y derivadas que componen el campo de lo imaginario instituido, mantiene y justifica el orden social existente. A la vez, lo instituido es factible de ser modificado a través de las críticas y cuestionamientos que pueden ejercer sobre ellas las significaciones instituyentes que crean nuevos campos de sentido, pero que al momento de consolidarse o cohesionarse se instituyen, convirtiéndose así, en los nuevos imaginarios instituidos. De esta manera, a

partir de la teoría de los imaginarios sociales, se garantiza la posibilidad de que la facultad creativa del hombre sea el motor de los procesos de construcción social.

2.3. Los entramados de significaciones imaginarias sociales

Castoriadis es contundente y claro cuando afirma que *"la institución del mundo común es necesariamente en cada momento institución de lo que es y no es, de lo que vale y no vale, así como de lo que es factible o lo que no lo es, tanto 'fuera' de la sociedad como 'dentro' de ella. En tanto tal, debe necesariamente ser para la sociedad también 'presencia' del no ser, de lo falso, de lo ficticio, de lo simplemente posible, pero no efectivo. Mediante la sinergia de todos estos* ***esquemas de significación*** *es como se constituye la realidad para una 'sociedad' dada"* (2003: 330)

Las significaciones sociales, entonces, se transforman en condición de lo representable y de lo factible, a partir de ello se generan procesos de complementariedad entre los individuos y las representaciones. No se puede explicar lo social a partir de lo individual, sostiene Castoriadis, porque los esquemas de significación existen en tanto tales definidos por lo social que es donde se manifiestan. Por otra parte, se pueden presentar ciertas confusiones con el concepto de representaciones sociales. Sin embargo, como explica Moscovici (1979), las representaciones sociales son aquellos procesos y productos que resultan de construcciones mentales de la realidad y condicionan ciertos comportamientos sociales. Si bien ambos conceptos, imaginario social y representaciones sociales, forman parte de trayectorias teóricas distintas, es posible complementarlos al momento en que las representaciones se presentan como productos que materializan, en cierta forma, los imaginarios que contienen todo un campo de significaciones que habilitan que determinados sentidos cobren relevancia en un momento y en un lugar específico. Podrían considerarse como los *signos de lo imaginario,* aquello donde la red de significaciones imaginarias se materializa y se encarna. Castoriadis se manifiesta sobre la imposibilidad de analizar la representación porque *"lo que hay en ella remite a lo que en ella no está, o lo llama; pero no lo llama bajo la égida de una regla determinada y formulable (…) Lo que no se encuentra en una representación puede sin embargo encontrarse allí"* (2003: 182). Por esto introduce una distinción al afirmar que lo que existe entre representaciones no es una *relación,* sino *asociaciones* que permiten develar, de manera siempre parcial, algunos aspectos de esa co-participación. No se puede aseverar, entonces, que una representación significa tal o cual cosa, o que su sentido se encuentra fijado o determinado, sino que hay que analizarlas como huellas del sentido social, como

indicios. Lo que se puede realizar desde la investigación es rastrear esas asociaciones de sentidos e interpretar lo que esas asociaciones ponen en relación. Sin embargo, estas interpretaciones no pueden tener la ambición de presentarse como el verdadero significado, ya que esto no existe. Lo que sí es posible indagar son las construcciones de sentido que mantienen la cohesión de esa sociedad en cada momento y que se permea en diversas manifestaciones.

Para poder abordar, analizar y comprender los procesos simbólicos y materiales a través de los cuales se ha construido la ciudad moderna y contemporánea, se analizaran algunos *esquemas de significación* que son, en los períodos abordados, aquellos entramados de significaciones imaginarias que dan entidad de "real" a los modos de vida, a las ideas sobre la ciudad, a los objetos, a las formas en que se hacen las cosas. Castoriadis se refiere a *esquemas de significaciones imaginaras* y, si bien se comparte esta definición, se considera más apropiado para esta tesis trabajar con el concepto *entramados de significaciones imaginaras sociales* por tratarse de un concepto que representa mejor la idea de interrelación, de asociaciones y de movilidad inherente al campo de las significaciones, mientras que *esquema* remite a una estructura más rígida, aunque, vale aclarar, que esa no sea la perspectiva de Castoriadis.

Estos esquemas, o entramados como se prefieren llamar son, también, los que mantienen unida a la sociedad ordenando lo que es válido y posible, y lo que no. A continuación se desarrollará un esquema conceptual construido a partir de la teoría de los imaginarios sociales. Para operacionalizar este concepto se hizo hincapié en los aspectos que permiten establecer generalizaciones y, a la vez, que son factibles de ser utilizado para estudios de caso, como es el tema de esta tesis; teniendo en cuenta que*"(…) cosa, mundo, individuo, pensamiento, significación, son instituciones y sedimentación de instituciones, que, para poder ser y operar, deben ser transportadas por el flujo representativo de los sujetos"* (Castoriadis, 2003: 281). A través del análisis de los entramados de significaciones se puede indagar cómo una sociedad se refiere a sí misma y a otras, cómo representa su pasado, su presente y su futuro, cuáles son los objetos y artefactos a los que le otorga más valor. Entonces, se ha organizado este esquema conceptual contemplando las *estrategias de identificación, representaciones de la temporalidad y de la especialidad, imaginarios tecnológicos, dispositivos emocionales* e *instituciones de lo social.*

2.3.1. Estrategias de identificación

Una sociedad va forjando su identidad sobre la base de la institucionalización del entramado de significaciones imaginarias sociales que la constituyen como *esa* sociedad y no otra. La institucionalización de *esa* sociedad que le es propia a sus miembros y que es factible de ser definida, caracterizada y representada, implica, necesariamente, una *aquella*, otra sociedad de la cual distinguirse. Una sociedad cuenta con lo que Cristiano (2009) denomina como *fronteras de sentido* que es justamente lo que permite que una sociedad *se* distinga de *otra.*

En esta tesis se sostiene que para definir la identidad urbana, entonces, una sociedad puede recurrir a cuatro estrategias. En primer lugar se puede mencionar la estrategia de *imitación* que consiste en seleccionar las sociedades –ciudades según se analizará– a las cuales se quiere "copiar", sobre las cuales se construyen las imágenes ideales, aquella que representa los sueños y los deseos de la sociedad a la cual se aspira. Esto puede generarse por distintos factores y analizarlos también arrojará información significativa sobre lo que vale y no vale para la sociedad en cuestión. Por ejemplo, si el factor que define es lo económico, lo artístico o las innovaciones tecnológicas, por mencionar solo algunos. Cada uno de los distintos aspectos que son considerados para establecer esos vínculos de identificación funcionan como una especie de espejo que delinean también lo que esa sociedad cree y anhela.

En segundo término se encuentra la estrategia de *distanciamiento* a través de la cual las sociedades –*esa sociedad*– buscan "anular" simbólicamente a aquellas sociedades a las que simplemente ignoran por no considerarlas ni fuente de inspiración ni detracción. No se establecen puntos de contacto, ni de identificación, ni de competencia, son aquellas sociedades que ni se nombran siendo ésta una forma de subestimación que también encierra un campo de sentidos factibles de indagación.

En tercer lugar, se encuentra la estrategia de *competencia* que es quizás la estrategia que más evidencia las similitudes entre distintas sociedades. Esas similitudes incitan a la competencia porque justamente se busca incrementar una diferenciación para evitar ser asemejada o incluso confundida con esa sociedad. A través de esta estrategia se disputan campos de significación donde las sociedades se identifican. Son aquellas sociedades que se instalan como los fantasmas de la identidad propia, esas sombras que pueden poner en duda o desvirtuar la imagen y las representaciones que una sociedad busca comunicar tanto hacia su interior como hacia el exterior.

Por último es posible señalar la estrategia de *reprobación* que sería la contracara de la estrategia de *imitación*. Mientras que en esta última encontramos el modelo positivo, la estrategia de reprobación estaría orientada a establecer el modelo negativo, aquello que se nombra no para tomar distancia o imitar sino como ejemplo de lo que no se quiere para esa sociedad.

A partir de estas estrategias, también se va configurando la propia imagen, es decir, la *autodefinición* y ésta no sólo se vincula con las estrategias de identificación sino también con el pasado, a través de la memoria colectiva donde se reconstruye lo que la ciudad fue; con el presente compuesto por las creencias sobre lo que la ciudad es; y por último, con el futuro donde se alojan los deseos y esperanzas de lo que se aspira como ciudad.

Las estrategias de identificación resultan un elemento muy enriquecedor para abordar los procesos identitarios de las sociedades urbanas. En ellas es posible relevar y analizar imaginarios urbanos conformados por espejos, fantasmas e innombrables donde se representa no sólo las relaciones con otras sociedades sino las definiciones sobre la propia identidad urbana. Aquí radica la importancia de estas categorías que pretenden contribuir en la investigación de los procesos de construcción de las ciudades modernas y contemporáneas.

2.3.2. Representaciones de la temporalidad

El tiempo constituye uno de los aspectos centrales de la vida humana, sin embargo, tanto esta centralidad como las formas en que se concibe, mide, controla y comunica el tiempo son construcciones sociales, por lo cual no son formaciones naturales sino culturales. La definición y caracterización del *tiempo* varía de una sociedad a otra y en distintos momentos históricos de acuerdo también a sus formas de organización de las prácticas y actividades sociales. Por lo tanto, analizar las construcciones de las representaciones sobre el tiempo permitirá indagar ciertos aspectos del entramado de significaciones imaginarias que intervienen en los procesos de construcción social de las ciudades. Como se analizará en el estudio de caso, existen relaciones muy estrechas entre las representaciones del tiempo, los imaginarios tecnológicos y las formas e ideas que discurren sobre las ciudades.

El tiempo es una construcción cultural del hombre en relación al transcurrir, a la puesta en relación de acontecimientos, a través del cual va fijando hitos en el entramado simbólico que constituye las sociedades. Héctor Vera menciona en el prólogo que realiza a la obra de Elias, *Sobre el tiempo* (2010), que la actual forma del *tiempo* es algo que

aprendieron –construyeron– los miembros de las sociedades industrializadas modernas en el proceso de socialización. Se puede afirmar que en el caso de la sociedad occidental desde la Modernidad, el afianzamiento de una temporalidad lineal determinó gran parte de la cultura del tiempo que aún se encuentra vigente. A modo de generalización se puede pensar en un *pasado* del que hay que alejarse, al que no hay que volver; un *presente* casi inexistente más proyectado hacia adelante que en aquí-ahora que representa más el tiempo de las culturas ancestrales y orientales; y un *futuro* depositario de todas las expectativas, esperanzas y anhelos, aquello hacia donde ir, la garantía del progreso. Por estas razones las *representaciones de la temporalidad* que se explorarán se organizan en pasado, presente y futuro. Estas categorías *"aunque también se refieren a acontecimientos anteriores y posteriores, son símbolos conceptuales de una forma de relación no causal, que encierran en la síntesis conceptual una determinada manera de* ***vivir*** *los procesos"* (Elias, 2010: 100). Se observa así que las sociedades instituyen significaciones imaginarias en torno a la temporalidad estableciendo no sólo qué es el tiempo para ellas sino también cómo instauran esa coordenada organizadora de las actividades humanas. Es decir, las formas en que se percibe el tiempo y las significaciones que adquieren el pasado, el presente y el futuro también determinan los *ritmos urbanos y sociales,* las prácticas sociales y las subjetividades.

2.3.3. Representaciones de la espacialidad

El tiempo no es el único eje de ordenamiento de la vida social, ya que lo temporal dialoga de manera constante con otra categoría que contribuye a la organización social, cultural y simbólica de los hombres: el espacio. Como menciona Elias, *"tiempo y espacio pertenecen a los medios básicos de orientación de nuestra tradición social (…) Permiten a los hombres orientarse ante posiciones o distancias entre posiciones que los acontecimientos de todo tipo toman tanto en su relación reciproca dentro del mismo proceso, como respecto de posiciones homólogas dentro de otro proceso, normalizado como medida."* (2010: 116-117). Por esta razón los cambios en el espacio repercuten en cambios en el tiempo y viceversa.

Es importante destacar que resulta habitual confundir espacio y territorio porque se suele ligar o asimilar el espacio a cierto territorio. Sin embargo, al margen de la materialidad física con que pueden eventualmente tener relación, el espacio resulta un símbolo, una construcción cultural que determina las relaciones posibles de establecer entre ambas. En este sentido se pueden estudiar las *posiciones* –arriba, abajo, adelante,

atrás–, las *formaciones* –límites, fronteras, redes–, los modos de *propiedad* –público, privado– y las *escalas* –local, regional, nacional, global– con que se definen los territorios y se actúa sobre ellos. Por mencionar un ejemplo, resulta bastante claro que en la Modernidad el imaginario espacial ligado a la altura se expresó en el auge de la construcción de rascacielos, sobre todo en ciudades referentes del progreso como Chicago, New York y Londres.

Los espacios en tanto construcciones imaginarias recubren de metáforas, símbolos, e imaginarios a los territorios, delinean lugares y dan sentido a prácticas sociales, objetos y ritmos. Por ejemplo se puede observar que las formas en que las sociedades definen y nombran a sus ciudades permiten establecer asociaciones con el imaginario instituido en cada época, junto a los deseos, las esperanzas y las creencias que los componen. De esta manera si la ciudad moderna se definió como ciudad industrial o ciudad de las máquinas, la ciudad contemporánea es señalada como ciudad de las redes, digital, innovadora o de flujos. En éstas, en apariencia, simples ilustraciones, convergen imaginarios espaciales, temporales y tecnológicos que dan forma a las ciudades en cada sociedad y momento histórico.

Dadas estas características es substancial a los fines de esta tesis indagar sobre estas significaciones sociales que, tanto como las representaciones de la temporalidad, intervienen en los procesos de construcción del espacio urbano.

2.3.4. Imaginarios tecnológicos

Otro de los factores importantes para analizar los entramados de significaciones imaginarias sociales son los artefactos, los objetos construidos, representados, valorados, deseados y/o rechazados por una sociedad en determinada circunstancia. *"En cierto sentido* –explica Castoriadis– *los útiles y los instrumentos de una sociedad* son *significaciones, son la 'materialización' de las significaciones imaginarias de la sociedad en cuestión en la dimensión identitaria y funcional"* (2003: 315) Por lo tanto, se puede afirmar que las significaciones imaginarias en torno a la tecnología resultan un aspecto destacado para comprender los procesos sociales que se han generado en las ciudades, sobre todo desde la época moderna. Los artefactos y las relaciones que una sociedad tiene con ellos en cada momento arrojarán información sobre lo que esas tecnologías significan para esa sociedad, cómo participan de la construcción de esa identidad urbana, cómo se vinculan con las nociones de tiempo y espacio imperantes en esa cultura.

Podría definirse a los imaginarios tecnológicos como el magma de significaciones imaginarias sociales que refieren a los valores, las creencias, los deseos y las formas que pueden adquirir los objetos y artefactos técnicos, como así también a las tecnologías. Es decir, habilidades, usos y prácticas que una sociedad desarrolla en cada momento de su historia. El tópico imaginarios tecnológicos conforma un eje central en esta tesis, razón por la cual se profundizará sobre esta categoría en el capítulo siguiente.

2.3.5. Dispositivos emocionales

Los dispositivos emocionales *"median y determinan cualquier experiencia del espacio-tiempo social"*, afirmará Castro Nogueira (2005: 95). Pero es necesario agregar que no sólo definen lo espacio-temporal, sino que también se hallan implicados en las representaciones, las imágenes, los discursos y objetos de esa sociedad.

Se trata, en definitiva, de las *formas de sentir* que una sociedad avala en cierto momento en asociación a múltiples cosas. Estos dispositivos pueden organizarse en *valores*, *creencias* y *deseos* que subyacen en los procesos de construcción social de esa sociedad que expresa lo que vale y lo que no vale, lo que resulta bueno o malo, las aspiraciones, opiniones y esperanzas que motivan las acciones sociales. Estos dispositivos emocionales están implicados en los discursos, las representaciones, las materialidades y las prácticas de esa sociedad. Son los aspectos emocionales que, además de cohesionar una sociedad, componen las estructuras de sentido participando en cualquier proceso de subjetivación. También se implican aquí las *estructuras de sentimiento* trabajadas por Raymond Williams (2003) en alusión al nivel de sentido colectivo que actúa ligando a una sociedad. Por esta razón resultan aspectos fundamentales para analizar y comprender las construcciones sociales y colectivas.

2.3.6. Instituciones de lo social

Por último, dentro de los entramados de significaciones imaginarias sociales se encuentran aquellas instituciones que organizan distintos aspectos de la vida social. En este sentido, además de ser significaciones sociales instituidas de lo imaginario social, en muchos casos se erigen como instituciones materiales que definen lo correcto e incorrecto, o sea, las reglas, las *normas sociales;* las *jerarquías sociales* que definen las estructuras de esa sociedad; y los *modos de vida* que determinan las actividades permitidas y prohibidas, valoradas o menospreciadas, las prácticas sociales –colectivas e individuales–, el ocio, el esparcimiento, el trabajo, el deporte y las actividades culturales que serán respetadas,

avaladas y promovidas por esa sociedad o, por el contrario, inhibidas o vedadas. A partir de ciertas instituciones de lo social se efectivizan las estrategias biopolíticas que también configuran ciertas subjetividades.

Estas *instituciones de lo social* funcionan como el aparato o dispositivo de regulación social y en ellas también es posible indagar imaginarios sociales que definen a una sociedad en un momento dado.

A modo de síntesis se presenta el cuadro 1 que reúne las categorías desarrolladas hasta el momento.

Cuadro 1: Esquema conceptual de los entramados de significaciones imaginarias sociales

ENTRAMADOS DE SIGNIFICACIONES IMAGINARIAS SOCIALES	
Estrategias de identificación	Imitación
	Distanciamiento
	Competencia
	Reprobación
	Autodefinición
Representaciones de la temporalidad	Ritmos urbanos
	Ritmos sociales
	Significación del pasado
	Significaciones del presente
	Significaciones del futuro
Representaciones de la espacialidad	Posiciones: Arriba/ Abajo/ Delante/ Atrás
	Formación: fronteras/redes
	Propiedad: público/privado
	Escalas: local/regional/nacional/global
	Tipos de espacios: movilidad/ trabajo/ intercambio/ disciplinares/ culturales
Imaginarios tecnológicos	Artefactos simbólicos-identitarios
	Artefactos técnico-científicos
Dispositivos emocionales	Valores
	Creencias
	Deseos
Instituciones de lo social	Normas sociales
	Jerarquías sociales
	Modos de vida

Fuente: Elaboración propia

2.4. Apuntes teórico-metodológicos

En el Capítulo 1 se sostenía que el abordaje relacional que habilitan los Estudios Culturales hace referencia a que cualquier acontecimiento, objeto, creencia, o significación debe ser entendida en el marco de sus complejos y cambiantes relaciones de co-determinación. Se considera, entonces, que esta perspectiva puede ser complementada con la teoría de los imaginarios sociales desarrollada, mediante la cual se puede rastrear y analizar la urdimbre de significaciones sociales que, a primera vista, parecen dispersas, pero en la que es posible detectar que ciudad y tecnología se van constituyendo como objetos de deseo. Las intersecciones entre los Estudios Culturales y la teoría de los imaginarios sociales nace con el propio Williams, como afirma Sarlo *"creo que Raymond Williams se situó desde muy temprano en un campo de estudios que hoy está a la orden del día: el del imaginario social. Si nunca este término apareció en sus trabajos, la razón deberá buscarse, una vez más, en la cualidad particularmente británica de su obra, en la que la escritura resistió siempre esa peculiar forma 'universal' de la exposición que atribuimos a la discursividad francesa"* (Sarlo, 2002 : 316) A su vez, Beverly (1996) explica que en la trayectoria intelectual de Williams, donde se desarrolla principalmente un trabajo orientado a redefinir la forma en que se había pensado la relación entre superestructura y base en el marxismo tradicional, se propone la idea de materialismo cultural *"para designar el estudio de los sistemas de significación que producen y mantienen subjetividades y valores"* (Beverly, 1996: 455) Aquí también se observa la vinculación existente entre ambas perspectivas[20]. Otros puntos en común son que tanto los Estudios Culturales como la teoría de los imaginarios sociales requieren articular un marco teórico heterogéneo desde el cual abordar el objeto de estudio y ambos postulan una perspectiva cualitativa, crítica, interpretativa y relacional para trabajar sobre los problemas sociales.

Como se sostenía al inicio de este capítulo, la realidad es una construcción social y, en este sentido, el objetivo de una investigación posicionada en esta perspectiva es develar, descubrir y comprender cómo se establecen los vínculos, las asociaciones y las creencias que hacen que la realidad se presente de determinada manera en ciertas sociedades y en cada momento. Esto conduce a pensar que para poder reflexionar en torno a los vínculos

[20] Por otra parte, es necesario hacer mención al concepto de *hegemonía* de Gramsci ya que se relaciona tanto con la teoría de los imaginarios sociales como con los Estudios Culturales. A partir de este término Gramsci introduce el aspecto cultural dentro de los análisis marxistas complejizando las bases teóricas formuladas por Marx con las nociones estructura/superestructura. La hegemonía permite comprender las formas de construcción de poder que actúan a partir de un cuerpo de prácticas, sentidos, percepciones y visión del mundo de la clase dominante. Es decir, incluye a la cultura, la ideología pero no se reduce a ellas; es un proceso que al ser experimentado a través de prácticas, se confirman recíprocamente (Williams, 2009)

que existen entre tecnología y sociedad, más específicamente entre las tecnologías y los modos de construcción de las ciudades, resulta necesario abordar los esquemas de significación en los cuales se desarrollan las relaciones simbólicas que dan sustento de "realidad" y de "orden establecido" a las circunstancias tecnológicas, temporales y espaciales que van modelando las ciudades. Es preciso explicar que para estudiar cualquier proceso de construcción social se puede recurrir al análisis de los entramados de significaciones imaginarias sociales y que mediante la teoría de los imaginarios sociales es posible, a su vez, estudiar distintos imaginarios, lo que permitirá el abordaje de ciertas asociaciones y no tan sólo de las significaciones de tal o cual objeto de estudio. Usualmente se encuentran investigaciones sobre imaginarios urbanos, de género, étnicos y tecnológicos por separado, es decir, de manera exclusiva. Sin embargo, la propia teoría de los imaginarios sociales trabaja sobre la idea de la co-participación y la co-construcción de objetos, artefactos, discursos o instituciones entre los múltiples componentes simbólicos del mundo social. Esto se desprende, a su vez, de las formas de ser y hacer de las significaciones imaginarias sociales que no actúan independientemente sino a través de asociaciones soportadas en el magma de significaciones sociales centrales y derivadas. Entonces, cuando la intención de una investigación es indagar sobre los vínculos que intervienen en los procesos de construcción social –en este caso, de la ciudad–, es posible y necesario trabajar simultáneamente con imaginarios tecnológicos, de la temporalidad y urbanos. Pero, ¿adónde rastrear esos entramados de significación? ¿Cómo conformar el corpus de una investigación de este tipo? ¿Desde qué perspectiva metodológica se pueden analizar? Según afirma Castoriadis, "*lo que en cada momento orienta la exploración de la significación de un término o una frase, lo que aclara en ella de modo privilegiado un aspecto, tiene que ver con el contexto*" (2003: 300) Ese contexto no sólo se define por las circunstancias espaciales, temporales, históricas, sino principalmente por la cultura que es, desde la perspectiva asumida, el ámbito de lo imaginario. Esta idea de cultura, en sintonía con la de Weber y con la de Geertz –aunque Castoriadis no los mencione directamente–, confirma la idea de que la cultura es el campo de significaciones, de sentidos, construido por el hombre y que a la vez lo constituye. Por lo tanto, como afirmaba Geertz (1992), para el análisis de la cultura, de lo cultural o de lo simbólico, se requiere una ciencia interpretativa, hermenéutica, que busque comprender esos entramados de sentido estableciendo asociaciones entre distintos elementos.

Además de la elección de perspectivas metodológicas cualitativas, es indispensable componer un corpus heterogéneo para poder someterlo a análisis e indagar asociaciones

entre distintos imaginarios y significaciones sociales. Un *corpus* conformado por imágenes, discursos periodísticos, fotografías, artefactos, políticas públicas, etc; permitirá indagar sobre lo imaginario instituido que da sustento y permite comprender algunos por qué y cómo de los procesos colectivos de construcción urbana. Por otra parte, si se entiende que la sociedad es la que da existencia a los objetos, los individuos y las instituciones al fabricarlos como entidades concretas y como ejemplo de lo creado, imaginado e instituido por la sociedad, de lo factible por ser visto, identificado, indagado por los hombres en cierto momento; también es posible comprender la necesidad de realizar estudios de caso, ya que, en concordancia a los postulados de Castoriadis, una sociedad es *esa* sociedad y no otra en cada momento. Entonces es necesario evitar las generalizaciones si se pretende arrojar un poco de luz para comprender estos procesos.

En esta tesis se trabajará sobre los imaginarios instituidos y para ello se consideraran principalmente los discursos hegemónicos porque son estas significaciones sociales las que cumplen las funciones de mantener y justificar el orden social existente. "*Realidad, lenguaje, valores, necesidades, trabajo de cada sociedad especifican en cada momento, en su modo de ser particular, la organización del mundo y del mundo social referida a las significaciones imaginarias sociales instituidas por la sociedad en cuestión. Son también estas significaciones las que se presentifican-figuran en la articulación interna de la sociedad. (…) el modo según el cual la sociedad se refiere a sí misma, a su propio pasado, a su presente y a su porvenir, y el modo de ser, para ella, de las otras sociedades"* (Castoriadis 2003: 330). Son el campo de sentido desde donde es posible rastrear representaciones y vinculaciones que hacen a los procesos de construcción social. Ése es el motivo que hace necesario conformar un corpus heterogéneo para trabajar los entramados de significaciones imaginarias sociales, hay que rastrearlas por distintos ámbitos para poder ir concretando asociaciones de sentidos.

Concluyendo, la elección de la perspectiva de análisis de y desde los imaginarios sociales se debe a que ésta, al considerar a los imaginarios sociales como la base imaginativa de ese proceso de construcción y de identidad, permite acercarse a la comprensión del proceso de construcción y dotación de sentido a las cosas, los discursos, las creencias, los deseos, las representaciones y las instituciones.

CAPÍTULO 3. SIGNIFICACIONES IMAGINARIAS SOCIALES SOBRE LA TECNOLOGÍA Y LA CIUDAD

Isidora es, pues, la ciudad de los sueños; con una diferencia.
La ciudad soñada lo contenía joven; a Isidora llega a edad avanzada.
En la plaza hay una pequeña pared desde donde los viejos miran pasar la juventud:
el hombre está sentado en fila con ellos. Los deseos son ya recuerdos.
Isidora - *Ciudades Invisibles de Ítalo Calvino*

3.1. Imaginarios tecnológicos

Los imaginarios sociales componen el entramado de significaciones a partir del cual los hombres construyen su mundo y le otorgan sentido a las cosas. Las representaciones, los discursos, los diversos productos culturales, artefactos y afecciones pueden considerarse materializaciones de esos imaginarios. En el Capítulo 2 se explicitó que se entiende por imaginario no lo inventado o inexistente, sino aquella capacidad humana de crear significaciones y representaciones. Lo que aparece como real para una sociedad depende del imaginario social que, a través de la institucionalización del magma de significaciones, produce una realidad de la cual se desprende la cohesión social. El estudio de los imaginarios sociales permite comprender cómo, a través de las representaciones, discursos, significaciones y creencias colectivas, se generan efectos de verdad. No se trata, entonces, de constatar si determinado discurso es falso o verdadero, sino de comprender cómo se generan creencias y deseos que dan lugar a determinadas prácticas, aparatos, instituciones y subjetividades; así como en qué contexto emergen ciertas definiciones que actúan sobre el imaginario social con un efecto de verdad aceptado y naturalizado. De esta manera, siguiendo a Cabrera *"las significaciones sociales en un sentido sustantivo y para una sociedad dada, constituyen un conjunto o totalidad coherente (con cierta clausura), de creencias (sentimientos, ideas e imágenes) compartidas; matriz de significados aceptados e incuestionables y auto representación de la sociedad"* (Cabrera, 2011: 177). Desde esta perspectiva se pone en relación lo simbólico (el lenguaje) y las instituciones que componen su propia red simbólica, siendo el imaginario la condición de posibilidad para que ciertas imágenes se erijan como tales.

Es a partir de la institucionalización de las significaciones sociales magmáticas que *"tanto los individuos como los objetos pueden ser aprehendidos e incluso pueden simplemente existir; y este magma tampoco puede ser dicho separadamente de los individuos y de los objetos a los que da existencia"* (Castoriadis, 2003: 307). Esta idea de Castoriadis es muy importante para pensar las relaciones entre tecnología y sociedad, ya

que los objetos, así como los sujetos y las prácticas sociales, estarían dentro de un mismo nivel de análisis. Es decir, no hay preeminencia de los sujetos por sobre los objetos, ni viceversa. Ambos son partes del imaginario social instituido, por lo tanto, se dejan de lado los determinismos sociales o tecnológicos para analizar estas vinculaciones en favor del estudio de los aspectos simbólicos y culturales que componen esos entramados socio-técnicos. Cabrera profundiza en esta idea sosteniendo que *"la presencia del aparato en la sociedad dirá algo sobre lo que la técnica es y significa para esa sociedad"* (Cabrera, 2006: 94). Es, entonces, en el marco de un imaginario social específico que un aparato puede existir y despertar ciertas creencias, deseos, ideas y sentidos.

El campo de los imaginarios tecnológicos es un terreno poco explorado aún. Si bien existen numerosos estudios y perspectivas desde las que se trabajan las vinculaciones entre sociedad, cultura y tecnología, se encuentra un área poco explotada en cuanto a los imaginarios tecnológicos puntualmente, ya sea como objeto o como perspectiva de análisis. Al respecto, Daniel Cabrera puede considerarse como un autor de referencia[21] que, adoptando el marco teórico que ofrece la teoría de Castoriadis, desarrolla sus trabajos investigando la matriz imaginaria de las nuevas tecnologías. Su libro *Lo tecnológico y lo imaginario. Las nuevas tecnologías como creencias y esperanzas colectivas* (2006)[22] resulta un aporte fundamental en esta línea de estudios –que es prácticamente inaugurada por este autor–, entre otras cosas por los aportes teórico-metodológico que realiza al trabajar sobre un corpus sumamente heterogéneo donde conjuga discursos políticos, empresariales, periodísticos y pedagógicos, a partir de lo que logra dar cuenta de las significaciones imaginarias que componen a las TIC, sin por ello dejar de trazar puentes en

[21] Existen otros trabajos respecto a los imaginarios y las tecnologías pero en su mayoría se ubican en la línea de Gilbert Durand. Se puede mencionar un número reciente de la *Les Cahiers Européens de L´imaginaire* llamado "*Technomagie*" o el libro "Deleite Trágico" de Vicenzo Susca donde se analiza la época contemporánea a la luz de las relaciones simbólicas, entre tecnologías, cultura y emociones.
También se puede mencionar el trabajo de Francesc Llorens Cerdà "Tecnología fantasma. La construcción del imaginario tecnológico contemporáneo" (2006) donde se profundiza en las ideas de la invisibilidad ligada a la ubicuidad y desmaterialización como características del imaginario tecnológico contemporáneo.
Por otra parte, es importante mencionar ciertos trabajos que ponen en vinculación una perspectiva cultural respecto a las tecnologías y la ciudad. Tal es el caso de un grupo de investigación sobre ciudades en la Sociedad de la información en la Universidad Abierta de Cataluña (UOC) llamado URBSIC http://urbsic.blogspot.com.es que en 2007 publicó un dossier *Ciudades en la Sociedad de la Información* http://www.uoc.edu/uocpapers/5/esp/index.html, donde se analizan distintos aspectos de las tecnologías digitales y su vinculación con la ciudad. Entre ellos de destaca el artículo de Pep Vivas y Ramon Ribera-Fumaz: "Ciudades, movilidad y tecnologías: hacia la Barcelona móvil", donde analizan cómo inciden las tecnologías contemporáneas en la movilidad urbana y cómo también, la movilidad se torna un imperativo para las ciudades actuales.
Por último, resulta relevante mencionar el número 227 de la revista Anthropos *"Nuevos territorios e innovación digital"* en donde si bien no se trabaja específicamente sobre la noción de imaginarios tecnológicos, se analizan ciertos cruces entre las características culturales y simbólicas del entorno tecnológico digital y la conformación de nuevas territorialidades virtuales o las nuevas modalidades de interacción en el espacio público a partir de la incorporación de estas tecnologías en la vida urbana, por mencionar algunos temas allí expuestos.

[22] Cabrera también realizó otras publicaciones que lo consolidan en esta línea de investigación. Entre ellas se destacan "La matriz imaginaria de las nuevas tecnologías" (2004) y el libro *Comunicación y cultura como ensoñación social* (2011)

las vinculaciones con otras tecnologías modernas. Por el contrario, desde su punto de vista, es necesario analizar el recorrido previo que realiza la sociedad para poder entender el *"establecimiento de las condiciones de posibilidad y de representación de las tecnologías de información y comunicación"* (2006: 16).

Es un trabajo crítico que busca interpretar las representaciones actuales y lejos de caer en los habituales halagos a las "nuevas" –y revolucionarias– tecnologías, se plantea *"interpretarlas como estrategias funcionales de los agentes políticos y de mercado insertándolas en lo imaginario de la sociedad contemporánea"* (2006: 16) indagando aquello que las alienta y que queda representado en palabras, imágenes, gestos y estrategias de producción, circulación y apropiación social. Abordando el campo de significaciones –deseos, creencias y esperanzas colectivas– que envuelve a las tecnologías, disecciona el entramado de significaciones dominantes en torno a las mismas.

Por último, Cabrera distingue dos formas de interpretar las tecnologías. Por un lado *desde* lo imaginario, lo cual implica que el marco para comprender a las TIC es el imaginario social moderno y contemporáneo del cual éstas constituyen el corazón creativo del *imaginario tecnocomunicacional.* La otra forma de interpretación es considerar a las tecnologías *como* imaginario, a partir de lo cual las tecnologías *"son un conjunto heterogéneo de aparatos, instituciones y discursos que tienen su origen en el imaginario social"* (Cabrera, 2006: 18). En este sentido, se pueden analizar las significaciones, representaciones y formas de manifestación de las tecnologías, así como sus condiciones de posibilidad. Cabrera estructura el trabajo sobre la base de esta distinción y trabaja sobre ambos aspectos en detalle. En esta tesis se considera que el abordaje de los *imaginarios tecnológicos* requiere de la combinación de ambas formas de interpretación. De esta manera, analizar las tecnologías desde lo imaginario provee el análisis histórico y contextual necesario para trabajar sobre las tecnologías como imaginario.

Como sucede con muchas otras categorías claves de las ciencias sociales, no existe una definición unificada sobre el término *tecnología.* Hughes, por ejemplo, parte de la definición de Heidegger, quien la consideraba como un ordenamiento del mundo, para explicar que los "*sistemas tecnológicos están definidos por los límites del control ejercido por los operadores artefactuales y humanos"* (2008: 106). Lo técnico entonces hace referencia a los componentes físicos o a los aparatos de un sistema tecnológico; mientras que los sistemas tecnológicos (o tecnologías) contienen componentes complejos como artefactos legislativos y científicos, organizaciones, instituciones, recursos naturales, entre otros. Desde los Estudios Culturales, pero en sintonía con lo planteado por Hughes –autor

de los estudios CTS– la distinción entre *técnica* y *tecnología* es trazada por Raymond Williams (1992, 2008). El autor afirma que una técnica *"es una habilidad particular, o la aplicación de una habilidad. Un invento técnico es, por consiguiente, el desarrollo de dicha habilidad, o el desarrollo o invento de uno de sus ingenios."* (1992: 184). Mientras que una tecnología es, por un lado, el contexto de los conocimientos que intervienen y son necesarios para el desarrollo de las habilidades y aplicaciones y, por otro lado, es "*un marco de conocimientos y condiciones para la utilización y aplicación prácticas de una serie de ingenios"* (Williams, 1992: 184). De esta manera se vinculan los dos marcos de conocimientos, tanto el del desarrollo como el de la utilización. En tanto el primero nuclea conocimientos teóricos y prácticos que provienen de las habilidades y los inventos técnicos, el segundo se relaciona con los usos. Por ello, cuando se analiza un invento técnico es necesario hacerlo en el marco de su tecnología, es decir, de las instituciones sociales que organizan esa cultura. En síntesis, podríamos entender a la *técnica* como el saber hacer, la habilidad para hacer con*;* y a la *tecnología* como un sistema complejo en el que intervienen técnicas, artefactos, leyes, instituciones, prácticas culturales y usos. La tecnología es siempre social, sostiene Williams (1992), por esta razón, toda investigación social requiere analizar las vinculaciones entre los inventos técnicos y las tecnologías, es decir, las instituciones que conforman esa sociedad.

En síntesis, la tecnología resulta un producto de complejos procesos de construcción social donde se asocian el conjunto de técnicas, artefactos, discursos, prácticas culturales y contextos de conocimiento. Esta perspectiva implica también un campo de significaciones imaginarias sociales a través de las cuales surge el entramado de afectos, creencias, deseos y esperanzas con que las tecnologías construyen su campo simbólico en cierta especificación espacio temporal. En definitiva, las tecnologías no son sólo productos de procesos colectivos de construcción social, sino también materializaciones e instituciones del magma de significaciones imaginarias sociales. Como se afirmó en el capítulo anterior, los imaginarios tecnológicos refieren tanto al magma de significaciones imaginarias sociales que representan a los valores, las creencias, los deseos y las formas que pueden adquirir los objetos y artefactos técnicos; como a las habilidades, usos y prácticas que una sociedad desarrolla en cada momento de su historia.

3.1.1. Entramados culturales y tecnológicos

Considerar a las tecnologías como productos culturales implica, también, comprenderlas como manifestaciones y representaciones simbólicas de una sociedad, inmersas en el proceso de institución de esa sociedad. Las vinculaciones entre tecnología y cultura se pueden abordar desde diversos puntos de vista, sin embargo en este apartado se expondrá la perspectiva de Castoriadis, quien aporta ideas valiosas al reflexionar sobre las relaciones entre tecnología y sociedad desde los imaginarios sociales. Luego se establecerá un diálogo con Lewis Mumford y Raymond Williams con el objetivo de problematizar estas asociaciones.

Castoriadis ([1975] 2003) retoma ciertas ideas de Marx para posicionar su teoría de los imaginarios con relación a las máquinas o las tecnologías. Por un lado, argumenta que cuando Marx hablaba del carácter de fetiche de la mercancía, hacía alusión, con otras palabras, a lo que él denomina significaciones imaginarias sociales. Castoriadis da el ejemplo del oro que para convertirse en moneda requirió de cierto desarrollo histórico-social que demandó un equivalente general en las situaciones de intercambio. Es decir, los aspectos que hacen que tal cosa sea esa y no otra, están relacionados no sólo con ciertas cuestiones "naturales" o "reales", sino, fundamentalmente, con el contexto de sentidos donde se inserta. Además, Castoriadis también se distancia de Marx[23] manifestando que se contradice cuando sostiene, por una parte, que la máquina da existencia al capitalismo –determinismo tecnológico–; y por otra, que el capitalismo le da existencia a las máquinas que son en sí neutras. Por esta última afirmación, Marx –y el marxismo, según Castoriadis– va a defender la idea de la necesidad de poner la técnica capitalista al servicio del socialismo[24], *"sin tener jamás en cuenta que la abolición del capitalismo era inconcebible sin una subversión de la tecnología existente"* (Castoriadis, 2003: 310).

---

[23] Entre las décadas de 1960 y 1970 surgieron, desde el interior de marxismo diversas críticas a concepciones de base por parte de intelectuales que se posicionaban ideológicamente desde allí. Entre las críticas que vienen al caso en este estudio, se destaca aquella que tanto Castoriadis, como Raymond Williams, Edward Thompson y Henri Lefebvre, realizaban a la idea de base determinante y superestructura determinada. La crítica radica, sintéticamente, en que desde este esquema de análisis social, la cultura se concibe como determinada por la base o estructura. En el marxismo ortodoxo se prioriza la lectura economicista en detrimento de la cultural.

[24] Es menester citar un fragmento de la obra de Liernur y Silvestre (1993) donde se aborda esta problemática en relación a la electricidad específicamente.

"La electricidad alcanza un lugar central en las teorías de transformación radical del mundo en las primeras décadas del siglo –XX–. Socialistas y anarquistas no consiguieron eludir la tentación de comparar y asociar la gigantesca liberación de energías que permitía la nueva técnica con los procesos de liberación y transformación social que soñaba. "Un grande triunfo del trabajo humano: la transmisión de fuerza eléctrica, la aliada del socialismo. Acabose la época del vapor, del fierro y del carbón. Acabose con ella el capitalismo. Comenzó la década de la electricidad y del aluminio, y con ella la época de la sociedad socialista" Proclamaba Lallement en 1891" (Liernur; Silvestre, 1993: 25) Estos autores van a continuar mencionando el caso de los desurbanistas soviéticos, quienes al plantear la eliminación de la dualidad campo-ciudad van a recurrir también a la electricidad como medio de reorganización del territorio.

Es interesante, en el sentido que se viene desarrollando, ver cómo esta nueva tecnología fue campo de disputas simbólicas por distintos sectores políticos. Esto marca la perspectiva tecnocéntrica o tecnofílica como se ha denominado, propia del imaginario moderno positivista que depositaba los sueños y esperanzas de progreso en la técnica. En la exposición queda

En definitiva, Castoriadis se opone de manera rotunda a la idea de la máquina o la tecnología como neutra, ya que considera que las máquinas del período capitalista son máquinas específicamente capitalistas y utilizadas con fines capitalistas. Las máquinas son *"realmente imposibles fuera del* ***sistema*** *tecnológico que ellas mismas constituyen, son* encarnación, inscripción, *presentificación y figuración de las significaciones esenciales del capitalismo"* (Castoriadis, 2003: 309-310). El autor ancla este pensamiento en la idea de que no sólo se trata de las tecnologías capitalistas, sino también de los sujetos capitalistas. En este sentido, se puede establecer un punto de articulación con el trabajo de Castro-Gómez (2009) quien, siguiendo una perspectiva foucaultiana, plantea la hipótesis de que el capitalismo produce, además de un orden geopolítico, una serie de subjetividades sin las cuales no podría existir. De ello se desprende que, por ejemplo, dentro del proceso de industrialización de Colombia, la generación de *subjetividades cinéticas* fue necesaria para que después se incorporaran otras velocidades en los cuerpos y así hacer realidad los proyectos de la elite modernizante de fines del 1800[25]. Esta idea también se halla a lo largo de la obra de Lewis Mumford, quien afirma que *"todas las grandes invenciones materiales de los últimos ciento cincuenta años fueron precedidas por un largo período de desarrollo técnico y asimismo por un cambio de espíritu"* (1945a: 32). Este fenómeno, que Mumford denominó *preparación cultural*, se desarrollará en el próximo apartado.

Pensar las asociaciones entre la tecnología y la sociedad desde una perspectiva cultural, implica, necesariamente, sortear los determinismos que tradicionalmente acompañan los debates en torno a las tecnologías[26], ya sean aquellas posturas que las ponderan como causa eficiente de los cambios en los procesos sociales, las que las consideran neutras, o las que las definen como respuestas a las demandas sociales. Como sostiene Papalini (2006), entender a las tecnologías implica pensarlas en relación con la totalidad cultural del mundo que las configuran y de la cual resulta, en el sentido que menciona Williams *"lo que los determinismos y las presunciones por lo general nos impiden ver es que los inventos técnicos se dan siempre* dentro *de las sociedades, y que las sociedades son siempre algo más que la suma de relaciones e instituciones"* (1992: 184). En esta dirección, Williams (1992, 1996) retoma la discusión y distingue dos posiciones

---

claro que lo que varía es la idea de progreso, entre los capitalistas y los socialistas. De todos modos, siguiendo a Castoriadis, lo que los socialistas y marxistas no vieron es que existe un magma de significaciones sociales que permiten que ciertas tecnologías, usos y apropiaciones se manifiesten. De esta manera, querer apropiarse de estas tecnologías capitalistas como armas de revolución significaba, en cierto modo, no sólo desconocer los procesos simbólicos y culturales que tantas críticas le han traído al marxismo desde sus propios partidarios como lo fueron Castoriadis, Raymond Williams, E. Thompson y Henry Lefebvre, sólo por mencionar algunos referentes en este aspecto; sino también ser parte del proceso capitalista del cual añoraban deshacerse.

[25] Estas ideas se retomarán en el análisis de caso, en la segunda parte de la tesis.

[26] Sobre este debate se ha trabajado en el Capítulo 1

preponderantes. Por un lado el *determinismo tecnológico* en el cual, en concordancia con lo que se describió, la tecnología se descubre y luego genera *"las condiciones para el cambio social y el progreso. El progreso, en particular, es la historia de estas invenciones, las cuales 'crearon el mundo moderno'"*, (1996: 158). La otra perspectiva que propone Williams es la *tecnología sintomática* que resulta menos determinista que la anterior pero pondera que las tecnologías constituyen un síntoma o producto secundario de otros cambios sociales.

Williams plantea la necesidad de sortear estas posturas clásicas del pensamiento moderno para comprender los procesos tecnológicos que se dan en el marco de una cultura donde no se puede pensar sólo en *intenciones.* La superación que esboza Williams está ligada al análisis de la historia cultural que acompaña no sólo a las tecnologías, sino también a las instituciones, a los modos de producción, circulación, usos y apropiación de las mismas. Por ejemplo, cuando el autor analiza la historia de la televisión como tecnología, afirma que ésta no fue un invento aislado sino que se produjo en el marco de una serie de acontecimientos tecnológicos que posibilitaron su emergencia. Entre ellas menciona a la fotografía, el cine y la radio. Williams recupera una serie de acontecimientos y los pone en relación para comprender por qué el fenómeno cultural de la televisión fue posible en cierto momento. Para ello argumenta que mientras *"el desarrollo de la radio, en su etapa científica y técnica importante (entre 1885 y 1911), fue concebido al principio, dentro de sistemas sociales ya efectivos, como una forma avanzada de la telegrafía"* (Williams, 1996: 162), el telégrafo surgió como invención para satisfacer una necesidad de comunicación veloz y a distancia, nacida de la compleja situación social que advino con la revolución industrial.

En síntesis, las posturas que abordan la problemática de las tecnologías desde una perspectiva cultural e histórica pueden dialogar con las ideas de Castoriadis, ya que para este autor no existen los determinismos. Asimismo, su concepción de cultura permite acercar más aún estas posiciones; Castoriadis sostiene que *"la cultura es el ámbito del imaginario en sentido estricto, el ámbito poiético, aquello que en una sociedad va más allá de lo meramente instrumental"* (Castoriadis, 2000: 98). Al ser tanto las prácticas como los artefactos, producto de una matriz de significaciones sociales imaginarias instituidas en y por esa sociedad, cualquier tecnología y técnica serían impensables por fuera de ese entramado de significaciones que les da existencia y sentido.

3.1.1.1. Entre la preparación cultural, lo emergente, lo residual y lo dominante

A continuación se presentarán una serie de categorías conceptuales y se relacionarán ciertos fundamentos de Mumford y Williams con el objetivo de organizar un marco teórico que facilite el abordaje de las tecnologías y su análisis en la puesta en relación con los complejos procesos culturales que las componen. Para ello tanto el término *preparación cultural,* como las expresiones *lo emergente, lo residual y lo dominante,* ofrecen una posibilidad de acceso al estudio de los aspectos de la historia cultural donde se entraman las significaciones imaginarias tecnológicas.

Lewis Mumford realizó grandes aportes a la historia de las tecnologías en vinculación a la vida urbana y las ciudades. Marcado por una perspectiva humanista y culturalista, considera la necesidad de incluir el análisis de la historia para comprender los procesos sociales tanto urbanos como tecnológicos, para ello desarrolló el concepto *preparación cultural* en su libro *Técnica y civilización* (1945). Con esta noción el autor alude al proceso simbólico, material y cultural a partir del cual una tecnología encuentra terreno fecundo para instalarse y desarrollarse en determinado momento histórico, así como también porqué hay tecnologías que al estar a destiempo con su época, terminan fracasando. Las condiciones sociales, políticas, económicas y tecnológicas conforman el entorno cultural en el que es posible no sólo la invención de artefactos, sino los procesos de apropiación y definición de usos y prácticas culturales que llevan, al mismo tiempo, a modificaciones, extinciones y nuevas creaciones de tecnologías y formas de vida.

En las primeras páginas de su trabajo, Mumford sostiene que *"para comprender el papel dominante desempeñado por la técnica en la civilización moderna es necesario explorar detalladamente el período preliminar de la preparación ideológica y social. No basta explicarse la existencia de los nuevos instrumentos mecánicos: es necesario asimismo explicar la cultura que estaba pronta a aprovecharlos tan exclusivamente (…)* – y continúa– *Todos los instrumentos importantes de la tecnología moderna, a saber: el reloj, la prensa, el molino, la brújula, el telar, el torno, la pólvora y el papel (…) existieron en otras culturas"* (1945a: 32-33). Sin embargo, ni las civilizaciones griegas, árabes o chinas estuvieron tan influenciadas en todos los aspectos de la vida como la sociedad europea occidental por los métodos, técnicas y tecnologías modernas. A lo largo de este trabajo Mumford intenta develar procesos históricos y sociales para comprender los procesos que construyeron *la máquina*[27].

[27] Mumford emplea el término "la máquina" en alusión a *"todo el complejo tecnológico. Éste abarcará el conocimiento, la destreza y las artes que se derivan de la industria o que están implicadas en la nueva técnica, e incluirá varias formas*

Es posible, entonces, emplear el término *preparación cultural* para comprender el entramado de significaciones imaginarias sociales que dan sentido y existencia al complejo tecnológico. En el siguiente punto se avanzará sobre esta vinculación a través de la ejemplificación de cómo interactúan las significaciones centrales y derivadas en distintos estadios históricos y que van institucionalizando ciertos sentidos, prácticas, deseos y esperanzas. Es decir, ciertos imaginarios tecnológicos.

Al mismo tiempo que la noción *preparación cultural* permite comprender los procesos socio-culturales de construcción de los imaginarios tecnológicos, Mumford propone una serie de categorías *–dominante, emergente, recesivo y sobreviviente–* que, puestas en relación con las elaboradas por Williams *–dominante, arcaico, emergente y residual–*, complementan e incluso profundizan el trabajo sobre la categoría mencionada anteriormente. Es notable que ambos autores empleen los mismos términos para definir características similares. Sin embargo, aunque Raymond Williams reconoce y retoma ciertas ideas de Mumford, no se han hallado referencias a este último cuando define sus categorías, ni estudios sobre la vinculación entre estos autores respecto estas categorías de análisis en particular[28].

En primer lugar, por orden cronológico de producción, se encuentran los trabajos de Mumford. Sobre el final de *La cultura de las ciudades* en la edición de 1959, Mumford esboza un breve glosario con el objetivo de orientar al lector que no haya leído *Técnica y Civilización* antes de abordar el libro. En tal sentido expone los términos *eotécnico, paleotécnico*[29] y *neotéctico*; a partir de los cuales introduce las ideas de *dominante, emergente, residual y sobreviviente* que se expondrán a continuación.

La fase *eotécnica* hace referencia a la etapa inicial de la era técnica moderna, predominante en Europa occidental entre los siglos X y XVIII. La economía se basaba en el aprovechamiento del viento, el agua y la madera para producir energía. En este período se avanzó sobre las industrias de navegación, textiles y de vidrio. La segunda fase es la *paleotécnica* en alusión a la economía del hierro y del carbón. Es la continuidad de la fase

---

de herramientas, instrumentos, aparatos y obras útiles, así como las máquinas propiamente dichas" (Mumford, 1945a: 46)

[28] Al momento de trabajar comparativamente estas categorías es necesario hacer una salvedad debido a que Mumford no desarrolla teóricamente estos términos sino que sólo aparecen mencionados en el análisis de las etapas tecnológicas de la humanidad.

[29] Estos dos términos fueron originalmente acuñados por el maestro de Mumford, Patrick Geddes. Estas relaciones y las argumentaciones sobre el valor de los mismos quedan expuestos por Mumford en *Técnica y civilización: "La demostración de que la civilización industrial no es un conjunto homogéneo, sino que en él se notan dos fases características que contrastan la una con la otra, fue hecha por primera vez por el profesor Patrick Geddes, hace veinticinco años. Al definir las fases paleotécnica y neotécnica, empero, pasó por alto el período importante de la preparación, es decir el período en que todas las invenciones-claves ya habían sido inventadas o imaginadas. Por lo tanto, siguiendo ese paralelo arqueológico yo llamaré al primer período la fase eotécnica, esto es, la aurora de la técnica moderna"* (Mumford, 1945a: 212)

eotécnica que es desplazada entre 1850 y 1890 transformándose en *dominante*. Entre los desarrollos más importantes, Mumford menciona los dispositivos automáticos para hilar y tejer. *"La economía eotécnica subsistió en forma* ***recesiva*** *hasta 1875"* (1959: 617. El resaltado no es original). La siguiente fase se denomina *neotécnica* y refiere a la economía que emergió hacia finales del siglo XIX, sostenida en la electricidad y los metales livianos. Las principales innovaciones técnicas del período fueron el motor eléctrico, la luz eléctrica y las comunicaciones eléctricas –telégrafo, teléfono y radio–. Con relación a esta fase, *"el complejo eotécnico es un* ***sobreviviente,*** *el paleotécnico un* ***recesivo****, en tanto el neotécnico es un* ***dominante****"* (1959: 168. El resaltado no es original). Por último, Mumford caracteriza como fase *biotécnica* a la economía *emergente* de mediados del siglo XX y que se distancia del complejo netamente mecánico –*neotécnico*–. Esta etapa se halla definida por las fuertes vinculaciones entre biología, ciencia y técnica.

A través de la definición de las cuatro fases de la cultura tecnológica y social, Mumford desliza ciertas características que pueden adquirir los procesos tecnológicos y culturales. En este sentido, lo *emergente* se refiere a lo nuevo que irrumpe en cierta situación espacio-temporal dejando en estado de transición o *receso* a los aspectos instituidos y consolidados hasta ese momento, de lo cual ciertas cosas pueden *sobrevivir* en las fases sucesivas. A medida que estos procesos se despliegan, lo que irrumpe como emergente se torna en *dominante* cuando se instituye como entramado o matriz de significaciones imaginarias, en palabras de Castoriadis. Sin embargo, siempre permanecen fragmentos *residuales* de las fases anteriores que forman parte del ámbito cultural y simbólico del pasado de esa sociedad.

Por su parte, cuando Williams esboza su teoría cultural en *Marxismo y literatura* ([1977] 2009) afirma que en todo proceso cultural se determinan rasgos dominantes, sin embargo éstos no son los únicos aspectos factibles de análisis, ya que *"la complejidad de una cultura debe ser hallada no sólo en sus procesos variables y sus definiciones sociales (…) sino también en las interrelaciones dinámicas, en cada punto del proceso, de los elementos históricamente variados y variables"* (Williams, 2009: 165) Al considerar la cultura como un proceso dinámico, propone una serie de categorías para profundizar en el análisis de los procesos culturales. De esta manera sostiene que es posible enriquecer el análisis histórico –y social– si al abordaje de los aspectos *dominantes* de la cultura se agrega el estudio de los aspectos *emergentes* y *residuales* a partir de los que se producen las vinculaciones y las interrelaciones entre distintos fragmentos de un sistema cultural. Williams expone las dificultades de trabajar con estos conceptos porque el dinamismo de

los procesos sociales muchas veces dificulta poder discernir entre fenómenos realmente emergentes. De todos modos plantea que trabajar sobre los aspectos dominantes implica también trabajar sobre los residuales y emergentes porque éstos permiten analizar matices de los aspectos dominantes.

Cuando Williams presenta el término *residual* hace hincapié en no confundir lo residual con lo pasado. Es decir, todas las sociedades consolidan aspectos de su pasado, institucionalizan su cierto pasado como tal –*arcaico*– y eso no puede considerarse como residual puesto que no actúa como presente, sino que lo *arcaico "se reconoce plenamente como un elemento del pasado"* (Williams, 2009: 167). Lo *residual,* en cambio, si bien se generó en el pasado sigue actuando en el presente a través de ideas, valores, creencias, es decir, de distintos dispositivos culturales que aunque se verifican en la cultura dominante son vividos sobre la base de una construcción anterior. Williams explica que la cultura residual puede ser total o parcialmente incorporada por la cultura dominante y esto la distingue, entonces, de los aspectos arcaicos que se viven directamente como parte del pasado. Por otra parte se encuentra lo *emergente* que depende *"fundamentalmente del descubrimiento de nuevas formas o de adaptaciones de forma (…) lo que debemos observar es en efecto una* ***pre-emergencia*** *activa e influyente aunque todavía no esté plenamente articulada"* (2009:174) Lo emergente se opone a lo dominante, por eso no es meramente algo nuevo, ya que cosas nuevas se generan constantemente en el ámbito dominante. Williams aclara que ambas categorías –residual y emergente– sólo pueden producirse con relación a lo *dominante* que es aquello que está normalizado e institucionalizado en cierta cultura.

Luego de haber presentado los conceptos de ambos autores, queda en evidencia la estrecha relación que existe entre ellos. Como se mencionó anteriormente, estos conceptos no son muy desarrollados por Mumford lo cual dificulta la profundización en la comparación de los mismos. De todos modos, estas vinculaciones permiten complejizar el estudio de las significaciones sociales instituidas ya que en ellas se permean aspectos residuales, recesivos y sobrevivientes. Asimismo, en la segunda parte de esta tesis se trabajará en el análisis de caso de las significaciones modernas y el corpus está compuesto por fragmentos que dan cuenta, también, de aspectos arcaicos. Por otro lado, en la tercera parte se abordan las significaciones contemporáneas en donde es posible analizar cómo el discurso empresarial del marketing y las discursividades políticas funcionan promoviendo ciertos sentidos tecnológicos lo cual conlleva a reflexionar sobre las estrategias e

intencionalidades que pueden presentarse en los actuales procesos de preparación cultural dirigidos por nuevas lógicas de sentidos.

En este aspecto, las conceptualizaciones mencionadas son de utilidad para abordar el análisis de los entramados de sentidos sobre las tecnologías en la ciudad moderna y contemporánea, estableciendo puentes entre las dos fases estudiadas. En el cuadro 2 se establecen correlaciones generales de los términos expuestos y, a su vez, se establece un nexo con los conceptos de Castoriadis trabajados en el capítulo anterior.

Cuadro 2: Conceptos vinculantes sobre procesos tecnológicos y culturales

Autores	***Mumford***	***Williams***	***Castoriadis***
Categorías	Emergente	Emergente	Instituyente
	Dominante	Dominante	Instituido
	Sobreviviente	Arcaico	Instituido e Instituyente
	Recesivo	Residual	

Fuente: elaboración propia

Tanto Mumford como Williams se refieren a lo *emergente* como aquello radicalmente nuevo que modifica el orden de las cosas, lo cual, al mismo tiempo, se relaciona con lo imaginario instituyente en Castoriadis que implicaría a las fuerzas movilizadoras y portadoras del cambio social. Como se explicó en el Capítulo 2, lo instituyente es aquello que crea nuevas significaciones sociales siendo lo nuevo que viene a disputar el entramado de sentidos con lo instituido.

Luego, siguiendo en esta puesta en relación entre los tres autores, es posible observar que lo *dominante* en Mumford y Williams es equivalente a lo imaginario instituido[30] que presenta Castoriadis. De este modo, es posible ubicar otra serie de nociones que contribuyen a complejizar los análisis culturales sobre diversos fenómenos. En esta dirección se sitúan, por un lado, los aspectos *recesivos* –Mumford– y los *residuales* –Williams– conformados por aquellos aspectos que, originados en el pasado, siguen actuando con fuerza en la base de lo dominante de una cultura. Es un pasado presente y activo, lo que lo diferencia de lo *sobreviviente* y *arcaico* que es aquello que se institucionaliza, se fija como pasado y no sigue actuando en el presente más que como parte de la memoria y la historia. Sin embargo, si bien estas categorías *a priori* están más vinculadas a los aspectos instituidos de Castoriadis, también se pueden hallar casos en

[30] *"Tanto las significaciones imaginarias sociales como las instituciones, una vez creadas, se cristalizan o se solidifican, y a esto lo llamo lo imaginario social instituido. Imaginario que asegura la continuidad de la sociedad, la reproducción y la repetición de las mismas formas, que en lo sucesivo regulan la vida de los hombres y que permanecen hasta que un cambio histórico lento o una nueva creación masiva viene a modificarlas o a reemplazarlas radicalmente por otras."* (Castoriadis, 2000: 95)

donde esas significaciones a pesar de ser arcaicas o residuales actúen de manera instituyente a fin de modificar el orden establecido.

En este cruce de significados se encuentra imbricada una de las hipótesis de esta tesis en la cual se afirma que el imaginario tecnológico contemporáneo en torno a las TIC y la incidencia que éste tiene en la vida urbana actual se encuentra asociado al imaginario tecnológico moderno que también contribuyó a modelar las ciudades modernas. Es posible deducir que las categorías presentadas serán de utilidad para abordar y analizar las asociaciones entre las significaciones imaginarias sociales porque mediante ellas se pueden identificar marcas del imaginario tecnológico moderno en la actualidad, definir si existen significaciones que forman parte del pasado y si se encuentran sentidos residuales o recesivos. Sobre estos supuestos se avanzará en la segunda y tercera parte de la tesis.

3.1.2. Significaciones centrales y derivadas en torno a las tecnologías

Como se detalló en el capítulo precedente, la teoría de los imaginarios sociales de Castoriadis se apoya en dos conceptos que funcionan como un andamiaje conceptual plausible de ser empleado en el análisis de los procesos culturales, urbanos y tecnológicos. Se trata, en primera instancia, de las *significaciones centrales* y *derivadas.* Este autor se distancia de la postura lacaniana que concibe a lo imaginario como *imagen* y sostiene que lo imaginario es condición de posibilidad y existencia para que una imagen sea *imagen de* algo, de cierta manera, en un contexto espacio-temporal determinado. En este sentido, entonces, las imágenes construidas socialmente sobre las tecnologías permitirán tender puentes con los aspectos simbólicos del entramado de significaciones imaginarias sociales de la sociedad urbana occidental.

Las significaciones centrales o primarias de las que habla Castoriadis hacen referencia a las ideas instituidas de las cuales se desprenden series de representaciones, objetos e instituciones que las van consolidando como lo real, que constituirían las significaciones derivadas o segundas. Tal sería el caso de lo moderno o la Modernidad como significación imaginaria central del capitalismo. A partir de ella se despliegan diversas significaciones derivadas como, por ejemplo, la ciudad moderna que recubre un amplio campo de sentidos y que, además de las representaciones estéticas, artísticas o filosóficas, se manifiesta en los planes urbanos, los sistemas de planificación y construcción, los valores a partir de los cuales algo puede ser considerado moderno para determinada sociedad, los objetos y artefactos tecnológicos que funcionan a su vez como significaciones de esa modernidad urbana.

Dadas estas asociaciones que se desprenden del entramado de significaciones imaginarias desde la Modernidad, se considera que las significaciones imaginarias en torno a las tecnologías resultan un insumo destacado para comprender los procesos sociales que se han generado en las ciudades. Se parte del supuesto de que existe un sentido social que habilita ciertas vinculaciones entre determinada sociedad urbana y sus tecnologías. Dichos acoplamientos se manifiestan, por ejemplo, en los procesos de construcción urbana, las políticas públicas, los discursos y las imágenes que circulan. En este sentido, una de las hipótesis que se sostiene en esta tesis es que la actualidad, etapa denominada por muchos autores como posmodernidad[31], está definida más por la revolución tecnológica, económica y cultural provocada por las tecnologías digitales que por la emergencia de una nueva significación imaginaria central. Si bien se evidencian modificaciones, transformaciones y cambios en algunas significaciones y, principalmente, en instituciones importantes de la Modernidad, las significaciones imaginarias que sostienen el sistema científico-tecnológico como así también el entramado de significaciones que soporta las ciudades y la vida urbana no se diferencia radicalmente de las construidas en la Modernidad. La complejidad de estas distinciones recae en que, si bien existe una revolución tecnológica, cultural y económica generadora de nuevos sentidos, no se puede afirmar aún que lo posmoderno constituya una significación central que se distinga absolutamente de la Modernidad[32].

Para trabajar sobre estas ideas en la segunda parte de la tesis se analizan las significaciones del proceso de tecnificación mecánico en una ciudad metropolitana del interior de la Argentina y en la tercera parte se estudian las significaciones del proceso de tecnificación digital[33] sobre la misma ciudad con el objetivo de comprender cómo ciertos sentidos resultan *dominantes, residuales, recesivos o arcaicos* en el proceso cultural urbano-tecnológico de las ciudades que se forzaron con los sueños modernos. Asimismo, las reconfiguraciones espacio-temporales también son indicadores de este complejo proceso en el cual interactúan representaciones, modos de vida, prácticas y artefactos que, de maneras diversas y con distintas intensidades, permiten establecer asociaciones entre

[31] Uno de los debates más nutridos de las últimas décadas en las Ciencias Sociales refiere a la distinción entre Modernidad y Posmodernidad que tiene como referentes a Lyotard (1979), Jameson (1991, 2002), Harvey (1998) y Bauman (1999) entre otros. No es el objetivo de esta tesis profundizar las reflexiones en esa sino el de distinguir cuáles son las significaciones residuales de la Modernidad que siguen actuando con efectividad en el imaginario tecnológico contemporáneo.

[32] Por esta razón, se empleará el término *contemporáneo* en lugar de posmoderno para evitar confusiones. Incluso en propio término *posmoderno* deja en evidencia una continuidad más que una ruptura radical con la etapa que se inicia en Europa occidental en el siglo XVI.

[33] En concordancia con la perspectiva de Mumford, la era digital conformaría una nueva fase tecnológica que, como las anteriores –*eotécnica, paleotécnica, neotécnica* y *biotécnica*–, reconfigura, en parte, el campo de sentidos que sustentan a las tecnologías. Por esta razón es posible escrutarlas analizando las significaciones recesivas, sobrevivientes y dominantes.

ambos procesos de tecnificación –y urbanización–, la significación central de la Modernidad y las derivadas. Es justamente en las significaciones derivadas donde se indagará con mayor profundidad porque es en sus trayectorias donde se genera la emergencia o las supervivencias de ciertos sentidos. Si Latour ([1991] 2007) es contundente al afirmar que *nunca fuimos modernos*, mediante la hipótesis que se plantea en esta tesis se afirma que la sociedad occidental sigue, en muchos aspectos, deseando ser moderna y para ello vuelve a recurrir con fuerza al imaginario tecnológico ligado a la ciencia y la innovación.

Dentro del campo instituido de las significaciones imaginarias sociales es posible emplear las categorías de Mumford y Williams para profundizar el análisis y la interpretación de las significaciones derivadas, que también forman parte de la matriz de sentidos instituida[34], pero que presenta cierto dinamismo factible de ser analizado a niveles más empíricos.

Cuadro 3: Matices de las Significaciones Derivadas

Significaciones Derivadas	Sobreviviente o Arcaico	Sentidos que forman parte del pasado y están instituidos como tales
	Dominante	Sentidos hegemónicos dentro del campo simbólico. Actúan siempre en el presente
	Recesivo o Residual	Sentidos hegemónicos del pasado que siguen actuando con menos fuerza

Fuente: Elaboración propia

3.1.2.1 Modernidad, la significación central de los deseos técnicos

En la Modernidad el discurso tecnológico y científico se ligó con fuerza a la idea de progreso. El discurso hegemónico de optimismo tecnológico contuvo el proceso iniciado con la industrialización, el auge de la urbanización y la expansión de las ciudades como los espacios de ese progreso técnico y capitalista.

Mitcham analiza las formas de *ser-con* la tecnología que adopta la sociedad en distintas etapas y sostiene que en la Modernidad estas formaciones culturales se asientan sobre *"la bondad inherente de la tecnología y el consecuente carácter accidental de cualquier mal uso de la misma"* (Mitcham, 1989: 17). La novedad que trae aparejada la Modernidad no es tanto la idea de progreso que, como explica Nisbet (1981), existe desde la Antigüedad, sino la ligazón entre progreso y técnica, derivando así en la creencia indiscutible en el progreso técnico unido a la idea del progreso social. La ciencia y la

[34] Es necesario aclarar, como ya se ha hecho, que la elección del campo instituido para conformar el *corpus* y responder a los interrogantes de la investigación se deben a la necesidad de elaborar un recorte del objeto de estudio. Esto no implica desconocer la relevancia que poseen los aspectos instituyentes en la configuración del fenómeno analizado.

técnica se consolidan como símbolos de progreso y evolución en el imaginario tecnológico moderno. En ese aspecto constituyen un campo de sentidos en el que reposan las esperanzas y los deseos colectivos[35]. Los artefactos forman parte de los procesos de construcción de las representaciones y significaciones aportando la base material del entramado cultural. *"Lo imaginario es tan constitutivo de la técnica como su propia realidad física"* (Cabrera, 2011: 64), por esta razón se considera que las significaciones imaginarias tecnológicas no surgen de sistemas de sentidos homogéneos o cerrados, sino que implican un conjunto heterogéneo de aparatos, instituciones, discursos, imágenes y actores sociales; a la vez las revoluciones tecnológicas no se constituyen sólo por la aparición de nuevos artefactos, sino, como explican Buch y Solivérez, se expresan *"por los cambios que producen en la manera de organizar el espacio, el tiempo, la vida"* (Buch; Solivérez, 2011: 3).

Entre las significaciones imaginarias derivadas que conformaron el entramado de la Modernidad encontramos racionalidad técnica, la mecanización, la linealidad, la velocidad, el orden y la valorización del futuro en términos de progreso –ligado al aspecto económico. Es en este entramado de significaciones donde las ciudades, los relojes, los ferrocarriles, los automóviles, las carreteras y autopistas, los rascacielos, los parques, los puertos y las fábricas, materializan esas significaciones como se analizará más adelante. Al mismo tiempo es posible poner en relación los imaginarios tecnológicos con aquellos que versan sobre el tiempo y el espacio de las sociedades, y que se traduce en concepciones sobre los ritmos, las relaciones sociales, las representaciones urbanas y los discursos hegemónicos de cada época, todo lo cual va constituyendo los cimientos simbólicos y materiales de las ciudades.

Los procesos culturales, sociales y tecnológicos que tuvieron origen en la Modernidad fueron generando desde mediados del siglo XX y principios del XXI una nueva revolución o fase tecnológica que volvió a movilizar los imaginarios tecnológicos. Luego del carbón, el hierro y la electricidad arribaron las telecomunicaciones o tecnologías de información y comunicación (TIC), junto a lo que se denomina Sociedad de la Información y el Conocimiento. Esta etapa es investigada por Daniel Cabrera desde la teoría de los imaginarios sociales y afirma que "*las nuevas tecnologías de la comunicación y la información, en su actual y específico modo de existencia, son significación instituida de lo imaginario social*" (Cabrera, 2006: 17). Estas tecnologías constituyen el eje del imaginario tecnocomunicacional contemporáneo y, al mismo tiempo, son la significación instituida de lo imaginario que se

[35] Como contraparte al optimismo moderno existe una posición más ambigua, que Mitcham (1989) define como "Romántica" y que, a su vez, se distancia del escepticismo pre-moderno. Esta posición parte de concebir a los fenómenos como multidimensionales, rescatando los aspectos imaginativos y emocionales de los mismos, a lo que se asocian las visiones antipositivistas, humanistas y culturalistas.

materializa a cada momento en un conjunto de imágenes-representaciones que condensan el significado y sentido que se les otorga socialmente. Como se verá en la tercera parte de la tesis, los imaginarios que circulan en torno a las tecnologías en la actualidad también inciden en determinado modelo de construcción urbana.

3.1.2.2. Tecnología y ciudad, asociaciones derivadas

Las vinculaciones entre ciudad y tecnología se fortalecieron desde la Modernidad porque ambas se consolidaron como significaciones derivadas funcionando en el mismo entramado de sentidos[36]. Sin embargo, es relevante mencionar ciertos casos que anteceden estas asociaciones modernas y funcionan, de algún modo, como una *preparación cultural* para la conformación de este entramado de sentidos imaginarios que liga a las ciudades y las tecnologías. Por ejemplo, la ciudad feudal se constituye por la combinación de varios factores y, además de su particular sistema económico, político y social, la construcción técnica que le da entidad es la muralla que, al limitar el territorio, un adentro/afuera social, político y económico, la funda. Por otra parte, se encuentra la ciudad política[37] de Lefebvre (1972a) que no se concibe sin la *escritura* (órdenes, ordenanzas, inventarios, impuestos, registros) como tecnología de ordenamiento y poder. Asimismo, en esta línea, cabe citar la tecnología del *plano*, surgida en los siglos XVI y XVII, la cual cambia la perspectiva de la ciudad que comienza a verse como totalidad a dominar –en la Modernidad esta ambición de control y dominio se extendía a numerosos ámbitos como fueron la naturaleza, otras culturas, otros países.

Ya en la Modernidad los ejemplos se acrecientan, porque desde el siglo XVII la técnica representa para la sociedad occidental, un campo de sentido que abarca deseos y estructuras de sentimiento colectivos. Si en esa etapa el imperativo de la razón, la ciencia y la técnica se fueron consolidando como símbolos de progreso y evolución en el imaginario moderno, el espacio apropiado para su desarrollo fue la ciudad, específicamente la ciudad moderna.

A los fines de comprender estas asociaciones, los estudios de Richard Sennet ([1997] 2010) también constituyen un aporte fundamental. Si bien este autor analiza las vinculaciones entre cuerpo y ciudad a través de la historia de la civilización occidental, es posible ver en un ejemplo particular, cómo la ciencia, la técnica y el cuerpo humano generaron transformaciones

[36] Estas vinculaciones fueron trabajadas y publicadas en un artículo "Imaginarios tecnológicos y procesos de construcción urbana en la ciudad moderna. El ferrocarril, el automóvil y las TIC", en URBS Revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales Vol 3, n°1, mayo 2013, pp. 9-26, Universidad de Almería, España. ISSN: 2014-2714. Disponible en: http://nevada.ual.es:81/urbs/index.php/urbs/article/view/vera/115

[37] La ciudad política era habitada por sacerdotes, guerreros, príncipes, nobles y jefes militares. Si bien Lefebvre no define específicamente cuál es el eje espacio-temporal en que emerge, la sitúa como predecesora de la ciudad mercantil del S XIV.

puntuales sobre las ciudades. Esto fue posible porque la matriz de significaciones imaginarias las ligaba como partes del mismo campo de sentidos. Sennet relata la emergencia de nuevos discursos desde que Williams Harvey en 1628 realizara descubrimientos sobre el sistema circulatorio y respiratorio del cuerpo humano. *"Las nuevas ideas sobre el cuerpo coincidieron con el nacimiento del capitalismo moderno y contribuyeron a la gran transformación social que denominamos ´individualismo´"* (2010: 274). A partir de esta teoría se renovaron las ideas de la economía con la teoría de Adam Smith, y también las concepciones y modos de planificación de las ciudades que empezaron a revertirse de venas, arterias, aire y libertad. La evolución de la ciencia médica generó una nueva significación derivada: la salubridad. En este sentido se ve claramente cómo interactúa el campo científico-tecnológico con el urbano a partir de los sentidos emergentes en los primeros años de la Modernidad. El nuevo discurso en torno a la higiene y la salud modificó rotundamente las tecnologías urbanas. Sennet explica cómo en las ciudades europeas desde mediados del siglo XVIII se empezó a limpiar las calles y los conductos de orina y heces para ser conducidos por cloacas por debajo de las calles. *"La propia superficie de la calle cambió a consecuencia de estas innovaciones. El pavimento medieval consistía en adoquines redondeados, entre los cuales se incrustaban excrementos humanos y de animales."* (2010: 282) En esta época, en Londres y París se modificaron las técnicas de pavimentación reemplazando las existentes por piedras que se incrustaban entre sí, permitiendo la limpieza de las calles, *"bajo las mismas* –continúa Sennet– *las venas urbanas reemplazaron los pozos negros poco profundos, y las alcantarillas de París llevaban el agua sucia y los excrementos a nuevos canales de desagüe"* (2010: 282) La analogía de la ciudad con el cuerpo y la aplicación de las innovaciones científicas al entorno urbano marcaron los avances técnicos urbanos en el siglo XVIII.

La preponderancia simbólica que adquirió la técnica en la Modernidad impactó fuertemente no sólo en los modos de construcción de las ciudades sino también en la concepción de la ciudad como artefacto. Como resultado de la relación con lo que se considera el imaginario tecnológico dominante, se ha adjetivado a la ciudad de diversas maneras. Tal es así que la ciudad moderna, en muchos casos, fue sinónimo de ciudad industrial y ciudad de la máquina. Las características de la técnica definieron los valores de la ciudad. Lo central –en sentido de significación central– de esta asociación entre ciudad moderna y tecnología puede observarse en las palabras de la Carta de Atenas donde, paradojalmente, se sostiene que: *"La era de las máquinas ha introducido técnicas nuevas que son una de las causas del desorden y el trastorno de las ciudades. No obstante, es de ellas de quien hay que exigir la solución del problema."* (Carta de Atenas, 1993: 134) Por otra parte, Mumford también expone lo

sintomático de estas vinculaciones entre ciudad y tecnología *"el ambiente dominante urbano del siglo pasado* [XIX] *ha sido en lo principal un producto sucedáneo mezquino de la ideología maquinística"* (Mumford, 1959: 19). Él mismo caracterizó a la ciudad moderna como *megalópolis* debido al crecimiento de la red de transportes, depositando en la tecnología moderna del automóvil uno de los factores determinantes en los procesos de transformación urbana.

Situados en el nuevo milenio, se observa que las modificaciones en el entorno mediático, tecnológico y comunicacional que describen, entre otros, Scott Lash (2005), Pierre Levy (2007) y Henry Jenkins (2008), generan nuevos modos de concebir la tecnología, la comunicación y también la ciudad. Aquí se encuentran autores ineludibles como Castells, quien define la *ciudad informacional* ([1989] 1995, 1997) por la articulación del espacio de los lugares y el espacio de los flujos; y a Saskia Sassen (1991) que desarrolla su teoría de *ciudad global* anclada en la nueva economía de la globalización y las tecnologías. A la lista se le suman: *Telépolis* (Javier Echeverría, 1994), *ciudad de los bits* (William Mitchell, 1995), *ciudad mundial* (Doreen Massey, 2008), entre otros. Como explica Schiavo (2004), lo informacional, lo global, lo digital o de bits, la red y lo mundial, entre otras expresiones, manifiestan diversos aspectos de las tecnologías de información y comunicación que tienen implicancia en las políticas estatales de construcción de uno u otro modelo urbano.

En definitiva, toda época histórica puede ser caracterizada a través de los diversos imaginarios sociales que circulan en función de múltiples objetos. Las tecnologías y las ciudades son construcciones sociales que se implican, se incluyen, y por esta razón, tanto los imaginarios tecnológicos como los imaginarios que versan sobre lo urbano interaccionan en los procesos de construcción de la ciudad y los modos de vida que en ella se desarrollan. Pensar en las ciudades, en su creación y en la constitución de la vida urbana, conduce necesariamente a reflexionar sobre los procesos tecnológicos que se han ido acoplando en ellas, condicionando no sólo las características urbanísticas de cada época, sino también las ideas, los artefactos, la cultura y las formas de vida urbanas y tecnológicas. Como se presentará en el próximo apartado, la ciudad, como tecnología social organizativa de habitar el mundo, es indisociable de sus tecnologías. Por esta razón es factible de ser estudiada como un entramado socio-técnico-cultural[38].

[38] La noción *socio-técnico-culturales* es trabajada por Manuel Medina en el prólogo al libro de Pierre Lévy *Ciberculturas* (2007). Lo que realiza Medina es un abordaje epistemológico de la obra de este autor enmarcada en los Estudios Sociales de Ciencia y Tecnología, también denominados CTS (sobre esta corriente avanzaremos más adelante). El concepto de sistemas socio-técnico-culturales alude a la superación de los determinismos y la necesidad de incluir aspectos sociales, culturales y tecnológicos en los estudios de los medios culturales tecnológicos. Uno de los objetivos de esta clase de

3.2. La ciudad como campo de significaciones

Sostener que las ciudades son producto de los procesos colectivos de construcción social, es decir que son, en sí mismas, instituciones del magma de significaciones imaginarias sociales que se instituyen en ese mismo proceso intrínsecamente cultural. Por eso cuando se hace referencia a la ciudad como campo de significaciones se está afirmando también que la ciudad es un *entramado socio-técnico-cultural* en el cual lo simbólico es constitutivo, es lo que le otorga entidad incluso a los aspectos materiales de la misma[39]. En la ciudad significante intervienen también las formas de sentir de una sociedad, lo que se denominó *dispositivos emocionales.* Aquí se reúnen los valores, las creencias y los deseos que conforman algunos sentidos de la ciudad y se vinculan estrechamente con los imaginarios urbanos instituidos. Existen otro tipo de representaciones que permiten acceder a las significaciones instituidas y se refieren a las normas, jerarquías sociales y, también, a los modos de vida avalados en las mencionadas *instituciones de lo social.* Asimismo, tanto las representaciones sobre la espacialidad como las referidas a la temporalidad pueden permitir indagar sobre la memoria colectiva, la tradición y la significación de ciertos espacios.

La ciudad como campo de significaciones es extensa, densa e inabarcable completamente porque está compuesta por innumerables estratos de sentidos y significados a partir de los cuales pueden leerse, como en un *palimpsesto,* huellas del pasado que han marcado los caminos y las formas de construcción de la ciudad. *"Cada territorio es único, de ahí la necesidad de reciclar, de raspar una vez más (pero con el mayor cuidado posible) el viejo texto que los hombres han inscrito sobre el irremplazable material de los suelos"* (Corbóz, 2004 [1983]: 34). Es importante no perder de vista que la ciudad como campo de significaciones y entramado socio-técnico-cultural conlleva un tratamiento analítico que conserva la perspectiva histórica y permite considerar las representaciones arquitectónicas y urbanísticas, sociales, culturales y tecnológicas que la componen. Estos aspectos son los que brindan información acerca de las condiciones de posibilidad que se generan con la institucionalización de cierto imaginario social.

En este punto se profundizará sobre el abordaje de la ciudad en tanto *ciudad construida* y factible de ser analizada desde los imaginarios urbanos. A su vez, se distinguen tres modos de interpretación de los imaginarios urbanos *desde, sobre* y *de* la

---

estudios consiste en mostrar cómo surgen y se transforman sistemas sociales y culturales particulares a partir de la mediación de sistemas tecnológicos. Es en este punto donde converge nuestro interés de análisis tomando a la ciudad como ese objeto construido – y en construcción– en relación a la capa tecnológica digital que se imbrica en su trama.

[39] Como de describió en el apartado 3.1, tanto los imaginarios urbanos como los tecnológicos inciden en las formas de construcción –material y simbólica– de la ciudad, ya que son expresiones de la matriz imaginaria social instituida que habilita ciertas valoraciones, deseos, materializaciones y formas de lo urbano.

ciudad con relación a la perspectiva desde la cual se busque trabajar el fenómeno urbano. Los imaginarios sociales, en especial los urbanos, a partir de los cuales se pueden rastrear las diversas estrategias de identificación que desarrollan las sociedades, permiten acceder a múltiples fragmentos de sentido de la ciudad que la componen, de manera dinámica e inacabada, como un campo de significaciones. A su vez, comprender ciertas dimensiones subjetivas de la ciudad permitirá indagar las vinculaciones que esa sociedad tiene con determinadas tecnologías.

3.2.1 El arribo a la ciudad construida

Las ciudades pueden ser consideradas como una de las obras humanas con mayores niveles de complejidad, ya que en ellas convergen aspectos sociales, culturales, económicos, políticos y tecnológicos que hacen emerger las particularidades de la historia en cada momento. La ciudad es, al mismo tiempo, imagen de un mundo, espacio de lenguaje, sueños y fantasías; y también el mundo de una imagen que siempre está en proceso de construcción colectiva, como describía Armando Silva en *Imaginarios Urbanos* (1992). La ciudad se co-constituye en el encuentro entre lo simbólico y lo material. En concordancia con las ideas de Berger y Luckmann (2008), se sostiene que la ciudad es producto de construcciones sociales que, como tales, se generan en los procesos de dotar de sentido a las cosas. Los hombres construyen las ciudades colmándolas de simbolizaciones que repercuten en representaciones, imágenes, discursos y materializaciones. Tomando en consideración la relevancia que adquiere el sentido social en esta perspectiva, se sostiene que el análisis de los imaginarios sociales –conjunto de representaciones discursivas, pictóricas, fotográficas, etc.– deviene material esencial para comprender la dimensión subjetiva de la ciudad (Hiernaux, 2006), ya que resulta de gran utilidad para articular la variedad de factores constitutivos de la ciudad. Al mismo tiempo, abordar a la ciudad desde los imaginarios sociales habilita otra mirada que permite superar el clásico debate de las ciencias sociales en el que, al momento de intentar explicar los fenómenos sociales y urbanos, surge una disputa de protagonismo entre el agente o actor social y la estructura social. A través del modelo de la circularidad constructiva de las significaciones imaginarias sociales, la discusión ya no que se centra en los actores o en la estructura, sino en los procesos de transformación, estabilización e institucionalización de prácticas, valores, creencias y deseos. Se sostiene que a través del dinamismo existente entre las significaciones imaginarias sociales instituidas y las instituyentes, el hombre actúa construyendo y siendo constituido, a la vez, por la estructura social. De esta manera,

mientras las significaciones centrales y derivadas componen el campo de lo imaginario instituido, manteniendo y justificando el orden social existente; eso instituido puede ser modificado mediante las críticas y los nuevos campos de significaciones instituyentes que, si en una primera instancia son disruptivos, al momento de consolidarse se instituyen, convirtiéndose así en los nuevos imaginarios instituidos. Entonces, a partir de la teoría de los imaginarios sociales, se garantiza la posibilidad de que la facultad creativa del hombre sea el motor de los procesos de construcción social, enlazándose en la estructura social que se forja a partir del magma de significaciones imaginarias sociales instituidas que dotan de significados a las cosas, que habilitan ciertas formas de hacer y sentir. En este sentido, un recorrido posible a realizar en función a las ideas hegemónicas que fueron incidiendo en los debates en torno a las ciudades, sería partir de la significación imaginaria de *ciudad concebida*, pasar por la *ciudad practicada* para arribar, finalmente, a la *ciudad construida*.

El término *ciudad concebida* se vincula al campo de significaciones de la ciudad planificada, diseñada, proyectada, en la cual no se piensa tanto en sujetos sino en mecanismos, sistemas y funciones. Aunque sin ser nombrada de este modo, la idea de ciudad concebida se materializa en la Carta de Atenas, manifiesto urbanístico redactado en el IV Congreso Internacional de Arquitectura Moderna (CIAM) de 1933, donde se expuso un concepto de ciudad completamente funcionalista. Este documento comienza declarando que *"la ciudad no es más que una parte del conjunto económico, social y político que constituye la región"* (Carta de Atenas, 1957: 21). La ciudad como unidad o engranaje de un sistema más amplio definido por las escalas –municipal, regional, nacional– debe ser planificada de modo que respete y privilegie el bienestar psicológico y biológico de sus habitantes, en lo que concierne a los cuatro aspectos fundamentales para el urbanismo de entonces: habitación, esparcimiento, trabajo y circulación. También es posible asociar esta idea de ciudad al imaginario científico tecnológico moderno en, al menos, dos aspectos clave. Por un lado, teniendo en cuenta que la ciencia y la técnica se consolidan como símbolos de progreso y evolución en el imaginario moderno; el técnico, el científico y el profesional son considerados los sujetos poseedores del saber, y con él de la verdad. Al reforzarse el vínculo entre ciencia-saber-verdad-poder, el lugar del especialista en el diseño de los espacios urbanos se torna privilegiado, lo que repercute en el empoderamiento de la idea del diseño "de arriba hacia abajo" tomando distanciamiento de los fenómenos sociales en su contexto particular. Por otro lado, la vinculación con el imaginario científico tecnológico moderno se puede apreciar por el lugar que adquiere la máquina y las tecnologías en la ciudad. El desarrollo de las comunicaciones y medios de transporte junto

a los descubrimientos científicos son, para los intelectuales de la Carta de Atenas, factores determinantes de la conformación urbana. Si por un lado se considera a la máquina como símbolo de progreso, también se analizan los problemas acaecidos desde la Revolución Industrial que generaron aglomeraciones y un crecimiento caótico de las ciudades. De aquí se desprende que la planificación urbana de las ciudades esté anclada en el aspecto físico teniendo como principal objetivo ordenar el estado caótico del mundo urbano. El ideal positivista está anclado en el progreso técnico, lo que se conoce con el nombre de "optimismo en la racionalidad técnica", generando el predominio de una postura esperanzadora y positiva con relación a la tecnología. La visión mecanicista y funcionalista que se tiene sobre la ciudad cobra sentido porque se la considera un todo homogéneo asociado a lo funcional dentro de un sistema orgánico –organicismo – a lo cual la famosa frase de Le Corbusier *"La vivienda es una máquina para vivir"* no hace más que ratificar.

El ideal urbanístico reflejado en el imaginario de la planificación, orden, funcionalidad espacial y sincronicidad absoluta de los tiempos y movimientos es cuestionado hacia fines de los sesenta por los trabajos de Henri Lefebvre que diferencia *la ciudad concebida* de la *ciudad practicada.* Si bien este autor, marxista revisionista, como se define en su prólogo de *El derecho a la ciudad* (1978), no habla de actores o sujetos por fuera de la estructura analítica marxista, destaca la posibilidad de los agentes de "construir" la ciudad. Para Lefebvre, el espacio urbano *"es el resultado de una historia que debe concebirse como la obra de 'agentes' o 'actores' sociales, de 'sujetos' colectivos, que operan por impulsos sucesivos, emitiendo y formando de manera discontinua (relativamente) capas de espacio (…). Las cualidades y propiedades del espacio urbano son resultado de sus interacciones, de sus estrategias, de sus éxitos y fracasos."* (Lefebvre, 1972: 133). Desde la década del setenta empiezan a emerger discursos que toman cierta distancia de la *ciudad concebida* y otorgan un lugar a los actores sociales en el proceso que va delineando lo que la ciudad es y quiere ser. Este desplazamiento en los imaginarios urbanos sostenidos desde los discursos académicos cobra relevancia porque el hecho de considerar a los sujetos abre la posibilidad de tomar en cuenta lo subjetivo, lo simbólico y lo imaginativo dentro del fenómeno urbano. En este sentido, en 1979 se publica *La invención de lo cotidiano,* de Michael De Certeau, obra que aporta ideas renovadas sobre cómo pensar la ciudad. Con el centro puesto en el actor, De Certeau habla de *mirones* haciendo alusión al artista, arquitecto o urbanista que ve la ciudad y la representa como una ciudad-panorama, simulacro teórico que desconoce las prácticas. *"Es 'abajo' al contrario, a partir del punto donde termina la visibilidad, donde viven los practicantes ordinarios de*

la ciudad, wandersmanner, *cuyo cuerpo obedece a los trazos gruesos y a los más finos [de la caligrafía] de un 'texto' urbano, que escriben sin poder leerlo (…) Una ciudad* trashumante*, o metafórica, se insinúa así en el texto vivo de la ciudad planificada y legibles."* (De Certeau, 2007: 105). El autor plantea que, por un lado, se encuentra la racionalización de la ciudad, la utopía urbanística, la organización funcionalista que privilegia el progreso y el tiempo, dejando de lado el espacio mismo, las prácticas cotidianas; y por otro lado se encuentra la ciudad que se hace escapando a la disciplina, el espacio vivido que se construye al andar. La ciudad se constituye, para De Certeau, como un *palimpsesto*. Mediante esta metáfora trata de expresar que la ciudad es un espacio colmado de huellas y lecturas pasadas sobre las que se imprimen las nuevas, que también serán las huellas borrosas del mañana, terreno para el emplazamiento de otras prácticas, otras capas de una ciudad que está siempre haciéndose.

La actualidad de este debate queda expresada en el libro *Sociedades movedizas* de Manuel Delgado, quien en la introducción recupera la línea teórica de Lefebvre para argumentar la diferencia entre *ciudad concebida* y *ciudad practicada,* lo que equivale a distinguir entre la ciudad y lo urbano de Lefebvre. De aquí se desprende que la ciudad sea considerada como "*un sitio, una gran parcela en que se levanta una cantidad considerable de construcciones, encontramos desplegándose un conjunto complejo de infraestructuras y vive una población más bien numerosa"* (Delgado, 2007: 11). Mientras que asocia *lo urbano* a la ciudad practicada, en términos de Lefebvre, "*la obra perpetua de los habitantes, a su vez móviles y movilizados por y para esa obra"* (Lefebvre, 1978: 158). Así queda formulada la disparidad entre la *ciudad concebida* –producto estructural que está en sintonía con los conceptos del urbanismo funcionalista– y la *ciudad practicada* –constructo subjetivo en el cual los actores son los protagonistas del proceso que bien estudiaría la sociología urbana, la micro sociología o el interaccionismo simbólico. En esta línea también se encuentra el trabajo de Mongin, *La condición urbana,* donde se presentan diversos discursos sobre la ciudad. En él se argumenta que la ciudad ya no forma parte de la *vita contemplativa* sino que participa de la *vita activa.* La condición urbana –término con el que el autor denomina a la ciudad– *"designa tanto un territorio específico como un tipo de experiencia de la que la ciudad es, con mayor o menor intensidad, según las circunstancias, la condición de posibilidad"* (Mongin, 2006: 31). Entendida como una experiencia polifónica, confluyen en la ciudad experiencias físicas en espacios públicos y privados que hacen a la *vita activa.* Pero esa ciudad también es un objeto que se mira e idealiza y que está a la voluntad de control del Estado, como nos explica Mongin, "*entre*

instituyente e instituida, la experiencia urbana es siempre un lugar intermedio que valoriza el intersticio, *el punto intermedio entre el afuera y el adentro, que es la expresión de la relación con el mundo"* (Mongin, 2006: 373). La ciudad es el espacio físico, mental y simbólico que puede metaforizarse como un holograma[40] que muta con cada movimiento. La ciudad queda congelada en un instante en el que las prácticas de los actores la configuran, a la vez que son configurados por ésta. Por último, Adrián Gorelik en su estudio sobre imaginarios e imaginación urbana, entiende que la ciudad no puede ser estudiada desde la sociología urbana –que la considera como un escenario de prácticas sociales–, ni desde el urbanismo –que la concibe como un modelo, una maqueta. La ciudad, en cambio, es "*el espacio heterogéneo, socialmente producido por una trama de relaciones, materialización compleja de la cambiante textura de las prácticas sociales"* (Gorelik, 2004: 270). Este pasaje ayuda a comprender las dos visiones, muchas veces antagónicas, algunas veces integradas, entre lo que definiría a la ciudad concebida y la practicada, al tiempo que permite introducir el concepto de *ciudad construida* en donde lo simbólico, que comienza a ser un rasgo importante de la ciudad practicada, toma mayor relevancia.

Considerar a la ciudad como *ciudad construida* permite integrar las posturas anteriores superando la discusión sobre la primacía de lo agencial o lo estructural, y ponderar los procesos de construcción social donde todos estos aspectos se conjugan. Este tránsito de la representación de la ciudad fue similar en referencia al concepto de espacio. Al respecto, la profundización en la perspectiva constructivista que se puede observar en los estudios que toman al espacio urbano como objeto permite afirmar que *"los sentidos y significados del espacio son construidos a través de un proceso de contraste entre los elementos materiales y las representaciones, esquemas mentales, ideas e imágenes con los que los individuos se vinculan con el mundo, que por otra parte son de carácter socio-cultural"* (Lindón; Hiernaux; Aguiar, 2006: 12). Desde esta perspectiva se destaca el potencial de los actores en interacción con otros actores, con objetos, espacios, representaciones y prácticas que van configurando el entramado o la malla urbana. La diferencia con respecto a muchos de los planteos trabajados desde la óptica de *ciudad practicada* es que no son las prácticas individuales que se presentan sobre la ciudad las que la constituyen, sino los flujos interactivos y constantes de los actores y la estructura. Es decir, las prácticas y las discursividades de los sujetos son posibles en el marco de

[40] Esta metáfora es trabajada como propuesta metodológica en el texto de Alicia Lindón (2007). Los hologramas son el producto de una técnica de fotografía que permite generar imágenes tridimensionales utilizando la luz para hacer visibles cosas que no lo son y permite tomar contacto con dimensiones que en apariencia no estaban.

determinado imaginario social instituido a partir del cual se construyen no sólo las materialidades de la ciudad sino también sus sentidos. Los sujetos actúan en concordancia a los que ese imaginario instituido avala como correcto, posible o deseable, al mismo tiempo que consolidan ese magma de significaciones imaginarias sociales. El lenguaje y la comunicación se revelan como el medio constructor de espacialidad a partir de las expresiones subjetivas colectivas que pueden materializarse en diversos medios y que van conformando la identidad urbana a partir de diversas estrategias de identificación, competencia, distanciamiento y reprobación. Incorporar los elementos culturales e imaginarios al estudio de las ciudades permite generar asociaciones entre lo material y lo simbólico demostrando que los procesos de construcción social son complejos y dinámicos.

Llegados a esta instancia se puede afirmar que la producción urbana es necesariamente colectiva. *"El hombre está biológicamente predestinado a construir y a habitar un mundo con otros"* (Berger y Luckmann, 2008: 225). Asimismo, la identidad es un fenómeno que no se determina por la conciencia del sujeto, ni por la estructura social únicamente, sino que se forma en la dialéctica entre sociedad y sujeto. *"Recíprocamente, las identidades producidas por el interjuego del organismo, conciencia individual y estructura social, reaccionan sobre la estructura social dada, manteniéndola, modificándola o aun reformándola"* (Berger y Luckmann, 2008: 214). Esta dinámica es factible de ser abordada desde la teoría de los imaginarios sociales como se demostró anteriormente. Pensar desde el constructivismo es poder ver la multiplicidad de contingencias de diversas dimensiones que hacen que la *ciudad* sea tal, en un momento dado. Esa construcción se efectiviza en la interacción de prácticas sociales e individuales de índole subjetiva, con las producciones estructurales de orden objetiva y que conforman no sólo un contexto material, sino político, económico y cultural que in-determinan la capacidad de obrar de los actores, pero definen ciertos rasgos en sus prácticas haciendo confluir representaciones sociales, edificaciones materiales, hábitos, imaginarios, objetos y sujetos que son, todos, actores de ese proceso mutante y mudable que es *la ciudad.*

En conclusión, se considera que la ciudad es un producto dinámico del proceso constante de construcción social en el cual intervienen las significaciones sociales instituidas implicadas en acciones, imágenes, ideas y materializaciones; y las significaciones imaginarias instituyentes que promueven nuevas ideas, acciones, representaciones y deseos sobre la ciudad que se busca construir. Así, la ciudad construida se va conformando como un *entramado socio-técnico-cultural*. Complejo entramado de

acciones sociales, contextos políticos, formaciones técnicas y prácticas culturales asociadas entre sí por el magma de significaciones imaginarias instituidas. En este sentido, como todo objeto, la ciudad se encuentra delimitada por su contexto histórico. En ella confluyen sujetos y sistemas –sociales, culturales, políticos, ecológicos, arquitectónicos, económicos, legislativos, organizacionales y tecnológicos– que se hallan en permanente intercambio y dinamismo. La ciudad es polifacética, polisémica, disímil, híbrida y movediza. En esta tesis se abordará la ciudad desde la perspectiva de la *ciudad construida*, lo que permite indagar los procesos simbólicos y materiales a partir de los cuales la ciudad se va construyendo y se presentifica con determinadas características en momentos determinados.

3.2.2 Imaginarios urbanos sobre la ciudad construida

A partir de lo que se describió en el Capítulo 2 es posible afirmar que lo imaginario es más real que la realidad ya que, mientras la realidad como tal no existe, lo imaginario es lo que permite construir el mundo al definir qué vale y qué no, qué se considera verdadero y qué falso, cuáles son los valores creencias y deseos que recubren a la sociedad en cada momento y son, en definitiva, todas estas significaciones imaginarias las que otorgan una sensación de real y verdadero al mundo que habitan y construyen los hombres. Como afirma Hiernaux, *"el imaginario aporta un complemento de sentido a las representaciones, las transforma simbólicamente para ser tanto guías de análisis como guías de acción (…) crea imágenes que conducen procesos y no sólo representan realidades, materiales o subjetivas"* (Hiernaux, 2007: 20). Desde esta perspectiva se pone en relación lo simbólico (el lenguaje) y las instituciones que componen su propia red simbólica, siendo el imaginario lo que posibilita que ciertas imágenes se erijan como tales. En este sentido, como se describió en el primer capítulo, en las últimas décadas, dentro del ámbito de las ciencias sociales, la importancia que han cobrado los aspectos simbólicos y culturales en los estudios sobre la ciudad se refleja en el incremento de los estudios sobre los imaginarios y las representaciones sociales en torno a la ciudad y la vida urbana.

Este fenómeno, definido por Lindón (2007) como *giro subjetivista*, implica tanto a los estudios urbanos como culturales de América Latina. La ciudad, al ser considerada como campo de significaciones, habilita una serie renovada de investigaciones culturales que permiten indagar los cruces entre la ciudad material y la ciudad imaginada, siendo en este cruce donde convergen los procesos de construcción colectiva de la ciudad.

En la tradición de los Estudios Culturales urbanos predominan dos abordajes de los imaginarios. Por un lado, aquellos que tomando como corpus la producción literaria o cinematográfica analizan las imágenes creadas de las ciudades; y por otro lado, se hallan los estudios sobre las imágenes y representaciones que los propios habitantes tienen sobre la ciudad. Si bien gran parte de los estudios sobre imaginarios urbanos toman como objeto la ciudad practicada, vivida o experimentada por sus habitantes, en esta tesis se considera necesario indagar los imaginarios urbanos instituidos en relación con la *ciudad construida* considerada como un entramado socio-técnico-cultural, y no solamente en referencia a la dimensión subjetiva de los habitantes en lo que refiere al proceso de producción y apropiación de los espacios[41]. En este ámbito se observa una vacancia del estudio sobre las representaciones de otro tipo de actores, como los gobiernos locales, los medios de comunicación y las industrias culturales, e incluso los relatos historiográficos, en tanto productores de discursividades que materializan las significaciones imaginarias instituidas, y por lo tanto, dominantes. Analizar las representaciones que se construyen de la ciudad en las políticas públicas, por ejemplo, permite acceder a los imaginarios urbanos del pasado, las creencias del presente y los deseos a futuro que se proyectan desde el discurso hegemónico, habilita una serie de reflexiones en torno a los lineamientos estratégicos a partir de los cuales se van materializando esas imaginerías sobre la ciudad.

3.2.2.1 Imaginarios urbanos en América Latina y Argentina

La conformación de las ciudades latinoamericanas ha sido producto de diversos procesos con complejidades distintas según los países y los momentos históricos. Sin embargo, desde mediados del siglo XIX, cuando el imaginario de la Modernidad y el progreso, se vincularon a la vida urbana y a la técnica, las ciudades más grandes y dinámicas de la región se transformaron en un campo fecundo donde este campo de sentidos se instaló con fuerza promoviendo numerosas acciones "modernizadoras". En este sentido, las nociones de modernidad e hibridación de García Canclini (1990) y las "modernidades múltiples" de Beriain (2002), permiten sostener que si bien se habla de Modernidad como término global –occidental–, los modos de concebir, apropiar y desenvolver *las modernidades,* son particulares en cada contexto espacio temporal[42].

[41] Esta perspectiva de análisis es la que cuenta con mayor trayectoria y grupos de investigación en la región, sin embargo excede las posibilidades de esta tesis abordar también la dimensión subjetiva de los habitantes. Por tal motivo, se hace hincapié en las significaciones imaginarias instituidas sobre la ciudad en relación a los imaginarios tecnológicos preponderantes en cada época y se propone como futura línea de investigación el abordaje de los discursos de los ciudadanos sobre esta problemática de estudio.

[42] A lo largo de esta tesis, en muchas ocasiones se habla de Modernidad de manera genérica. Esto no significa que se sostenga la idea de que existe una sola Modernidad, que sería la Europea Occidental, sino que se trata como significación

La expansión urbana y demográfica se ligó al incremento de diversas tecnologías urbanas como el desarrollo y mejoramiento de las vías de comunicación, tendido eléctrico, redes de servicio, entre otras. Desde entonces, en diversas ciudades –México DF, Río de Janeiro, Lima, Bogotá, Santiago, Buenos Aires–, se abrazó con fuerza el deseo de ser modernas, lo que condujo a reforzar la idea de construir una ciudad que se distanciara cada vez más de las características de la vida rural. Algunas ciudades dieron impulso a la industria. Otras, favorecidas por la ubicación sobre cursos de agua que le permitieron crear puertos, se abocaron a la comercialización. En todas el factor común fue la incorporación de tecnologías urbanas, medios de transporte y comunicación, construcción de caminos y avivar la escena cultural que permitía, además de ser moderna, consagrarse como cosmopolitas y mostrarse más similares a las ciudades europeas que las inspiraban[43]. Este proceso de urbanización de América Latina se produjo a ritmos disímiles y de manera fragmentaria en cada país a partir de 1850. Sin embargo, nuevos discursos, imágenes, prácticas y técnicas fueron colmando de manera caótica a las ciudades. Este campo de significaciones con el tiempo fue transformándose en objeto de interés por parte de intelectuales, escritores e investigadores que concentraron sus proyectos de investigación en comprender los fenómenos urbanos latinoamericanos a través de sus deseos, fantasmas e imaginerías que conviven entre las materialidades de la ciudad.

Dentro de los estudios urbanos desde hace algunas décadas se encuentran en crecimiento los trabajos sobre los imaginarios urbanos en Latinoamérica que hacen especial hincapié en los aspectos simbólicos de la ciudad y la vida urbana. Es importante tener presente que no existe una manera única de abordar los imaginarios urbanos. Sin embargo, considerando los estudios más relevantes de la región se pueden detectar dos líneas de trabajo. Por un lado aquella línea que se centra en la *ciudad imaginada* por los habitantes y, por otro lado la *ciudad practicada, vivida* que también aborda la ciudad rescatando la perspectiva subjetiva de los ciudadanos.

En referencia a la primer línea de trabajo, aquella que se centra en el estudio de las representaciones de la ciudad que construyen los ciudadanos, se podría afirmar que la investigación de Armando Silva ([1992] 2006) *Imaginarios urbanos,* se consolidó como el puntapié inicial para avanzar en este sentido al considerar que, pese a los procesos de construcción globales que afectan a las ciudades actualmente, las distinciones culturales y

---

instituida de la matriz imaginaria que, más allá de haberse extendido en el mundo occidental, en cada lugar presenta sus particularidades. De hecho, en el análisis de caso de esta tesis se trabaja sobre qué significaciones formaban la idea de *ser moderno* en Rosario.

[43] Sobre estos aspectos se volverá en la segunda parte de la tesis donde se trabaja puntualmente la conformación de la ciudad moderna en la región y especialmente sobre la ciudad de Rosario que es el caso de estudio de este trabajo.

geográficas definen las identidades urbanas locales en función de la construcción imaginaria de cada sociedad. Silva se propone *"estudiar la ciudad como lugar del acontecimiento cultural y como escenario de un efecto imaginario"* (2006: 25) para ello acude a la intercomunicación de los ciudadanos en los procesos de uso, apropiación y experimentación de distintos espacios, y ésta es, quizás, la clave en la perspectiva de Silva, que se condensa en la frase *"es así como lo urbano de la ciudad se construye"* (Ídem.: 26).

Silva otorga mucha importancia a la participación ciudadana en el proceso de construcción simbólica de la ciudad, pero descuida, desde el punto de vista asumido en esta tesis, el campo de significaciones instituidas por las cuales los ciudadanos también actúan. No existe la libertad absoluta de acción e interpretación ya que al estar siempre enmarcados en códigos culturales, las posibilidades de interpretación, creación y valoración, están vinculados al imaginario social instituido en esa cultura. El ciudadano no es libre y conciente de los significados que produce y reproduce en el proceso de construcción de lo urbanos que aborda Silva, quien intenta reconstruir el proceso de construcción imaginaria de las mentalidades urbanas desde lo que él denomina territorio afectivos. En el ámbito de lo imaginario existe algo inaccesible que conforma el magma de significaciones imaginarias. A lo que se puede acudir es a las representaciones que se construyen en función de eso imaginario, pero reconstruir el proceso de establecimiento, motivación y materialización de esas significaciones es imposible dado a que nos encontramos dentro de la misma cultura. Por esta razón lo que se puede hacer es interpretar ciertas representaciones estableciendo asociaciones entre distintos aspectos que conforman la cultura de una sociedad en un momento determinado.

Más allá de esta distancia respecto a la obra de Silva, su contribución al estudio de los imaginarios urbanos *desde* la ciudad, es decir, desde la mirada de los habitantes, es muy significativa y eso se traduce en que dos décadas después de la aparición de su primer trabajo existe una red de investigadores[44] coordinados por Silva que trabajan los imaginarios urbanos desde el punto de vista de los habitantes, en otras ciudades como Barcelona –*Barcelona Imaginada* de Escoda (2004)– y Bogotá –*Bogotá Imaginada* Silva (2003)–, extendiendo sus trabajos al ámbito iberoamericano.

Por otra parte, en esta línea de investigaciones se encuentra Néstor García Canclini (2007 [1997]), quien también ha realizado aportes significativos orientando sus indagaciones a aspectos de la vida cotidiana ya que, como sostiene Canclini, *"gran parte de lo que nos pasa es imaginario, porque no surge de una interacción real"* (2007: 89).

[44] Más información de esta red se puede consultar en www.imaginariosurbanos.net

Este autor trabaja puntualmente sobre la formación de imaginarios en la megaciudad de México y para ello recurre a las instancias de viaje por considerarlas una práctica de apropiación espacial donde se condensan imaginarios. García Canclini considera que *"la ciudad se vuelve densa al cargarse de fantasías heterogéneas. La urbe programada para funcionar, diseñada en cuadrícula, se desborda y se multiplica en ficciones individuales y colectivas"* (2007: 107) Uno de los aportes que realiza este estudio, según el autor, es *"confrontar las cartas de navegación imaginarias, las narraciones que diversos actores hacen de sus itinerarios por la ciudad, con los mapas de los planificadores y sociólogos urbanos"* (2007: 133) Se observa que este punto de tensión entre la *ciudad concebida* y la *ciudad practicada* subyace en toda la obra del autor. En este sentido, tanto Silva como García Canclini desde la perspectiva adoptada, realizan aportes para comprender las prácticas, las tácticas y estrategias de los andares por la ciudad, de los olores y sabores, de sus rincones y senderos que resultan significativos en la cotidianeidad de los ciudadanos y no aquellos lugares o espacios codificados según un plan o diseñados en función de los imaginarios urbanos de otros actores sociales, que también son ciudadanos, pero que representan, en este caso, los discursos instituidos y en muchos casos dominantes.

Dentro de esta perspectiva de abordaje de los imaginarios urbanos, se destaca actualmente un grupo de investigadores de la Universidad Autónoma Metropolitana de México. Con la publicación del libro *Lugares e imaginarios en la metrópolis* (2006) se expone el estado de avance en las investigaciones dentro del campo y, si bien entre los autores se comparte el tratamiento de la ciudad desde el punto de vista del sujeto en la ciudad, las diversas temáticas trabajadas dan cuenta de la amplitud y la transdisciplinariedad necesaria para trabajar sobre lo imaginario. Entre estos autores se destacan Alicia Lindón, quien, además de realizar aportes metodológicos a este campo de estudio (2007), profundiza sus investigaciones en los imaginarios del miedo y el riesgo que pesan sobre ciertos espacios y, en especial, sobre la idea de suburbio donde se confrontan imágenes ligadas a los suburbios norteamericanos con los cinturones de pobreza propios de las ciudades latinoamericanas. Otro de los temas con creciente interés dentro del campo es la dimensión estética de la experiencia urbana con particular atención al espacio público. En este punto se encuentran las investigaciones de Miguel A. Aguilar (2006) y Liliana López Levi (2012)[45] quienes analizan las manifestaciones artísticas y estéticas como

[45] López Levi es la editora de un número monográfico especial en la Revista UBRS *"Arte, ciudad y territorio"* en el cual publicó un trabajo sobre las representaciones cinematográficas de los barrios cerrados *"Paisajes correlativos, cine y urbanizaciones cerradas"*. Se puede consultar en http://nevada.ual.es:81/urbs/index.php/urbs/article/view/liliana_lopez_levi/85. Además de la literatura, el cine ha sido un campo fecundo para el análisis de representaciones urbanas.

emergentes del campo simbólico de las ciudades y sus procesos de interacción social. Por último, se destaca la línea de investigaciones que tratan sobre el uso de los espacios públicos. En este sentido, el trabajo de Daniel Hiernaux, quien reflexiona sobre los imaginarios contradictorios que versan sobre la centralidad urbana. En este trabajo se reintroduce el debate modernidad/posmodernidad desde una mirada novedosa poniendo el acento en la distinción de las visiones patrimonialistas o posmodernas que se disputan los centros históricos. En todos ellos subyace la perspectiva de indagar la apropiación simbólica que los ciudadanos construyen a partir de los imaginarios urbanos, razón por la cual la metodología etnográfica les permite acceder a la mirada de los ciudadanos para dar cuenta de los procesos subjetivos de construcción de la ciudad.

"Entre as muitas posibilidades de acceso ao fenómeno urbano, optamos por seguir os discursos e imagens que falam de uma cidade, caminho este que lidaria com os imaginários sociais que os homens, ao longo de sua história, puderam construir sobre a cidade"[46] (Pasavento, 1999: 8) Otra línea de investigación sobre imaginarios urbanos importante en Latinoamérica es la que, en lugar de rastrear el punto de vista de los habitantes, indaga las significaciones imaginarias a través de las representaciones culturales, como pueden ser la fotografía, el cine y la literatura que dan cuenta de las imágenes que las sociedades construyen sobre las ciudades. Entre los autores contemporáneos que trabajan los imaginarios urbanos desde esta perspectiva, se destacan la brasilera Sandra Jatahy Pasavento, quien estudió los imaginarios de las ciudades de París, Río de Janeiro y Porto Alegre, acudiendo al estudio de la literatura para hacer emerger los discursos que tratan sobre la ciudad. Es importante destacar que los discursos, tanto como las significaciones imaginarias sociales, no presentan un orden jerarquizado, sino que, como sostiene la autora, los discursos y las imágenes se yuxtaponen y se contradicen en muchos casos. De todas maneras, cuando se afirma que existen discursos hegemónicos o dominantes se alude a los imaginarios instituidos que responden a las significaciones centrales que son las que en un momento y lugares determinados permiten que se hable de ciertas cosas y no de otras. Por ejemplo, sin la significación central de la Modernidad hubiese sido imposible la producción de imágenes o la construcción de relatos que traten sobre las modernidades urbanas, ya sean para destacar las potencialidades de la técnica o para criticarla, para retratar los avances del progreso o los sectores segregados por el mismo. Tal es el caso de Beatriz Sarlo, quien contribuye a este campo de estudios

[46] *Entre las muchas posibilidades de acceso al fenómeno urbano, optamos por seguir los discursos y las imágenes que hablan de una ciudad, este camino es lindero a con los imaginarios sociales que los hombres, a lo largo de su historia, pidieron construir sobre las ciudades.* (Traducción propia)

urbanos con sus trabajos sobre la Buenos Aires moderna a la cual aborda desde la crítica literaria e histórica. Es interesante detenerse en *La imaginación técnica: sueños modernos de la cultura argentina* (2004 [1992])[47] ya que en él confluye el abordaje de la ficción científico tecnológica característica de la Modernidad, con la ficción literaria nacional donde la autora se plantea abordar *"el problema siempre abierto sobre la forma en que una sociedad es nombrada en los textos de sus escritores; y también, según una fórmula ya clásica, qué hizo una sociedad con los intelectuales y qué hicieron los intelectuales con lo que la sociedad hizo de ellos"* (Sarlo, 2004: 10). Así, va combinando la ficción literaria de autores como Roberto Arlt, Horacio Quiroga y la científica sobre artefactos como la radio, el cine y la televisión; con los discursos intelectuales, periodísticos y de ciertos saberes populares que también constituyen el gran relato de la Modernidad y los sueños de la ciudad y la técnica[48].

Lo que hace la literatura es mostrar, denunciar o negar *"as formas sociais da existência urbana e as suas formas materiais de expressão"*[49] (1999: 14), permite construir imaginarios *sobre* la ciudad. En sintonía con lo que afirmaba Castoriadis, se puede observar que lo que importa en los estudios de los imaginarios no es lo real, o lo que existe en sí, sino lo que se construye como verdadero, lo que posee efectos de verdad. Es importante destacar los trabajos realizados por Foucault (1992, 2005 [1973]) al respecto de esta idea. Este autor sostiene que la verdad es una construcción del poder que define lo que en cada momento puede considerarse verdadero y lo que no, sobre lo que está prohibido, permitido y, también, excluido del campo de los discursos sociales. De esta manera, Foucault incorpora la perspectiva histórica sobre los discursos y los efectos de verdad al momento en que expone que la *"voluntad de verdad en el siglo XIX no coincide ni por las formas que pone en juego, ni por los tipos de objetos a los que se dirige, ni por las técnicas en que se apoya, con la voluntad de saber que caracterizó a la época clásica"* (Foucault, 2005: 20-21) Asimismo, los discursos que encarnan esa *voluntad* o efectos de verdad repercuten en otros discursos[50] que no hacen más que reforzar ese mecanismo de institucionalización de significaciones.

---

[47] Como se mencionó en el Capítulo 1, esta obra es una continuidad de *Una modernidad periférica: Buenos Aires 1920 y 1930* (2007 [1988]). En estos trabajos se analiza la modernidad de Buenos Aires, como referente de las ciudades modernas argentinas, combinando la perspectiva de la crítica literaria con la historia cultural de las ciudades. Así, las ciudades y los procesos de van reconstruyendo desde múltiples combinaciones y conjugaciones interpretativas tanto de la estética como de los procesos históricos. Como se afirmaba anteriormente, la Modernidad en la región suscitó innumerables fenómenos artísticos e intelectuales al momento de abordar las ciudades, producto de ello son las obras de esta autora referente de los Estudios Culturales latinoamericanos.

[48] Sobre estas temáticas se profundizará en la segunda parte de esta tesis.

[49] *Las formas sociales de la existencia urbana y sus formas materiales de expresión.*

[50] En relación a la necesidad de construcción de un corpus heterogéneo para abordar los imaginarios, es interesante profundizar en esta idea planteada por Foucault a través de su afirmación de que la *"voluntad de verdad apoyada en una*

Se han presentado hasta aquí dos perspectivas dentro del estudio de los imaginarios urbanos. La primera vinculada con la *ciudad vivida* o *practicada* que aborda los imaginarios urbanos *desde* la ciudad. La segunda, más interesada en escrutar la *ciudad imaginada* trabajando con corpus conformado por las expresiones y representaciones artísticas, afronta los imaginarios urbanos *sobre* la ciudad y, por último, encontramos una línea de investigación que con el objetivo de indagar las discursividades imaginarias *de* las ciudades trabajan yuxtaponiendo esas significaciones a los procesos históricos y culturales de la ciudad. Esta perspectiva suele asociarse más a la historia cultural, como se explicó en el primer capítulo. En este punto se quiere hacer mención a los aportes del filósofo colombiano Santiago Castro Gómez (2009) que en su trabajo, de tradición foucaultiana, explora las estrategias mediante las cuales el capitalismo produce no sólo mercancías sino también subjetividades. Desde esta mirada va a trabajar sobre la ciudad de Bogotá entre 1910 y 1930, donde la *semiótica del progreso,* hizo mella en la ciudad ya que, tanto los discursos del urbanismo, la publicidad, el entretenimiento, la higiene y la política ponderaban al *progreso* como el objetivo y fin último de la vida humana. *"Tales discursos hacían referencia al* ***mundo imaginario*** *de la forma-mercancía (…) que tuvo poderosos* ***efectos de verdad*** *a nivel de la formación de subjetividades urbanas"* (Castro Gómez, 2009: 16) Aquí se consideran los imaginarios como condición de posibilidad de ciertos estilos de vida e identificaciones sociales con determinados artefactos, símbolos y proyectos sociales. Son justamente los efectos de verdad los que producen ciertas subjetividades, prácticas sociales y materialidades sobre las ciudades que Castro Gómez vincula a los imaginarios urbanos ligados a la movilidad y la velocidad; y por ejemplo, Adrián Gorelik (1998) asocia a la grilla y el parque[51] como herramientas de planificación y construcción urbana, pero también como *"soportes (simbólicos y materiales) de intervenciones más abarcantes sobre el espacio público o de representaciones de éste, como monumentos o instituciones; artefactos históricos en los que aparecen grabadas ideas en pugna sobre cómo debe ser la esfera pública ciudadana, precisos proyectos culturales y políticos; claves de tradiciones técnicas e ideologías de tan larga data como fuerte imposición presente"* (Gorelik, 2010 [1998]: 19) Estas modalidades de abordaje de la ciudad dejan en evidencia otra forma de trabajar sobre la ciudad como campo de significaciones donde los imaginarios urbanos no están necesariamente considerados desde

---

base y una distribución institucional, tiende a ejercer sobre los otros discursos –hablo siempre de nuestra sociedad– una especie de presión y de poder de coacción. Pienso en cómo la literatura occidental ha debido buscar apoyo desde hace siglos sobre lo natural, lo verosímil, sobre la sinceridad, y también sobre la ciencia –en resumen, sobre el discurso verdadero–. (2005: 22-23)

[51] La grilla, técnicamente, es la parrilla de manzanas que organizan una ciudad y el parque representa los espacios verdes de la misma.

la mirada de los habitantes o desde el corpus artístico urbano que puedan proveer distintas disciplinas, sino por elementos que aparecen dispersos, por herramientas, artefactos y discursos que marcan el imaginario de una época y tiene implicancias materiales, simbólicas, políticas e históricas. La ciudad, entonces, se considera como un entramado complejo, compuesto por distintos fragmentos producto de relaciones sociales, significaciones, materializaciones y artefactos que hacen a la textura de lo urbano. Se sostiene que desde esta perspectiva se interpretan los imaginarios urbanos *de* ciudad en alusión a la ciudad como objeto de deseos, fantasías, creencias y esperanzas y como el entramado donde se instalan las condiciones de posibilidad para ciertas significaciones.

A modo de síntesis de las posturas identificadas se presenta el cuadro 4 en el cual se ponen de manifiesto tres maneras de interpretación de los imaginarios urbanos y del lugar que ocupa la ciudad en ellos.

Cuadro 4: Modos de interpretación de los imaginarios urbanos

Imaginarios Urbanos	**Perspectiva de**	**Objetivo general**
Imaginario *desde* la ciudad	Ciudadanos	Analizar perspectivas subjetivas de la ciudad vivida y practicada desde el punto de vista de sus habitantes
Imaginario *sobre* la ciudad	Expresiones artísticas, literarias cinematográficas	Indagar las representaciones que se construyen sobre la ciudad desde la las diversas expresiones artísticas
Imaginario *de* la ciudad	Discursos, archivos, fotografías, planes, circuitos turísticos	Analizar procesos socio-culturales de la construcción de la ciudad desde una mirada histórica y culturalista considerando las discursividades políticas, de arquitectura y el urbanismo, periodísticas e historiográficas, entre otras.

Fuente: Elaboración propia

El *imaginario desde la ciudad* rescata la perspectiva subjetiva de los ciudadanos para dar cuenta de los modos de vivir la ciudad, los significados que adquieren ciertos lugares, como pueden ser los espacios públicos, monumentos o barrios. Sería la mirada de *abajo* hacia *arriba* de la ciudad y permite considerar procesos de uso y apropiación de la ciudad practicada. Dentro de estos estudios se desarrollan metodologías etnográficas y análisis cualitativos para poder reconstruir el campo de significaciones de los sujetos y sus relaciones con la vida urbana. Por otra parte, el *imaginario sobre la ciudad* es la visión que se construye desde el campo artístico acerca de la ciudad. De este modo, lo ficcional se transforma en insumo clave para abordar las significaciones que se construyen sobre lo urbano y que dan lugar a múltiples representaciones como pueden ser el cine, la fotografía, las obras literarias y plásticas, los *graffitis* y el arte callejero. Esta perspectiva es muy

trabajada desde la crítica literaria y cultural asumiendo para ello análisis hermenéuticos que ponen en relación las interpretaciones sobre el corpus y el contexto histórico-cultural en el que se insertan esas obras.

Por último, se encuentra la línea que trabaja sobre el *imaginario de la ciudad* que se conforma como un campo más complejo que los anteriores ya que al rastrear los imaginarios que se construyen de la ciudad abarca un *corpus* más heterogéneos como pueden ser los discursos plasmados en planes urbanos y políticas públicas, discursos periodísticos e historiográficos, y también aquellos vinculados a la arquitectura y el urbanismo, archivos y fotografías; así como instituciones, museos y espacios que permitan ir repasando ciertas configuraciones urbanas para analizar procesos socio-culturales de la construcción de la ciudad desde una mirada histórica y culturalista.

En síntesis, se observa que el campo de los imaginarios urbanos cuenta con diversos matices y mucha complejidad debido a las propias características del objeto. La ciudad contiene todas las miradas y puede ser escrutada desde múltiples perspectivas. Sin embargo, la ciudad como campo de significaciones requiere ser abordada en el entramado histórico, arquitectónico, urbanístico, social, cultural y tecnológico que la compone y que da forma a ciertas condiciones de posibilidad para las asociaciones que se generan, dentro de cierto imaginario social, entre los diversos aspectos que componen la ciudad. Desde los imaginarios sociales, entonces, se puede indagar tanto la ciudad como un todo como los distintos fragmentos urbanos que la constituyen poniendo en relieve más las contradicciones que las significaciones que permiten trazar ciertas series y continuidades en la identidad urbana de una ciudad. En esta tesis, se busca para indagar los imaginarios tecnológicos y urbanos en la conformación de la ciudad moderna y trazar asociaciones con la ciudad contemporánea, para ello se profundizará especialmente en el estudio de los *imaginarios de la ciudad*[52].

3.2.2.2. Estrategias de identificación a través de los imaginarios urbanos

Las ciudades, al igual que las tecnologías[53], en tanto productos de procesos colectivos de construcción social, son en sí mismas instituciones del magma de significaciones imaginarias sociales que se instituyen en ese mismo proceso. Es decir, se puede analizar la ciudad como campo de significaciones hegemónicas e instituidas a partir del imaginario de la ciudad, lo que no implica negar las contradicciones intrínsecas a todo

[52] Esta perspectiva es la elección más adecuada en función de los objetivos, las hipótesis y el objeto de estudio elaborado. De todos modos, comprender el fenómeno urbano requiere también del análisis de los *imaginarios desde* y *sobre la ciudad*, investigaciones que me propongo realizar en futuros proyectos de trabajo.
[53] Esta idea respecto de las tecnologías se trabajó en el punto 3.1 sobre Imaginarios tecnológicos.

producto cultural y social como es la ciudad. De todos modos, se considera que existe cierta vacancia en un análisis más global de los procesos urbanos que implica, a su vez, el estudio en profundidad de un caso determinado. En concordancia con los planteos de Ontañón (2005) quien sostiene que los estudios sobre la organización simbólica de la ciudad suelen hacerse tomando a estos elementos como desordenados y sin una lógica aparente de funcionamiento. Sin embargo, la organización simbólica de las ciudades tiene una estructura de ordenamiento heterogénea que se vincula con los imaginarios instituidos en esa sociedad. Por esta razón, si bien los sujetos son actores importantes en el proceso de construcción urbana, *"es la administración municipal a quien le corresponde ofrecer el marco, los límites, y los contenidos conceptuales de la transformación privada de las formas urbanas"* (Ontañón, 2005: 48) Es decir, en las discursividades generadas por los organismos estatales locales es posible indagar representaciones de esa matriz imaginaria que sostiene los sentidos sociales.

Entonces, para interpretar los procesos de construcción social de la ciudad, se pueden analizar los imaginarios *de* la ciudad dando cuenta de las estrategias de identificación que se permean en las distintas discursividades. En el Capítulo 2 se presentó el esquema conceptual de los entramados de significaciones imaginarias sociales, dentro del que se desarrolló la categoría de *estrategias de identificación* sobre las que se propone hurgar al momento de abordar los imaginarios urbanos. Éstas funcionan como un modo de acceso a la identidad urbana instituida en determinado momento por la sociedad estudiada. Esto se debe a que, como ya se describió, las sociedades van construyendo su identidad en el proceso de institucionalización del entramado de significaciones imaginarias sociales que le permiten definirse como *esa* sociedad y no otra. Para ello se puede recurrir a una serie de variables que se organizaron en cuatro estrategias de identificación factibles de analizar a partir del estudio de los *imaginarios de la ciudad.* Estas categorías de análisis serían a) la *estrategia de imitación* que refiere a la ciudad que se desea, b) *estrategia de distanciamiento* que alude a la ciudad que se ignora, c) *estrategia de competencia* en la cual se evidencia la ciudad que, por guardar rasgos de similitud, se intenta diferenciar, d) la *estrategia de reprobación* que señala la ciudad que se critica, y e) la *estrategia de autodefinición* en la cual la ciudad se define a sí misma de cierta manera.

¿Cómo se pueden vincular estas estrategias con los imaginarios urbanos? De manera general, se considera que a partir de la *estrategia de imitación* se genera una relación de espejo, se construye un imaginario de la ciudad que se desea ser, aquella que se admira, a la que se aspira ser similar. Es la construcción simbólica de la ciudad ideal que

impulsa diversas acciones y representaciones sobre esa sociedad en el afán de asemejarse a esa *otra* a la cual se valora positivamente por diversos motivos. En contraposición a la estrategia de imitación se encuentra la de *reprobación* que encarna, en el imaginario de la ciudad, los aspectos negativos, condensando todo aquello de lo que esa sociedad quiere diferenciarse. Esta estrategia, vinculada a ciertas significaciones imaginarias instituidas *en* y *por* esa sociedad, también induce ciertas materialidades, prácticas e imágenes sobre la propia ciudad. Otro aspecto relevante dentro de los imaginarios urbanos vinculados con las estrategias de identificación, es el *distanciamiento* de aquellas ciudades a las que se ignora, a las que no quiere nombrarse en general por subestimarlas. Esta estrategia también permite investigar qué imaginario de la ciudad se construye por parte de esa sociedad, sobre qué ciudades se considera superior y por qué. Por último, cabe mencionar la estrategia de *competencia* que permite establecer los lazos de auto reconocimiento y similitud. Aquí se ponen en evidencia los aspectos simbólicos que entran en disputa entre las ciudades y que también impulsan materialidades concretas a fin de que funcionen como símbolos de diferenciación.

En este punto se encuentra la dificultad de encontrar la forma de cómo rastrear las vinculaciones entre las estrategias de identificación y los imaginarios de la ciudad. Se considera que una posibilidad es analizar las significaciones imaginarias de cada ciudad a partir del análisis interpretativo de las discursividades que compongan el corpus de la investigación, para lo cual debe ser lo más heterogéneo posible. De esta manera, si se conjugan los discursos historiográficos que dan cuenta de la construcción de una identidad de lo que la ciudad fue, de los mitos urbanos que acompañan su historia, los procesos de modernización, etc.; con los discursos periodísticos que dan cuenta de cómo se percibe a la ciudad desde el relato instituido como así también las políticas públicas y los planes urbanos que son, en sí mismos representaciones de la ciudad que se desea y se busca construir. La institucionalización del imaginarios urbano es factible de ser estudiada a través del análisis de las adjetivaciones que acompañan la mención de ciertas ciudades, frases que emplean símiles, comparaciones, análisis de metáforas y subjetivemas, entre otros recursos retóricos que ponen de manifiesto las representaciones de la ciudad deseada, odiada, soñada y también aquella se considera real o existente. Se propone este abordaje con la intención de abordar los imaginarios instituidos de la ciudad en referencia a la *ciudad construida* y no sobre la ciudad vivida; para lo cual se requiere de un corpus heterogéneo que abarque distintas discursividades y representaciones.

SEGUNDA PARTE

SIGNIFICACIONES IMAGINARIAS SOCIALES DEL PROCESO DE TECNIFICACIÓN MECÁNICA: MODERNIDAD Y PROGRESO

CAPÍTULO 4. EL PROGRESO COMO ENSOÑACIÓN SOCIAL

La ciudad se te aparece como un todo en el que ningún deseo se pierde
y del que tú formas parte, y como ella goza de todo lo que tú gozas,
no te queda sino habitar ese deseo y contentarte.
Anastasia- *Ciudades Invisibles de Ítalo Calvino*

4.1. Las ciudades metropolitanas como condensación de significaciones imaginarias

Los procesos de construcción social están revestidos de múltiples aspectos que van delineando la morfología urbana. Entre los factores que pueden incidir, si bien se encuentran los geográficos, históricos, políticos, económicos y tecnológicos; son los entornos culturales y simbólicos los que van perfilando las formas de los espacios donde los imaginarios dominantes logran materializarse, mediante distintos instrumentos, imágenes, deseos y discursividades.

La *metrópolis*, como forma espacial urbana particular, emerge como representación de ciertas significaciones imaginarias de la Modernidad. Si bien las metrópolis existen desde la antigüedad –Roma, Alejandría–, éstas eran excepcionales y no encarnaban los valores, esperanzas y temores de la Modernidad. En cambio, *"el siglo XX, podría ser denominado la era de las metrópolis"* (Choay, 1970: 9), ya que con la sociedad industrial irrumpen los grandes conjuntos de viviendas que intentaban dar respuesta a las necesidades de hábitat de las trabajadores industriales. Aunque no sólo por ello, como explicó Simmel en 1903, sino, principalmente, por el modo en que la lógica del dinero incide en las formas que adquiere la vida individual y colectiva porque al igualar el valor cualitativo de las cosas mediante su objetivización se pierden los vínculos afectivos y subjetivos del hombre con su entorno. Así, según Simmel, la división del trabajo que tiende a la especificación, racionalización, sincronización e individualización creciente a ritmos cada vez más veloces, conduce, inevitablemente, a la hostilidad y repulsión hacia el otro.

Sin embargo, más allá de las críticas puntuales, con la Modernidad se instala de manera hegemónica el imaginario de la ciudad como espacio para el progreso, el mejoramiento en la calidad de vida y el ascenso social, lo cual no tardó en manifestarse a través de grandes migraciones de las zonas rurales a las urbanas. Las ciudades europeas latían al ritmo de la máquina a vapor, los ferrocarriles y las industrias. La atracción por el espacio del progreso fue tal que a veces lograba invisibilizar las pésimas condiciones de los barrios pobres de las metrópolis[54] que recibían inmigrantes diariamente. De todas maneras,

[54] Peter Hall (1996) describe este fenómeno en las ciudades de Londres, Berlín, París y New York entre 1880 y 1900

como afirma Schiavo (2004), la creciente difusión de las redes técnicas urbanas o de infraestructura –red de transporte ferroviaria, red de comunicación mediante el telégrafo, redes de agua potable y alumbrado, público y domiciliario– comienzan a brindar servicios públicos que efectivamente cambian las condiciones de vida. Sumado a esto, el acceso a la oferta cultural y de consumos diversos que brindan las grandes ciudades, seducían a las masas que iban poblando las zonas urbanas.

Mumford también analizó y criticó este fenómeno en su libro *La cultura de las ciudades* (1959), donde considera como factores determinantes del auge de la urbanización y la industrialización, al incremento de la población y del desplazamiento de la misma, facilitada por los nuevos transportes y vías de comunicación. A pesar de los avances técnicos, sostiene, *"la ciudad industrial no podía reivindicar un progreso importante sobre la ciudad del siglo XVII"* (1959: 189), debido a que raramente las metrópolis lograban dar respuesta a las necesidades de la gente. Aún así, la idea del *hombre libre*[55] tomaba los cuerpos de las grandes ciudades. En este sentido, el lema alemán emergido a fines de la Edad Media *el aire de la ciudad nos hace libres*, se torna en estandarte de la época Moderna y, al mismo tiempo, el proceso de conformación de la burguesía y consecuentemente el valor que adquirió la libertad fueron aspectos fundamentales del proceso de *preparación cultural* que las sociedades occidentales europeas atravesaron para poder construir las metrópolis modernas.

Se puede afirmar, entonces, que dentro del imaginario urbano moderno, la metrópolis emergió como representación de la gran ciudad moderna, tecnificada y en movimiento donde la expansión y el crecimiento tomaron la forma, generalmente caótica, de metrópolis. Las tecnologías mecánicas, materialidad del imaginario tecnológico moderno, fueron protagonistas en la construcción de la metrópolis. Los ferrocarriles, las vías de circulación rápida, los puentes, la electricidad, las fábricas, los relojes, el automóvil, los aeroplanos y los zeppelines acompañaron las imágenes del crecimiento y el progreso de las grandes ciudades modernas. Estos procesos de crecimiento urbano contienen paradojas y controversias que han sido –y son en la actualidad– tema de investigación en los estudios urbanos. En ellas se ponen en tensión las significaciones de progreso, movilidad, circulación y conectividad con los fenómenos de fragmentación, segregación y exclusión. Algunos referentes clásicos en este ámbito son Georg Simmel, Max Weber y Walter Benjamin.

---

[55] Mumford vincula esta idea del hombre libre a los postulados del utilitarismo que *"consideraba a la industria como un sistema autorregulador interno que lograba un equilibrio armonioso mediante el incentivo de la ganancia pecuniaria individual"* (1959: 195) Así se instala la idea del *laissez-faire* que ponderaba al individuo libre y dueño de su destino junto a un Estado reducido al mínimo. Así, el valor y deseo de libertad dio pie al desarrollo del libre mercado.

Muchos aspectos de las tensiones que se vivenciaban en las metrópolis a principios del siglo XX fueron representadas en la película *Metrópolis* dirigida por Fritz Lang (1927) que marcó un hito en la vinculación representativa entre el cine y la ciudad. Allí se exponen por primera vez en este formato los conflictos económicos, religiosos, políticos, sociales, familiares y tecnológicos en la vida de la gran ciudad, en la cual se ponen en disputa sus aspectos productivos con los alienantes y excluyentes mediante una clara crítica al capitalismo y a la visión optimista sobre la técnica. Como ya anticipara Simmel (1903), la imagen del reloj marca el pulso de la vida urbana moderna y el hombre somete su ritmo a la racionalización mecánica del tiempo[56]. La imagen 1 representa el interior de la fábrica o de la máquina donde diariamente miles de obreros con aspectos de muertos vivos pasaban sus jornadas laborales en las sombras produciendo la energía que necesitaba la ciudad de los cielos y las torres para funcionar. En el subsuelo, un submundo, una ciudad de las profundidades alojaba a las familias de esos obreros que producían la luz para los poderosos[57]. Estos aspectos se visualizan en distintas series de imágenes como así también en la representación de la ciudad futurista denominada *Metrópolis* (Imagen 2) donde se aprecian los avances de las tecnologías de transporte, una ciudad vertical, densa en población, rascacielos y puentes aéreos.

La metrópolis, en la actualidad constituye un tipo de ciudad y una forma de crecimiento urbano que aglomera y permite poner en relación los imaginarios urbanos y tecnológicos originados en la Modernidad con muchas representaciones, deseos y formas de construcción. En este sentido, la metrópolis contemporánea no remite tanto a una ciudad como a un área donde la circulación, las redes y la descentralización, entre otros aspectos, acompañan los discursos sobre la metropolización[58]. Mientras que en la Modernidad fueron las tecnologías mecánicas las que materializaron las significaciones imaginarias en torno a la ciudad y las tecnologías; en la actualidad las tecnologías digitales son las depositarias de las esperanzas y los deseos colectivos de progreso (Cabrera, 2006). Vivir en las afueras de la ciudad y en relación con al naturaleza pero conectado a través de las

[56] El imaginario temporal que emerge también con la Modernidad será trabajado en detalle en el análisis de caso en el Capítulo 6.

[57] Esta breve descripción prescinde de numerosas lecturas posibles acerca de las clases sociales, el trasfondo religioso y moral e incluso un estudio riguroso sobre los imaginarios urbanos y tecnológicos que supera las posibilidades y los objetivos de esta tesis.

[58] Este proceso no se asimila al denominado *suburbanización* surgido en Estados Unidos a principios del siglo XX y que tiene su auge en la posguerra, en 1950. Este modelo de expansión de las metrópolis conlleva la urbanización de zonas periféricas conectadas por medio de autopistas y están ligadas al modelo de ciudad jardín. Sin embargo, en la actualidad, las aglomeraciones urbanas *"han integrado espacial y comunicacionalmente a las ciudades próximas mediante un proceso de transformación territorial caracterizado por la expansión urbana dispersa, impulsados por los cambios en la vida moderna, la movilidad y las pautas de consumo"* (Parussini, 2013: 108). La metropolización implica otro modelo de expansión de las fronteras urbanas. En América Latina, a diferencia del modelo anglosajón, las ciudades crecieron desde sus áreas centrales.

redes, es una idea constante en los discursos que acompañan, desde la década de 1990, los procesos de urbanización de las periferias metropolitanas.

Por esta razón se ha dividido el estudio de caso en dos épocas definidas por los procesos de tecnificación de las ciudades. Por un lado se analizarán las significaciones del proceso de tecnificación mecánica que tuvo su auge en América Latina a partir de 1850, fenómeno que en Argentina también se evidenció principalmente en su capital, Buenos Aires, pero también en ciudades del interior del país como Córdoba, Mendoza, Santa Fe y Rosario, entre otras[59]. El período analizado no está delimitado por fechas estrictas sino por estos procesos que se extendieron hasta las décadas de 1930 y 1940 dependiendo de los casos puntuales. Por otro lado se indagarán las significaciones imaginarias –representaciones, imágenes y discursividades– del proceso de tecnificación digital acontecido desde mediados del siglo XX. Estas tecnologías, que desde su surgimiento se denominaros *nuevas tecnologías de información y comunicación*, trajeron consigo nuevos sentidos, pero también algunos que emergieron en el imaginario tecnológico moderno, principalmente, permitieron renovar las esperanzas en las tecnologías como medio de desarrollo y progreso social. El análisis de caso sobre este proceso en una ciudad metropolitana del interior permite, entonces, establecer relaciones entre las significaciones urbanas y tecnológicas de dos momentos diferentes pudiendo así rastrear asociaciones, continuidades y diferenciaciones. Si hay una característica que trasciende las épocas analizadas es que las ciudades metropolitanas funcionan como nodos de centralización de poder productivo, económico, tecnológico, cultural y social; y con ello los deseos de progreso individual en esos lugares depositarios de esperanzas y posibilidades.

Con este análisis se aspira contribuir a comprender por qué el imaginario tecnológico moderno impregnó los sueños urbanos y los modos de construcción de las ciudades actuales.

4.1.1. Apuntes sobre las metrópolis en América Latina

Hacia finales del siglo XIX en Latinoamérica se experimentó una fuerte expansión demográfica y, consecuentemente, una creciente urbanización y la paulatina aparición de grandes ciudades provocada por afluencia de habitantes tanto de la zona rural como del exterior. En los casos de Brasil, Uruguay y particularmente Argentina, la llegada de inmigrantes europeos a partir de 1880 fue determinante para el poblamiento de las zonas

[59] Actualmente existen 23 ciudades metropolitanas: Buenos Aires, Córdoba, Rosario, Mendoza, Tucumán, La Plata, Salta, San Juan, Santa Fe, Resistencia, Santiago, Corrientes, Neuquén, San Salvador de Jujuy, Posadas, Paraná, San Fernando del Valle de Catamarca, San Luis, Río Cuarto, Santa Rosa, Reconquista, Villa María y Villa Carlos Paz. (Pírez, 2008)

rurales y también urbanas. De hecho, el crecimiento de muchas ciudades de la región se debió exclusivamente a la llegada de inmigrantes que alcanzaron a representar el 40 o 50% de la población urbana. Las ciudades que más impacto de inmigración tuvieron en la región fueron Montevideo en Uruguay; Río de Janeiro, Sao Pablo, Santos y Porto Alegre en Brasil; La Habana en Cuba y, en Argentina, Buenos Aires, Rosario, Santa Fe y La Plata (Hardoy, 1974; AAVV, 2009). El mayor salto cuantitativo –y cualitativo– se experimentó entre 1850 y 1900 como se muestra en el Cuadro 5 acerca de la cantidad de ciudades en la región que superaban los 20.000 habitantes.

Cuadro 5: Cantidad de ciudades de 20.000 o más habitantes

País	**Año**		
	1800	1850	1900
Argentina	1	1	10
Bolivia	2	2	4
Brasil	7	11	35
Colombia	2	1	10
Chile	1	2	6
Ecuador	2	3	3
México	8	11	26
Perú	4	3	5
Total	**27**	**34**	**99**

Fuente: Elaboración propia en base a AAVV (2009)

El proceso de urbanización en América Latina tuvo sus propias particularidades. Hacia 1850 aún no existían grandes ciudades en la región[60]. Según la investigación que desarrolló Jorge Hardoy (1974), alrededor del 52% de la población se concentraba en los países tropicales de América del Sur, el 32% en México y América Central, y en Argentina y Uruguay se concentraba sólo el 4% de la población de la región, siendo, principalmente hacia finales del 1800, los países donde el crecimiento demográfico y urbano fue más intenso.

[60] Hardoy distingue en su análisis el período colonial del independiente. Las ciudades más grandes y consolidadas de la región latinoamericana se correspondían a los centros coloniales que habían sido fundadas por los españoles y portugueses en la época colonial. En este caso no se considerará el período colonial.

Cuadro 6: Cantidad de habitantes aproximada en las grandes ciudades de América Latina

Ciudad	**Año**		
	1800	**1850**	**1900**
México	100.000	120.000	540.000
Salvador	100.000	150.000	200.000
La Habana	90.000	100.000	230.000
Lima	60.000	85.000	130.000
Buenos Aires	50.000	85.000	870.000
Santiago	50.000	85.000	280.000
Río de Janeiro	---------	190.000	690.000
Recife	---------	70.000	110.000
Montevideo	---------	55.000	300.000
Guadalajara	---------	---------	100.000
Rosario	---------	---------	100.000

Fuente: Elaboración propia en base a los datos estimativos publicados por Hardoy (1974)

El cuadro 6 permite dimensionar el fenómeno de crecimiento poblacional. Si en 1800 eran sólo 6 las ciudades que superaban los 50.000 habitantes, hacia 1850 éstas no sólo habían crecido sino que otras ciudades se expandieron por encima de los 50.000 habitantes. Posteriormente, hacia 1900 las diez ciudades más grandes de la región superaban los 100.000 habitantes. Entre los casos más sobresalientes cabe destacar las ciudades de México y Río de Janeiro que prácticamente habían cuadriplicado su población, Montevideo que había crecido más de cinco veces y Buenos Aires que había nonuplicado su población. Al mismo tiempo, ciudades que habían sido pequeñas, de repente pasaron a ser grandes ciudades en el breve lapso de cincuenta años. Luego, con la expansión de las redes ferroviarias se verán emerger en todos los países, nuevas ciudades que se formaron en torno a sus estaciones.

Además de la inmigración, el incipiente proceso de tecnificación se incrementaba de la mano de capitales extranjeros que, al comercializar productos de la región, necesitaban solucionar problemas de logística. Para ello se desarrollaron redes de transporte ferroviario, rutas, puentes y puertos que garantizasen la salida de materias primas. Al mismo tiempo, en las ciudades más importantes también iban emergiendo las redes de servicios urbanos como agua, cloacas, desagües, transporte e iluminación.

El imaginario de la Modernidad se asentó en las ciudades y la vida rural se empezó a mirar con desprecio al agudizarse la división campo/ciudad[61]. Las ciudades condensaban

[61] Según estadísticas de Naciones Unidas (2010), América Latina en 1970 –los registros se inician este año– contaba con un 56,4% de población urbana, pasando a 70,6% en 1990, llegando a 79,5% en 2010. Para 2030 se estima que el 84% de la población de la región será urbana. Entre 1970 y 1990 Uruguay y Argentina presentaron los mayores índices de población urbana oscilando entre el 80% en 1970 y el 87% en 1990. A estos países le sigue Venezuela que en las últimas décadas a manifestado un crecimiento de la población urbana pasando del 72% en 1970 al 90% en el año 2000. En 2010

los ideales civilizatorios y de progreso, razón por la cual muchos deseos y esperanzas eran considerados posibles sólo en la vida urbana. Se experimentó también un proceso de concentración, principalmente en Argentina y Uruguay donde hubo *"una tendencia simultánea de la población urbana a concentrarse en su principal área metropolitana, como consecuencia de su localización geográfica y de las dificultades de los inmigrantes europeos para trasladarse y establecerse en el interior y de la concentración de las inversiones extranjeras y de la actividad política, económica y cultural en las capitales nacionales"* (Hardoy, 1974: 24). Sin embargo, este proceso no sólo se experimentó en las capitales nacionales, sino también en las denominadas ciudades-puerto en donde la circulación de personas y mercancías facilitaba la llegada de nuevos pobladores. Tal fue el caso de Rosario que se presentará a continuación.

En la actualidad, las metrópolis latinoamericanas son numerosas, dentro de las cuales las ciudades de México, Buenos Aires, Sao Pablo, Río de Janeiro, Caracas y Bogotá son también consideradas como *ciudades globales*[62]. Este término fue acuñado por Saskia Sassen (1991)[63] en referencia a las ciudades que constituyen nodos claves en el comercio transnacional, la circulación de información, finanzas y personas. Son centros metropolitanos que cuentan con avanzados sistemas de transporte y telecomunicaciones, como así también con polos de desarrollo científico-tecnológico que funcionan coordinando o participando del sistema internacional. Sassen argumenta que en la actualidad la ciudad metropolitana es un espacio estratégico donde se materializan ciertas tendencias macrosociales, entre ellas *"la globalización, el auge de las nuevas tecnologías informáticas, la intensificación de las dinámicas transnacionales y translocales y una mayor presencia y voz de instancias específicas de diversidad sociocultural"* (2007: 129). Estos factores facilitaron la emergencia de un nuevo tipo de territorio, la ciudad global, donde la ciudad constituye un espacio estratégico. Sin embargo, la ciudad global está más encarnada en un sector de ella que en la ciudad como un todo. Al mismo tiempo, este fenómeno se puede relacionar no sólo con la metropolización de las ciudades, sino también con las políticas de descentralización y desarrollo local experimentadas por las grandes

---

estos tres países contaban con una población urbana de 93,6% –Venezuela–; 93,1% –Argentina–; y 92,4 –Uruguay. Esto permite dimensionar la concentración demográfica en las ciudades en detrimento de las zonas rurales.

[62] Desde 2008 la consultora A. T. Kearney (www.atkearney.es/) publica un ranking de ciudades globales que evalúan según veinticinco indicadores organizados en cinco áreas: actividad de negocios, capital humano, intercambio de información, actividad cultural y compromiso político. En este ranking aparecen las ciudades latinoamericanas mencionadas, en el cual Buenos Aires ocupa el puesto 22, Sao Pablo el 33, México el 34, Río de Janeiro el 53, Bogotá el 55 y Caracas el 57. (AT KEARNEY, 2012)

[63] Sassen en su libro La ciudad global no menciona los casos latinoamericanos ya que se centra en la investigación de tres ciudades líderes que "A través de las finanzas más que por medio de cualquier otro flujo internacional, ha emergido una jerarquía global de ciudades, con Nueva York, Londres y Tokio no solamente como las ciudades líder, sino también como aquellas que cumplen las funciones de coordinación y operan como los mercados de venta y compra de capital y conocimiento" (Sassen, 1991: 327).

ciudades desde la década de 1980 y principalmente 1990 en Latinoamérica. Entre las consecuencias negativas de este fenómeno se destacan la pérdida de poder de los Estados Nacionales con relación a las ciudades globales y la agudización de las desigualdades provocada por la concentración de económica, política, social, cultural, informacional, científica y tecnológica en las ciudades metropolitanas.

En el contexto latinoamericano, los trabajos de Milton Santos también ponen en evidencia esta centralidad de las metrópolis en la actualidad y su estrecho vínculo con el proceso de globalización. *"Como se produzem cada vez mais valores de troca, a especialização não tarda a ser seguida pela necessidade de circulação. O papel desta, na transformação da produção e do espaço, torna-se fundamental. Os fluxos de informação sao responsáveis pelas novas hierarquias e polarizações e substituem os fluxos de matéria como organizadores dos sistemas urbanos e da dinâmica espacial"*[64] (Santos, 2008 [1994]:50) Esto incide directamente en las ciudades y, principalmente, en las ciudades metropolitanas porque es allí donde se concentra y se acelera el movimiento de bienes y personas, continúa explicando Santos.

En síntesis, actualmente, las ciudades metropolitanas –consideradas por algunos autores como ciudades globales–, son espacios complejos donde el imaginario tecnológico definido por las tecnologías digitales condiciona los procesos de construcción social de esos territorios. Sin embargo, estos fenómenos no son exclusivos de las grandes metrópolis, sino que en las metrópolis de tamaño mediano o las metrópolis del interior de los países la conexión con lo global es distinta, no sólo en cuanto a su tamaño sino también en la idea de *ser metrópolis*, cómo ingresar al sistema global de las ciudades y cómo posicionarse como ciudades metropolitanas inteligentes, innovadoras y sustentables. En América Latina los estudios sobre las metrópolis se han concentrado en aquellas que son las capitales de los países de la región; destacándose Lima, Sao Pablo, Bogotá, Santiago de Chile, DF México y Buenos Aires. En Argentina, la principal ciudad metropolitana del país fue y es Buenos Aires la cual no sólo centralizó las actividades económicas, culturales, políticas y sociales, sino también los estudios sobre el fenómeno urbano. Sin embargo, Buenos Aires junto a las ciudades metropolitanas del interior conforman una red metropolitana que soporta más de la mitad de la población del país (Pírez, 2008) y de la infraestructura tecnológica y de transportes –ferrocarril, puerto, aeropuertos, autopistas.

[64] Como cada vez se producen más valores de intercambio, la especialización no tarda en ser seguida por la necesidad de circulación. Su papel en la producción y transformación del espacio, se torna fundamental. Los flujos de información son responsables de las nuevas jerarquías y polarizaciones y sustituyen a los flujos de materia como organizadores de los sistemas urbanos y las dinámicas espaciales.

Si bien en los últimos años otras ciudades son estudiadas como casos relevantes de diversos fenómenos urbanos contemporáneos, Buenos Aires fue un objeto de estudio privilegiado. Por esta razón se considera importante ampliar los estudios urbanos desde la perspectiva de los imaginarios sociales para comprender los procesos de conformación de otro tipo de ciudades metropolitanas: las ciudades metropolitanas de interior del país con el objetivo de ampliar los análisis y las posibilidades de estudios comparativos entre las mismas[65]. A tal fin se estudiará el caso argentino de la ciudad de Rosario.

4.1.2. Argentina: el caso Rosario

La metrópolis *"en tanto producto fundamental del desarrollo capitalista, (…) es el punto del territorio donde el proceso de producción, circulación, cambio y consumo de las mercancías se concreta de manera más acelerada"* (Liernur, 2008: 128). El autor retoma la idea de metrópolis de Simmel y sintetiza ciertas características propias de las metrópolis. Entre ellas se destacan la división del trabajo, la articulación con el mundo y la apertura que la convierte en receptora de habitantes de otros lugares. Si bien el tamaño es una condición importante, continúa explicando Liernur, no es suficiente para definirla.

Como se mencionó anteriormente, en Argentina la primera ciudad que se consolidó como metrópolis fue Buenos Aires que, favorecida por ser la capital del país, logró articular un desordenado proceso de modernización para resultar en un nodo de concentración productiva, de intercambio y de personas. A su vez, el desarrollo de su arquitectura y de los ámbitos culturales fue adelantado con relación a las ciudades del resto del país, convirtiéndola en una ciudad cosmopolita a la que se asimilaba más con las ciudades europeas que con las latinoamericanas. Sin embargo, estos discursos sobre la modernización y la comparación con las metrópolis europeas puede leerse más como un síntoma de los deseos del imaginario colectivo que como hechos contundentes. Si bien Buenos Aires fue pionera en la construcción de la red subterránea y de agua, las diferencias con las metrópolis europeas eran abundantes y esto se veía con mayor claridad en las ciudades metropolitanas del interior, generalmente posicionadas en el ámbito nacional e internacional por ser ciudades puerto.

Luego de Buenos Aires, Rosario se consolidó como la segunda ciudad del país hacia fines del 1800. Esto se debió no sólo a su cantidad de habitantes sino también a la actividad internacional de su puerto que permite definirla como ciudad metropolitana

[65] Se considera que una línea de investigación importante a desarrollar es el estudio comparativo de ciudades metropolitanas del interior como son Córdoba, Mendoza y Rosario, por mencionar las más importantes. De todas formas excede los objetivos y posibilidades de esta tesis.

siguiendo los criterios de Liernur (2008). Por otra parte, la condición de ser capital es un rasgo que aparece con recurrencia en la historia de Rosario. Si bien por un lado era la ciudad más grande de la provincia, la segunda del país con un puerto internacional que la mantenía en contacto comercial con el mundo y territorio de inserción de inmigrantes; el hecho de no tener el estatuto político de capital de Provincia –ni de Nación– frustraba las aspiraciones de reconocimiento como ciudad metropolitana, cosmopolita y moderna. Al margen de este hecho es importante destacar que "*cuando se instalan el sistema ferroviario a escala nacional, las redes férreas afirman la* centralidad *de las ciudades-puerto y queda sellada la* futura primacía *de las ciudades periféricas del continente sur* americano" (Talavera Dávila, 2003: 57).

El primer síntoma de aglomeración de la ciudad se puede considerar en 1918 cuando se incorpora al ejido urbano al pueblo Alberdi ubicado al norte de la ciudad con una superficie de 171 kilómetros cuadrados. Sin embargo, es a mediados de la década de 1960 cuando se empieza a conformar el área metropolitana conocida como el Gran Rosario de 582 kilómetros cuadrados comprendiendo a las localidades de Granadero Baigorria, San Lorenzo y Puerto General San Martín al norte; Villa Gobernador Gálvez y Alvear al sur; y hacia el oeste Pérez, Funes y Roldán. Desde 1967 se instalan numerosas industrias metalúrgicas, siderúrgicas, automotrices, frigoríficas, petroquímicas y papeleras por lo cual se denominó a la zona "cordón industrial"[66]. El área metropolitana del Gran Rosario (Imagen 3) posee 1.254.000 habitantes según datos de la Encuesta Permanente de Hogares INDEC 2009, siendo el tercer aglomerado urbano del país y el primero de la Provincia de Santa Fe.

En 1998 se diseña el Plan Estratégico Rosario en el cual se plantea la problemática de la metropolización de la ciudad, lo cual queda expresado en el prólogo del plan. *"Hemos impulsado la elaboración de un Plan Estratégico para Rosario que nos integre a la región metropolitana, consolidando una ciudad abierta, plural, integradora, moderna y creativa, que ocupe un lugar relevante entre las ciudades latinoamericanas"* (PER: 5) En 2010 se retoma este primer Plan y se desarrolla el Plan Rosario Metropolitano 2010-2018 (PEM) donde se distingue el aglomerado Gran Rosario, según la continuidad urbana, a las localidades de Capitán Bermúdez, Fray Luis Beltrán, Funes, Granadero Baigorria, Pérez, Puerto General San Martín, Rosario, San Lorenzo y Villa Gobernador Gálvez. A este aglomerado se suman las localidades de Ibarlucea, Soldini, Alvear, Pueblo Esther, General

[66] Disponible en http://www.indec.gov.ar/nuevaweb/cuadros/4/EPHcont_3trim09.pdf

Lagos y Arroyo Seco, consideradas como áreas de extensión metropolitana debido a la interdependencia funcional que mantienen con las ciudades del área metropolitana.

En agosto de 2010 se creó el Ente de Coordinación Metropolitana (ECOM) mediante la asociación voluntarias de los municipios[67] lo cual se tradujo en la institucionalización del área metropolitana, como se afirma desde la Municipalidad de Rosario[68]. El principal objetivo del ente es coordinar acciones y políticas públicas en el marco del PEM. Las políticas mencionadas constituyen el primer marco regulatorio de la ciudad metropolitana contemporánea.

A lo largo de la segunda y tercera parte de esta tesis se indagarán los imaginarios urbanos y tecnológicos a través del análisis de las discursividades emergentes en planes de políticas públicas, relatos periodísticos y del discurso histórico con el fin de recoger los deseos, creencias e imágenes que intervinieron de manera dominante en los procesos de construcción social de Rosario como ciudad metropolitana del interior del país.

4.2. Progreso: Hacia el *ser moderno*

La Modernidad se trata, entre otras cosas, de un conjunto de discursos, prácticas, tecnologías e instituciones que colmaron de sentido las significaciones y representaciones del imaginario social, habilitando determinadas formas de construir las ciudades, las tecnologías y las actividades humanas. En cada sociedad este proceso se desenvolvió de maneras distintas lo cual permite analizar particularidades en cada caso. Sin embargo, la consigna de *ser moderno* devino un valor y un deseo colectivo, aunque en determinadas ciudades, esta ilusión caló con más fuerza. En el Capítulo 3 se presentaron algunas vinculaciones entre el imaginario social, las tecnologías y la idea de progreso surgidas en la Modernidad. Principalmente desde el siglo XIX se instituye, como significación imaginaria, el *progreso* como objetivo primordial para las sociedades que aspiraban a *ser modernas*. Si bien, como sostiene Nisbet (1981), el progreso no es una idea nueva ni propia de la Modernidad, lo que ocurre desde el siglo XVIII es que la idea de progreso se liga a la técnica transformándose en la doctrina cardinal de la sociedad occidental (Mumford, 1945a), que confió en que si el mundo seguía siempre en esa dirección sería más humano, cómodo y pacífico. Asimismo, el progreso posibilitó proyectar, y en cierta medida poner en práctica, la emancipación, la liberación de las condiciones de necesidad y escasez impulsando el modelo de producción y desarrollo capitalista (Dávalos, 2008).

---

[67] Los Municipios que forman parte del ECOM son: Acebal, Alvear, Arroyo Seco, Capitán Bermúdez, Fighiera, Funes, General Lagos, Granadero Baigorria, Ibarlucea, Pérez, Piñero, Pueblo Andino, Pueblo Esther, Ricardone, Rosario, San Lorenzo, Soldini, Villa Gobernador Gálvez y Zavalla. www.rosario.gov.ar/sitio/gobierno/gestion/plan_coordinacion.jsp

[68] www.rosario.gov.ar/sitio/gobierno/gestion/plan_coordinacion.jsp

Para ello se recurrió a diversos artefactos tecnológicos, instituciones científicas, exposiciones universales, materialidades y formas de construcción del hábitat, medios de transporte y comunicación. En definitiva, el entramado de significaciones imaginarias de la Modernidad conformó un campo de deseos colectivos y promesas de progreso con relación a las tecnologías y a la gran cantidad de inventos que desde el siglo XVIII crecían con gran velocidad alimentando, a su vez, las ilusiones tecnológicas y científicas modernas. *"Con el desarrollo rápido de las máquinas, (…) las leyes del progreso parecían demostrarse por sí mismas"* (Mumford, 1945a: 335). Algunas representaciones fueron determinantes en este proceso de institucionalización de imaginarios que afectaron, a su vez, a los imaginarios del tiempo y el espacio, como se verá más adelante. La ciencia, la técnica y la ciudad se erigieron como sólidas representaciones de la Modernidad y el progreso social. Sin embargo, se podría asegurar que la imagen que encarnaba de manera más completa estas creencias era la máquina.

Las representaciones discursivas e iconográficas, materiales, maquínicas y mecánicas de la Modernidad generaron un efecto narcotizante estimulando la esperanza colectiva, apoyado en la posibilidad *concreta* de construir un mundo mejor. A ese efecto se lo denomina *ensoñación,* en el sentido que Cabrera lo hace al definirlo como *"un estado mental y existencial en el cual el mundo de fantasías y ficciones de los individuos y de la sociedad se entremezcla con el mundo de la realidad cotidiana interpersonal y social."* (Cabrera, 2011: 204). Esto guarda estrecha relación con los imaginarios sociales que generan efectos de verdad y promueven las acciones de los seres humanos.

Algunos factores que tornearon los sentidos sobre la idea de *progreso* fueron, sin dudas, la industria en creciente desarrollo desde iniciada la Revolución Industrial en Inglaterra que junto al auge del comercio internacional y la aparición de nuevos productos modificó *"la distribución espacial de la producción y el empleo"* (Weinberg, 1998: 52). En este sentido, Latinoamérica encuentra las condiciones propicias para integrarse al sistema mundial de comercio y también hacerse eco de algunos rasgos modernizadores necesarios para poder comercializar sus productos. En consecuencia, se mejoraron y desarrollaron las infraestructuras existentes, es decir, caminos y puertos; y se implementaron otras nuevas como las redes ferroviarias. Así, se fue configurando el territorio de la región de manera poco homogénea, estructurado por las redes de transporte, tránsito y comunicación que, inevitablemente, conducían a los puertos internacionales. Los rasgos comunes más sobresalientes que se pueden apreciar en las grandes ciudades de América Latina a fines del siglo XIX son el puerto y la consecuente actividad comercial, la

vitalidad otorgada por la movilidad constante de gente, la presencia de inmigrantes y el aire cosmopolita que estos factores imprimieron en las culturas urbanas.

Para progresar, sin embargo, hacían falta varias cosas más que el desarrollo de las infraestructuras urbanas. Dentro del campo de significaciones que refuerzan la idea de progreso moderno se encuentran el *orden*, la *libertad*, la *disciplina* y la *civilización.* La libertad sólo podía ser alcanzada en una sociedad civilizada y para ello se requería orden y disciplina. *Ordem e progresso* (Orden y Progreso), es la leyenda de la bandera de Brasil que pone de manifiesto los sueños modernos de las elites de la región. En este contexto, *"la aplicación de las ideas positivistas al nuevo medio permite proponer como fin y también como objetivo al progreso"* (Weinberg, 1998: 55). El positivismo encarnó la perspectiva científica que ligaba ciencia, tecnológica, orden y progreso lo cual se tradujo en el incremento de la elaboración de estadísticas y censos, el empleo de instrumentos técnicos para el desarrollo de redes tecnológicas y también para la planificación del territorio. La ensoñación del progreso motivó la inclusión de muchas tecnologías urbanas, como se verá en detalle más adelante.

En síntesis, entre las significaciones imaginarias que conformaron el entramado de la Modernidad encontramos la mecanización, la linealidad, el orden y la valorización del futuro en términos de progreso –ligado principalmente al aspecto económico. Es en este entramado de significaciones donde podemos poner en relación a los imaginarios tecnológicos con aquellos que versan sobre el tiempo –y el espacio– de las sociedades; lo que se traduce en concepciones sobre los ritmos, las relaciones sociales, las representaciones urbanas y los discursos hegemónicos de cada época, todo lo que va constituyendo los cimientos simbólicos y materiales de las ciudades.

4.2.1. El ferrocarril: símbolo de la ensoñación

La expresión *tren del progreso*, ganó popularidad desde el siglo XIX y significa subirse, estar, formar parte del camino hacia el progreso. En ella se liga de un modo bastante literal la idea de progreso, con la tecnología del ferrocarril y, a su vez, con el campo de significaciones que éste acarrea pero que ambos comparten. *"El ferrocarril representaba la síntesis de las tecnologías más avanzadas de la época: el acero, el carbón y la máquina de vapor"* (Buch; Solivérez, 2011: 310). Pero sintetizaba, además, los deseos, creencias e imaginarios que conformaron la matriz de la Modernidad, principalmente amarrada a la idea de progreso. Como explica Agnes Heller (1999), el tren, las vías, la locomotora, las estaciones y el viaje en tren fueron depositarios de sueños y anhelos de una

vida mejor.[69] La autora analiza cómo la fachada de las estaciones y la distribución arquitectónica de las mismas reflejaban las significaciones imaginarias que se materializaban en torno al ferrocarril. Sus fachadas magníficas y ornamentales con un gran reloj en el frente, representaban la vida suntuosa y elegante más similar a la de los palacios que a la de la ciudad industrial que se experimentaba al ingresar a la estación. El adentro y el afuera de la estación distinguía imaginarios espaciales diferentes pero complementarios. El adentro reflejaba el corazón de la vida industrial capitalista donde la máquina y los sistemas mecánicos eran los protagonistas que pautaban los ruidos, los ritmos y los lugares de la estación. Sin embargo, el afuera aludía a la ostentosa vida a la que conducía el progreso moderno, como un camino inexorable al triunfo. La estación del tren también representa la puerta de entrada hacia el futuro, la aventura de lo desconocido. Allí convergen los destinos a donde dirigirse y los anhelos que buscan concretarse. La esperanza fue el sentimiento que impulsó gran parte de las prácticas sociales en las ciudades y el tren era el medio de locomoción de los sueños colectivos.

La maquinaria capitalista moderna ya estaba en marcha definiendo un nuevo modo de vida que acompañaba a la actividad industrial y la vorágine del ritmo urbano que llevaba a apropiarse de manera veloz de las nuevas tecnologías de comunicación. Mientras tanto, el ferrocarril se consolidaba como símbolo de progreso y civilización representando el avance hacia el futuro. Al tiempo que unía diversas partes de los territorios y enlazaba los pueblos, también difundía el uso del telégrafo y la unificación y coordinación horaria. Como afirma Daniel Cabrera, *"el conjunto formado por el ferrocarril, la locomotora y la estación de tren presidida por el reloj y comunicada con el telégrafo manifiesta las características de la civilización técnica"* (2006: 98). La necesidad de recorrer distancias que cada vez iban siendo mayores, junto a la urgencia de los tiempos modernos, sirvieron de base para el desarrollo de transportes que iban trazando redes de conexión entre los viejos centros y los nuevos espacios urbanos.

Peter Hall (1996) describe el proceso de desarrollo de las vías de circunvalación junto a la tecnología del ferrocarril, centrando su análisis en la ciudad de Londres. Distintos avances técnicos condicionaron las transformaciones de los barrios londinenses: por un lado, la máquina a vapor y, por otro lado, la electricidad. La extensión periférica del ferrocarril puede considerarse como el principal factor de transformación de la morfología y fisonomía urbana de principios del siglo XX, aunque trajo aparejadas complicaciones por

[69] Este imaginario del tren ligado al progreso sufre un gran embate cuando se verifica su rol en el Holocausto y la estación de Auschwitz encarna la contra cara del imaginario tecnológico. Lo mismo ocurrió con la bomba atómica y otros desastres provocados por el uso de los desarrollos científico tecnológicos en la Segunda Guerra Mundial.

la falta de previsión con relación a los problemas que traería el tránsito, como la insuficiencia de líneas, el colapso de los medios de transporte y la modificación en el entorno urbano, por mencionar sólo algunos aspectos. Durante el período de las ciudades victorianas y la segunda guerra mundial, la "ciudad gigante" fue cambiando, se dispersó y se descentralizó. Esta urbanización de la periferia, donde se instalaron casas y fábricas, fue posible gracias a los medios de transporte. Este proceso cobró mayor envergadura en Estados Unidos en general y en Londres, siendo en esta ciudad más complejo y problemático. La extensión periférica del ferrocarril es lo que trajo el crecimiento de las ciudades (especialmente Londres) y, con ello, la preocupación por el control del crecimiento urbano. Los primeros ejemplos de planificación de ciudad a gran escala se generaron en Londres, donde se planificaron zonas de poblamiento satélite en torno a la extensión del ferrocarril. En el período de entreguerras la construcción de vivienda se tornó un asunto de Estado y se construyeron incrementando las ciudades satélites (Hall, 1996). Primaba la idea de que a través del transporte se solucionarían los problemas de vivienda mediante un tendido en red amplio que llegara a futuras zonas a urbanizar. Esto, a su vez, permite verificar que el imaginario tecnológico en torno al ferrocarril era altamente positivo y en él se depositaban esperanzas y soluciones con respecto a las problemáticas del habitar de la época.

Los procesos de desarrollo ferroviario no fueron iguales en todas partes, aunque sí estuvieron acompañados en la mayoría de los casos por el mismo imaginario tecnológico que lo ligaba al progreso y al futuro. En Latinoamérica el ferrocarril constituyó una pieza clave en el proceso de modernización y urbanización del territorio a partir del momento en que *"las clases dirigentes habían llegado al convencimiento de que el ferrocarril constituiría uno de los pilares fundamentales del progreso"* (Gregorio Weinberg, 1998: 114), siendo el progreso materializado en la urbanización de espacios hasta el momento exclusivamente rurales; en la conectividad de grandes áreas muchas veces separadas no sólo por las distancias sino también por paisajes montañosos. En el caso de Argentina, el ferrocarril fue el medio por excelencia de urbanización de las grandes extensiones de llanura, concentrando el tendido de redes principalmente en las zonas centro y litoral de alta producción agropecuaria. La política ferroviaria se acompañó con políticas de inmigración y colonización de zonas deshabitadas haciendo posible la expansión de la frontera agrícola. Esto, a su vez, satisfacía una de las demandas de la Europa industrial, que requería materia prima y alimento para las grandes masas urbanas de trabajadores.

Estas medidas, sumadas al impulso de la educación y las comunicaciones, completarían las bases del progreso y la civilización tan añorada a mediados del siglo XIX.

También se confiaba en que el ferrocarril traería riquezas y generación de empleo. Sin embargo, como advierte Weinberg, no se pensaba en los perjuicios que acarreaba este medio de transporte, que además del alto endeudamiento que implicó desarrollar las redes ferroviarias, en muchas ocasiones, esta tecnología no favoreció la integración de las regiones ni contribuyó a la equidad socio-económica, sino que en algunos casos favoreció la centralización de la actividad económica. Considerado como un elemento de "salvación", en la región representaba el medio indicado para alcanzar la "civilización" y combatir la "barbarie". Entre los efectos urbanos que se destacan en consecuencia de la incorporación del ferrocarril en la región se destacan el crecimiento urbano, la generación de nuevas ciudades allí donde llegaba el ferrocarril, la delimitación de ciudades y pueblos marcada por los límites de las vías y la construcción de vías férreas sobre los ríos que tenían puerto. En la mayoría de las ciudades portuarias, esto originó procesos de urbanización de espalda al río que quedaba invisibilizado por altos paredones y estructuras de hierro. No obstante, ésa era la imagen que simbolizaba el trabajo, la pujanza y el progreso. Al menos fue así hasta la década de 1930, cuando se hizo sentir la crisis económica y productiva originada por el quiebre de la bolsa norteamericana conocida como la Gran Depresión de 1929.

Se observa, entonces, que a diferencia de Inglaterra, donde la congestión urbana ocasionada por el capitalismo y la actividad industrial comenzó a ser un problema, en países de Latinoamérica como Argentina, ésta fue la posibilidad de poblar el territorio y también de incrementar la vida en las ciudades impulsando migraciones internas que dejaban tierras rurales en pos de mejores condiciones de vida que supuestamente prometían los espacios del progreso: las ciudades. Así se vivía en Latinoamérica, donde *"el progreso, en este caso sinónimo de locomotora o ferrocarril, dejaba atrás las mulas y las carretas"* (Weinberg, 1998: 116).

En Rosario, el desarrollo del sistema ferroviario se inició en estrecho vínculo con la actividad portuaria en 1870 con la construcción del Ferrocarril Central Argentino –FFCA– ramal Rosario-Córdoba de 396 km. A éste le continuó El Ferrocarril Oeste Santafesino –FOS– en 1883 que conectaba Rosario y Casilda y en 1886 la línea con Buenos Aires. Entre 1891 y 1892 nuevos ramales conectan a la ciudad con Santa Fe, Córdoba y Tucumán con el Ferrocarril Central Córdoba–FFCC– (Imagen 4). Rosario se consolida como nodo de intercambio entre el norte bonaerense, el sur santafesino y el oeste cordobés con el resto

del mundo a través del sistema ferroportuario de exportación de granos e importación de bienes manufacturados. A la rapidez y lo barato de este medio de transporte y flete se sumaba también la importancia que revestía para la colonización de las tierras de la zona central del país. Numerosos pueblos surgieron con la llegada del ferrocarril y los inmigrantes que buscaban lugares para trabajar la tierra. Así se nutría un sistema de producción agraria a través de mano de obra, transportes y puertos de intercambio donde Rosario tenía un rol clave en la región reforzando la idea de un progreso irrefrenable. Este apogeo duró hasta la primera guerra mundial cuando el puerto pasa de manejar el 17% de las exportaciones del país al 7,6% en 1917 (Rigotti; San Vicente, 1991). Las fachadas de las estaciones preservaron las características de estilo de la época y los interiores de los coches resultaban lujosos (imagen 5).

El vértigo de la velocidad se hacía presente en la vida cotidiana y ello haría de sustrato para la posterior incorporación del automóvil. Asimismo es posible observar que la difusión del telégrafo que acompañó el desarrollo ferroviario marcó un antecedente de la comunicación instantánea que se vincula con las actuales tecnologías de información y comunicación. En síntesis, en el imaginario tecnológico en torno al ferrocarril se articulaban las significaciones de progreso social y económico, la velocidad en la carrera hacia el futuro –siempre mejor– y la fuerza de la maquinaria moderna como motor de esas transformaciones.

4.3. Formas de *ser* modernos en Rosario

Las significaciones imaginarias instituidas por la matriz moderna permiten observar ciertos sentidos y representaciones dominantes que componen esa matriz de significaciones centrales. Sin embargo, las formas de apropiarse de esas significaciones no fueron homogéneas, como así tampoco los deseos y las prácticas que condujeron los procesos de construcción en cada sociedad. En este aspecto, interesa analizar la apropiación y la resignificación del campo de sentidos de lo que significó –y significa – *ser modernos* en el caso de Rosario. Es posible analizar estos aspectos en tres rasgos que constituyen su identidad urbana: ser una metrópolis moderna, ser una sociedad cosmopolita y consagrarse como capital de la Nación o la provincia.

En 1910, con motivo del cincuentenario de la Municipalidad de Rosario, se realiza la publicación oficial *"Rosario, su origen, sus progresos"*[70] donde se relatan ciertos acontecimientos fundantes para la ciudad, los cuales aparecen expresados de la misma

[70] Impreso en Talleres La República

forma en numerosas publicaciones posteriores[71]. Entre los hechos que componen este relato se destaca el *saludo histórico de Sarmiento* quien llegó a la ciudad en 1851 dejando la primera imprenta que tuvo la ciudad y el primer impreso fechado el 1 de enero de 1852, donde afirma que:

> *"El Rosario está destinado por su posición topográfica, a ser uno de los más poderosos centros comerciales de la República Argentina y sería una de las más puras glorias que codiciaría, acelerar el día de su engrandecimiento y prosperidad."*

La alusión a la geografía y características topográficas como factor determinante del progreso inevitable de la ciudad es mencionado por Sarmiento y sostenido en los discursos oficiales de la ciudad incluso en la actualidad, como se analizará en próximos capítulos donde se abordan los diversos planes y políticas públicas.

Además, existen ciertas significaciones que aparecen con recurrencia en las ideas de lo que significa *ser moderno* para la cultura urbana rosarina. Esta matriz está fuertemente anclada en la idea de *progreso, trabajo,* y *orden*.

> *"El trabajo es honor y dignidad […]* ***el alma del progreso es el trabajo*** *¡El hombre es digno de llamarse hombre si ama el taller y odia la mólice! […] En la palanca de fuerzas que robusta y unidas van a celebrar las glorias del futuro y del progreso la inmortal conquista."*[72]

Estas afirmaciones aparecen en el diario La Capital en protesta al aumento de los impuestos municipales de alumbrado, limpieza y barrido que se presentan como un atentado contra el hombre de trabajo que frecuentemente es inquilino. Para el autor de la nota, que los hombres gracias a los cuales progresa la ciudad vean cada vez menos favorecida su situación, resulta injusto. En referencia al mejoramiento de la vida de la *gente de trabajo* también se demanda la construcción de ciertos espacios recreativos e incluso instalaciones de piletas de natación[73] que hagan soportable el calor de los veranos.

> *"Cada día se impone más la imprescindible necesidad de un stadium en la ciudad, necesidad tanto más sentida en* ***una ciudad de trabajo y de progreso como la nuestra que sirve de ejemplo a la república****.*[74]"

También hay ciertos espacios[75] que logran representar materialmente el *ser moderno.* Por ejemplo, la construcción de un gran parque con abundantes plantas que purifiquen la atmósfera[76]. En 1902 se inauguró el Parque de la Independencia que representó una obra majestuosa para la ciudad. Junto a los parques también se demandaba

---

[71] Algunas de las publicaciones son: García Ángel (1925) *LA GACETA ROSARINA 1725- 4 de octubre- 1925 Homenaje al segundo centenario de Rosario*; Astesano, Eduardo B. (1946) *Origen y Desarrollo Comercial de Rosario;* Álvarez, Juan (1998 [1943]) *Historia de Rosario (1689- 1939*)
[72] Diario La Capital 1/1/1910
[73] Diario La Capital, 10/1/1916
[74] ET HCD diciembre 1911, f. 193
[75] Se trabajará en más detalle este aspecto en el Capítulo 5
[76] ET HCD, junio 1900, f. 292

la creación de avenidas y edificaciones con ornamentaciones propias de las vanguardias artísticas y arquitectónicas de la época, la creación de espacios públicos, recreativos, deportivos, comerciales y culturales como clubes, bibliotecas y teatros. Asimismo, se destacaba que el crecimiento de la ciudad era indicador del progreso no sólo local sino también que instalaba a Rosario como *factor importante del progreso del país.*[77]

A principios del siglo XX se refuerza la importancia de la *ciencia –positivista–* para el progreso y el orden de una ciudad que deseaba ser y mostrarse como una metrópolis moderna. Si el crecimiento de la población y las actividades habían superado las expectativas estadísticas de crecimiento era necesario, a su vez, dar cuenta de ese *progreso,* al resto del país e incluso en el ámbito internacional. Entonces, los censos se fueron consolidando como artefactos culturales contenedores de los deseos de progreso (Roldán, 2013) con el aval propio que brinda todo instrumento técnico y científico. Roldán estudia las condiciones de producción de los censos y constata que en ellos prevalecía el *"costado promocional por encima de sus pretensiones de reproducción objetivista de una realidad urbana y demográfica"* (2013: 330). Estos instrumentos estuvieron destinados a promover a la ciudad en el exterior principalmente a través de embajadas y exposiciones universales dando una pauta, continúa Roldán, del incipiente *marketing urbano* que acompañó el desarrollo de las metrópolis modernas de principios de siglo. Entonces, a través del censo se ligan el orden, la ciencia y el progreso.

Sin embargo, no sólo el instrumento censal se encargó de inventariar los indicios de modernidad de la ciudad y las inmejorables condiciones que ofrecía para el progreso de los hombres, sino que se hizo de una manera que marcó la identidad urbana de Rosario como hacedora de sí misma. Roldán sostiene que *"la gran cantidad de implicados en el proceso de recolección de datos y sus nombres estampados (…) a lo largo de una quincena de páginas, daba la impresión de que la ciudad, sin la intervención de oficinas municipales ni de burocracias, se había censado a sí misma."* Rosario, *hija de su propio esfuerzo* había sido también la encargada de recolectar los datos que ponían de manifiesto los aspectos más sobresalientes de su progreso.

En 1910, año del centenario de la Argentina, se decide realizar un nuevo censo para actualizar las estadísticas obtenidas y desde el diario local se recomienda al vecindario colaborar, como han hecho en oportunidades anteriores porque éste debía "*ser el* ***reflejo de nuestro progreso*** *y significativo suficiente de nuestra cultura"*[78]. Años más tarde, con motivo de la celebración del segundo centenario, las ideas respecto a las funciones

[77] ET HCD junio 1900, f. 292
[78] Diario La Capital, 9/4/1910

culturales de los censos no habían variado y en 1924 se afirmaba que la necesidad de realizar un nuevo censo descansaba en que *"la ciudad deberá exhibirse ante el mundo y alcanzar el elogio de sus merecimientos."*[79]

Las significaciones derivadas de la Modernidad –el orden, la ciencia y el progreso– también se vieron reflejadas en la necesidad de ordenar y planificar la ciudad que, como metrópolis moderna, ya contaba con los inconvenientes propios de su *status*. En 1929 se comenzó a debatir acerca de la necesidad de desarrollar un Plan Regulador para Rosario, con la convicción de que *"sin el plan Regulador, no es posible encausar el progreso ni dar las normas directrices necesarias para la expansión de la ciudad, indispensables para una urbe de las características del Rosario"*[80]. Este Plan Regulador fue el primero de esta magnitud en la ciudad y terminó por reglamentarse en 1935. Sus autores[81] realizaron un estudio de los problemas[82] que atravesaba la ciudad a causa de su crecimiento. Estos problemas concernían tanto a diversos aspectos urbanos como a sus redes técnicas. Entre ellos se destacan: la división de la ciudad en barrios; trazado de avenidas y calles; extensión y ubicación de plazas, parques y paseos; división de los terrenos extensos; ubicación más conveniente de los edificios públicos y extensión de los terrenos necesarios para los mismos; edificación en altura, máximos y mínimos, orientación asoleamiento, patios; disposiciones para resolver el problema estético de la ciudad; ubicación de monumentos públicos, destino de los mismos; servicios sanitarios generales y alcantarillados; acceso a los ferrocarriles, ubicación más favorable de las estaciones, el puerto y acceso al mismo de los ferrocarriles y el problema del tránsito y de los transportes interurbanos. Entre las propuestas realizadas en el Plan que no lograron concretarse se destaca una red de subterráneos (Imagen 6) diseñada para aliviar el tránsito en la zona céntrica y agilizar las comunicaciones en la ciudad.

Con relación al imaginario tecnológico se observa un predominio de la demanda y el desarrollo de redes de tecnologías públicas urbanas que estaban orientadas a acompañar y engrandecer el *progreso* que ya parecía haberse radicado en la ciudad. En primer término se estableció la necesidad de construir la red de cloacas, agua y desagüe que mejoraría significativamente la vida de la gente diminuyendo los índices de mortalidad. Una vez *"…habilitadas las cloacas al servicio público este municipio ha dado un paso de progreso que se traducirá en la disminución del promedio de la mortalidad objetivo*

[79] ET HCD abril 1924, f. 91
[80] ET HCD Plan Regulador de la Ciudad, octubre 1929, f. 3
[81] Los autores del Plan Regulador Rosario 1935 fueron: Guido, Ángel; Della Paolera, Carlos María; Farengo, Adolfo.
[82] ET HCD junio 1929, f. 30

principal de la higiene[83]. Por otra parte, en cuanto a las redes técnicas urbanas, también se destacan el reclamo de transporte público ya que el mal servicio de tranvías *"constituye un verdadero anacronismo edilicio en una ciudad que nos sorprende diariamente con su grandioso crecimiento y con que tantos progresos ha realizado en otros servicios públicos"*[84]. La transformación de la ciudad en una metrópolis moderna dependía en gran medida del desarrollo de sus redes de tecnologías urbanas las cuales mejorarían las condiciones de vida de la población y, a su vez, harían presentes los avances de la época en la esfera pública de la ciudad. De allí se deduce que los reclamos en este ámbito sean constantes y los argumentos apunten directamente a la idea de progreso, que es el medio para poder *ser modernos.*

En síntesis, la disciplina y el progreso en Rosario fueron encauzadas en el *trabajo.* La libertad en una sociedad sin ataduras tradicionales, una ciudad que se iba haciendo a sí misma implicaba cierto desorden que, a pesar de intentar ser combatido, también simbolizaba la vorágine de los cambios de la ciudad moderna. Por último, es necesario destacar que la idea de progreso en Rosario es *siempre creciente* y se relaciona con el *destino inexorable*, futuro próximo de consolidarse como una *gran ciudad.* Esta idea se manifiesta con insistencia en las sesiones del Honorable Concejo Deliberante y en las notas periodísticas sobre la ciudad, como en sus publicaciones oficiales. Rosario, además representa *el progreso de la república*[85], de esta manera, el progreso se expresa hacia adelante y continuo, un avance constante e inevitable para la ciudad que va construyendo sus deseos de ser una metrópolis moderna. Sin embargo, parafraseando a Berman ([1988], 2011), ser modernos implica también contradicciones, algunas de ellas se irán develando en los próximos capítulos.

4.3.1. Ser una metrópolis moderna

En Latinoamérica los ecos de los procesos modernizadores repercutieron de manera caótica pero definitiva y el paso a la ciudad moderna fue diferente en cada caso. Como afirma Gorelik (2003), en la ciudad latinoamericana la modernidad no fue el resultado de un proceso de modernización, sino el *ethos* cultural de la época que se aplicó en las ciudades para llegar a la modernización. En este sentido, Romero caracteriza el proceso de modernización de ciertas ciudades latinoamericanas que *"estimuladas por la libertad de comercio (...) iniciaron un proceso de acentuado desarrollo en los últimos tiempos de la*

[83] ET HCD noviembre 1900, f. 415
[84] ET HCD marzo 1905, f. 13
[85] ET HCD mayo 1925, tomo 2, mayo 1925, f. 650

Colonia. No todas, ciertamente, sino en particular los puertos, las capitales y aquellas que por su posición o su riqueza quedaron incluidas en los principales circuitos comerciales." (Romero, 2009: 230). Con la vorágine experimentada por las ciudades más activas de la región, la ciudad metropolitana se va consolidando como espacio del progreso.

En el contexto señalado, Rosario es un caso paradigmático del interior de Argentina. Su dinámica –contradictoria– de modernización puede constatarse analizando ciertos aspectos sociales, económicos y culturales. A partir de su declaración como ciudad en 1852 –después de al menos treinta años de pelear por este estatuto–, el mismo año en que su puerto es habilitado para el comercio internacional, esta ciudad sin tradición colonial, afianza su expansión demográfica provocada por la llegada de inmigrantes tanto europeos como de otras provincias argentinas; y, a su vez, el auge de su actividad comercial la fueron consolidando como una ciudad-puerto, burguesa, comercial y con aspiraciones cosmopolitas. Con ello se instala con mayor fuerza aún lo que Mikielevich[86] denominó *afán progresista.* La idea de progreso liga y refuerza la identidad urbana de Rosario. La habilitación de su puerto para el comercio exterior genera una intensificación en la disputa con Buenos Aires por ser capital administrativa y política del país y anticipa un proceso que en otras ciudades latinoamericanas se ve con mayor claridad a partir de 1880, como explica Romero (2009), en el que se experimentan profundos cambios en diversos aspectos que conducen a la modernización de las ciudades, fervientes creyentes en la idea de progreso de la que se hizo eco, en primera instancia, la incipiente burguesía mercantil.

Como explica Megías (2010), el proceso de modernización de Rosario fue rápido y convulsivo, dentro de una sociedad que durante la primera mitad del siglo XIX no contó con estructuras de clases ni jerarquías sociales consolidadas. La mayoría de los habitantes se dedicaban al comercio y de allí su interés por las políticas que garantizasen la liberalización económica y el avance del capitalismo. Hacia 1854 surgen varias instituciones de importancia para el ordenamiento social y comercial de la época, como el Tribunal de Comercio y la Jefatura Política. En ese año también se crea la primera publicación periódica *La Confederación,* a la que le suceden numerosos diarios y revistas.

Entre los factores que permiten dar cuenta del proceso de modernización de la ciudad, las cifras del vertiginoso crecimiento demográfico son contundentes. Entre 1851 y

[86] Wladimir Mikielievich (1904-1999) fue un rosarino que fundó y escribió en numerosas revistas de historia de la ciudad. Se puede afirmar que junto a Gabriel Carrasco (1854- 1908) y Juan Álvarez (1878- 1954) conformaron el relato historiográfico "oficial" de la ciudad siendo, de este modo, actores clave en la formulación de la identidad rosarina empleando el discurso científico de la historia como herramienta de construcción de la imagen, el pasado y las proyecciones de Rosario.

1895 la población se multiplicó más de treinta veces, pasando de 3.000 a 90.000 habitantes, como describe Megías (2010) al cruzar los datos de los registros municipales y los censos provinciales y nacionales de la época. Asimismo, se constata que en el período que va de 1858 a 1895 la población extranjera pasó del 22% al 46%; compuesta, principalmente, por inmigrantes italianos y españoles; había, también, un 11% eran argentinos nacidos en otras provincias. Esta composición social y su evolución (cuadro 7) contribuyó a construir dentro de la identidad urbana rosarina una mirada orientada hacia el futuro, relacionada con una visión de diversidad étnica y a una idea de progreso ligada al esfuerzo del trabajo. Se debe tener en cuenta que quienes abandonaron el viejo mundo entre fines del siglo XIX y principios del XX para venir a *hacer la América*, dejaban atrás su tierra en busca de un porvenir, que se presentaba hacia adelante, hacia donde el barco iba anticipando la llegada a tierra. Ese futuro mejor significaba *progreso* y con este objetivo se forjó también la cultura del trabajo. La movilidad geográfica se justificaba con las aspiraciones de movilidad social, proceso que según Romero (2010) se vivió en las ciudades y las zonas más ricas de los diversos países de Latinoamérica.

Cuadro 7. Población de Rosario (1858-1926)

Año	**Fuente**	**Total Población**	**% nativos**	**% extranjeros**
1858	Censo Nacional	9.785	77.6	22.4
1869	Censo Nacional	23.169	74.7	25.3
1887	Censo Provincial	50.914	58.9	41.1
1895	Censo Nacional	91.699	54	46
1900	Censo Municipal	112.461	58.5	41.5
1906	Censo Municipal	150.686	58.7	41.3
1910	Censo Municipal	175.072	55.9	44.1
1914	Censo Municipal	245.199	57.4	42.6

Fuente: elaboración propia en base a Falcón; Stanley (comp.)(2001)

En esa época Rosario representaba una ciudad de oportunidades alentada por el movimiento que el puerto imprimía en su vida cotidiana. La burguesía, en este caso mercantil, fue la clase social que mayor impulso le dio al proceso de modernización local. Esto coincide con lo que explica Romero acerca de que *"fue en las capitales y en los puertos donde hallaron su escenario propio las nuevas burguesías"* (Romero, 2010: 284). Se puede comprender así, al menos en parte, que el progreso, el futuro, la optimización del uso del tiempo, la competencia por ser capital –ya sea de la provincia o de la nación– y la

convicción de que *Rosario es hija de su propio esfuerzo*[87], sean significaciones presentes en la identidad local. También se puede observar que existe otra representación discursiva que refuerza las aspiraciones modernas y da cuenta de la importancia del crecimiento demográfico. Consolidarse como *la segunda ciudad de la República*, sólo precedida por Buenos Aires es una manifestación de los progresos de la ciudad y también un campo de disputas importante que justifica numerosas demandas al ejecutivo local. Desde las obras públicas necesarias para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, hasta la construcción de espacios recreativos e, incluso, la organización de los festejos del centenario de la independencia nacional.

Es importante destacar, además, otro factor que fue determinante en la construcción de la ilusión de Rosario como una metrópolis moderna. Desde mediados del siglo XIX se inicia un acentuado proceso de tecnificación y urbanización que la fortalecen en varios aspectos como una ciudad moderna (Álvarez, 1998; Bonaudo et.al., 2005; Megías et.al., 2010). En cuanto al proceso de tecnificación, Romero explica que la forma casi instantánea en que Latinoamérica adoptaba las innovaciones tecnológicas de Europa generaba que *"la sociedad que se renovaba acogía rápidamente todas las conquistas del progreso y se apresuraba a modernizar sus ciudades proveyéndolas de todos los adelantos"* (Romero, 2010: 281). Al mismo tiempo, describe los signos que definieron el progreso de las ciudades de la región entre 1880 y 1930. En este sentido, se puede observar cómo esta sensación o deseo de *progreso* se reforzaba en torno a determinadas tecnologías, estableciendo un vínculo que se cargaba de sentido excediendo las cuestiones meramente técnicas. Estas vinculaciones se materializan en las obras de saneamiento que proveyeron agua corriente y desagües cloacales –en Rosario a partir de 1887, luego de la epidemia de cólera–; el empedrado de calles iniciado en 1864; la iluminación pública –en 1855 en Rosario se usaba el aceite, en 1867 se pasa a gas y a partir de 1891 se reemplaza por la electricidad–; el tranvía a caballo y luego el eléctrico –Rosario, 1872 y 1906 respectivamente–; y el teléfono –Rosario 1883.

Como se describió anteriormente, en esta época Rosario tenía casi la mitad de la población inmigrante. Este factor no es menor al momento de abordar las incorporaciones de tecnologías urbanas ya que como afirman Buch y Solivérez *"muchas de las tecnologías fueron traídas por los inmigrantes, principales portadores de los saberes tecnológicos antiguos y modernos"* (Buch; Solivérez, 2011: 24). Este aspecto se puede analizar

[87] Esta idea forma parte de lo que Glück denomina como el elemento central en las representaciones del mito de origen de Rosario. La frase se encuentra en varios discursos e incluso en el libro de Juan Álvarez (1998 [1943]) *Historia de Rosario (1689-1939)* y se relaciona con el período de fines de siglo XIX y principios del XX cuando la ciudad se consolidaba como enlace portuario y buscaba consolidar su imagen de ciudad independiente del poder estatal.

particularmente en las tecnologías de transporte que no sólo contaron con inversiones extranjeras sino también con desarrolladores locales de origen extranjero.

4.3.2. Ser cosmopolitas

En Rosario, al fenómeno de la inmigración se lo revistió con una significación imaginaria moderna: el cosmopolitismo. *"La gran ciudad también ha sido en todos los tiempos el lugar clave del cosmopolitismo (…) Lo esencial en el caso de la gran ciudad es que su vida interna se extienda en ondas concéntricas por un vasto campo nacional e internacional"* (Simmel, 1970 [1903]: 514-515). En relación con las palabras de Simmel, se puede observar que la imaginación cosmopolita local radicaba, principalmente, en ser receptora de la diversidad cultural mundial. La ciudad estaba cómoda con las multiplicidades que la habitaban. Esto se debía a los altos índices de crecimiento demográfico producto del arribo de inmigrantes, como se mencionó anteriormente, y a los diversos aportes culturales de estas colectividades, que fueron tomando diversas expresiones, sus organizaciones por caso. La primera fue la Sociedad Española de Socorros Mutuos en 1858; luego, en 1861, la italiana Sociedad Unión y Benevolencia y un año después la Sociedad Francesa de Socorros Mutuos. La premisa de ser cosmopolita resultó relevante porque constituía un factor destacado en la construcción de una metrópolis moderna.

Los altos índices de crecimiento demográfico desde mediados del siglo XIX no sólo diversificaban las nacionalidades que habitaban la ciudad, sino también las instituciones y actividades que afianzaban la imagen de cambios rápidos tendientes a la modernización. El impacto que tuvo en la composición demográfica el fenómeno de las inmigraciones se valoraba positivamente porque convertía a Rosario en un *"pueblo cosmopolita que vive fraternalmente, sin distinción de nacionalidades"*[88]. Además eso repercutía también en un incremento de la producción y el comercio[89], como quedará expuesto en el Cuadro 8, mientras que los abogados y escribanos eran mayoritariamente argentinos.

[88] Diario El Municipio, 23 de mayo 1890
[89] ET HCD junio 1900, f. 290

Cuadro 8: Cantidad de profesionales en 1900

Profesión	Argentinos	Extranjeros
Abogados	**42**	**5**
Arquitectos	1	10
Comerciantes	**293**	**757**
Contadores	2	3
Escribanos	**26**	**3**
Empleados	22	225
Jornaleros	141	343
Estudiantes	22	11

Fuente: Primer censo municipal, 1900

Sin embargo, para ello se requería también de ciertas actividades y espacios, no bastaba con la multiplicidad de nacionalidades que habían adoptado a Rosario como su ciudad. Los aspectos de la vida pública inciden directamente en las concepciones cosmopolitas. Entre los espacios destacados en este ámbito se hallan las tiendas, los cafés y los espacios culturales (Sennet, 2011). En cuanto a los primeros, Rosario contaba con algunas tiendas grandes que funcionaban no sólo como espacios de consumo sino también de paseo y esparcimiento como se puede apreciar en la leyenda que acompaña la imagen de la Tienda La Favorita *"visítela antes de hacer sus compras"*, que abrió sus puertas en 1891 a la par de una oficina en París para comercializar directamente las telas europeas. Los nombres de las tiendas evidencian, además de la multiplicidad de nacionalidades de sus propietarios, el imaginario urbano de una ciudad cosmopolita donde se concentraba el mundo.

Con relación a los espacios culturales se experimentó una constante demanda para fomentar actividades culturales y los teatros que representaban el lujo y la cultura para la sociedad burguesa mercantil (Fernández, 2010), se vinculaba con la aspiración a crear un estilo de vida cosmopolita, que se consideraba como característica de la sociedad rosarina:

> *"Se ha notado en distintas oportunidades que esta ciudad cuyos progresos materiales y desarrollo de la población la señalan como una de los casos extraordinarios dentro del desenvolvimiento de las ciudades americanas –que ya en general escapan a las leyes que se han observado como presidiendo la formación de las poblaciones urbanas–, se ha montado, decía,* ***aquellos progresos y actividad general ofrecen un vivo contraste con la ausencia de toda manifestación artística****, tanto más esta última cuanto que es el* ***cosmopolitismo*** *una de las características de nuestra sociabilidad."* [90]

[90] ET HCD junio 1906, f. 314

Entre finales del siglo XIX y comienzos del XX se empezaron a construir los primeros teatros: Olimpo, Comedia, Nuevo Politeama[91], Ópera, Colón, Odeón y Cómico, entre los más importantes. A ellos se sumarán posteriormente los cafés cinematógrafos y los cines desde la década de 1920. De todas maneras, años después, las demandas de esparcimiento y distracción continuaban. Éstas se fundamentaban en la necesidad de ofrecer alguna alternativa de esparcimiento para compensar la vida colmada de trabajo y responsabilidades de la población.

> *"Rosario ciudad de* ***organismo múltiple, esencialmente cosmopolita*** *no cuenta con distracciones eficaces que permitan compensar a su población, constantemente ocupada por las alternativas de la lucha por la existencia, del desgaste que implica la labor continuada y diversa"*[92].

En este contexto, como explica Montini (2010), también surgen los coleccionistas[93] de arte privados y luego, de manera más paulatina y dispersa, los museos de arte de la ciudad[94].

No obstante, a pesar de que el cosmopolitismo resultaba un valor y un deseo, en ocasiones de celebrarse el centenario de la revolución de mayo, éste se tradujo en un problema. La fiesta patria requería celebrar la Nación Argentina, pero ¿cómo lograr una celebración exitosa en una sociedad donde aproximadamente la mitad de la población era extranjera? *"La inmigración antes considerada como agente progresivo, puso en duda la identidad nacional"* (Roldán, 2012: 35). De esta manera, se inician una serie de estrategias y discursos con el objetivo de revertir esta percepción durante la celebración. A tal fin se propuso conmemorar la fecha colocando un monumento a la República en el Parque de la Independencia[95], la elaboración de un censo que "*comprenderá a la población, industria y comercio del Rosario con objeto de hacer resaltar la importancia de nuestra cuidad en el primer Centenario de la Independencia Argentina."*[96]*;* y disponiéndose una celebración con iluminación de fachadas en edificios públicos, elaboración de medallas conmemorativas, himno nacional, banderas argentinas, retratos y reseñas biográficas de los

---

[91] La Sociedad Gran Politeama, pide ayuda al gobierno local para terminar la construcción de un "*gran teatro moderno. Esta ciudad carece en realidad de un local de esa índole que esté a la altura del grado de progreso que ha alcanzado en sus manifestaciones comerciales e industriales, y, ya que la iniciativa popular no ha tenido todo el éxito deseado es deber de las autoridades encargadas de fomentar la cultura y adelanto de este pueblo, contribuir en la forma en que se solicita la sociedad mencionada a dotarla de un centro de recreo y educación artística"* ET HCD octubre 1903, f. 273

[92] ET HCD abril 1932, f. 3460

[93] Entre ellos se destacan Juan Bautista Castagnino (1884-1925); Julio Marc (1884-1965) y la familia Estévez.

[94] El Museo Municipal de Bellas Artes de la ciudad fue inaugurado el 15 de enero de 1920.

[95] *"...podría decirse que esta* – Rosario – *es el* ***símbolo de los progresos alcanzados por el país*** *en la nueva era, y un monumento en su recinto en honor a las instituciones republicanas será, a su vez, la ofrenda respetuosa de al hija de la democracia a los principios que han fomentado su riqueza y desenvolvimiento."* ET HCD junio 1906, f. 315
"Tal obra responde a un propósito patriótico y constituye una iniciativa sana y digna de llevarse a la práctica" ET HCD septiembre 1907, f. 158

[96] ET HCD octubre 1909, f. 394

próceres[97]. Asimismo se propuso la construcción de una biblioteca nacional y un hospital público –el Hospital Centenario–, con la participación de vecinos de la ciudad a través de donaciones y aportes de diversas índoles.

> *"...encontrando la idea que encierra una de las más hermosas demostraciones del alma de la gran colectividad* ***cosmopolita*** *que forma la población de esta segunda ciudad de la república, idea que condensa los nobles sentimientos de humanidad, agigantada con el entusiasmo palpitante del momento por la conmemoración a que vamos a asistir y por el engrandecimiento patrio, se hace un alto honor en confirmar el proyecto de la referencia."*[98]

Monumentos, estadísticas, luces e instituciones acompañaron la celebración imprimiendo, una vez más, la idea de que la sociedad rosarina *hacía* y se hacía a sí misma. *Hija de su propio esfuerzo.* Así lo demuestran las palabras de la revista Monos y Monadas cuando presenta la inversión realizada por la empresa de aguas para iluminar su tanque de la ciudad:

> *"La más alta mira de Rosario, la torre de la empresa de aguas corrientes, ha sido profusamente iluminada para las fiestas de nuestra independencia (…) Ha sido una nota inesperada la que ha dado la empresa de aguas corrientes prendiendo bombillas eléctricas en torno de su torre tanque (…)"* [99]

4.3.2.1. La Ciudad Puerto

El rol del puerto en la construcción de la imagen cosmopolita de Rosario fue fundamental porque imprimía un movimiento muy importante de bienes, personas y actividades. Asimismo permite caracterizar a Rosario como ciudad puerto en el marco de las ciudades portuarias de América Latina que se fueron consolidando al compás del crecimiento de las extracciones de riquezas y los intercambios de mercancías con el viejo continente. Romero (2010) explica con claridad las particularidades y las diversas formas de emergencia y crecimiento de este tipo de ciudades.

En Argentina la primera ciudad en constituirse como puerto fue Buenos Aires, hacia finales del siglo XVI. Allí el contrabando y el tráfico de mercancías facilitaron la prosperidad económica de la ciudad. En el interior, el río Paraná también presentaba condiciones favorables para la proliferación de puertos. Así, en 1852, bajo el mismo decreto emitido por el Director Provisorio de la Confederación Argentina, Don Justo José de Urquiza, se habilitan los puertos de la ciudad de Santa Fe, capital de la provincia del mismo nombre, y de Rosario, en la misma provincia. Desde entonces gran parte de las

[97] ET HCD octubre 1909, f. 308
[98] ET HCD mayo 1910, f. 59
[99] Monos y Monadas, año 1, 24 de julio de 1910, n° VII

actividades, ritmos, espacios y formas de crecimiento urbano estaban relacionados con el puerto y el río, tanto material como simbólicamente.

Rosario experimentó junto al puerto y el río el inicio de su carrera para convertirse en una ciudad moderna. En estas relaciones es posible abordar rasgos identitarios que conforman la cultura urbana rosarina, fuertemente marcada por el comercio y el cosmopolitismo. Sin embargo, una ciudad portuaria requiere otra cosa además del puerto y eso es la infraestructura de base técnica (Fedele, 2011). Entonces, las tecnologías incorporadas a partir de la actividad portuaria daban cuenta también de una serie de significaciones mecanicistas que se traducen en ciertos materiales e infraestructuras. Vapores, grúas, rieles y todo el conjunto del sistema ferro-portuario traccionaron el imaginario tecnológico de la época.

En 1902 se iniciaron las obras del Puerto Moderno luego de una perseverante campaña llevada adelante por la Asociación Popular Canalización de los ríos y Puerto del Rosario apoyada por la Bolsa de Comercio. El masivo apoyo de la ciudadanía a este proyecto deja en evidencia que el conjunto de la población ligaba el destino de la ciudad al puerto. Se construyeron cuatro kilómetros de muelles con avanzadas técnicas de ingeniería; edificios para diversas reparticiones públicas, un elevador de cuarenta metros de altura, ciento veinte silos para almacenamiento de granos, una usina eléctrica y diecisiete grúas eléctricas (Prieto, 2010). El nuevo puerto comenzó a operar en 1905. En la serie de postales que se exponen a continuación es posible observar la importancia que el nuevo puerto tuvo para la imagen de la ciudad. Gran parte de las imágenes datan de 1910, año en que las celebraciones del Centenario motivaron la creación de diversos objetos culturales con el objetivo de construir una imagen y una identidad urbana particularmente anclada en las ideas de progreso y cosmopolitismo que reflejaban la magnitud de una ciudad moderna.

Las vinculaciones de Rosario con el río y el puerto fueron siempre muy estrechas, tal es así que es la primera ciudad de la Argentina en institucionalizar "*un plan urbano que piense la ciudad portuaria, siendo la primera en ubicar central y operativamente esta cuestión en relación a lo urbano*" (Fedele, 2011: 203). El primer antecedente fue el proyecto Plan Bouvard que en 1911 presenta junto al proyecto un *"plano con detalles de las disposiciones especiales a la parte de la ciudad a lo largo del puerto y del río Paraná"*[100]. Sin embargo, el que abordó de manera integral la problemática y orientó las acciones de urbanización posteriores fue el Plan Regulador y de Extensión de 1935[101]

[100] ET HCD agosto 1912, f. 349
[101] El proceso de construcción y las particularidades del Plan son trabajadas por Fedele en *El río en la ciudad del Plan* (2011)

realizado por Carlos Della Parlera y los ingenieros Alfredo P. Farengo y Ángel Guido con "*la convicción de que sin el plan Regulador, no es posible encausar el progreso ni dar las normas directrices necesarias para la expansión de la ciudad, indispensables para una urbe de las características del Rosario"*[102]. Estas afirmaciones estaban en concordancia con lo que expresaban los diarios de la época: *"Los problemas urbanos de la congestión del tráfico, de los accesos ferroviarios, de la edificación, de la estética edilicia, de la higiene y demás que se presentan al Rosario, si no se cuenta con un plano regulador serán en breve de costosa y difícil solución."*[103] Este plan implicaba también el embellecimiento, uso del río a través de balnearios y creación de espacios verdes.

> *"En vez de construir una pileta, es conveniente aprovechar el río Paraná construyendo balnearios en los extremos sur y norte del puerto, es decir en los barrios Roque Sáenz Peña y Alberdi, respectivamente."*[104]

Como se puede observar en la imagen 6 en el plan se integra a la isla el Espinillo a la ciudad a través de un puente y una propuesta de urbanización y ordenamiento de las mismas respetando la flora autóctona en estado casi natural y proponiendo allí la construcción de un aeropuerto por tratarse de una zona muy próxima al centro de la ciudad. Uno de los objetivos de esta reconversión acompañada por el rediseño del sistema ferroportuario fue recuperar el río y otorgarles a los ciudadanos vías de acceso al mismo. De este modo convivirían el espacio social y el espacio productivo (Fedele, 2011).

Si bien la idea de que la ciudad se hizo de espaldas al río, o que éste tenía una presencia esquiva es una constante en la identidad urbana, la importancia del puerto marcó no sólo las formas de urbanización de la ciudad sino también la cultura local. Es decir, que el río fue siempre un protagonista, a veces conflictivo, a veces no tanto, de los aspectos materiales y simbólicos de Rosario.

4.3.3. Ser La Capital: un diario símbolo de esperanzas colectivas

Las estrategias de identificación de Rosario con otras ciudades fueron diversas e implican a numerosas ciudades a lo largo de su historia. En este sentido se puede observar que con Buenos Aires se construyó una relación compleja que oscila entre la *imitación*, sobre todo fundada en imágenes ideales de Buenos Aires como la ciudad moderna, europeizada y cosmopolita de Argentina, y la *competencia* para disputarle poder simbólico y material. Esto último se experimentó con mayor claridad desde 1862 a 1873 cuando Rosario inicia una fuerte campaña para constituirse en capital de la Argentina.

---

[102] ET HCD octubre 1929, f.3
[103] La Capital 14/8/1929
[104] Diario La Capital 10/9/1929

Juan Álvarez explica este proceso que comienza en medio de fuertes conflictividades políticas. En 1862 en el Senado Eduardo Costa dice que *"si Buenos Aires no es la capital no hay otra capital seria sino Rosario"* (Álvarez, 1998: 325) Esta propuesta es rechazada y se define de manera provisoria a Buenos Aires como asentamiento para las autoridades por cinco años. Así, en 1867 se reabre la discusión con un proyecto de Manuel Quintana donde se declara a Rosario capital definitiva. No obstante, luego de arduas discusiones el proyecto pierde por un voto el 20 de agosto.

Frente a esto, Ovidio Lagos y Eudoro Carrasco, ambos personalidades reconocidas de la ciudad, fundan en Diario La Capital en 15 de noviembre de 1867 con el objetivo de intervenir en la disputa política. Muestra de ello es el nombre que se escoge para el diario: *la capital*. La mayor innovación del diario fue *"poner en las calles de Rosario, por primera vez, la nota llamativa de pequeños vendedores ambulantes"* (Álvarez, 1998: 328). Se puede deducir que esta estrategia responde a la intención de agitar las discusiones políticas respecto de la posibilidad de ser la capital del país.

El 4 de julio de 1868 el Diario La Capital publica la nota firmada por José Hernández *El Rosario debe ser la Capital de la República.* Esta afirmación se sustenta en dos líneas argumentativas: su posición geográfica y sus condiciones políticas[105].

> *"Por lo que hace al Interior, las Provincias necesitan un Gobierno que vigile de cerca por ellas, que oiga la voz de sus necesidades, que repare solícito los desastres que les ha causado la anarquía, que impulse su comercio, que promueva su industria, que propenda al desarrollo de su riqueza, que fomente la fundación de instituciones útiles,* ***que lleve hasta ellas el espíritu de mejora y progreso, que las ponga en fácil contacto con las plazas comerciales activas y ricas,*** *y que con las fuerzas del litoral garantice la paz, el orden y su quietud interior. Sólo del Rosario pueden partir para los pueblos estos grandes beneficios".*

Se consideraba que Rosario era la única ciudad del interior que podría expandir el progreso porque ella representaba el polo del progreso de la mano del puerto, la actividad comercial y las industrias que en ella se instalaban. Esa imagen de sí misma se construía principalmente en función de comparaciones con Córdoba y Santa Fe, ambas ciudades de la región central del país, más antiguas que Rosario pero que no cumplían con las condiciones geográficas que sí cumplía Rosario al posicionarse en el punto neurálgico de la línea litoral de las provincias de Buenos Aires, Santa Fe, Entre Ríos y Corrientes y tener el puerto internacional más importante del interior.

> *"Colocado como se halla el Rosario en el centro de esa gran línea, es decir, en el centro de todas esas fuerzas, el Gobierno aquí regularía sus movimientos y trazaría a esos grandes centros de poder*

[105] *"Nadie puede dejar de convenir en que el Rosario es el punto señalado por la naturaleza y por la política, para ser capital de la República"*

la órbita en que deberían girar para bien general de la República. El poder de Buenos Aires, que ha de ser siempre una amenaza para los pueblos mientras aquella provincia se mantenga como hasta aquí dominada por un círculo exclusivista y anárquico, ese poder se encontraría contenido por la proximidad del Gobierno Nacional, establecido en un punto fuera del alcance de su influencia; se hallaría observado de cerca y forzosamente estrechado dentro de los límites territoriales de su provincia."

El objetivo era neutralizar el poder de Buenos Aires y evitar un posible desmembramiento en el arduo proceso de construir la Nación.

"La capital en el Rosario haría la prosperidad de la República. La capital en Buenos Aires sin traer grandes beneficios para aquel pueblo, hace la ruina del resto de la Nación".

Se reanudan las discusiones en Buenos Aires y el 16 de septiembre de 1868 por un voto a favor Rosario es elegida capital de Argentina, sin embargo el 26 de ese mismo mes Mitre veta la ley. En 1869 se retoma la discusión, se vuelve a sancionar una ley promulgando a Rosario como capital y esta vez es Sarmiento quien la veta el 15 de julio de 1869. Las aguas políticas seguían sin serenarse, y hacia el año 1874 se vuelve a debatir la propuesta de capitalización de Rosario y luego, otra vez en 1875. Uno de los factores que avivaban este problema era que Buenos Aires se negaba a ser sede de las autoridades nacionales. Pero luego de un conflicto militar iniciado por Avellaneda en 1880, Buenos Aires queda definida como Capital de la Nación a pesar de sus sucesivas negativas, dejando a Rosario con la frustración de no haberse consagrado como capital.

Imágenes Capítulo 4

Imagen 1: Fábrica de *Metrópolis*

Fuente: Captura de la película *Metrópolis*

Imagen 2: La ciudad *Metrópolis*

Fuente: Captura de la película *Metrópolis*

Imagen 3: Área metropolitana Gran Rosario

Fuente: Plan Rosario Metropolitana (PEM)

Imagen 4: Estación del Ferrocarril Central Córdoba 1903

Fuente: Archivo Escuela Superior de Museología

Imagen 5: Coche comedor FFCC Rosario-Tucumán 1910

Fuente: Archivo Museo Histórico Provincial Julio Marc

Imagen 6: Red de subterráneos, Plan Regulador Rosario, 1935

Fuente: www.rosario.gov.ar/mr/multimedia/historia/planos-de-rosario-desde-1858

CAPÍTULO 5. SIGNIFICACIONES ESPACIO–TEMPORALES DE LA MODERNIDAD EN ROSARIO

Una descripción de Zaira tal como es hoy debería contener todo el pasado de Zaira.
Pero la ciudad no dice su pasado, lo contiene como las líneas de una mano,
escrito en las esquinas de las calles, en las rejas de las ventanas,
en los pasamanos de las escaleras, en las antenas de los pararrayos,
en las astas de las banderas, cada segmento surcado a su vez por arañazos,
muescas, incisiones, cañonazos.
Zaira- *Ciudades Invisibles de Ítalo Calvino*

5.1. Espacios imaginados de la Modernidad

La Modernidad, en tanto matriz imaginaria de la sociedad occidental que generó nuevas expectativas, orientó deseos y esperanzas colectivas, generó ritmos sociales diferentes a los que venían marcando la vida social y también erigió sus cimientos construyendo cierto tipo de espacios que representaban ese campo de sentidos. Si bien a fines analíticos se ha destinado un apartado a los tiempos y otro a los espacios modernos, es importante destacar que ambas categorías están fuertemente vinculadas ya que la percepción del tiempo incide en la forma en que se concibe y organiza el espacio, y viceversa. Por tal razón, se irán entrelazando ambas categorías para poder dar cuenta del entramado espacio-temporal que se fue desarrollando en las significaciones imaginarias derivadas de la Modernidad, analizando puntualmente ciertos espacios y temporalidades de Rosario a fines del siglo XIX y principios del XX.

La ciudad moderna es producto de complejos fenómenos y nace en el seno de un proceso de expansión del capitalismo que necesitó derribar las murallas medievales para favorecer la circulación y la instalación de nuevos espacios productivos y habitacionales. Es decir, barrios y fábricas para que los trabajadores poblaran las ciudades a través de las migraciones rurales. Sin embargo, este fenómeno tuvo efectos concretos más allá de las fronteras europeas, ya que en Latinoamérica también se modificaron los modos de producción, comercialización, trabajo y de ocupación y usos del suelo, tanto urbano como rural. Asimismo, se puede afirmar que los desarrollos científicos y tecnológicos que hicieron posible la industrialización forjaron una relación cada vez más estrecha entre las ciudades y las tecnologías. Vapores, chimeneas y nuevas máquinas se fueron haciendo lugar en el paisaje urbano moderno. *"Este mundo imaginario fue experimentado como real por muchos sectores urbanos gracias al* ***deseo*** *de materializar los símbolos de progreso que la mercancía ofrece: prestigio, riqueza, salud, belleza, confort y felicidad"* (Castro

Gómez, 2009:16). Esos deseos también fueron poblando las ciudades y vinculando el progreso de las sociedades urbanas a ciertas tecnologías y prácticas sociales.

Como se mencionó, la ciudad, se fue consolidando como el espacio en el cual se hallaban las oportunidades de progreso, la vida cosmopolita, los nuevos transportes y medios de comunicación y los espectáculos. El arte y las luces fueron armando el escenario apropiado para que la vida rural se considerara rústica y fuera menospreciada por amplios sectores de la sociedad que aspiraban a formar parte de la cultura urbana. Asimismo, en la Modernidad la precisión del tiempo se liga a la mecanización del trabajo y a la fragmentación cada vez mayor de los espacios, un ejemplo de esto es el sistema de producción desarrollado por Henry Ford a principios del siglo XX, donde se extrema la optimización del tiempo y el espacio a partir del encadenamiento cronometrado de acciones. Sus ideas mecanicistas, inspiradas en el sistema de montaje de relojes, hacían de los hombres engranajes de las maquinarias dentro de un espacio-fábrica que no dejaba lugar al tiempo improductivo.

5.1.1. Espacialidades del ser moderno

Con los valores modernos se estableció un entramado de significaciones en torno a lo espacial donde se construyeron *espacios de la movilidad*: estaciones de ferrocarriles, vías de transporte y comunicación; *espacios de trabajo*: puertos y fábricas; *espacios de intercambio:* mercados, ferias y comercios; *espacios disciplinares*[106]: escuelas, cárceles y hospitales y *espacios culturales:* exposiciones, teatros, museos. Todos ellos vinculados por las ideas de movilidad, puntualidad, disciplina, orden y progreso.

En Rosario los primeros espacios en consolidarse dentro de la urbe moderna fueron los espacios de trabajo, movilidad e intercambio. Puerto, ferrocarril, fábricas y comercios conformaron la base de crecimiento de la ciudad y un pilar en su identidad urbana. En 1852 el puerto es habilitado para el comercio internacional y entre 1879 y 1900 las toneladas comercializadas a través del puerto de Rosario prácticamente se sextuplicaron, y sólo en cinco años pasó de 1.500.000 toneladas en 1900, al doble en 1905. A la actividad portuaria se suma la comercial que marca rasgos fuertes en la cultura local. En 1869, el 61% de las actividades económicas se desarrollaban en el sector terciario (Falcón; Stanley, 2001). Entre 1870 y 1890 se fue consolidando la red ferroviaria que facilitaba la comercialización de la producción agrícola y Rosario, con su puerto internacional, se erigió como el segundo nodo ferroviario del país.

[106] Estas espacialidades son particularmente estudiadas por Michel Foucault a lo largo de su obra.

Cuadro 9: Evolución de las actividades industriales en Rosario entre 1900 y 1906

Clase de Industria	**Censo 1900**	**Censo 1906**	**Diferencia**
Alimentación	111	152	+ 41
Construcciones	82	202	+ 120
Vestido y tocador	240	483	+ 234
Madera, muebles y anexos	37	99	+ 62
Metales y anexos	374	434	+ 60
Artísticos y adornos	22	37	+ 15
Artes gráficas, papel y anexos	17	58	+ 41
Tejidos, cueros y pieles	24	62	+ 38
Productos químicos, art. Sanitarios y anexos	9	30	+ 21
Empresas industrias varias	27	52	+ 25
Total	**943**	**1.609**	**+666**

Fuente: Pons; Ruiz (2005: 30)

En el tercer censo municipal de 1910 se vuelve a realizar un relevamiento pero en ese caso se unificaron las categorías comercio e industria –contabilizándose un total de 5.609 establecimientos– razón por la cual no se puede comparar el crecimiento de modo diferencial.

En el plano cultural, desde mediados de siglo XIX se crearon numerosas asociaciones de ayuda mutua, generalmente organizadas por las colectividades como se mencionó en el Capítulo 4. Asimismo, en la década de 1870 se fundan numerosos clubes sociales y deportivos. Por otra parte, es oportuno rescatar el auge que tuvieron los teatros, espectáculos, proyecciones cinematográficas, entre otras manifestaciones artísticas a principios del siglo XX. La vida cultural se vivía como reflejo de las capitales: *"En todas las ciudades más importantes del mundo, el* ***teatro*** *es considerado como uno de los más eficaces medios para difundir la enseñanza en las masas populares, y de alta cultura para los espíritus superiores, con las manifestaciones de arte que en cada espectáculo se producen, especialmente en aquellas en que la música es la base de la obra que se pone en escena."*[107] También los espacios de la cultura, algunos de ellos mencionados en el Capítulo 4, significaron la aspiración de una burguesía mercantil con alto poder adquisitivo y escasa formación cultural que requería un tipo de "progreso cultural" que complete el progreso material alcanzado. Así se demuestra en una solicitud de fondos para culminar las obras de un gran teatro moderno:

> *"Esta ciudad carece en realidad de un local de esa índole* ***que esté a la altura del grado de progreso que ha alcanzado en sus manifestaciones comerciales e industriales****, y, ya que la iniciativa popular no ha tenido todo el éxito deseado es deber de las autoridades encargadas* ***de fomentar la***

[107] ET HCD septiembre 1900, f. 1

***cultura y adelanto de este pueblo**, contribuir en la forma en que se solicita la sociedad mencionada a dotarla de un centro de recreo y educación artística"* [108]

Sumados a los espacios disciplinares de movilidad, intercambio, trabajo y cultura, las transformaciones tecnológicas también comenzaron a cambiar la fisonomía de las ciudades y los deseos de las sociedades urbanas se pusieron de manifiesto en el proceso de urbanización y la construcción del espacio urbano moderno. Si bien desde fines del siglo XIX en Rosario se emprenden grandes iniciativas edilicias y de espacios públicos monumentales, el fantasma de la ciudad poco valorada del interior[109] aún se plasmaba en las casas bajas y las calles angostas que la elite local no podía terminar de desterrar como se manifiesta en la imagen 7.

De todos modos, los esfuerzos de las nuevas burguesías mercantiles de la ciudad se materializaron cuando se comenzaron a construir palacetes y casonas en altura sobre Bv. Oroño (1887) –originalmente llamado Bv. Santafesino– (imagen 8) que sirvió, además, como paseo para carruajes primero y para automóviles más tarde (1906).

En síntesis, se puede afirmar que Rosario es una de las ciudades latinoamericanas que atravesaron intensos procesos de modernización debido principalmente a tener un puerto que le dio gran impulso internacional, tanto en el ámbito económico como demográfico. Asimismo se puede verificar que el proceso de tecnificación que se ligaba a la noción de progreso en las ciudades de la región a finales del siglo XIX, también fue característico de esta ciudad. Si bien se mencionaron algunas tecnologías urbanas –desagües cloacales, la iluminación pública, el tranvía y el teléfono–, en los capítulos siguientes se profundizará en el análisis de ciertas tecnologías que funcionan en sí mismas como símbolo de la época moderna.

5.1.2. Rosario: enclave espacial de las tensiones modernas

De todas maneras, a pesar de que la ciudad se fue construyendo en concordancia a su deseo de ser moderna y cumpliendo con las premisas que pautaban los aspectos urbanísticos y los avances tecnológicos, el aspecto urbano de Rosario puso de manifiesto otra característica de la Modernidad: las contradicciones.

El paisaje urbano moderno era caótico y eso permitía visualizar las tensiones del progreso, propias de los procesos de transformación que se manifestaron en muchas

[108] ET HCD noviembre,1903, f. 273, solicitud de la Sociedad Gran Politeama

[109] Pese a los esfuerzos de Rosario por mostrarse como segunda ciudad de la República, no lograba posicionarse competitivamente como para acceder a ciertos estatutos políticos que le interesaban. Entre los años 1867-1873, siendo puerto de la Confederación, intentó disputarle políticamente a Buenos Aires ser la capital del país y lo propio hizo intentando ser declarada capital de la Provincia de Santa Fe e incluso ha tenido algunos proyectos para declarar su autonomía. Todos proyectos truncos que agudizan la frustración y la creencia de no ser valorada por el resto del país.

ciudades. En el caso de Rosario, en el centro convivían los símbolos modernos como los teatros lujosos y la arquitectura inspirada en el estilo francés, con los símbolos de lo que debía combatirse para poder mostrarse como una ciudad moderna. Los conventillos y los rancheríos que incluso a principios del siglo XX también tenían su presencia en la zona céntrica (Imagen 9), lo cual inquietaba a las elites que disputaban la modernidad de Rosario al compararla con Buenos Aires y París.

Los conventillos como forma de habitar era otra de las manifestaciones de las tensiones del progreso de la ciudad moderna que, por un lado ofrecía posibilidades de trabajo a las masas de inmigrantes que arribaban a ella y, por otro lado, no satisfacía las necesidades básicas de habitabilidad. Por esta misma razón, cada desarrollo técnico se experimentaba como un indicador de progreso para la ciudad, porque había condiciones que permitían comparar los beneficios y las comodidades que generaba la inclusión de ciertas tecnologías tales como redes técnicas de salubridad, empedrado y electricidad.

Por otra parte, las sucesivas epidemias de cólera y viruela habían golpeado a la población local[110], lo cual impulsó a que entre 1886 y 1887 se implementara el servicio de agua corriente y en 1888 se comenzara la instalación de redes de desagüe cloacal en la zona céntrica de la ciudad. En consecuencia, el tema de la higiene se había instalado con fuerza entre las problemáticas urbanas y la clave para mejorar las condiciones de vida eran los espacios públicos como parques y plazas, como así también los baños tanto en conventillos[111] como en espacios públicos[112].

Cuadro 10: Cantidad de conventillos

1884	**1900**	**1910**	**1926**
246	959[113]	2006[114]	326

Fuente: Elaboración propia en base a: Falcón; Stanley, 2001; Rigotti, San Vicente; 1991

Pese a la disminución de la cantidad de conventillos, en la década de 1920 el problema de la higiene urbana seguía fuertemente asociado a los trabajadores y los bajos niveles de salubridad que padecían en estos espacios, lo cual repercutía en las altas tasas de mortalidad, principalmente infantil.

[110] 1867-68: 420 muertos; 1886-87: 1.156 muertos; 1894-95: 452 muertos (Prieto, 2010)
[111] ET HCD marzo 1900, f. 109 *"Proyecto de ordenanza que se refiere a obligar a los propietarios de casas de inquilinato y conventillos a construir locales destinados para baños"*
[112] "Los Baños Públicos. Instalación necesaria. La municipalidad de Rosario bregando por la defensa de la salud y de la higiene, debiera llevar a cabo el proyecto de instalar baños públicos gratuitos para obreros." Diario La Capital 6/1/1916
[113] ET HCD diciembre 1900, f. 500
[114] Aproximadamente 50.000 personas habitaban en conventillos, es decir, la cuarta parte de la población total.

Las estadísticas de la mortalidad infantil y del incremento de la tuberculosis, son dos pruebas alarmantes de las consecuencias inmediatas del conventillo (…) Y es así, como en habitación sin aire y sin luz, los gérmenes y las peores enfermedades se engendran y desarrollan.[115]

El aspecto urbano de la ciudad no lograba formar una imagen homogénea que se condijera con el progreso ni la modernidad metropolitana que detentaban numerosos relatos, propios y ajenos, que daban cuenta de la ciudad. En el diario local se protestaba con insistencia sobre este tema, la miseria de las calles, la suciedad y la falta de edificios modernos ponían en riesgo el valor simbólico que tenía para la ciudad ser la segunda del país.

"El detalle numérico de la cantidad de habitantes, no basta para convencer a nadie que efectivamente nuestra ciudad le sigue en importancia a Buenos Aires, descontando, como es lógico, el cálculo proporcional de la población. Centro de actividad extraordinaria y de sólida capacidad económica, ha sido siempre el Rosario un ejemplo de progreso vertiginoso experimentado en una transformación no ocurrida en igual forma en ninguna otra parte del país"[116]

Fuera del radio céntrico los problemas urbanos ligados al crecimiento de la ciudad se manifestaban en la falta de servicios públicos básicos y pésimas condiciones higiénicas, como lo retrata una nota del Diario La Capital[117]:

"En la periferia el Rosario está rodeado de barrios sucios, los cuales, a su vez, suelen encontrarse circundados por basureros, formados por los desperdicios depositados por los mismos carros municipales que realizan el seudo trabajo de limpieza del centro de la ciudad o por la simple desidia comunal, que permite el amontonamiento involuntario, pero no menos perjudicial, en las calles públicas y a la vera de las viviendas, de esos desperdicios."

De todas maneras, la ciudad seguía creciendo y se mantenía posicionada detrás de Buenos Aires. Las clases de mayor poder adquisitivo iban construyendo mansiones y "palacetes" en Bv. Oroño que permitían a la ciudad generar postales de sus progresos. Al mismo tiempo, entre las décadas de 1920 y 1930 se construyeron edificios en altura que reflejaban el avance técnico y estético de la época (imagen 10).

En el proceso de apropiación simbólica de la Modernidad en Rosario, se puede observar que los imaginarios tecnológicos de las redes urbanas ligadas a la higiene y la salubridad protagonizaron debates sobre la ciudad a lo largo de muchas décadas. Asimismo, como se verá más adelante y al igual que ocurrió en otras ciudades, gran parte del ordenamiento urbano estuvo condicionado por la expansión de los medios de transporte que generaban posibilidades de movilidad y conectividad entre los distintos barrios.

[115] Diario La Capital 7/8/1920
[116] Diario La Capital 28/08/1920
[117] 12/09/1920

5.2. Modernidad en las calles

La importancia que adquieren las categorías de temporalidad y espacialidad en el análisis de los imaginarios urbanos radica en que ambas *"son símbolos conceptuales de ciertos tipos de actividades e instituciones sociales"* (Elias, 2010: 117) creados por el hombre para poder dar cuenta de sus experiencias. Tiempo y espacio se implican, se transforman y se condicionan a partir de la construcción social, simbólica y práctica que las sociedades realizan en el devenir de la historia y estas relaciones difieren en cada cultura y momento histórico. De este modo, por ejemplo, durante la Edad Media las relaciones entre tiempo y espacio no eran muy estrechas lo que habilitaba modos de comprensión de los fenómenos más vinculados a los valores, creencias y supersticiones que a explicaciones científicas. Mumford (1945a) explica que entre los siglos XIV y XVII, en Europa occidental el espacio comienza a ser percibido más como un sistema de magnitudes que de valores. Esta transformación en la concepción del espacio se apoyó y, a la vez, permitió la emergencia de las leyes de perspectiva a partir de la cual se analizaron las relaciones de los objetos con y en el espacio. En sintonía con esta nueva concepción del espacio, también se modificaron las ideas sobre el tiempo. La pauta que conectaba ambas categorías y que fue tomando fuerza a lo largo de los siglos siguientes era el *movimiento.* Moverse se transformó en un valor en sí mismo y a ello contribuían los medios de transporte que iban evolucionando pasando de la tracción a sangre a la tracción mecánica, como se analizará en el capítulo 6. Los nuevos medios de transporte y las necesidades de circulación de bienes, personas y también, del aire puro que se contraponía al aire viciado de enfermedades, exigían el acondicionamiento de los caminos.

En este sentido, las calles constituyen un tipo de espacio público que materializa las posibilidades de circulación, conexión y desplazamiento. Por esta razón, si bien las calles no son una construcción propia de la ciudad moderna, en ella adquieren mayor relevancia al tratarse de un espacio que pone en relación la técnica, la ciencia, la higiene y la salubridad, las comunicaciones, el comercio y los rasgos de cosmopolitismo a los que aspiraban las ciudades que deseaban *subirse al tren del progreso*. Además de las calles, en el interior de las ciudades fueron cobrando cada vez más importancia los parques, los bulevares y las avenidas anchas que rápidamente se establecieron como símbolos de la Modernidad. En "La ciudad en la historia", Mumford (2012 [1961]) afirma que la geometrización del espacio en general, y el urbano en particular, estuvo influenciado por el movimiento de vehículos de ruedas y perseguía como objetivo facilitar el tránsito y transporte de mercancías *"al mismo tiempo que servía como expresión del sentido de vida*

predominante" (2012: 615). Este proceso se evidenció en Europa en el siglo XVI *"cuando se generalizó el uso de carros y carretas dentro de las ciudades"* (Mumford, 2012: 615), entonces la avenida se erige como símbolo del progreso urbano.

En Latinoamérica el proceso de urbanización fue diferente. Principalmente, en las ciudades de tradición hispánica, se procedió a ocupar el territorio a través de la fundación de ciudades –mentalidad fundadora, Romero (2010). Las nuevas ciudades de la región eran creadas a partir del trazado en damero que dotaba de sentido a la calle como medio de organización y distribución social, a diferencia de lo que acontecía en ciudades como la París previa al plan Haussmann, donde la calle era el espacio residual de la propiedad privada, como explica Sennet (1997). El trazado en damero geometrizaba el espacio de manera reticular estableciendo una plaza central que actuaba como núcleo urbano alrededor de la cual se ubicaban las principales instituciones –la iglesia, el fuerte, la sede de gobierno y el mercado– y en su entorno se distribuían las "manzanas"[118]. Este modo de urbanización trascendió los siglos de fundación de ciudades, el siglo XVI fundamentalmente, y se convirtió en el trazado hegemónico para la morfología de las ciudades. Este fenómeno se debe a que esta perspectiva del espacio ya se había instalado culturalmente en la región y en Argentina particularmente facilitando el orden y, por ende, el progreso urbano. Éste es el caso de Rosario que, a pesar de no haber sido fundada, reprodujo este esquema para la organización del territorio urbano.

La racionalización y el ordenamiento incipiente de la ciudad se expresaron en la elaboración de ciertos artefactos culturales que acompañaron y reforzaron este proceso urbano. Cicutti (2006, 2012) sostiene que las representaciones sociales en tanto artefactos culturales, *"son tomadas como indicios que develan un universo significativo respecto de las acciones proyectuales e intervenciones urbanas (…) Es posible efectuar un reconocimiento de las transformaciones materiales de la ciudad y el territorio como productoras de significado, y a su vez, como el producto mismo de ese proceso cultural"* (2006: 1). En este sentido los planos son representaciones sociales factibles de ser analizadas desde la perspectiva de los imaginarios sociales. Por un lado, al tratarse de construcciones sociales permiten dar cuenta de las significaciones sobre el espacio y, por otro, contribuyen a iluminar los sentidos sobre la ciudad que se van construyendo a partir de lo que se muestra, se omite, se resalta o se inventa. Algo similar ocurre con la nominación de las calles que, como se verá a continuación, son un elemento significativo para indagar aspectos de identidad urbana.

[118] Denominación dada a la unidad del trazado urbano reticular, cuya forma era cuadrangular y su dimensión de una hectárea

En 1853, un año después de que Rosario fuese declarada ciudad, Timoteo Guillón[119] realizó el primer plano de la ciudad de Rosario. Ese mismo año, el juez de policía Estanislao Zeballos, establece la primera nomenclatura oficial de las calles. De esta manera, con la declaratoria de Rosario como ciudad se empiezan a materializar, a través de la construcción de artefactos culturales, diversas significaciones que permiten dar cuenta de una matriz imaginaria dominante en la época. Por un lado el conjunto de *artefactos técnico-científicos* y por otro lado *artefactos simbólicos-identitarios* todos ellos destinados a construir una imagen de ciudad que pretendía mostrarse como una ciudad moderna del interior, que se equiparaba y establecía relaciones de competencia y admiración con Buenos Aires o París, entre otras ciudades que funcionaban como referentes de Modernidad.

Entre los *artefactos técnico-científicos,* el plano se destaca por tratarse del medio gráfico y técnico de ordenamiento y visualización de un territorio como así también de las imaginerías que sobre él se establecen. El caso del plano realizado por Guillón (imagen 11), aunque no es considerado el primer plano oficial, da cuenta de la extensión de la ciudad que resultaba visiblemente menor a la expuesta en el plano oficial de Nicolás Grondona de 1858 (imagen 12). El primero comprende siete manzanas de norte a sur por seis de este a oeste. La laguna Sánchez es ubicada por fuera de la traza urbana y se señaliza la manzana de la plaza central con un punto. Como se expresa en el plano, la morfología a partir de la cual fue creciendo la ciudad se basa claramente en el trazado de damero que, sin embargo, se originó formalmente recién hacia 1847. Esto se debió al encargo privado que realizara el vecino Domingo Correa al agrimensor Prat con el objetivo de deslindar los terrenos familiares. De este modo, el agrimensor realizó las primeras mensuras y divisorias de terrenos originando el damero inicial *"cuyas divisorias paralelas a la calle Córdoba, hoy nuestras calles, formaban un ángulo de 13° 25´30´´ con las líneas de las lonjas de acuerdo al rumbo de 88° 7´30´´"* (Bergnia de Córdoba Lutges, 1963: 34).

A diferencia de éste, el primer plano oficial de la Ciudad de Rosario, elaborado por Nicolás Grondona[120] y publicado en 1858, *"comprende doscientas veinticuatro manzanas, muchas más de las que pudo haber edificadas para esa fecha. A cinco personas por familia y diez casas por cuadra[121] lineal, todos los habitantes habrían cabido holgadamente en cincuenta manzanas"* (Álvarez, 1998 [1943]). Esta hipótesis se sustenta

[119] Timoteo Guillén era un arquitecto estadounidense (AAVV, 2010)
[120] El ingeniero Nicolás Grondona realizó, en 1856, el plano administrativo de la ciudad de Buenos Aires a donde registró 400 cuadras.
[121] "Cuadra" es el nombre que recibe cada uno de los cuatro lados de la "manzana"

en la información arrojada por el censo nacional de 1858 según el cual Rosario contaba con 9.785 habitantes. Asimismo, contrastando la información del plano de 1858 con el de 1854, si bien el crecimiento de Rosario fue sostenido hacia finales del siglo XIX, resulta prácticamente imposible pasar de 42 a 250 manzanas urbanizadas y ocupadas en cuatro años.

La comparación entre estos planos permite dar cuenta de la subjetividad implicada en los procesos de construcción social de diversos objetos, discursos o documentos como en este caso. De aquí se desprende que los planos urbanos puedan ser considerados artefactos culturales donde se expresan, subrepticiamente y no tanto, los deseos colectivos. En el caso del plano de Grondona se evidencian las aspiraciones de grandeza de la ciudad, se materializa en la invención de gran cantidad de manzanas que permitían construir una imagen y un tamaño de la ciudad que no reflejaba lo que existía materialmente, sino imaginariamente. El ritmo de crecimiento, el movimiento otorgado por el puerto y el incipiente cosmopolitismo conformaban un marco adecuado para alimentar los sueños colectivos de formar parte de una gran ciudad.

Entre los *artefactos simbólicos-identitarios* el que interesa destacar es la nomenclatura de las calles. Sobre este tema se ha publicado un artículo en la "Revista de Historia de Rosario"[122] en que se exponen los documentos referidos a estas nominaciones[123]. En abril de 1853, Estanislao Zeballos, Juez de policía de la ciudad eleva una nota al Delegado de Gobernador acompañada por *"el plano de la delineación de las calles de esta Ciudad, con los nombres que se les han asignado. El cual se ha obtenido del Sr. Don Timoteo Guillón, que con tanto gusto y generosidad se ha prestado en presentar este obsequio, en beneficio de esta población"*[124]. En el artículo mencionado se afirma que pese a la búsqueda exhaustiva de dicho plano no se ha podido hallar. No obstante, podemos al menos sospechar que la imagen 11 puede ser el plano con el que se acompañó la nota. Si bien esto no puede afirmarse, el autor es el mismo –Timoteo Guillón– y es probable que el documento gráfico se diera a conocer luego de ser aprobada la petición de Zeballos de colocar tablas de madera con el nombre de las calles rosarinas. Allí es posible constatar la primera lista de nombres que se puede organizar en cuatro categorías: a) nombres de provincias: Santa Fe, San Luis, San Juan, Córdoba, Rioja, Mendoza, Buenos Aires; b) localidades cercanas: San Nicolás, San Lorenzo y Saladillo; c) lugares y/o

[122] BERGNIA DE CÓRDOBA LUTGES, Amanda (1963) "Primera nomenclatura de las calles de Rosario", en *Revista de historia de Rosario*, n° 1, año 1, 1963.
[123] La autora aclara que la documentación original sobre la nomenclatura de las calles fue hallada en el Archivo de la Provincia de Santa Fe y dado a que es inédita en Rosario, la reproduce de manera textual a fin de facilitar la posterior consulta de la fuente.
[124] Nota transcripta del original en BERGNIA DE CÓRDOBA LUTGES (1963: 35)

actividades económicas: Aduana – actual Maipú –, Comercio –actual Laprida–, Mensajerías[125] – actual Juan Manuel de Rosas –, Puerto – actual San Martín– y por último, d) dispositivos emocionales, es decir valores y deseos: Libertad –actual Sarmiento –.

En 1855 Don Nicasio Oroño, Jefe Político de Rosario eleva un proyecto para realizar nuevas delineaciones territoriales y ampliar el casco urbano central continuando con las mensuras realizadas anteriormente. De este modo, la ciudad va creciendo con cierto orden, al menos en el área central y como se muestra en las imágenes. Esto implicó la creación de nuevas calles que ya en el plano oficial de Grondona (imagen 12) aparecían con sus respectivos nombres. Las nuevas calles se nombraron siguiendo las categorías establecidas anteriormente para su clasificación –provincias argentinas, localidades cercanas, lugares o actividades económicas y valores.

En tal sentido se considerarán para el análisis los sustantivos abstractos[126] hallados ya que ellos poseen una carga simbólica significante debido a que es a partir de las palabras empleadas que se busca generar la identidad de diversos espacios públicos. Estos sustantivos son comprendidos como *dispositivos emocionales* que permiten detectar ciertos valores y deseos. Entre ellos se destacan los siguientes términos: *Libertad* –actual Sarmiento –, *Progreso* – actual Mitre – y *Buen Orden* – actual España –. Estos tres términos, como se ha expuesto en los capítulos antecedentes, son los significados propios de la matriz imaginaria de la Modernidad. Orden y libertad son considerados las pautas necesarias e indispensables para progresar. El progreso en la modernidad es el *leit motive* de muchos individuos y sociedades[127] ya que se dirige hace el futuro que se presenta como inevitablemente mejor. Es, entonces, posible argüir que el imaginario sobre la ciudad moderna, o lo que significaba ser moderno, formaba parte de la identidad urbana a punto tal que los nombres de sus calles reflejaban este deseo[128].

Del mismo modo, las calles denominadas por lugares y/o actividades económicas, es decir, *Aduana, Comercio* (imagen 13), *Mensajerías, Puerto* (imagen 14) reflejan los espacios valorados por una sociedad conformada fundamentalmente como una burguesía mercantil que a través de la actividad comercial portuaria internacional había podido

[125] Las mensajerías eran las que nucleaban las comunicaciones en carreta hacia otras ciudades funcionando como una especie de correo pero que también transportaba pasajeros.
[126] Para analizar las nominaciones de ciertas calles se ha establecido como parámetro metodológico el estudio de los nombres conformados por sustantivos por las razones expuestas. Se evitó el análisis de nombres propios de personalidades y lugares ya que luego de una primera aproximación a los mismos, éstos no arrojaban particularidades significativas.
[127] Como se ha mencionado anteriormente, estas afirmaciones están ancladas en lo que se considera el imaginario dominante o hegemónico, lo cual no significa, bajo ningún punto de vista que sea único. Al contrario, hay numerosos discursos que desde la expansión de la Modernidad discuten y critican los efectos nocivos de los avances tecnológicos, económicos, políticos y culturales devenidos con la Modernidad.
[128] Resulta curioso que todas estas nominaciones hayan sido reemplazadas. No se ha formulado una hipótesis al respecto pero será tema de futuros trabajos.

incrementar la actividad comercial. Asimismo, esto requirió la regulación de una aduana. Estas actividades reforzaron más aún la actividad de intercambio y comunicaciones con las ciudades más importantes del país de ese momento que se desarrollaba a través de las mensajerías. Estos sustantivos representaban los valores de la burguesía mercantil y, a su vez, los espacios que eran la base material y simbólica de la ciudad.

Como es posible observar en las imágenes expuestas, la fisonomía de las calles rosarinas hacia 1866, luego de que recibieran sus respectivos nombres, era visiblemente rudimentaria. Sólo algunas cuadras de las calles céntricas contaban con empedrado de pedregullo que había comenzado a colocarse en 1864. Asimismo, las casas bajas con sus simples fachadas contrastaban con la imagen de progreso y modernismo a la que no sólo se aspiraba, sino que se pretendía mostrar.

Tanto la primera mensura y delineamiento de los caminos oficiales, como el primer plano y la primera nomenclatura de calles realizadas a mediados del siglo XIX, permite dar cuenta de que el proceso de racionalización o tecnificación de la ciudad fue tardío y se precipitó con la declaratoria de Rosario como ciudad. El proceso de modernización devenido de la actividad portuaria internacional, las inmigraciones y el consecuente crecimiento demográfico, entre otros procesos, hicieron decantar las necesidades de construcción tanto material como simbólica de la ciudad a lo que los artefactos analizados contribuyeron de manera contundente.

5.2.1. En el espejo de París

Las nominaciones espaciales no son los únicos indicios significativos sobre la identidad urbana. Como se ha explicado en el Capítulo 2, existen diversas estrategias de identificación a partir de las cuales las culturas urbanas van construyendo valoraciones sobre otras ciudades con las cuales se pone en relación desde distintos tipos de vínculo.

En este caso, se indagará acerca de qué tipo de identificación construyó Rosario con París, una de las ciudades-símbolos de la Modernidad en el siglo XIX. Existen dos aspectos que se vinculan con el imaginario sobre París que se construía en Rosario. Por un lado, aquellos aspectos relacionados con higienismo y la salubridad y, por el otro, aunque en relación al primero, las formas urbanísticas, principalmente los bulevares y las diagonales. Se podría, entonces, sintetizar ese imaginario con una imagen de París ligada al urbanismo higienista como representación de los progresos urbanos de la Modernidad. En esta imagen, como se expondrá a continuación, se trenzan continuamente, las diagonales, los bulevares y la higiene, como íconos del espacio público moderno.

La problemática del higienismo aparece en los discursos oficiales debido a que el crecimiento caótico y precipitado de la ciudad había generado entornos habitados que no respetaban las normas mínimas de salubridad, constituyendo graves focos de infección. Tal era la preocupación que en 1899 se crearon veinte Comisiones Seccionales *"para la inspección de la higiene pública, obligando a los vecinos a la observancia y cumplimiento de las ordenanzas y disposiciones vigentes sobre la materia"*[129]. Sobre este tema existieron numerosos debates a lo largo de varias décadas y vinculados a diversos aspectos como el transporte, los servicios públicos, la vivienda, la densidad de población y los espacios públicos entre otros[130]. En esas instancias son frecuentes los discursos que erigen a París como ejemplo concreto a imitar:

> *"La mortalidad en Londres era hasta el año 1770, en que sus higienistas empezaron a preocuparse de tan elevado problema, de 1 por cada 20 habitantes. En 1874 alcanzaron a obtener 1 por cada 41, y hoy la estadística, dada la populosidad de tan gran capital, la coloca en primera línea entre las ciudades higiénicas. "**París**, hasta 1855, tenía una mortalidad de 1 por cada 3 habitantes y en 1874 era de 1 por cuarenta. Hoy es de uno por cada 44. El Rosario da una mortalidad de uno cada 39 habitantes. El saneamiento obtenido en aquellas dos grandes capitales importa la salvación de más de 100.000 habitantes por año en cada una de ellas y ¿cuánto no importa para el progreso de la ciencia, industrias y comercio esta victoria obtenida?"* (ET HCD, 24/06/1900, f. 287-288)

La retórica del higienismo, a su vez, sirve como soporte argumental para dos grandes proyectos de Rosario: la construcción de un gran parque y la apertura de calles diagonales. En ese sentido, en 1900 se presenta el proyecto para construir un gran parque público: el Parque de la Independencia. Los argumentos que acompañaban esta propuesta sostenían la necesidad de circulación de aire para la disminución de la mortalidad. Así, se vinculaban estrechamente, en un mismo espacio urbano, la estética (diseño del paisaje), el higienismo y la circulación (de aire y de personas); es decir, el ideal burgués de la *belleza* y la *utilidad.* La inclusión de los datos de Londres y de París, para culminar con el caso del Central Park de Nueva York, funcionaron como ejemplo y modelo[131] a seguir para la construcción del gran parque de Rosario. Como sostiene Roldán, *"árboles, jardines, bosques, lagos, juegos infantiles, centros de recreación, pérgolas y fuentes convergieron en una respuesta estética e higiénica a los males de la vida urbana"* (2012: 84).

Sin embargo, más allá de los argumentos sobre la mejora en la calidad de vida por disminución de la mortalidad gracias a los espacios públicos verdes, se proponía este espacio también como una necesidad respecto a la impresión urbanística que daba Rosario

[129] ET, HCD 10/2/1899, f. 128
[130] Aquí no se profundizará en todos ellos ya que excede los objetivos planteados en este apartado, sino que el análisis se concentrará en las vinculaciones que permitan indagar las significaciones sobre París.
[131] ET HCD 24/06/1900 f. 287

tanto a sus habitantes como a los viajeros que en sus relatos muchas veces ponía en duda la auténtica modernidad de Rosario.

> *"**La ciudad del Rosario carece de ornato, paseos y diversiones**. Su aspecto exterior no es de una impresión simpática para el viajero que la visita por su hermosísimo río y aun el que viene a habitarla, recibe la decepción de que está absorbida su vida tan solo por el comercio y la producción."*[132]

Evidentemente, la cultura urbana de Rosario siempre estuvo pendiente de la mirada de los otros y las críticas recibidas por parte de los viajeros (Videla, 1999) calaban en la construcción de la propia imagen de la ciudad. Su vitalidad, signada por la actividad comercial, no lograba redundar en el crecimiento significativo de espacios culturales y recreativos, aspectos que también eran considerados indispensables para toda urbe que quisiera ser considerada moderna. De este modo, el proyecto presentado para construir el Parque de la Independencia buscaba satisfacer múltiples necesidades.

> ***"plantaciones que purifiquen la atmósfera** donde se efectúen **exposiciones periódicas** de la producción ganadera, agrícola y fabril de la provincia, se fomente los **ejercicios atléticos e hípicos** que han sido aceptados **como una manifestación de progreso** y que causan la diversión **de las sociedades modernas**."*[133]

Espacio recreativo, espacio higiénico, espacio de exposición y espacio deportivo. Todos convergían en el gran parque que, de esa manera, lograría materializar la Modernidad a través de distintos aspectos. Finalmente, en 1902 se inaugura el Parque de la Independencia que cuenta con 120 hectáreas, un lago artificial y una montañita donde, antiguamente, funcionaba un bar (imagen 15). El encargado del diseño fue el Ing. Héctor Thedy, secretario de obras públicas de aquel momento. Sin embargo, a pesar de que no se halla encontrado documentación que lo certifique, se ha popularizado la idea de que, en realidad, el diseñador fue el paisajista francés Charles Thays, el mismo que diseñara los grandes parques de Buenos Aires, Mendoza, Salta y Tucumán, entre otros. Esta confusión, o este equívoco, sin duda pone de manifiesto, una vez más, los deseos de la ciudad de formar parte de la vanguardia estética arquitectónica de la época.

Imaginación y deseos, retórica y argumentaciones científicas, todas estas discursividades convergieron en el discurso oficial que celebraba la creación de este gran espacio verde y multifuncional. Un verdadero artefacto cultural y tecnológico del imaginario moderno donde la perspectiva mecanicista hacía su aparición a través de la diagramación y la funcionalidad de cada sector del parque. Allí, el lago, la montaña, los

[132] ET HCD 24/06/1900 f. 290
[133] ET HCD 24/06/1900 292

senderos, las avenidas que lo atravesaban, los árboles, las fuentes y el rosedal, eran los engranajes de esta maquinaria verde, saludable y divertida.

Por otro lado, el gran ícono del modelo de la París de Haussmann, era, sin dudas, los *bulevares* y las calles diagonales. Las ciudades americanas con aspiraciones civilizatorias y cultas que perseguían el modelo europeo intentaron imitar los bulevares diagonales a los que acompañaron con argumentos revestidos de esteticismo y utilitarismo. Como describe Berman, *"los bulevares del París de Haussmann (…) son los instrumentos de una burguesía dinámica y un Estado activo, decidido a modernizar rápidamente, a desarrollar las fuerzas productivas y las relaciones sociales, a acelerar la circulación de mercancías, dinero y seres humanos"* ([1988] 2011: 236)

Las incipientes burguesías rosarinas van moldeando los espacios urbanos con los símbolos que encarnaban la Modernidad. Los *bulevares* representaban el crecimiento y la consolidación de las metrópolis modernas y París era un ejemplo de ello. En Rosario existieron diversos proyectos que ponderaban las diagonales, y si bien el más famoso – la Avenida Central– data de 1910, el primero se halla en los expedientes terminados del Honorable Concejo Deliberante del 10 de junio de 1902 donde se elevan al Concejo proyectos de ordenanza para la realización de dos avenidas diagonales[134]. En este documento es posible encontrar las significaciones descriptas hasta el momento dando cuenta de la matriz de significaciones dominantes de la época en torno a la forma de ordenar y urbanizar las ciudades.

> *"En cuanto a la obra en sí además de los beneficios generales que aporta a la* ***higiene*** *y demás ventajas que la construcción de amplias calles ofrecen a las ciudades y que son por todos conocidos, viene a llenar en el Rosario, una necesidad de otro orden. Nuestra ciudad se ajusta en el trazado de calles al sistema artificial de cortarlas en ángulo recto con intervalos regulares, lo que además de una uniformidad en el conjunto que repugna a la* ***estética****, alarga considerablemente las distancia entre los centros de* ***movimiento comercial*** *en un 33% según los cálculos. Hay pues que favorecer la construcción de calles que sigan la* ***dirección del tráfico*** *y a este fin responde el trazado de la primera* ***avenida diagonal*** *que* ***facilita la comunicación*** *entre el Norte y el Sud de la ciudad."* (ET HCD 10/6/1902, F. 198-199)

Una vez más, la higiene se presenta como un beneficio fundamental, pero ahora, a su vez, se destaca la necesidad de acortar las distancias y facilitar la circulación entre los distintos puntos de la ciudad, principalmente en beneficio de la actividad comercial. Además se verifican expresiones claramente peyorativas respecto el trazado en damero al que se descalifica como artificial, uniforme y repugnante respecto de la estética. Es

[134] *"se autoriza la apertura de una Avenida que partiendo de la intersección de las Avenidas Castellanos y Salta termina en el punto de cruzamiento de los Bv. Argentino y Santafecino con una longitud de 3.050 metros y un ancho de 30 metros en toda su extensión."* ET HCD 10/6/1902, F. 198

evidente que lo que se consideraba bello se identificaba a las diagonales parisinas que, además, permitían agilizar la circulación y el movimiento que requería toda ciudad moderna.

Esta obra se proyectó durante la intendencia de Luis Lamas. En la Memoria Municipal presentada al Honorable Concejo Deliberante por el Intendente, se informa que: *"Las avenidas diagonales proyectadas en 26/6/1902 fueron trazadas y ejecutada al menos una: su nombre Francisco Godoy y parte de la intersección de la calle La Plata y Pasco, prolongándose hasta el Sud-Oeste en 8.040 m. hasta el límite del municipio."* La avenida realizada se denominó Francisco Godoy en honor a quien se quiso instalar como fundador de la ciudad[135]. El tramo que comprende la Avenida Diagonal construida durante la intendencia de Lamas parte del Parque de la Independencia hacia zona oeste, marcando claramente una ruptura con el trazado rectangular que ordenaba la ciudad.

Algunos años después, se presenta el proyecto de la "Avenida Central" desarrollado por primera vez por la Urbanizadora "La Rosarina" en noviembre de 1910. La avenida se prolongaría desde la Avenida Belgrano que bordea el río hasta el Parque Independencia. Este es uno de los proyectos que, a pesar de no haberse concretado, expresa las aspiraciones urbanas y los deseos de reflejarse en el espejo de París a partir de la creación de una avenida diagonal que una el Parque más importante de la ciudad con el río.

El Dr. Daniel Infante[136] inspirado en Haussmann, sostiene que la avenida *"por construirse, como en las* ***modernas urbes, en dirección diagonal, no sólo contribuirá a embellecer la ciudad y a acortar las distancias****, sino que además, dará vida a nuevos barrios, valorizando grandemente la propiedad, y ensanchando el radio central de la población"*[137] (Imagen 16, 17).

---

[135] Como se ha mencionado, Rosario no tuvo fundación. Álvarez (1998) detalla una serie de acontecimientos a partir de los cuales desde el estado municipal se intentó reforzar la idea de que Don Francisco Godoy había fundado la ciudad en 1725 y se propuso que la ciudad festejase su día la fecha de nacimiento de Godoy. En este contexto político y cultural se nombra Frasncisco Godoy a la primera Avenida diagonal de Rosario. En 1993 pasó a denominarse Juan Domingo Perón (ordenanza 5709/1993)

[136] En los ET HCD de 19/8/1912 f. 241- 250 es posible encontrar un intercambio de correspondencias donde se deja sentado un entredicho entre Daniel Infante y José Leal, un vecino de la ciudad que le había comprado terrenos con los que tuvo una serie de inconvenientes. El conflicto pone en evidencia que D. Infante es dueño de la Inmobiliaria La Rosarina, propietaria y urbanizadora del barrio Mendoza, en ese entonces considerado un suburbio de la ciudad. Esto permite comprender las críticas que recibiera el proyecto en los ET HCD 13/7/1914 donde se sostiene que *"En la avenida, que no fue proyectada por esa municipalidad,* ***se descubre el propósito de hacerla realizable a base de especulación****, bastaría para demostrarlo el hecho de que en la Capital Federal se considera necesario 20 metros de fondo para la edificación y aquí se declaran indispensables 40 metros."* (f. 520) La urbanizadora La Rosarina, mantenía estrechos vínculos con el Dr. Infante quien tenía intereses comerciales evidentes en la concreción de este proyecto urbanizador.

[137] Diario La Capital del 5 de noviembre de 1910.

Como se observa en la imagen 18, en la parte central se proyectaban dos vías para el *tramway* y otras para los automóviles[138]. Los edificios de altura que se exhiben en el boceto poseen locales comerciales en la planta baja, emulando los bulevares parisinos. Además, se observan fachadas *"futuristas al nivel de los primeros pisos con puentes peatonales que permitirían sortear el tránsito vehicular"* (Ponzini, 2012: 2) El progreso de la ciudad se manifestaría, entonces, en esta ancha avenida diagonal siendo *"orgullo legítimo de Rosario por cuyo progreso moral y material todos debemos interesarnos"*[139]. El proyecto de la Avenida Central se trunca debido a una serie de razones entre las que se destacan las conflictividades con el gobierno local de entonces y con los vecinos que no querían ver afectadas sus propiedades de realizarse la obra. Además, es importante destacar que una transformación de la trama urbana ya consolidada tendría costos muy altos.

Sumada al Parque de la Independencia y la Avenida Central, el Plan de Embellecimiento General de la Ciudad de Rosario[140] encargado al francés Joseph Bouvard constituye un artefacto tecnológico y simbólico más que permite dar cuenta de un proceso de construcción de Rosario de acuerdo a la imagen de la gran ciudad moderna: la París de Haussmann. El punto de haber elegido a un ingeniero y arquitecto francés[141] para embellecer la ciudad ya es una pauta significativa. En 1909 se envía una nota a Bouvard consultando si *"estaría dispuesto a proyectar -y en condiciones- un plan general para la futura* ***delineación y aprovechamiento de las bellezas naturales de la ciudad****."* [142] Bouvard responde con una carta en francés aceptando la propuesta y se van sucediendo nuevos intercambios y el 10 de marzo de 1911 el ingeniero envía el plano del conjunto y vista de la ciudad adentro de los límites de su perímetro y un plano con detalles de las disposiciones especiales, de la parte de la ciudad a lo largo del puerto y del río Paraná, afirmando que luego de varias visitas al terreno y un examen minucioso de los lugares se han *"tomando en cuenta todo lo posible las observaciones recogidas por personas que se han interesado* ***en la prosperidad y grandeza del Rosario***" [143]. Bouvard continúa argumentando la relevancia de su trabajo exponiendo que en las grandes ciudades y capitales del mundo están o han planificado el porvenir de las ciudades mediante herramientas urbanísticas siendo esto *"indispensable para las ciudades que están* ***llamadas***

[138] Los 122 metros de ancho se distribuirían del siguiente modo: 42 metros estarían destinados a la vía pública y 40 metros a ambos lados para la edificación (Ponzini, 2012).
[139] ET HCD 13/7/1914 f. 507
[140] *Plan des dispositions progetées por l'embellissement, l'amelioration et le development futur de la ville,* ET HCD 4/10/1909
[141] ET HCD 4/10/1909
[142] ET HCD 4/10/1909 f. 308
[143] ET HCD 10/3/1911 ff. 349-352

a un desarrollo extraordinariamente rápido entre las cuales está colocada Rosario de Santa Fe por su rápido desarrollo".[144]

Nuevamente un proyecto de urbanización para Rosario critica con dureza la grilla que ha dado forma a la urbe, como a la mayoría de las nuevas ciudades latinoamericanas, por considerar que genera muchos problemas a las comunicaciones, al tránsito y la circulación además de desfavorecer el embellecimiento de la ciudad y el lucimiento de los edificios por tratarse de una traza monótona, entonces:

> *"El mejor método para el desarrollo de* ***una gran ciudad como lo será Rosario****, es necesario hacer algo mejor;* ***dejar y mantener espacios libres y jardines variar el carácter de las calles*** *según su naturaleza, absteniéndose de las costumbres de quererlas todas iguales e invariablemente en línea recta sobre todo paralelas; por consiguiente es necesario darle mayor valor a las partes de la ciudad que sean interesantes: sean viejas o nuevas"*[145]

Bouvard culmina su exposición sosteniendo que el método para asegurar el desarrollo de la ciudad dependía de la forma urbana, sus bellezas naturales, la estética edilicia y paisajística, la planificación y el ordenamiento. Es decir, a través de la intervención técnico-científica del urbanismo la ciudad podía convertirse también en un artefacto técnico que respondiera exitosamente a la maquinaria moderna.

> *"En una palabra me he preocupado de* ***asegurar el desarrollo de la Ciudad*** *mejorando sus condiciones lo mismo por lo que refiere a la* ***estética*** *haciendo de ella una ciudad agradable para los visitantes (…) y haber granizado el* ***hermoseamiento y arreglo para el porvenir de nuestra hermosa ciudad de cuyo adelanto y prosperidad no hay que dudar****."*[146]

Es relevante destacar que los dispositivos discursivos que emplea Bouvard se acomodan a los sentidos que forman parte del propio discurso que la ciudad viene construyendo desde mediados de siglo XIX. Por un lado, se destacan sus bellezas naturales, las que, sin lugar a dudas, proveerían riquezas y posibilidades gracias a la actividad portuaria y, nuevamente, se presenta la prosperidad y grandeza de Rosario como un destino inevitable al que sólo hay que acompañar para acelerar. El Plan que presenta Bouvard (imagen 19) es el que mejor representa la París que proyectó y construyó Haussmann, ya que se presenta a la ciudad como sistema y no sólo como la sumatoria de diagonales, parques y avenidas.

Sin embargo, pese a los proyectos e intervenciones monumentales las tensiones y las diferencias sociales no lograban zanjarse, sino que, incluso, se profundizaban poniendo de manifiesto las contradicciones que acompañaban los discursos de progreso de la Modernidad.

---

[144] ET HCD 10/3/1911 ff. 349-352
[145] ET HCD 10/3/1911 f. 349-352
[146] Carta de Bouvard, 10 de marzo de 1911, París; ET HCD 10/3/1911 f. 349-352

Por otra parte, como explica Roldán (2012) acerca del proceso político de construcción del Parque de la Independencia, allí los argumentos higienistas incluían a los sectores populares que servían para justificar el magnífico proyecto que, en definitiva, sería apropiado por las elites y las "familias decentes". Incluso en el trabajo que realizaron los presos al hacer el gran pozo que luego se convertiría en el "Laguito" y la "Montañita" – armada con la tierra extraída para hacer el lago –, se observa la presencia de los sectores populares, invisibles y ocultos de la ciudad moderna tanto en la construcción simbólica como material de los espacios de las elites. Lo mismo ocurrió con las argumentaciones relativas a la localización del parque que "*mostró cómo el término equidistancia se asimilaba a igualdad y el espacio urbano al espacio social*" (Roldán, 2012: 87). En cuanto a los bulevares y avenidas, la distinción de clases se hizo visible principalmente a través de las tecnologías de transporte empleadas para circular. Como describió Mumford, "*con el desarrollo de la ancha avenida adquiere forma en la ciudad misma la disociación entre las clases superiores e inferiores. Los ricos van en coche o a caballo; los pobres, a pie*" ([1961] 2012: 619), en tanto las clases altas utilizan las vías de la avenida, las clases populares van por fuera, "*se llega a establecer una franja especial para el peatón corriente: la acera*" ([1961] 2012: 619). Al respecto, una nota del diario La Capital expone la problemática pero desde el punto de vista de la falta que hacen avenidas justamente para mostrar el lujo:

> "*Ciertamente Rosario progresa, pero sin norma, sin preocupaciones estéticas; sus líneas de edificación, inobedientes a toda ordenanza, son desiguales, deslucidas, inarmónicas y su monótono trazado de ajedrez, de calles angostas, se reagrava con* ***la falta de avenidas centrales donde se condense el lujo, la elegancia y el esplendor urbanos*** *con amplias perspectivas que ornamenten y descongestionen el corazón de la urbe.*"[147]

En síntesis, Rosario se mira en el espejo de París estableciendo una estrategia de *imitación.* En ese intento recurre a expertos arquitectos e ingenieros franceses que promuevan las formas de urbanización haussmanniana para replicar en esta ciudad emergente los parques y plazas cargados de paisajes ornamentales, las grandes avenidas, diagonales y los bulevares que conducen, inexorablemente, al incremento de la circulación y la comunicación en una ciudad agitada donde el progreso pululaba al ritmo caótico y moderno de la actividad portuaria y comercial que desarrollaba con esfuerzo la burguesía mercantil local. La París del siglo XIX se caracteriza por un proceso modernizador materializado, entre otras cosas, en los bulevares, diagonales y puntos focales, claves en el proyecto haussmanniano, que articulan el sistema urbano. Éstos constituyen símbolos

[147] Diario La Capital, 11/10/1927

importantes dentro del imaginario espacial de la Modernidad porque remiten al progreso, al orden, la higiene, a la planificación y optimización y embellecimiento del espacio. El progreso material se consolida a lo ancho –también a lo alto – y en dirección diagonal, éstos son los sentidos hegemónicos que revisten el imaginario espacial de la Modernidad que es posible analizar en los proyectos y desarrollos de avenidas y bulevares, artefactos tecnológicos que vehiculizan los progresos urbanos. París representa los sueños y los deseos de la sociedad a la cual se aspira.

5.3. Tiempos imaginados de la Modernidad

El tiempo, en tanto categoría abstracta, es también una construcción humana. Como tal, está inserta en un campo de significaciones sociales de la que es parte y también condición de posibilidad de esa matriz de sentido. Por esta razón, las distintas etapas y cosmovisiones sobre el mundo implican una construcción social del tiempo y los ritmos sociales. Como se mencionó, la percepción del tiempo incide en la percepción del espacio y en la forma en que éste es construido. Augé sostiene que *"la ciudad es una figura espacial del tiempo en la que se aúnan presente, pasado y futuro"* (2007: 78), por ello, la ciudad resulta un ámbito rico para analizar las significaciones espacio-temporales y las materialidades que se van construyendo en consecuencia.

Las formas de medir, controlar y comunicar el tiempo expresan una serie de relaciones entre técnicas, rasgos culturales y ciertos valores que la sociedad otorga a la organización de las actividades sociales. Por ello, a medida que las ciudades fueron comunicándose más entre ellas y fueron incrementando sus intercambios –principalmente comerciales–, la medición del tiempo fue demandando cierta universalización. El tiempo se fue consolidando como un código de coordinación, se tornó omnipresente y su sentido se homogenizó.

Las primeras medidas del tiempo que se realizaron en las sociedades más antiguas estaban ligadas al ritmo de la naturaleza y a *lo sagrado*. Como describe Attali (2001), la temporalidad se instaló a través de las actividades y se describía con los relatos míticos que, a la vez que anunciaban la regularidad de las estaciones, inducían a la imitación del *tiempo vivido* que relataban. De esta forma, la llegada de las lluvias, por ejemplo, promovía determinadas actividades y sacrificios rituales para dar comienzo al nuevo ciclo. A medida que se fueron consolidando los imperios, la medición del tiempo y el poder de control social que se ejercía mediante éste fue *in crescendo*. Más tarde, a partir del siglo VII, el afianzamiento del poder de la iglesia católica y de las monarquías europeas fueron

construyendo, paulatinamente, un nuevo calendario. En consecuencia, marcaron un nuevo origen[148] y modificaron el nombre y el sentido de las horas. Si en la Antigüedad las actividades y los ciclos naturales seguían representando el pulso del tiempo, desde entonces la segmentación temporal y la pauta de las actividades la delimitarían las *horas canónicas* ligadas a los momentos de oración. *"Para el mundo europeo representa una novedad radical de la época la precisión para emplear el tiempo en los monasterios"* (Attali, 2001: 65). Ligado a la precisión, surge un nuevo elemento para comunicar las horas: la campana, y con ella lo sonoro como estímulo sensorial para marcar el tiempo. La regularidad y la exactitud se hacían lugar lentamente en la vida cotidiana.

Hacia el año 1000 las ciudades europeas fueron adquiriendo poder y autonomía, y ello también se tradujo en una nueva administración del tiempo que fue distanciándose del tiempo de los monasterios. Las campanas siguieron siendo el medio de comunicación de los ritmos sociales pero se empezaron a colocar en las atalayas. Es decir, al estímulo sonoro se suma el visual. Ya en el siglo XIV la campana se identifica más con el tiempo de trabajo que con el de la oración. Asimismo, el impulso del comercio generó varias modificaciones significativas en la relación espacio-tiempo. Por un lado, las ciudades se consolidaron por medio de sus murallas que fueron, a la vez, mecanismos de protección de los bienes y dispositivos de afianzamiento político y, por otro lado, las actividades comerciales, las ferias y los acuerdos de futuros encuentros para la cancelación de compromisos económicos, siembran la idea de la necesidad de una temporalidad compartida más allá de las murallas. A lo largo de este proceso se fueron perfeccionando las técnicas de medición del tiempo hasta llegar, en el siglo XVII, a las mejoras que permitieron el paso del orden mercantil al industrial[149].

La expansión tecnológica, económica y demográfica que trajo aparejada la industrialización se vincula con uno de los rasgos característicos de la Modernidad: la ruptura con la tradición, la magia y la superstición. Esto, a su vez, condujo a un proceso de abstracción de una temporalidad que se experimentaba de manera cada vez más mecanizada y alejada de los ciclos de la naturaleza. Como menciona Elias *"la determinación del tiempo se desarrolló hasta su nivel actual, a través de los siglos, en estrecha relación con el crecimiento de exigencias sociales muy concretas"* (Elias, 2010: 139). Así, es en las sociedades más complejas y urbanizadas donde la necesidad de coordinación y sincronización de actividades, la determinación del tiempo y la importancia

[148] En el año 532 se definió el nacimiento de Cristo como año 0
[149] Un estudio detallado de los avances técnicos se puede encontrar en Attali (2001)

que se le asigna socialmente, adquieren mayor relevancia. Mumford (1945b) afirma que la regularidad temporal es la primera característica de la civilización moderna, y más aún *"bajo el régimen capitalista, la supeditación de todas las formas de la actividad al reloj no sólo significa un medio de coordinar e interrelacionar funciones complicadas: lo mismo que el dinero, el tiempo es un artículo independiente con valor propio"* (Mumford, 1945b: 14). El discurso hegemónico del optimismo tecnológico contuvo el proceso iniciado con la industrialización, el auge de la urbanización y la expansión de las ciudades como los espacios de ese progreso técnico y capitalista. Como sostiene Williams (2011) la experiencia de futuro surge con la experiencia de las ciudades y, en este contexto, los nuevos ritmos y temporalidades modernas fueron piezas claves del imaginario social y tecnológico de la mecanización.

Los relojes fueron las tecnologías fundamentales en al menos dos aspectos. Por un lado, su mecanismo compuesto por engranajes, escapes y péndulos significaron un avance tecnológico muy importante que se trasladó a mecanismos de la industria textil, desde la cual se inició la revolución industrial. Por otro lado, la vida industrial y urbana requería un ordenamiento del tiempo de trabajo muy preciso ya que se empezaba a pagar por hora de trabajo. De esta manera, los relojes funcionan como artefactos culturales que, a través del *tiempo*, vincula al orden y al dinero reforzando su preeminencia como símbolo clave de la Modernidad. Junto al reloj, el ferrocarril y la fábrica también contribuyeron a consolidar la concepción mecánica del tiempo, los espacios y las actividades que se desarrollan sobre todo en las ciudades. Por un lado, con la producción en serie se enseña que el tiempo es dinero, como dijo Benjamín Franklin (Attali, 2001) y, por ende, también es poder. Quien tenía un reloj, en muchos casos tenía el poder de controlar el tiempo de los otros. El tiempo es dinero y el dinero es progreso en el capitalismo. De esta manera se va forjando una alianza de la que el reloj es un símbolo tan fuerte como la moneda. Por último, en el tiempo moderno cobra importancia no sólo el orden y la regularidad, sino también la circulación y la velocidad de movimiento, ligada a la velocidad de producción. La concepción mecánica y lineal del tiempo fue necesaria para alimentar la idea de progreso, y la aceleración del mismo fue indispensable para afianzar el deseo y las esperanzas en el *futuro.*

Por último, es posible constatar que las representaciones del tiempo se van ligando, y siempre quedan sentidos residuales, entendiendo por ello *"lo que ha sido efectivamente formado en el pasado pero todavía se halla en actividad en el proceso cultural"* (Williams, 2009: 167). Así, las nuevas representaciones llevan intrínsecas ciertas

significaciones que, al otorgar continuidad de sentido, favorecen los procesos de apropiación social de las nuevas temporalidades y tecnologías. Tal es el caso de la representación circular que siguen teniendo los cuadrantes de los relojes. Lo cíclico está ligado al tiempo de la naturaleza en la Antigüedad que se representaba circularmente. Si bien desde la Modernidad se puede pensar en una significación del tiempo lineal, la figura representativa del mismo sigue siendo circular[150].

En síntesis, la temporalidad moderna se caracterizó por la mecanización del tiempo a partir de la generación de diversos objetos –engranajes, válvulas, escapes– que decantaron en la creación del artefacto técnico y cultural clave de la Modernidad: el reloj[151]. De hecho, *"llegar a ser tan regular como un reloj era el ideal burgués, y ser dueño de un reloj fue durante mucho tiempo un símbolo definido de éxito"* (Mumford, 1945b: 53). Éstos permitían lograr una regularidad temporal que, a su vez, repercutía en la optimización del tiempo a partir de la regulación de los tiempos de trabajo, ocio, producción y consumo.

Las imágenes de la película Tiempos Modernos (1936) de Charles Chaplin permiten reforzar las relaciones expuestas donde las significaciones del imaginario moderno retroalimentan su potencia simbólica combinando las imágenes de la industria con los engranajes, las chimeneas y los relojes.

Progreso, movimiento y tiempo se vincularon estrechamente en el imaginario tecnológico moderno. Las palabras de Mumford resultan de gran utilidad para comprender esta idea: *"El valor en la doctrina del progreso quedaba reducido a un cálculo de tiempo; el valor de hecho quedaba reducido al* ***movimiento en el tiempo*** *(…) El progreso en la historia era el equivalente del movimiento mecánico a través del espacio."* (Mumford, 1945a: 338).

5.3.1. El ritmo de los sueños modernos: movilidad y velocidad

La Modernidad cinética es un aspecto de la matriz de significaciones imaginarias modernas que reúne una serie de sentidos que permiten aproximarse a los vínculos establecidos en la ciudad entre las tecnologías de movimiento y sus condiciones. De esta forma, la movilidad y la velocidad emergen como fuertes significaciones que fueron pautando la vida urbana en diversos aspectos. El *movimiento* surge como premisa del capitalismo, *"****moverse*** *significa romper con los códigos legados por la tradición,*

[150] Los velocímetros de los automóviles también son circulares, de hecho, tienen una similitud con el formato de los relojes. Tiempo y velocidad se representan circularmente, aún cuando en la cultura occidental son concebidos de manera lineal.
[151] Sobre la incorporación de los relojes públicos a la vida urbana de Rosario se trabaja en profundidad en el Capítulo 6.

abandonar las seguridades ontológicas (...) Lo que no se mueve hacia el futuro debe ser relegado al olvido de la historia" (Castro-Gómez, 2009: 13). Y el movimiento es acompañado por la *velocidad* que *"define a la Modernidad, es su esencia. Hay que incrementar la velocidad de la producción. Incrementar la demanda. Incrementar las fábricas. Mejorar las máquinas (…)"* (Giucci, 2007: 87) Moverse de manera incansable y acelerar de manera infinita para mantener la maquinaria en funcionamiento. El desafío de la movilidad veloz marcó los ritmos modernos y el compás del imaginario de progreso. A tal punto resultaba importante el movimiento que en el proyecto de ordenanza para realizar el primer censo municipal en Rosario se consideraba importante:

> *"Formar, bajo la base de la actual oficina una de Estadística donde* ***se anote todo el movimiento*** *del Municipio en población, comercio, industrias, edificación, etc., etc., es un medio de colocar a esta ciudad a la altura de la importancia que debe tener como uno de los principales centros de población de la república".* [152]

Las ciudades se tornan los espacios por excelencia de la movilidad y la circulación. En ellas se condensaba la vida moderna haciendo visible su vorágine y sus contradicciones. Transportes colectivos e individuales, nuevas mercancías, nuevos comercios, nuevos espacios, nuevas actividades y nuevos tiempos generaron el deseo y la ilusión de recorrer el mundo a toda velocidad, como demostró Benjamin en el Libro de los Pasajes. Junto a la movilidad y la velocidad, surge en las ciudades una serie de tecnologías que acompañan a estas significaciones y en consecuencia una nueva problemática: el tránsito.

> *"Hoy día después del acrecentamiento cada vez mas importante del* ***automovilismo****; del cada día* ***mayor incremento en la vida moderna del factor velocidad*** *[…] hoy en el triangulo el trafico reemplaza a la higiene, no porque esta haya disminuido en importancia, sino porque aquel exige que los problemas de higiene se subordinen a los de trafico, en cuya solución se hallan aquellos involucrados por otra parte."*[153]

Se suceden, entonces, procesos de construcción de avenidas y bulevares para canalizar la circulación; parques y espacios de deporte para la movilidad y circulación de los hombres y fábricas para la producción dentro del sistema que debe estar siempre en movimiento. Un conjunto de sentidos y artefactos técnicos que componen lo que Castro-Gómez define como *dispositivo de movilidad,* es decir, *"el conjunto heterogéneo de discursos, tecnologías y prácticas que desde el siglo XIX inscribieron el movimiento de la población en unos juegos de verdad a partir de los cuales ese movimiento quedó investido con determinadas propiedades y cualidades"* (2009: 61). Desde el siglo XIX se produce una retroalimentación constante entre el progreso y la movilidad. La movilidad implicó

[152] ET HCD octubre 1900, f.339
[153] ET HCD noviembre 1928, f.94

tener dónde ir, no sólo en términos de nuevos territorios, sino también en relación a la ambición y deseo de progreso de clases medias y bajas. Las tecnologías de la movilidad y la comunicación al acortar las distancias y acelerar y comprimir el tiempo, contribuyeron a alimentar el sueño del progreso social y a percibirlo como algo real que se hacía palpable en las calles. Este cambio en la percepción espacio temporal que se produce al compás de los cambios tecnológicos y las prácticas sociales siguió agudizándose hasta la actualidad donde la instantaneidad y la disolución de las distancias cumple con estos sueños modernos, como se analizará en la tercera parte.

5.3.1.1. La construcción de una Modernidad cinética para Rosario

La revolución de los medios de comunicación y transporte vehiculizó las significaciones mecánicas y contribuyo a modificar la percepción espacio temporal de la nueva era. En Rosario, el *movimiento,* además de una consigna de época constituía un rasgo de su identidad al que alimentaban los relatos de los viajeros. Videla (1997) explica que el constante movimiento se debía fundamentalmente a las actividades del puerto y de las calles que estaban colmadas de carretas y animales de carga, las plazas funcionaban como mercados y/o paradas de carruajes a lo que se sumaba una agitada actividad comercial.

> *"Se construye por todas partes;* ***hay un ir y venir, una gran actividad****. El aspecto de la ciudad debe cambiar a cada mes"*[154]

Esta imagen de sí misma se fundaba en una serie de discursos y acontecimientos. Por un lado, ser una ciudad nueva y joven que fue creciendo al ritmo que imprimía la llegada de inmigrantes y la emergencia de nuevas actividades facilitó los procesos de instalación de la matriz de significaciones modernas debido a que no había una tradición a la que oponerse ni con la cual disputar sentidos. Al contrario, Rosario se consideraba terreno fecundo para la realización de los sueños modernos. A tal punto que se la solía comparar, con cierta exageración, con Buenos Aires.

> *"Bien moderna, está mucho mejor edificada que Buenos Aires…El puerto del Rosario es muy bueno y fondean en él barcos grandes"*[155]

La *Modernidad cinética* de Rosario se inició a mediados del siglo XIX, época en la cual convergen una serie de fenómenos que imprimen el movimiento y la velocidad en la ciudad. La revolución en las redes de transportes y medios de comunicación acentuó el movimiento y la velocidad en las ciudades porque permitió consolidar algunos aspectos de

[154] Palliere, León (1858: 98-99), en Videla (1997)
[155] Seymour, Richard (1865), en Videla (1997)

la matriz imaginaria moderna, entre ellos la mecanización de las tecnologías de comunicación y transporte que contribuyeron a acortar las distancias. En primer término, la apertura de su puerto al comercio internacional –1852– generó un nuevo sistema de comunicación y conectividad a nivel nacional e internacional. El puerto funcionó como puerta al mundo. Por allí ingresaban los bienes y las personas y también salían gran parte de las mercancías que se producían en el país. Una vez instalado el puerto se necesitó un sistema de comunicaciones que agilizara la conexión de Rosario con el resto del país. En junio de 1854 se instala la primera empresa de diligencias de Rosario "Mensajerías Nacionales Iniciadoras", licitada por el gobierno nacional y concedida a Joaquín Fillol y Juan Rusiñol, *"estableciendo su oficina central en Rosario como punto estratégico al que tenían que converger todos los pueblos centrales"*[156]. Rosario se consolidaba como nodo central del país conectándose con diversas provincias. El primer trayecto fue Rosario-Córdoba, realizando dos viajes al mes; al que luego se sumaron Mendoza, Tucumán, Santa, San Juan, Catamarca y Santa Fe (Álvarez, 1998).

> *"El tráfico difícil, impreciso y sobre todo* ***lento, desesperadamente lento,*** *de las carretas de bueyes, que empleaban meses y meses en transportar las mercaderías, la correspondencia y los viajeros de un punto a otro de la republica, (…) hacía necesario pensar en modificar los medios de transporte y comunicación, regularizando los viajes con un itinerario a la fecha fija.* ***Así lo exigía el aumento sensible de las transacciones comerciales, el intercambio de productos, y más que nada, la celeridad de los viajes y el transporte de la correspondenci****a, pues casos había en que era necesario costear a peso de oro un chasque oficial para que fuera portador de una noticia importante."*[157]

Álvarez explica que para 1856 era frecuente observar que salieran de a dos vehículos y se calculaba que viajaban novecientas personas por año. *"Todas ellas cabrían hoy en un tren, más entonces* ***daban la impresión de activo tráfico****"* (1998: 272).

En 1854 se publican los relatos de un viajero en el Diario La Confederación que establece una comparación entre Rosario y San Nicolás[158]. En esta comparación es posible detectar una *estrategia identitaria de reprobación,* que, al contrario de la estrategia de imitación que se analizó con respecto al caso de París, hay ciudades que se presentan como un modelo negativo del que hay que distanciarse. En estos relatos San Nicolás representa la decadencia de la que logró escapar Rosario. El vínculo que las relaciona es el Río Paraná. Rosario es descripta como una ciudad joven que nace "*llena de la animación que*

[156] LA GACETA ROSARINA 1725- 4 de octubre- 1925

[157] LA GACETA ROSARINA 1725- 4 de octubre- 1925; Censo Histórico, Social, Comercial e industrial de Rosario en el segundo centenario de su fundación. 1725-1925. Ernesto Branucci y Cia. Ediciones. En ambas publicaciones figura exactamente el mismo texto. Esto permite dar cuenta, una vez más, de cómo se construye el relato historiográfico y la selección de acontecimientos que arcan la identidad de la ciudad.

[158] Ciudad ubicada a 70 kilómetros hacia el sur, dentro de la Provincia de Buenos Aires y sobre las márgenes del Río Paraná.

*inspira la **fé ardiente en el porvenir**. La ví nacer llena de vida para verla mas tarde desarrollándose y sirviendo d´entrepot al comercio interior (…) **el comercio anima sus calles, su puerto,** las pesadas caravanas de carretas que conducen desde las provincias mediterráneas sus valiosos productos, **alimentan la actividad de su mercado**."* [159] El movimiento de la ciudad parecía inevitable, reforzando así, la idea de un futuro exitoso e inexorable.

Hacia 1858 el 22,4% de la población era extranjera, la inmigración reforzaba el movimiento y la diversidad cultural y social en la cual se iba construyendo la ciudad. Sumado a eso, van apareciendo nuevos medios de comunicación y transporte. En 1869 se inaugura la primera línea de telégrafo entre Buenos Aires y Rosario, brindando un nuevo elemento propio de la modernidad cinética: la comunicación instantánea[160] a través de la transmisión eléctrica de textos. Con el telégrafo surge la necesidad de coordinar las horas reforzando así los valores de la puntualidad y la exactitud que acompañaban a las subjetividades modernas desde la masificación del reloj[161].

Además, en 1870 existía un servicio regular de pasajeros y cargas a Génova y Nápoles mediante el Vapor "Bianca Pertica" y en mayo de ese año se realizó el primer viaje público del Ferrocarril Central Argentino. Entre los carruajes de la Mensajería, los vapores y los trenes, Rosario funcionaba como punto nodal de las comunicaciones internas y permitía acceder al mundo[162]. A nivel local, en 1872 se inaugura la primera línea de tranvías a caballo, es decir, tranvía con tracción a sangre[163] (imagen 20).

Luego del telégrafo se desarrollaron las redes telefónicas, primero para uso exclusivo en oficinas y depósitos en 1882 –Empresa Tietjen y Cía.– y luego, en 1883 se inauguran dos empresas telefónicas en Rosario. Por un lado, Sistema Siemens que *"comienza a colocar sus hilos uniendo los diferentes puntos de la población"*[164]. Hacia fines de ese año la empresa Siemens tenía 350 kilómetros de línea con 213 abonados en Rosario, 10 en San Lorenzo y 6 en Pueblo Alberdi, donde se producían 800 comunicaciones diarias. Por otro lado, la empresa Bell Perfeccionado con 150 abonados en Rosario, 70 en Santa Fe, 20 en Esperanza, 6 en Frank y 10 en Santo Tomé. Además de las

---

[159] Diario La Confederación 10 /6 / 1854

[160] En al Revista Historia de Rosario n° 15/16 del año 1968 hay un artículo en el cual se analiza el proceso de desarrollo del correo en Rosario y se lo compara con las etapas constitutivas de la urbe: capilla, villa y ciudad; a las cuales les corresponde cierto medio de comunicación acorde a su magnitud. Para la primera etapa 1773-1800 se hallan las tropas de carretas, arias de mula y chasques; en la segunda 1820-1850 el correo provincial y en la tercera, desde 1850, mensajerías y vapores fluviales se modernizan hacia 1860 con el correo nacional, los ferrocarriles y los telégrafos.

[161] Sobre estas vinculaciones se profundizará en el Capítulo 6.

[162] Hacia 1930 Rosario ocupaba un lugar preponderante de la ciudad en las comunicaciones del país, contando con 5 líneas ferroviarias: Ferrocarril Central Argentino, el del Estado, el de Santa Fe, la Compañía General de Ferrocarriles de la Pcia. De Buenos Aires, y el ferrocarril Rosario-Puerto Belgrano.

[163] En el Capítulo 6 se trabaja con mayor profundidad acerca del desarrollo de los transportes públicos.

[164] Revista Historia de Rosario, n° 23/24, año 1972

líneas en aduana y ferrocarriles desde donde el público podía comunicarse sin ser abonado, las que podrían compararse con lo que actualmente se denominan locutorios. Finalmente en 1885 se unen las dos empresas de telefonía bajo en nombre de "Compañía Teléfonos Unidos". El movimiento de las comunicaciones crecía al ritmo que lo hacía el tránsito de personas, bienes y vehículos. También comenzaron a implementarse otro tipo de tecnologías urbanas de comunicación y en 1887 se inauguró el Bulevar Oroño –entonces denominado Santafesino– y en 1899 la Avenida Belgrano que bordea el río. En este contexto, el ritmo de la vida se iba acelerando y las distancias que hasta hacía unos años demandaban meses, ahora se comprimían y con el telégrafo y el teléfono parecían diluirse, al tiempo que el proceso de tecnificación mecánica seguía avanzando.

Todos estos artefactos y discursos imprimieron un nuevo ritmo, más veloz, más vertiginoso a esa ciudad que en pocos años se había expandido de manera tentacular a través de sus habitantes, actividades y tecnologías. Sin embargo, la movilidad y la circulación no sólo se imprimieron en las vías urbanas sino también en las subjetividades[165] modernas, es decir, que los cuerpos de esa Modernidad también iban siendo interpelados desde ese discurso. Esto se produjo a través de distintos artefactos y prácticas culturales[166] dentro de las cuales se destaca el empleo del automóvil como medio de movilidad individual.[167] Una de las tecnologías que más impacto generó en cuanto a la percepción de velocidad y movimiento fue el automóvil. En Rosario, aparecen, en 1906, los primeros tranvías eléctricos y los primeros automóviles. Por ordenanza se prohíbe circular a más de 14 km/h[168]. En 1910 ya circulaban 41 autos, 135 carruajes particulares y 352 de plaza y en 1914 había 200 coches (Rigotti; San Vicente, 1991). Estos transportes se complementan con los ómnibus que hacen su aparición en las calles de Rosario en 1923[169]. Por último vale destacar que como consecuencia del uso creciente del automóvil, entre 1936 y 1937 se pavimentan las rutas a Buenos Aires, Pergamino y Córdoba.

---

[165] Si bien la problemática de las subjetividades, los cuerpos o la biopolítica (Foucault, 1978-1979) no son objeto específico de esta tesis, interesa destacar ciertas relaciones debido a que permiten comprender de forma más acabada los procesos culturales implicados en el proceso moderno de "mecanización" del mundo de sentidos.

[166] Por otro lado, si bien excede las posibilidades de esta tesis trabajar en profundidad los vínculos de este proceso con los cuerpos, es relevante observar cómo los cuerpos empiezan a ser concebidos como máquinas y las ciudades a ser vistas como organismos. Se van entrelazando una serie de sentidos donde máquina y organismo quedan ligados y el movimiento de los cuerpos se torna una necesidad que también implica a la salud. El deporte que se va instalando como una necesidad a desarrollar por los habitantes de una ciudad para tener hombres vigorosos y fuertes que lleven adelante el progreso de la ciudad. Junto a esta consigna también surgen las demandas espaciales para construir entornos aptos para el desarrollo de actividades físicas.

[167] Para un análisis detallado del proceso de incorporación del automóvil en América Latina, se recomienda *La vida cultural del automóvil. Rutas de la modernidad cinética,* de Guillermo Giucci publicado en 2007 en la editorial de la Universidad Nacional de Quilmes-Prometeo. Esta temática no se trabajará en profundidad debido a que se recortó el análisis a las redes de transporte público.

[168] Edición especial Diario La Capital a los 125 años del mismo. "Una Crónica periodística de la historia de Rosario, 1867-1992"

[169] En el Capítulo 6 se desarrolla con mayor profundidad el desarrollo del transporte público de Rosario

5.3.2. Temporalidades sonoras en Rosario

Se puede afirmar que la mecanización del tiempo, como emergente moderno, acompañó la construcción de ciertos espacios y prácticas sociales nuevas hasta ese momento. El aspecto sonoro acompañó la nueva percepción espacio-temporal de la ciudad moderna. A través de los cantos de los serenos, las campanas de los relojes, los silbatos de las fábricas y las bocinas los ritmos urbanos se iban pautando con la sonoridad propia de los nuevos movimientos.

La problemática de los ruidos molestos surge al compás del crecimiento de la ciudad. Se podría afirmar que es propiamente urbana y acompaña el proceso de incorporación social de diversas tecnologías. Sin embargo, es con las tecnologías mecánicas con las que se multiplican las quejas de vecinos por un lado, pero también la opinión positiva ligada a que el progreso de una ciudad implicaba movimiento y los ruidos eran un síntoma del avance.

Desde la década de 1920 aparecen de forma recurrente artículos de diario trabajando sobre la temática de los ruidos. Esto no es casual. Como se expuso, la ciudad en ese momento experimentaba la presencia de diversas tecnologías de la movilidad en sus calles lo cual generaba, entre los problemas del tránsito, el de los ruidos molestos.

> *"Las calles de las ciudades modernas están llenas de ruidos ensordecedores (…) provocados por las campanas de los tranvías y ómnibus y las bocinas de los automóviles.*[170]

Esta denuncia era siempre acompañada por un reclamo a las autoridades municipales a que reglamenten normas de tránsito que limiten el uso de elementos como campanas y bocinas[171]. La impaciencia de los conductores atascados en alguna calle y de los peatones alteraba el humor y los nervios de los andantes urbanos.

> *"Por más que vivamos en una época tan agitada y tan tumultuosa y* ***por más que el ruido y la vorágine y la febril excitación sean las características dominantes de la vida en los grandes centros*** *de población o de actividades, llega el momento en que* ***el sistema nervioso del hombre contemporáneo se siente profundamente afectado por tal vértigo*** *(…) La supresión de los ruidos molestos tiene más importancia que la que aparentemente ofrece el asunto, ya que se trata de velar por la tranquilidad del público y de suprimir de la vida urbana un elemento atentatorio para la economía nerviosa de la población."*[172]

En este pasaje se observa la tensión a la que se hizo referencia en el comienzo de este apartado. El ritmo de la vida que se experimentaba en las grandes o modernas ciudades era una marca de época, un síntoma de estar *subidos al tren del progreso,* sin

[170] Diario La Capital, 17/09/1927
[171] Diario La Capital, 17/09/1927
[172] Diario La Capital, 18/08/1929

embargo, esa misma vorágine rompía con la tranquilidad y la mejoría en la calidad de vida que implicaba vivir en una ciudad moderna.

A los ruidos del tránsito se sumó, en la década de 1920, el de un nuevo medio de comunicación que revolucionó las comunicaciones modernas: la radio. En marzo de 1923 se realizó en Rosario la primera emisión de lo que fue la primera radioemisora del interior: LT3. Ya en la década de 1930 su uso se había expandido y no estaba reservada al espacio privado, sino que como se afirma en la siguiente nota, había invadido el espacio público.

> *"No es posible tolerar que* ***los aparatos de radio instalado al frente de muchas casas de comercio****, comiencen demasiado temprano y concluyan demasiado tarde trasmisiones diarias, que por lo monótona concluyen por irritar el sistema nervioso de los flemáticos vecinos."*[173]

En la Modernidad la precisión del tiempo se liga a la mecanización del trabajo y a la fragmentación cada vez mayor de los espacios. Este aspecto de la nueva urbanidad también se expresa a través de una sonoridad particular que tiene que ver con el silbato que hacían sonar las fábricas para anunciar los horarios de ingreso de los obreros. Esta práctica tuvo lugar desde el siglo XIX cuando el uso de relojes aún no estaba masificado. De esta manera, los dueños de las fábricas, eran también dueños del tiempo de sus obreros y anunciaban el horario de ingreso y egreso sin que éstos pudiesen efectivamente comprobar que se cumplía con la jornada (Attali, 2001; Mumford, 1945). En muchos casos esta práctica beneficiaba a los patrones que hacían trabajar a los obreros más tiempo del que les correspondía. Sin embargo, al empleo de relojes personales no le siguió una inmediata supresión de los silbatos de las fábricas que seguían funcionando en el siglo XX.

> *"Muchos son los ruidos molestos completamente innecesarios que podrían suprimirse, subsistiendo sólo por la costumbre. Como un ejemplo de esto puede citarse* ***el pito y las sirenas de los establecimientos industriales*** *que anuncian las horas de comienzo y de conclusión del trabajo en las fábricas donde hay motores a vapor. No hay razón alguna que justifique semejantes ruidos que despierten a las personas que no tienen necesidad de madrugar, pues el personal de establecimientos industriales sabe a la hora que entra y está con el tiempo anticipado sobre el frente de los portones, a la espera de que estos se abran.*[174]

Muchos de estos reclamos llegaban al Concejo Deliberante[175] a través de notas demandando la reglamentación del tránsito, del uso de las bocinas, sirenas, silbatos y campanas. En relación a éstas últimas, si bien la demanda de relojes públicos fue constante en la historia de Rosario, como se analizará en el Capítulo 6, las quejas por los ruidos que ocasionaban las campanas al marcar las horas fueron insistentes. En 1940 se toma una medida con el objetivo de preservar el descanso nocturno.

---

[173] Diario La Capital, 12/11/1934
[174] Diario La Capital, 11/6/1939
[175] ET HCD, agosto 1939, "Ruidos Molestos Campos, Bodetto, Bignami" ff. 8140-2

"Se prohíben las campanadas o los carrillones de relojes públicos entre las 22 y las 7 horas en acuerdo con la ordenanza de ruidos molestos (…) Para esto es necesario colocar un pequeño dispositivo de sencilla operación y bajo costo, pero los encargados de los relojes para evitarse toda erogación han preferido silenciar de manera permanente los relojes ocasionando una molestia constante a los habitantes de la ciudad." [176]

La mecanización del tiempo acarreó su propia sonoridad compuesta de campanarios y carrillones que hacían sonar las horas al compás de melodías como el Ángelus, sonidos que se fueron acallando con el tiempo, al igual que los silbatos de las fábricas, algo que no se logró con las bocinas y los ruidos del tránsito. En síntesis, en el imaginario temporal de la Modernidad primaron los sueños de movimientos continuos y velocidad ilimitada, acompañados por tecnologías mecánicas, ruidos nuevos y una configuración espacial que facilitaba, en muchos casos, la experimentación de esas consignas. Las significaciones imaginarias modernas sobre el tiempo y el espacio que se han analizado en este capítulo incidieron en la configuración material y simbólica de la ciudad principalmente a partir de las ideas de movilidad, circulación y velocidad como expresiones urbanas del progreso.

[176] ET HCD abril 1940, f. 373

Imágenes Capítulo 5

Imagen 7: Calles Córdoba y Progreso, 1885

Fuente: Museo Provincial Julio Marc

Imagen 8: Bv. Oroño principios de siglo XX

Fuente: Archivo Escuela Superior de Museología

Imagen 9: Edificio de Aduana y rancheríos lindantes, 1866

Fuente: Museo Provincial Julio Marc

Imagen 10: Imagen de “Rosario Moderno”

Fuente: Museo Provincial Julio Marc

Imagen 11: Plano de la ciudad elaborado por Guillón

Fuente: Museo de la Ciudad

Imagen 12: Plano oficial de la ciudad elaborado por Nicolás Grondona

Fuente: Archivo Museo de la Ciudad

Imagen 13: Locales de comercios 1866

Imagen 14: Calle Puerto 1866

Fuente: Álbum de Alfed, Museo Histórico Pcial. J. Marc

Imagen 15: Inauguración Parque de la Independencia, 2 de diciembre 1902

Fuente: Álbum Pusso, Museo Histórico Provincial J. Marc

Imagen 16: Boceto del proyecto "Avenida Central" de D. Infante

Fuente: Álvarez (1998 [1943])

Imagen 17: Plano del proyecto “Avenida Central” de D. Infante, ca. 1910

Fuente: Cicutti, B.; Ponzini, B. (2010)

Imagen 18: Trazado en Proyecto “Avenida Central” de D. Infante, ca. 1910

Fuente: Cicutti, B.; Ponzini, B. (2010)

Imagen 19: Plan de embellecimiento Joseph Bouvard, 1911

Fuente: www.rosario.gov

Imagen 20: Esquina Puerto y Santa Fe, 1900

Fuente: Colección Pusso. Archivo Escuela Superior de Museología

CAPÍTULO 6. ARTEFACTOS E IMAGINARIOS MODERNOS EN ROSARIO

Suspendida en el abismo, la vida de los habitantes de Octavia
es menos incierta que en otras ciudades.
Sabe que la resistencia de la red tiene un límite
Octavia- *Ciudades Invisibles de Ítalo Calvino*

6.1. Tecnologías públicas urbanas. Redes y relaciones simbólicas

Dentro de las significaciones sociales que acompañaron la espacialidad moderna se destacan la linealidad, vinculada con la idea de futuro y progreso indefinido *hacia adelante*; la altura, relacionada a la valoración de los edificios y monumentos donde la altura fue un rasgo de superación técnica para ir *hacia arriba*; y, por último, las redes que marcan la emergencia de las tecnologías portadoras de servicios públicos en las ciudades.

Las redes técnicas urbanas conforman un artefacto cultural y tecnológico que condensa diversas disputas de intereses en torno a las tecnologías, sus modos de apropiación y las significaciones que éstas conllevaron en los procesos de modernización o construcción de las ciudades. Estas disputas se generaron sobre todo entre el sector público y el privado, tanto por el dominio del espacio público como por las tensiones surgidas de las diversas necesidades e intereses de cada sector. De igual modo, en gran parte de Latinoamérica, los desarrollos de redes técnicas urbanas estuvieron impulsados por sectores de las elites que formaban parte tanto del empresariado privado como de los gobiernos locales[177]. Sin embargo, más allá de estos procesos de incorporación de las redes, la relevancia de las mismas recae en que cambian la vida de los ciudadanos que habitan las ciudades y, además, inducen nuevos usos y significaciones tanto para los espacios privados como públicos. Las redes tecnológicas se desarrollaron al compás de las ciudades y la vida urbana creció junto a ellas. Esta relación a partir de la cual se establecen múltiples vinculaciones recae en aspectos políticos, sociales, económicos, tecnológicos y culturales, o sea, adquiere formas tanto materiales como simbólicas.

Las redes se inscriben en la matriz imaginaria de la Modernidad[178] ya que "*el pensamiento dominante de los ´inventores´ de redes, aparte de su base económica, es de orden ´maquinista´. La red está pensada en principio y esencialmente como máquina para hacer circular flujos: personas, agua, gas, electricidad, voz, señales, etc.*" (Dupuy, 1998: 49) La red constituye un artefacto técnico y también cultural en el cual se materializan los sentidos vinculados al progreso como la salubridad, la movilidad y la higiene. Como se

[177] Samuel Martland (2002) analiza el proceso de desarrollo de la red de gas y de ferrocarril urbano en Valparaíso, Chile entre 1843-1863.
[178] Según Joel Tarr, la gran ciudad occidental cambio su condición de ser una ciudad construida para *ir a pie*, a ser una ciudad en red en sólo 150 años (Dupuy, 1998)

analizará en la tercera parte de la tesis, esta significación moderna se mantuvo constituyéndose en la clave del imaginario tecnológico digital. Dupuy (1998) describe que, sin embargo, se empieza a hablar de servicio en red tardíamente, puesto que la unidad dominante seguía siendo la línea, heredada de la antigüedad. Recién en el siglo XX se van abandonando lentamente las expresiones "línea de alcantarilla", líneas telegráficas y telefónicas "punto a punto" o "línea de tranvía". Las *redes* entran paulatinamente en los debates entre urbanistas –Haussmann, Le Corbusier, Cerdá, Howard, Wright– siempre ligados a las necesidades urbanas modernas y siendo consideradas únicamente como artefactos técnicos desconociendo las significaciones sociales de las mismas. Sin embargo, el autor sostiene que no es sino hasta 1960 que se toma conciencia de la realidad de las redes en las ciudades, fenómeno que se produjo luego de la incorporación del automóvil como medio de motorización masiva. Tal es así que, como se observará a continuación, en los documentos oficiales y de prensa analizados no se emplea la palabra red para hacer referencia a las tecnologías públicas urbanas sino hasta la década de 1930 y muy someramente, para hacer referencia al tránsito.

Las redes van tramando los territorios, los construyen y a la vez van marcando fronteras entre quienes acceden y quienes no a servicios y derechos. En los procesos de expansión de la frontera urbana se puede observar la importancia de las redes de servicios públicos, ya que es a partir de éstos que se constituye lo urbano. La ciudad urbaniza su territorio mediante las redes, lo cual ratifica el rol definitivo que tienen estas tecnologías en la ciudad moderna. A continuación se analizará por un lado el desarrollo de las redes para la iluminación y las diversas tecnologías, sentidos y disputas implicadas en este proceso, y por otro lado la incorporación de redes de saneamiento que contribuyeron a mejorar la salubridad. Las redes de transporte serán trabajadas en el próximo subcapítulo.

6.1.1. Redes para la iluminación

La iluminación tuvo una implicancia significativa en la vida del siglo XIX principalmente porque disminuía la noción de lo desconocido. Mumford (1945 a) describe que las nuevas fuentes de energía –calor, luz y electricidad– modificaron las formas de tratar la materia. Esto modificó la percepción humana y los avances científicos, como resultó ser el emblemático caso de los rayos X que permitían ver a través de los cuerpos. Asimismo la exposición de los cuerpos a la luz directa del sol se comenzó a valorar positivamente y a adjudicar a esta práctica propiedades curativas gracias a los descubrimientos de Pasteur, a partir de los cuales se conoció que los gérmenes infecciosos

se generaban y propagaban en ciertas condiciones. Por otra parte, la iluminación se empleó como medio para revertir la sensación de inseguridad y temor que despertaba la oscuridad de los espacios públicos.

En este punto se analizará el proceso de iluminación del espacio público junto a otros aspectos que se vinculan con las formas de pensar y construir las ciudades en relación a ciertas tecnologías. Las redes de iluminación fueron trazando distintos espacios sobre la ciudad, habilitando nuevas ideas, costumbres y actividades y dejando en evidencia, también, algunas problemáticas propiamente urbanas. El alumbrado público puede ser considerado uno de los medios tecnológicos que más incidió en el proceso material y simbólico de construcción de la ciudad moderna, en donde se combinan intereses públicos y privados, ensayos e invenciones y lo utilitario con lo estético.

6.1.1.1. Antecedentes tecnológicos en la iluminación pública

Respecto del proceso de iluminación pública de Rosario, se destaca cierta bibliografía específica (Varón, 1936) y un artículo en la Revista Historia de Rosario (1963). Además de ello en los Anales de la Ciudad de Rosario, escritos por Carrasco (1897), se encuentra información relevante al respecto. Por último cabe señalar que en el Censo Histórico Social, Comercial e Industrial de Rosario (1925) se expone una historización de las tentativas de desarrollo de alumbrado público que resultaba un "*indispensable complemento del progreso*".

Las primeras incorporaciones de faroles para el alumbrado público se produjeron en 1828, momento en que se trazan las calles y aceras que estructuran el espacio público de circulación. A través de un Decreto de Policía del Alcalde Mayor Tomás Martínez, se ordenaba colocar un farol en las puertas de las casas y encenderlo a determinada hora. Éstos eran iluminados con velas de sebo y aceite de potro. Hacia 1847 se estableció el primer alumbrado público[179] que era costeado por los vecinos[180]. Pero las concesiones del alumbrado público solían incumplir las obligaciones de los convenios, lo cual incitaba la queja constante de los vecinos.

> *"TINIEBLAS. El alumbrado público se sustenta por una disposición convencional entre el pueblo y la autoridad. Yo pago tanto, y V. me dá luz para la Ciudad; esto dice el vecino. Este compromiso recíproco es solemne; pero entretanto**, anoche no se podía transitar en medio de las tinieblas. Felizmente un rayo de la luna vino a alumbrar un tanto a los que a horas avanzadas no habían***

[179] Los brazos que sostenían los faroles fueron fabricados por el herrero Bartola Botto empleando para ello la cadena de una barca norteamericana que había quedado varada y algunos restos vendidos al herrero.
[180] Carrasco (1897)

***agotado su actividad**; y más felices que otros gozaban gratis la luz de los cielos: a ésta nos atenemos"*[181]

En noviembre de 1854 el Jefe Político de Rosario eleva una nota al Jefe de Policía manifestando que frente a los numerosos reclamos de los vecinos que habían llegado incluso a las páginas de la prensa local, era indispensable realizar un relevamiento de quienes pagaban el impuesto de alumbrado y agudizar los controles sobre suciedad de faroles o cristales rotos que impedían la correcta iluminación de las calles. Meses más tarde, en mayo de 1855 se autoriza al vecino José Fidel de Paz a instalar el alumbrado público de la ciudad y lo hace a través de faroles que contenían una mecha en la que se quemaba aceite de potro. El 1 de agosto de ese año se inauguraron nuevos faroles en la Plaza 25 de Mayo despertando entusiasmo porque "*la luz de aceite se va a extender como esa materia a toda la población"*[182], reemplazando definitivamente las velas de sebo. De todas maneras, los reclamos eran constantes, como lo manifiesta la prensa de la época. La figura recurrente de la luna como proveedora ocasional de luz natural nocturna alerta sobre el proceso de diferenciación entre el campo y la ciudad en lo que respecta a la iluminación nocturna.

A las demandas de los vecinos[183] le siguieron políticas impositivas y en mayo de 1860 se crea la tasa municipal de alumbrado público que era percibida por el concesionario del servicio (Bergnia de Córdoba Lutges, 1963). Una de las manifestaciones de la vertiginosidad moderna era la velocidad con que se cambiaban las tecnologías en relación a épocas anteriores. Tal es así que en 1863 se inauguran cuatro faroles a kerosene (imagen 21) en la plaza principal –25 de Mayo– sobre torres de hierro. Este tipo de alumbrado se llevó adelante por iniciativa de Eudoro Carrasco[184]. *"Esta fue la primera vez en que se empleo el **kerosene** para el alumbrado público en Rosario, que se consideró **como un progreso**. Hoy (1897) los vecinos se quejan cuando los focos eléctricos de mil bujías no permiten encontrar una aguja perdida en medio de la calle"* (Carrasco, 1897: 578).

Luego del kerosene, las discusiones sobre el progreso del alumbrado hicieron hincapié en el gas. Si bien en las fuentes analizadas se sostiene que el primer antecedente de alumbrado a gas fue un fallido contrato firmado en 1859 entre el Jefe Político –Don

---

[181] Diario La Confederación 14-6-1854

[182] Diario La Confederación, 2 de agosto de 1855.

[183] *"… arreglar el alumbrado público, que en honor de la verdad es de lo más pésimo que se conozca. **El público paga, y paga con gusto, pero para que se alumbre** (...) La luz de los faroles colocados en los ángulos de la plaza se pierde inútilmente por la manera como están colocados. Si se alzan al extremo del pilar, y si se limpian, la luz se irradia y se utiliza para el servicio público. Como están los faroles, parece que tuvieran pantallas"* Diario La Confederación 20-2-1858

[184] (1824-1881) Periodiata y concejal de la ciudad de Rosario, fundó el Diario La Capital junto a Ovidio Lagos. Fue el padre de Gabriel Carrasco (1854-1908), mencionado con recurrencia en esta tesis. Este último estadista, geógrafo e historiador fue intendente de Rosario (1890-1891), ministro, diputado de la provincia de Santa Fe y participó en la elaboración de todos los censos de su época.

Pascual Rosas– y Pablo Boero y Cía.; quien se comprometía a iluminar la ciudad combinando las velas y el gas; en 1855 una publicación en el Diario La Confederación permite poner en duda esta afirmación exponiendo los ensayos del Sr. Izola realizados empleando gas[185]. Este no prosperó, pero puede considerarse el primer antecedente en los intentos por alumbrar la ciudad empleando gas. Luego de varios intentos fallidos[186], en marzo de 1867 se firma el contrato entre el Jefe Político de la Ciudad y Leopoldo Arteaga, vecino de la ciudad de Buenos Aires, en donde se establecía una serie de obligaciones. Por un lado, Arteaga estaba obligado a emplear gas hidrógeno para la iluminación urbana y construir la fábrica para producirlo; además tenía el deber de iluminar gratis dos días al año en las fechas patrias del 25 de mayo y el 9 de julio tanto la plaza principal como el edificio municipal. Al mismo tiempo Arteaga tendría el privilegio de elaborar y suministrar el gas de hidrógeno en la ciudad. Por otra parte, la Municipalidad pagaría el último día de cada mes el gas consumido en el alumbrado público y le otorgaría el terreno para poder construir la fábrica[187]. En 1868 se inauguran los picos de gas para el alumbrado público de las calles del centro, muchas mantenían la iluminación a kerosene y la mayoría permanecía a oscuras (Videla, 1997). La fábrica (imagen 22) se construyó en los terrenos del bajo en calle Córdoba, donde hoy se sitúa el monumento a la Bandera.

Como se mencionó en capítulos anteriores, las tecnologías no reemplazan de lleno a las preexistentes, sino que se generan procesos de transición en donde, por diversos motivos, conviven tecnologías de etapas diversas[188]. Hacia 1881 el alumbrado era a gas y también se mantenían faroles funcionando a kerosene[189]. Ambas tecnologías marcaban una distinción de clase social, el gas iluminaba el centro y el kerosene las zonas más alejadas

---

[185] *"**Iluminación a Gas**. **El Rosario está en camino de obtener esa arma preciosa con que matar las tinieblas,** y con que dar amenidad a la población. **Por dos noches seguidas ha hecho los más felices ensayos el Sr. Izola alumbrando un farol en uno de los lugares más públicos y esparciendo la luz de cinco conductos a una estación considerable**. El ensayo no ha podido menos que despertar el más vivo interés, y manifestarnos la posibilidad de hacer tan preciosa adquisición. Sabemos que el Sr. Izola procura en estos momentos organizar una empresa, y que va en camino de obtener un resultado lisonjero (...) Los costos del alumbrado para las calles principales, y para las tiendas y casas particulares, puede asegurarse que ofrece innumerables ventajas proporcionalmente, y sobre todo, nos habremos librado del sebo y de los faroles de talco de la población, que contribuyen a hacer cada día más opacos las hermosas cortinas de tela arañas que los adornan."* Diario La Confederación 18-1-1855

[186] En 1863 se registra un nuevo intento fallido de incorporar esta tecnología cuando el Sr. Calzadilla, a través de la firma Calzadilla y Bares, presenta una propuesta para iluminar la ciudad empleando gas. La falla en esta ocasión se debió a que luego de dos años no se cumplió un artículo del contrato en el cual la firma se comprometía a dejar un depósito en garantía. Una vez rescindido el contrato otorgado en 1864, se concreta el convenio que cumplió, finalmente, el deseo de alumbrar a gas las calles de la ciudad.

[187] Registro Oficial de la Provincia de Santa Fe 1867, en Bergnia de Córdoba Lutges, 1963

[188] Como ejemplo se puede mencionar que en 1875 se suceden una serie de discusiones entre la Empresa de gas y la Municipalidad relacionadas con la reglamentación de impuestos y tarifas. La falta de resolución del conflicto derivó en la suspensión repentina del servicio. Para atenuar los efectos negativos que esto implicaba para los vecinos, el municipio decidió reemplazar los faroles de gas por otros que funcionaran a kerosene. Esta situación se extendió hasta 1879, año en donde las partes llegaron a un acuerdo y el alumbrado a gas volvió a invadir el centro.

[189] Memoria del Concejo Ejecutor Municipal presentado al Concejo Deliberante en Diciembre de 1881, Tip. El Intendente, Rosario, 1882.

de la ciudad. Sin embargo, Carrasco en el documento oficial donde describe la Provincia de Santa Fe sólo menciona el alumbrado a gas.

> *"La ciudad está* ***alumbrada a gas con 450 faroles públicos y 5600 particulares*** *de manera que de noche* ***ofrece una hermosa vista****, especialmente* ***las calles comerciales*** *como Puerto y Córdoba llena de* ***hermosas tiendas y vidrieras resplandecientes****"* (Carrasco, 1884: 264)

En la Memoria del Intendente Larrechea de 1887 se indica la finalización del alumbrado a kerosene y se informa que existían en la ciudad 874 faroles públicos, lo cual representaba prácticamente el doble de los referidos por Carrasco en 1884[190].

Mientras desde 1888 se empieza a incorporar lentamente la electricidad al alumbrado público, en el servicio de gas se sucedieron numerosos conflictos con el Municipio por desacuerdos en las tasas y la forma en que se prestaba el servicio. Luego de dos cortes más de suministro, en 1916 se elimina definitivamente el alumbrado a gas de las calles rosarinas, mientras que en Buenos Aires se suprimió en 1920 (Liernur, Silvestre, 1993).

Si bien hasta la llegada de la luz eléctrica no es posible hablar de *redes*, se considera relevante presentar las tecnologías anteriores a fin de reconstruir, al menos en parte, cómo se fueron sucediendo las transformaciones tecnológicas y qué sentidos le fueron atribuyendo los ciudadanos de Rosario. Al mismo tiempo ha quedado expuesta la distinción de los sentidos con que se fueron construyendo los distintos espacios urbanos en función del avance tecnológico que los alumbraba. Un modo de pensar la ciudad en forma centralizada, empoderando el centro como espacio político, económico, comercial y cultural mediante tecnologías de última generación y dejando a los suburbios y las clases sociales menos favorecidas con una iluminación brindada por tecnologías precedentes; lo que representaba las contradictorias condiciones de vida urbana.

6.1.1.2. Redes eléctricas. Conflictos y usos sociales

El alumbrado público ya significaba un símbolo de progreso para la época, pero la llegada de la electricidad encandiló más aún los deseos de modernización. La electricidad no sólo significaba iluminación –con un consecuente uso de ornamentación–, sino que aportaba una nueva fuerza de tracción a los medios de transporte y la producción industrial, como se analizará en el próximo apartado. Las luces, junto al cristal y el hierro configuraron las construcciones urbanas modernas y fueron haciendo visibles la fuerza de

[190] Esta diferencia puede relacionarse con el contexto de crecimiento demográfico que experimentaba la ciudad en esos años. Si se tiene en cuenta que entre 1869 y 1887 la población se duplicó, incrementándose también los espacios habitables de la ciudad. De todas maneras, se intuye que este crecimiento en tan sólo tres años resulta un poco magnificado pero no se ha encontrado información que permita contrastar las memorias de las obras del intendente Larrechea.

sus materiales y el poder constructivo de obras monumentales; las actividades de consumo tentadas por vidrieras iluminadas y prácticas nocturnas habilitadas por las luces de las calles y los espectáculos de las proyecciones.

La primera ciudad en Sudamérica en tener iluminación eléctrica fue La Plata en 1884 (Bergnia Córdoba de Lutges, 1963) a la que le sigue Montevideo en 1886 (Liernur, Silvestri, 1993). Entre las ciudades argentinas, muchas tuvieron ensayos sobre alumbrado eléctrico antes que Buenos Aires[191]; tal es el caso de Rosario en 1888. Mediante una ordenanza en junio de 1888 el Concejo Deliberante permite la instalación de una usina para el alumbrado eléctrico de la ciudad[192]. En la ordenanza habilitante del alumbrado público se reglamenta el tendido de cables aéreos y subterráneos como así también la tarifa y la forma de cobro.[193] Un año más tarde se sanciona una segunda ordenanza –11 de junio de 1889– aceptando las propuestas de Boardman y Cassels para el alumbrado eléctrico de las calles comprendidas dentro de los bulevares. Como contraprestación, el alumbrado público de esa zona debía ser gratuito. La zona comprendida por los bulevares es el radio céntrico, zona que ha sido siempre beneficiada por las transformaciones tecnológicas que se fueron sucediendo en la ciudad. Se conforma la Compañía de Electricidad del Río de la Plata Limitada que explota la concesión hasta 1896. Es relevante destacar que la modalidad de servicio distinguía claramente el suministro particular del público y, al menos en este caso, el municipio se vio beneficiado al obtener luz eléctrica gratuita para las calles a cambio de que la empresa explotara el suministro particular. En 1891, durante la intendencia de Gabriel Carrasco (1890-1891), se inaugura oficialmente el servicio de luz eléctrica. Una vez en funcionamiento algunas redes eléctricas se avivan los pedidos de unificación tecnológica en el alumbrado público, principalmente sobre los espacios simbólicos más importantes de la ciudad como la Plaza 25 de Mayo[194].

La modernización de los espacios a partir de la incorporación de los progresos técnicos de la época avivaba los deseos de modernización de Rosario y esto se manifestaba

---

[191] Liernur y Silvestri (1993) analizan el proceso tecnológico y cultural de electrificación de Buenos Aires. En ese trabajo mencionan además de Rosario, a Córdoba, Bragado, Mercedes y Bahía Blanca entre las ciudades del interior pioneras en realizar ensayos eléctricos.

[192] Los beneficiarios de esta habilitación fueron M. Courtis y Cía.; Eugenio Pérez, Carlos Paganini, Nicasio Vila, Enrique Boardman y Walterio Cassels. Cassels formó parte del primer proyecto de electrificación de Buenos Aires a quien se le niega la concesión en 1883, razón por la cual retira sus instalaciones y se va a La Plata para llevar adelante el proyecto de alumbrado eléctrico. Posteriormente se presentó en Rosario con el mismo objetivo.

[193] Por cada lámpara de 10 bujías, 2 centavos de moneda nacional; de 1200 bujías, 9 centavos moneda nacional por hora y cada lámpara de 2000 bujías 13 centavos moneda nacional por hora. (Ordenanza, 18 de junio 1888, en Bergnia de Córdoba Lutges (1963)

[194] *"El C.D. pide al Intendente se sirva apresurar la colocación de los focos de luz eléctrica en los ángulos de la Plaza 25 de Mayo, llamándosele la atención al mismo tiempo de la conveniencia de alumbrar con una sola clase de luz la mencionada Plaza"*. ET HCD enero 1892 (en Bergnia de Córdoba Lutges 1963)

en las demandas y reclamos de sustitución definitiva del alumbrado por la tecnología eléctrica.

Entre 1896 y 1902 la explotación del suministro eléctrico de todo el municipio fue concesionada a la Compañía de Luz Eléctrica y Tracción del Río de la Plata Ltda., que también funcionaba en Buenos Aires y era de capitales ingleses. Sin embargo, la usina de Rosario junto a la de La Plata eran las de mayor tamaño y alcance. El control de las instalaciones estaba a cargo de la Municipalidad[195] y el sistema de cobro del suministro se realizaba a través de medidores en las casas particulares. De los controles realizados en 1907 se sanciona un decreto con numerosas observaciones técnicas que se tradujo en un nuevo pliego para licitar el servicio por 20 años. El nuevo contrato firmado de forma provisoria fue con la misma empresa a la cual sólo se exige la prestación del servicio. El control y los trabajos para mantener las instalaciones serían obligaciones del municipio.

Luego, lentamente, se inicia el proceso de reemplazar la corriente alterna por la continua. Esta modificación en la tecnología eléctrica también suscitó diversos debates y conflictos, como se verá a continuación. En las Memorias del Intendente Vila[196] de 1909 – quien, en 1888, fuese beneficiario de la ordenanza que lo habilitaba como proveedor de energía eléctrica– se describe la composición del alumbrado público de la ciudad (cuadro 11).

Cuadro 11: Tipo de Alumbrado y costo mensual

	Cantidad de picos y globos	**Bujías**	**Costo mensual**
Alumbrado a gas	850	35.500	$7.150
	1290	74.500	$ 9.530
Alumbrado eléctrico	**Cantidad de lámparas**	**Bujías**	**Costo mensual**
	257	84.810	$8.481
	320	204.800	$ 8.960

Fuente: Elaboración propia en base a Vila 1909

Como se puede apreciar, en lo que refiere al alumbrado hubo un incremento de 440 picos de alumbrado a gas. Por otro lado, el alumbrado eléctrico también se incrementó aunque en menor medida, en 63 lámparas.

[195] Uno de los puntos nodales del convenio era el tendido del cableado. En la zona céntrica comprendida por las calles: San Juan, Corrientes, General Urquiza, Sargento Cabral, San Lorenzo, Laprida, Santa Fe, Buenos Aires y calle Córdoba hasta Bv. Santafecino; los cables para particulares debían ser subterráneos. Fuera de esta zona entre 25 de diciembre, 3 de Febrero, Corrientes, Mendoza, Paraguay, General Urquiza, Italia, Avenida Weelwright, Av. Belgrano se permitían cables aéreos por 5 años, vencida esta fecha deberán ser subterráneos. Fuera de los bulevares la empresa podía colocar cables aéreos por 50 años que era el tiempo por el cual se había realizado la concesión. Este permiso no obstaculizaba las facultades de la Municipalidad para conceder a otras empresas permisos análogos, aún en las mismas calles (Varón, 1936).

[196] Memoria presentada al Honorable Consejo Deliberante por el Intendente Sr. Nicasio Vila. Del 20 de julio de 1906 al 31 de diciembre de 1908, Talleres Gráficos de “La República”, Rosario, 1909.

En 1912 el Departamento de Obras Públicas reconoce a la propuesta de la Sociedad de Electricidad de Rosario –SER– como la mejor de las presentadas[197] y por ordenanza 49-58 de 1914 se le concede el alumbrado público, la que en marzo de 1916 inaugura la construcción de su nueva usina.

Como se ha observado, el uso principal de la energía eléctrica es la iluminación pública de orden utilitario. Iluminar para facilitar la circulación nocturna y disuadir hechos delictivos. Sin embargo, no su único uso. Los festejos del centenario en la ciudad pusieron de manifiesto que a la utilidad de la luz para alumbrado se suma la estética de la ornamentación con luminarias. Las decoraciones con iluminación artificial constituían un espectáculo para la población y eran consideradas excesivas, por lo tanto sólo se empleaban en las fiestas patrias (Liernur, Silvestri: 1993). En 1909 se inician los trabajos de organización de los festejos y se elevan distintos proyectos para la iluminación del frente del palacio municipal[198].

> *"La mencionada obra considero es de utilidad y economía, teniendo en cuenta los gastos que cada año se originan por este concepto, siendo por otra parte* ***hacer la iluminación del palacio de forma más artística y adecuada a los progresos que en esta clase de trabajos ha hecho la industria eléctrica decorativa****"*[199].

En noviembre de 1909 se licitan las obras de iluminación para el centenario[200]; enumerando las instituciones públicas más importantes de la ciudad que debían ser iluminadas[201]. Sin embargo, por problemas con los trámites licitatorios se resuelve una iluminación más modesta que comprendería el Palacio Municipal, la pirámide de mayo y la calle Córdoba –imagen 23– desde la plaza hasta el bulevar Santafesino. Asimismo se acepta "*el ofrecimiento de la empresa de gas referente a 110 arcos de iluminación y 10.300 bombas de varios colores, 280 lámparas Ero y Grastzin de 3 luces y 189 de cuatro luces"*[202]. En el Centenario, también algunas empresas responsables de la iluminación de varias instituciones publicitaban sus servicios (imagen 24, 25).

La decoración con luz eléctrica, aunque en menor cantidad de lo que se estimaba en un comienzo, acompañó los festejos y los revistió de la imagen de progreso que se pretendía. Además se destaca la sorpresa que significó para la población la iluminación del tanque de agua corriente. Las tecnologías confluían en un escenario urbano montado como espectáculo de los progresos modernos.

---

[197] ET HCD noviembre, 1912
[198] ET HCD Septiembre 1909
[199] ET HCD Septiembre 1909
[200] ET HCD noviembre, 1909, f.19
[201] Las calles eran: Palacio Municipal, Iglesia Matriz, Escuelas Normal y Nacional, Policía Asistencia Pública, Palacio de Justicia, Banco Municipal de Préstamos, Monumento a la Libertad y Plazas de Mayo, General San Martín, Santa Rosa, General López, General Belgrano y General Paz
[202] ET HCD noviembre, 1909, f.33

Asimismo, los conflictos que suscitaban estas tecnologías también ponían de manifiesto las contradicciones de una modernidad que se experimentaba de maneras diferentes en el centro y en las periferias. Si bien la electricidad resulta significativa porque esta energía aportó *"una de las principales bases técnicas al proceso de igualación, homogeneización (…) que basado en la organización moderna de producción, da lugar a la metropolización de la sociedad"* (Liernur, Silvestri: 1993, 9); en el proceso de electrificación de Rosario, al igual que en otras ciudades, se observa la profundización de la fragmentación urbana entre el centro y los barrios periféricos[203]. En 1914 la iluminación pública se concentraba en el centro, por fuera de éste, se iluminaban las avenidas centrales y la calle Balcarce dentro del Parque de la Independencia. En cuanto al resto de los barrios se iluminaba tan solo los más próximos[204]. En el Diario La Capital se expone la problemática en febrero de 1919, momento de crisis en cuanto a los servicios públicos de higiene, vigilancia y alumbrado.

> *"No nos extraña tampoco que al amparo de la* ***falta total de vigilancia y alumbrado en determinados barrios****, los malhechores se entregaran a practicar de las suyas. La tranquilidad de esos vecindarios está, pues, seriamente comprometida y ello debe mover a las autoridades a tomar medidas conducentes para hacer efectivas las garantías y seguridades que están obligadas a asegurar la población."*[205]

Lentamente los barrios se van iluminando[206] De todas maneras, los conflictos por el abandono que se percibía en los barrios continuaban. Por esta razón el municipio conforma una comisión investigadora de los servicios prestados por la SER[207]. Problemas con la instalación y renovación de medidores y dificultades para calcular el consumo doméstico[208] fueron los conflictos más habituales entre la empresa, el municipio y los vecinos. Al mismo tiempo, como suele ocurrir ante cada innovación tecnológica, numerosos altercados se sucedieron desde que se comenzó a cambiar la corriente alterna por corriente continua. En este contexto, se expone el informe *Acción fisiológica de la corriente continua y alternada y su peligrosidad* de Gaetano Viale[209]. Allí se sostiene que, efectivamente, la corriente continua es más segura para el hombre que la alternada[210]. En la

---

[203] En la urbanización del Barrio Mendoza los reclamos por los servicios de alumbrado y agua ocupan numerosas fojas en los ET HCD desde 1912.
[204] Arroyito hacia el norte, Mataderos al sur, Fisherton al oeste y algunas zonas de barrio Belgrano. ET HCD junio 1914
[205] Diario La Capital, 13/2/1919
[206] En mayo de 1926 se colocan focos de luz eléctrica en los barrios Alberdi, Industrial y Ludueña. ET HCD mayo 1926, f.401
[207] ET HCD junio 1928
[208] ET HCD julio 1928
[209] ET HCD septiembre 1928 ff. 4595-4609
[210] Viale, miembro de la Facultad de Ciencias Médicas Al final del informe se describe el experimento realizado sobre el que se asientan las conclusiones del mismo. En éste se ha manipulado a un perro de 10kg al cual se sometió a la acción de las dos corrientes. Finalmente el perro muere producto del contacto con la corriente alternada, lo que demostraría su peligrosidad.

publicación *El constructor Rosarino*[211] también se denuncian irregularidades en el cambio de corriente que estaría realizando la empresa sin autorización municipal. Además, los empresarios del "Empire Theatre", José y Pedro Canella, exponen otro aspecto relacionado a la seguridad y su manifestación diferencial entre el centro y los barrios periféricos, al denunciar que:

> *"El 75% de la ciudad siempre tuvo corriente alternada mientras el 25% continua, que es la zona del centro de la ciudad. La empresa empezó a colocar este tipo de corriente fuera de los Bulevares desde 1913, cuando se instaló la usina de Sorrento, es decir hace 16 años, un año antes de firmar el contrato con la SER en noviembre de 1914.* ***Es en la zona fuera de los bulevares donde ocurren frecuentemente los accidentes por contacto eléctrico."*** [212]

Por último, es necesario destacar otro aspecto: el relacionado con el ingreso de estas tecnologías al hogar[213]. Si bien en esta tesis el análisis se centra en el estudio de los procesos de apropiación de las tecnologías en el espacio urbano y en cómo los imaginarios que las acompañan inciden en los procesos colectivos de construcción social de la ciudad, se considera pertinente hacer una mención a la aparición de los electrodomésticos en la vida urbana, principalmente porque en el caso Rosario se vincula específicamente con una de las empresas proveedoras de energía eléctrica. La Compañía Eléctrica del Rosario Ltda. La que al mismo tiempo publicitaba electrodomésticos siendo el primer antecedente de este tipo que se halla en los archivos consultados de la ciudad. La empresa además de ofrecer servicios de corriente continua y recomendar determinadas tecnologías como la lamparilla de filamento metálico, promueve la adquisición de artefactos eléctricos como estufas, planchas y calentadores (imagen 25). Lo que no puede deducirse de la publicidad es si efectivamente la empresa comercializaba estos productos o solamente promovía su uso. Sin embargo, luego de este antecedente, en la década de 1920 puede verificarse la promoción y comercialización de electrodomésticos por la empresa Sociedad de Electricidad del Rosario (SER)[214].

La Sociedad de Electricidad de Rosario estuvo en funcionamiento hasta 1956. Esta empresa constituyó un símbolo del progreso de la ciudad que a través de la Usina Sorrento proveía de alumbrado público y privado, y fuerza motriz a toda la ciudad.[215] Tal es así que

---

[211] ET HCD, mayo 1928, f.4621
[212] ET HCD, octubre 1929, ff. 4647-4655
[213] Para un análisis detallado del proceso de tecnificación de los hogares argentinos se recomienda *El hogar tecnificado. Familias, género y vida cotidiana 1940-1970*, de Inés Pérez (2012)
[214] Se trata de una factura de un usuario que data de octubre de 1926 a donde dice: *"Señor Consumidor: ¿No cree Vd. que el ventilador es uno de aquellos imprescindibles aparatos por la gran comodidad que reportan? Su reducido consumo de 1 1/2 centavos papel por hora, permite que se adopten en todas las casas. Pida hoy mismo uno de ellos en la oficina de propaganda, calle Maipú 835.* ***Vendemos toda clase de aparatos eléctricos, contado o en cuotas mensuales. SER****"*. ET HCD julio 1928, f. 4521
[215] García, Ángel (1925)

en la publicación oficial en homenaje al segundo centenario de la ciudad[216] hubo un capítulo especial en el cual se detalla técnicamente el funcionamiento de la empresa y las instalaciones: *"la Sociedad Electricidad de Rosario, entidad que por su índole puede ser considerada el factor más decisivo en los progresos de esta ciudad"*. (García, 1925)

La maquinaria tecnológica moderna fue adquiriendo diversas formas. Por un lado las redes iban tramando los espacios centrales y a su vez, los productivos, habitacionales, de recreación y circulación; por otro lado pequeños artefactos iban ofreciendo la comodidad y el confort que prometía la vida moderna. Ambas tecnologías configuraron también los aspectos simbólicos del imaginario urbano a partir del cual se dotaba de sentido, a su vez, a ciertos modos de construir y pensar la ciudad.

6.1.2. Redes de saneamiento

Uno de los problemas, de la ciudad moderna fue, como se mencionó la salubridad y la higiene que requería contener la mortalidad y mejorar la calidad de vida de los habitantes. La esperanza de vida dependía en mayor medida de la técnica que ofrecía los medios para mejorar la higiene y la salubridad de la población. Sennet explica que desde mediados del siglo XVIII la clase media urbana incorpora la práctica de limpiar los excrementos del cuerpo y aparece en papel desechable. Simultáneamente, los orinales comenzaron a vaciarse diariamente. *"La propia repugnancia a los excrementos era un fenómeno urbano, cuyo origen estaba en las nuevas ideas médicas acerca de impurezas que bloqueaban la piel"* (Sennet, 2010: 281) La limpieza contribuía a cumplir la nueva premisa: dejar respirar la piel. Esto se tradujo a las ciudades que también tenían que "respirar" a través de sus espacios verdes que permitieran la entrada de sol y llevando suciedades agua servida hacia las cloacas para evitar que el aire de la ciudad se viciara. *"La propia superficie de la calle cambió a consecuencia de estas innovaciones"* (Sennet, 2010: 282). Asimismo, la necesidad de la población de acceder al agua corriente fue creciendo en la medida en que lo iban haciendo las ciudades.

Las condiciones de higiene se tornaban más incontrolables en las poblaciones con alto nivel de crecimiento demográfico como Rosario y esto, sumado al activo movimiento que propiciaba el puerto, favoreció la propagación de pestes y epidemias. Las epidemias de cólera se sucedieron con violencia en Rosario. La primera se produjo entre finales de 1867 y principios de 1868 con un saldo de 420 muertos; la segunda entre 1886 y 1887 produjo

[216] El segundo centenario fue una celebración que se sostuvo en base al relato mitológico de que Rosario se había fundado en 1725, por este motivo algunas publicaciones de la época estaban destinadas a mostrar "los progresos de Rosario".

1156 víctimas fatales y la tercera, entre 1894 y 1895, de 452. Esta problemática, al igual que en otras ciudades, promovió una serie de medidas sanitarias en las que se enmarcan la construcción de instituciones –Oficina de Higiene en 1887– y redes de agua corriente y desagües cloacales.

La higiene pública se revistió de un aura tecnológica y las redes de agua corriente y desagües cloacales se tornaron artefactos de salubridad y, por lo tanto, de vida. En Rosario esto se manifestó insistentemente tanto en los argumentos que denunciaban las condiciones de hacinamiento en viviendas populares como conventillos o casas de inquilinato, como en aquellos que perseguían la construcción o mejora de parques y calles. La vida ligada a las redes técnicas suscitaba también numerosos conflictos entre los proponentes, los vecinos y el municipio que debía regular los contratos y las ofertas realizadas por los privados.

6.1.2.1. Agua corriente

Si algo es común a todos los procesos de incorporación y apropiación de las tecnologías públicas urbanas en Rosario, son los innumerables conflictos y los proyectos fallidos que fueron marcando la historia de las tecnologías urbanas. Las aguas corrientes no fueron la excepción. Al contrario, en el material explorado[217] se hallan fundamentalmente referencias a conflictos de intereses entre el municipio, los particulares que buscaban explotar el servicio y los vecinos, principalmente, de barrios postergados.

Previo a la inauguración oficial del servicio de agua corriente en 1887, los vecinos de Rosario se surtían de agua de lluvia que era almacenada en los aljibes y de pozos que permitían extraer agua de la primera napa subterránea, que se ubicaban en los patios de las casas y en algunas plazas públicas –Plaza 25 de Mayo y López – (Carrasco, 1907; Amaro, 1968). Este método no era muy seguro ya que al no existir sistema de desagües cloacales muchas veces el agua estaba contaminada con el residuo de materia orgánica proveniente de sumideros y letrinas. El otro medio de obtención de agua era extraerla directamente del río Paraná, actividad que realizaban los aguadores (Imagen 26) para posteriormente repartirla por las casas. El agua no era potable, pero se utilizaban algunos métodos de decantación y filtrado doméstico.

En 1865 se inicia la saga de proyectos para el establecimiento de agua corriente y con ello una larga serie de conflictos que abarca más de veinte años y de diez proyectos

[217] Actas del Concejo Deliberante, Diarios de la época y el artículo de José Amaro (1969) en el cual se expone con profundo nivel de detalle las conflictividades que acompañaron el desenvolvimiento de la red de agua corriente.

sobre los que se realizará un repaso sintético[218] a fin de poner en evidencia el arduo proceso de incorporación tecnológica, aún cuando éstas sean consideradas dentro del imaginario colectivo como un progreso. El puntapié inicial de este proceso lo realizó Jonás Larguía, proyecto que fue rechazado por la Municipalidad por considerar excesivo el plazo de explotación exclusiva que solicitaba. Luego se sucedieron Julio Lacroze, un ingeniero proveniente de Buenos Aires, y el tercero de ese año fue Laberge, todas estas propuestas fueron rechazadas. Luego, en 1867, Agustín Silveira presenta una propuesta a la que sólo se le exige una modificación, que la cañería sea de hierro. Entre una lista de condiciones que puso la Municipalidad, vale destacar la obligación de colocar gratuitamente dos fuentes o juegos de agua en la Plaza 25 de Mayo y otra en la plazoleta del Mercado. A pesar de haberse formalizado, la concesión no prosperó, como tampoco lo hicieron las propuestas de Landois y Cía. en 1868; y la de la empresa Rigoni y Cía. en 1874, a la cual también se la obligaba la colocación de fuentes y depósitos de agua *"con toda la belleza posible."* (Amaro, 1968: 54) Pero además se le exigía la construcción de dos plazas públicas[219] con sus respectivas fuentes y cañería de riego. Ese mismo año, Rodrigo Ross gana la concesión para proveer de agua potable a la ciudad, a consecuencia de lo cual se prohíbe a los vecinos extraer agua del río para uso doméstico y se exige a los aguadores proveerse de ella en las bombas colocadas para ese fin sobre la barranca del río, al extremo de la calle Libertad[220]. Sin embargo, en 1876 se concede una autorización a J. Prugent para establecer un servicio de agua corriente. Allí comienzan los conflictos entre el municipio y los dos proveedores hasta el momento autorizados. Amaro (1968) describe una serie de suspicacias por las cuales esboza la hipótesis de que la Municipalidad beneficiaba interesadamente a Prugent que, a través de la modificación de ordenanzas, iba prohibiendo distintas zonas de extracción de agua perjudicando al otro concesionario y a los aguadores. De esta manera, por ejemplo, se obligaba a los aguadores a comprar el agua en el establecimiento de Prugent, que resultaba más costosa que la de Ross. También se reglamentaron los espacios de la ribera adonde podían ir las lavanderas a lavar la ropa con el objetivo de no ensuciar el agua en las proximidades de las bocas de extracción que se habían instalado.

Nuevas propuestas fallidas se sucedieron entre 1881 y 1887 cuando se otorga la licencia de explotación de aguas corrientes a Andrés Mac-Innes, mismo año que Juan

[218] Para profundizar sobre esta temática se recomienda el trabajo de José Amaro (1968).
[219] Si bien los contextos difieren enormemente, esto podría vincularse como antecedente de los convenios público-privados a través de los cuales se realizan actualmente desarrollos urbanos privados a cambio de una contraprestación de obra pública. Este tema se desarrollará en la tercera parte de la tesis.
[220] Ordenanza transcripta en (Amaro, 1968: 54-55)

Staniforth obtiene la concesión para explotar el servicio de desagües y cloacas. El municipio modificó ambas concesiones con el objetivo de que las empresas generaran acciones complementarias de desarrollo de las redes tecnológicas. Así, la empresa de agua corriente estaba obligada a extender las cañerías de la red en simultáneo a que lo hiciera la construcción de cloacas para poder suministrar el agua necesaria para la limpieza de éstas (Amaro, 1968). Ambas tecnologías se implicaban principalmente por razones de higiene y salubridad, como se expondrá a continuación.

Carrasco expone en una publicación de 1907 la problemática ocasionada en 1887 a causa de la puesta en funcionamiento del sistema de aguas corrientes generó un problema derivado por la falta de complementariedad tecnológica.

> *"La abundancia de líquido, que comenzó a constituir un inmenso beneficio, contribuyó desde el primer momento a mejorar las condiciones higiénicas de los individuos, generalizando el uso de los baños y la limpieza de los edificios; pero como no hubiera comodidades para la eliminación de las aguas servidas, (…) tenían que arrojarse a las calles, aumentando el desaseo, o a los pozos ciegos contribuyendo a la mayor infección de las napas subterráneas. No basta, en efecto, tener agua en abundancia: es necesario también poderla eliminar fácilmente"* (Carrasco, 1907: 17)

Carrasco sostiene que esta misma experiencia se registró en otras ciudades como Buenos Aires donde también se incrementó el índice de mortalidad debido a la incorporación del servicio domiciliario de agua corriente. La misma empezó a descender a medida que se fue instalando el sistema cloacal.

Cuadro 12: Evolución de casas con agua corriente desde 1887

Años	Habitantes	Casas existentes según censos	Casas con agua corriente
1887	50.914	8.790	1.107
1889	61.700	-	2.888
1891	72.466	-	3.820
1893	83.242	-	5.393
1895	94.025	9.594	7.004
1900	112.461	13.251	8.146
1902	125.000	-	8.860
1904	138.000	-	9.470
1906	151.000	16.546	13.920

Fuente: Elaboración propia en base a Carrasco (1907)

En el cuadro 12 se observa la evolución de casas con servicio de agua corriente desde 1887. Según Carrasco, en 1889 se registró el mayor crecimiento de mortalidad –50 por mil– ya que había crecido notablemente la cantidad de casas con agua y aún no se habían instalado los sistemas de desagüe correspondientes. En 1895 el 73% de las casas contaban con servicio de agua corriente, porcentaje que disminuyó hacia 1900 cuando el incremento de casas superó la instalación del servicio. En 1906 el 84% de la ciudad

contaba con servicio de agua. El proceso de expansión de la red de agua fue conflictivo ya que a medida que el servicio llegaba más tarde que los urbanizadores lo cual ocasionaba numerosas quejas y reclamos por parte de vecinos, como ocurrió también con la red de desagües.

6.1.2.2. Redes sanitarias. Desagües cloacales

Como se ha mencionado, una vez que se empieza a incorporar el agua corriente surge el problema de cómo eliminar las aguas servidas. En 1885 se presentaron diversos proyectos para instalar y explotar los desagües de la ciudad, entre ellos las empresas Portails Frés, Carbonier y Cía. y Barraco y Cía., que en realidad estaba representada por John Staniforth. Luego, en 1886, frente a la nueva epidemia de cólera el municipio nombró a una comisión para estudiar la implementación de desagües cloacales (Gombos, 1976). Entre 1886 y 1887 se realizaron numerosos estudios y debates. Finalmente, los últimos días de diciembre se aprueba la concesión de las obras de desagües cloacas a Staniforth.

Carrasco (1907), cuando analiza *los progresos sanitarios* de Rosario, atribuye el desarrollo de estas redes no sólo a la epidemia del cólera sino que hace especial hincapié en el momento económico que vivía la ciudad. El aumento de las rentas municipales y el desarrollo de su crédito le permitieron iniciar numerosas obras. Entre las grandes obras de saneamiento se encuentran: la organización del servicio de asistencia pública, la vacunación gratuita para la población escolar, el establecimiento de aguas corrientes, la edificación de hospitales y las casas de aislamiento. A todo lo que se suma la apertura de bulevares, la creación de parques y plazas, el desarrollo de transporte público, el empedrado de calles, la extensión del servicio de alumbrado público y la aparición del teléfono, entre otras obras. En definitiva, *"se produjeron todos los adelantos que puede proporcionar la civilización moderna a una ciudad progresista y rica"* (Carrasco, 1907: 11) Como se puede observar en las palabras de Carrasco, el imaginario de lo que es o debe ser una ciudad moderna estaba absolutamente ligado a la idea de progreso y los avances tecnológicos que componían la matriz imaginaria moderna.

Retomando el proceso de incorporación de redes de desagüe cloacal en la ciudad, en enero de 1888, el gobierno provincial aprobó su construcción en Rosario. Se planificaron sólo tres cañerías que resultaban insuficientes[221]. Numerosos y variados conflictos demoraron la puesta en marcha del servicio. En 1890, cuando parecía que las

[221] Ubicadas en las calles Mendoza, Santa Fe y Catamarca (Gombos, 1976).

obras estaban avanzadas se descubrieron una serie de irregularidades y problemas en la construcción de las cañerías que dilataron su inauguración hasta 1899.

> "***Habilitadas las cloacas al servicio público este municipio ha dado un paso de progreso*** *que se traducirá en la disminución del promedio de la mortalidad objetivo principal de la higiene".* [222]

Una vez iniciados los servicios de aguas corrientes y desagües cloacales todas las viviendas que se encontraban en el perímetro alcanzado por estas redes estaban obligadas a unirse a la red. El sistema cloacal adoptado fue el de "todo a la cloaca", con lo cual desaparecieron los pozos ciegos, depósitos de materia y pozos de balde y aljibes (Carrasco, 1907). Asimismo, el Municipio instó a las casas de inquilinato y conventillos a realizar las instalaciones correspondientes para mejorar la calidad de vida de sus habitantes.

> *"...obligar a los* ***propietarios de casas de inquilinato y conventillos a construir locales destinados para baños****, en sus respectivas propiedades, dentro del término fijado en la misma, responde a mejorar notablemente las condiciones de higiene de los edificios y su importancia no escapará al ilustrado criterio de HC"*[223]

En este proyecto de ordenanza se indica que, dentro del radio donde exista el servicio de agua corriente y cloaca, este tipo de propiedades debe estar provisto de un baño cada cinco piezas con pisos impermeables y revoques hasta un metro de altura. El incumplimiento de esta norma implicaría la clausura. Ese mismo año se informa la colocación de baños públicos en distintos puntos de la ciudad[224] que funcionaban entre las 4 de la mañana y las 11 de la noche[225]. También se exigió la colocación de baños en las estaciones de tramways. Por otra parte se instalaron casas de baño[226]. Su propietario solicita la exoneración de impuestos municipales argumentando que *"... dicha casa tiende a beneficiar no sólo a los hospitales sino también a las sociedades facilitándoles baños medicinales y a vapor gratuitamente, y por el fin tan loable que se presta por el público en general"*[227] En el Diario La Capital se registran algunos artículos demandando la construcción de baños públicos para obreros.

> *"Cualquier ciudad de igual o menos importancia que la del Rosario tiene* ***establecimientos de baños gratuitos*** *en los cuales se proporcionan a las clases menesterosas* ***uno de los medios de higienización más indispensable****s, especialmente en una época de excesivos calores como la actual. La instalación de casas de baños no implicaría para la comuna un desembolso muy crecido, siendo, en cambio muy apreciables los beneficios que reportaría a la salud general de la población y en particular para las personas que carecen de comodidades y de recursos.* ***Antes que los fuertes***

[222] ET HCD Noviembre 1900, f. 415
[223] ET HCD marzo 1900, f. 109
[224] Calle San Lorenzo 1163, Escuela de Artes y Oficios, Mercado Sud, Mercado Norte, Asistencia Pública y en el Palacio Municipal
[225] ET HCD diciembre, 1900 f. 500
[226] La primera fue propiedad de Juan Romano y se encontraba en la calle San Martín 930
[227] ET HCD diciembre, 1900 f. 17

calores ocasionen mayor número de víctimas, es necesario que la municipalidad proceda a la instalación de algunas casas de baños públicos y gratuitos por lo menos en los barrios en que abunda la gente trabajadora y que a menudo se encuentra en peligro de contraer graves enfermedades por la falta de medios para la higiene. *"* [228]

En esta nota se expone otro de los problemas recurrentes que pueden observarse a través del proceso de incorporación y desarrollo de tecnologías urbanas: la concentración de los recursos en el perímetro considerado más importante de la ciudad.

Cuadro 13: Evolución de casas con servicio de desagües cloacales desde 1898

Años	Habitantes	Casas existentes según censos	Casas con servicio de cloacas
1899	105.104	-	1.000
1900	112.461	13.251	2.165
1902	125.000	-	2.804
1904	138.000	-	3.296
1906	151.000	16.546	4.019

Fuente: Elaboración propia en base a Carrasco (1907)

En el cuadro 13 se observa que la implementación de la red cloacal fue más lenta que la de agua corriente. En el año 1900 solo el 16% de las casas estaban conectadas a la red cloacal y 6 años después estaban conectadas el 24%. Si bien el número es bajo y se concentraba en el centro urbano, esto fue suficiente para disminuir la mortalidad en un 50% (Carrasco, 1907). Esta situación se complicaba a la luz de la expansión de la ciudad que no lograba absorber las necesidades de conexión a las redes de desagües cloacales[229] y pluviales. Se sucedieron numerosos pedidos de extensión de la red de desagües y cloacas hacia los barrios[230]. En 1932 se creó la Comisión Municipal Fiscalizadora de Aguas Corrientes y Obras de Salubridad del Rosario, que en diciembre de 1933 presenta un informe sobre la situación de estas redes en la ciudad, la cual reflejaba condiciones de absorción menores a las pensadas.

En referencia al territorio nacional, Buenos Aires primero, Rosario después fueron las primeras ciudades en incorporar las redes de saneamiento. Posteriormente, a partir de la ley nacional 3967, se procedió a construir redes de agua corriente en las ciudades de Catamarca, Corrientes, Jujuy, Mendoza, Rioja, San Luis, Santiago y Santa Fe, a las que se fueron sumando otras ciudades. En relación a las cloacas los procesos fueron más lentos.

[228] Diario La Capital 6 de enero 1906
[229] ET HCD noviembre-diciembre 1908, f. 14
[230] Barrios Refinería, Arroyito y Talleres. ET HCD febrero 1921; Diario La Capital 13/10/1920. Años más tarde, en 1926, se acrecentaban los pedidos para barrio Echesortu, Refinería, Arroyito, Talleres y Tiro Federal que crecían en población sin poder dar respuesta con las insfraestructuras urbanas básicas. ET HCD Mayo 1926 f. 412.

Para 1907 Salta y Mendoza recién comenzaban los trabajos en tanto que Corrientes, Santa Fe, Paraná y Córdoba estaban finalizándolos (Carrasco, 1907).

En síntesis, luego de analizar los procesos de incorporación de las redes de alumbrado, aguas corrientes y desagües cloacales, se puede afirmar que el desarrollo de las redes técnicas urbanas exponen y profundizan las desigualdades con que se construye un modelo de ciudad para el cual, según lo analizado, el centro es lo más importante, es el espacio donde se sitúan las instituciones sociales, políticas y culturales de referencia, como así también las elites que lo componen. Asimismo, los conflictos que suscitan están anclados en los actores que forman parte del entramado socio-cultural de las tecnologías. Puntualmente en los casos analizados estos actores son los decisores políticos, los ciudadanos, los comercializadores de los servicios. También están implicados aquellos sujetos que representan la tecnología anterior como en el caso de los encendedores de faroles, los aguateros por un lado; y por otro, los nuevos actores como empresarios e ingenieros que surgen a consecuencia de la emergencia social de nuevas tecnologías. El entramado socio-técnico-cultural en el cual se despliega una tecnología va a modificarla y, a su vez, ésta incidirá en esa configuración que se manifestaba estable y hasta definitiva en muchas ocasiones.

6.2. Sobre el transporte público. De la tracción a sangre a la mecánica

El transporte público es una de las tecnologías que más ha incidido en la configuración de los espacios urbanos. Esto se debió a que, a medida que las ciudades se expandían y sus habitantes necesitaban llegar a sus lugares de trabajo, de ocio o de educación –por mencionar sólo algunos– los medios de transporte fueron adquiriendo cada vez mayor relevancia. Mumford (1966) al analizar el impacto del automóvil y la red vial de la ciudad afirma que las redes de transporte presentan dos polos: la difusión y la concentración. Es decir, por un lado se requiere una red de caminos o trayectos articulados y por otro lado se necesita una ciudad o un nodo de convergencia. Entonces, es posible deducir que de estas complejas condiciones que conlleva el establecimiento de los sistemas de transporte, se desprendan problemas y usos o desarrollos conflictivos relacionados fundamentalmente con la conectividad de distintos puntos de una ciudad. Los mapas de las redes de movilidad pública también permiten analizar qué modelo de ciudad se va construyendo a partir de la configuración del transporte. Cómo se vincula la centralidad con las áreas periféricas, desde dónde surgen las propuestas de conexión a las redes, por mencionar algunos aspectos.

La red posee una dimensión cinética (Dupuy, 1998) que resignifica la relación entre el tiempo y el espacio. Como se ha mencionado en capítulos anteriores, la movilidad, la circulación y la velocidad se constituyeron en consignas y formas de ser modernos. Para aumentar la velocidad hicieron falta diversas tecnologías y energías donde convergen, por ejemplo, el pavimento, las formas de trazado de las arterias urbanas, los distintos medios de locomoción y las distintas fuentes de energía o tracción. Estas redes configuran nuevos territorios porque están regulados por una nueva temporalidad más veloz y *"dominadas por la significación cinética"* (Dupuy, 1998: 101). Los medios de transporte no son los únicos artefactos de las redes cinéticas, sino que el telégrafo, el ferrocarril y el teléfono también lo son. Es decir, el sistema de medios de comunicación. De todas maneras, en este punto se indagará el proceso de desarrollo de redes de medios de transporte público –con lo cual se excluye también el automóvil[231] que significó un proceso de transformación tecnológica y urbana muy importante en las ciudades modernas, principalmente desde mediados de siglo XX–, los conflictos y argumentos urbanos y tecnológicos que delinearon las discursividades que acompañaron no sólo el cambio de artefactos tecnológicos sino también las modificaciones en las fuentes de energía de los mismos.

El proceso a través del cual en los diversos lugares se fue incorporando la red de transporte público tiene como antecedentes, en términos de preparación cultural, la tecnología del ómnibus impulsado a tracción a sangre que se va expandiendo a partir de 1830, el tranvía que se instala en 1850 en las ciudades americanas y en 1870 en las europeas, y el metro que se emplaza en 1863 en Londres, en 1867 en Nueva York y se generaliza hacia 1890. Este proceso es analizado por Gabriel Dupuy quien, al investigar la expansión de las redes urbanas, observa cómo *"la energía animal del tranvía se substituye pues por una tecnología mecánica"* (1998: 38). Este proceso también se desarrolló en Rosario[232] donde el incremento de población y la expansión de la ciudad fueron haciendo necesario medios de transporte que facilitaran la movilidad de la muchedumbre.

[231] Se ha excluido el estudio de la incorporación del automóvil porque excede las posibilidades de extensión de esta tesis. Por tal motivo, al momento de definir los objetos tecnológicos que serían trabajados se optó como regla general analizar aquellos artefactos que fuesen públicos, excluyendo los privados como la bicicleta y el automóvil. Ambos tuvieron incidencia en la configuración material y simbólica de la ciudad pero serán objeto de investigación en futuros trabajos.

[232] El material de archivo respecto este tema es, con creces, más abundante que el referido a los temas sobre tecnologías urbanas trabajados hasta ahora y permitirían realizar un trabajo de investigación exclusivo sobre transporte público en la ciudad. De todas maneras no es la intención de esta tesis, sino que lo que se pretende es reconstruir, al menos en parte, la matriz de significaciones imaginarias que acompañaron el proceso de construcción urbana y tecnológica de Rosario. Por esta razón se trabajará sobre este tema de manera similar a la que se hizo con el resto de las tecnologías.

6.2.1. Tranvías a sangre y electricidad

Los medios de transporte urbano con que contaba Rosario antes de la aparición del transporte colectivo se limitaban a los carros, *sulkys*, volantas y coches de plaza que se alquilaban para circular por la ciudad. Se trataba de emprendimientos privados y resultaban costosos por tratarse de transportes individuales.

> *"En el establecimiento de la Empresa de Carros* ***se alquilan coches con caballos por día, para paseo y para viajes cortos,*** *a precios convencionales.* ***La misma empresa han puesto dos carruajes para el servicio del público en el tráfico de plaza a 1 real por asiento dentro de la población****, y saliendo del radio de la ciudad será convencional el precio. Timoteo Gordillo y Ca."*[233]

A medida que la ciudad iba creciendo se tornaba más necesario contar con un medio de transporte que permitiera llegar a distintos puntos de la ciudad y que pudiera, a su vez, trasladar a un mayor número de personas. Frente a esta situación, desde el municipio se promueve la incorporación de los tranvías con tracción a sangre denominados *tramway.* En Buenos Aires los *tramways* existían desde 1863 pero funcionaban exclusivamente como prolongaciones del servicio ferroviario. Recién en 1870 se transformó en un sistema de transporte urbano y fue creciendo hasta llegar a ser una red de 146 km. (Sonzogni, Galassi; 2011).

El 3 de noviembre de 1872 se inaugura en Rosario la primera línea de tranvías impulsados por caballos (Imagen 27). La concesión del servicio fue realizada a Alfredo de Arteaga de origen uruguayo, quien debería hacer mejoras en la Plaza López[234] y realizar el empedrado de las calles por donde circularía el *tramway* según los términos del contrato, trabajos que fueron concretados en término (Sonzogni, Galassi; 2011). La primera sección del recorrido constaba de 27 cuadras[235]. En el Diario La Capital de ese día se anunciaba la inauguración del servicio y se resaltaba que estos transportes eran fundamentales para el progreso de una ciudad, *"sólo una cosa nos toca admirar, y es el corto período en que se ha realizado esta obra que registran los anales del progreso como la más notable página del espíritu emprendedor y de la perseverancia".*[236]

En 1875 se sumaron 19 cuadras más a la red de *tramways* y en 1883 otras 19, llegando en 1884 a un total de 59 cuadras. Carrasco presenta una ilustración (imagen 28) para *"resaltar los enormes progresos en el movimiento de pasajeros en el tramway de*

---

[233] Diario La Confederación, 3 de marzo 1858. Esta publicación se repite a diario en el periódico

[234] Ubicada en Avenida Pellegrini entre Laprida y Buenos Aires

[235] Se iniciaba en la Plaza López (Pellegrini entre Buenos Aires y Laprida –originalmente denominada Comercio) y finalizaba en la zona del puerto. El recorrido se realizaba por calle Comercio hasta San Juan y por ella hasta calle Puerto –actual San Martín –, después hasta Urquiza y de allí hasta Entre Ríos continuando hasta Jujuy y luego finalizaba en la Estación del Ferrocarril Central. *"Había además un ramal que por la calle Urquiza descendía a la del Bajo hasta el muelle de pasajeros"* (Carrasco, 1884: 120).

[236] Diario La Capital 3 de noviembre de 1872

Rosario, que habiendo sido de 80.058 en 1878, primer año de su instalación, llegó a 283.380 en 1882 (…) consiguiéndose que penetre, por decir así, materialmente, la idea de ese gran progreso simbolizado por el diferente número de carruajes" (Carrasco, 1884: 21-22) Carrasco aclara que los *tramways* no pasaban por la plaza, pero a fines ilustrativos había elaborado esta imagen que, luego de lo analizado en el Capítulo 5 sobre la espacialidad de la Modernidad en Rosario, es posible indicar que condensa numerosos símbolos espaciales y tecnológicos del progreso rosarino. Su plaza central con el monumento levantado en homenaje a la Independencia en 1883, la Iglesia y la Jefatura Política como instituciones que enmarcan la urbanidad de Rosario. Para ese entonces, la red de tranvías con tracción a sangre conectaban los puntos relevantes de la zona central de la ciudad[237] (Imagen 28).

Los *tramways* eran traccionados por una dupla de caballos y para 1884 la empresa contaba con 14 coches, 60 caballos que realizaban los transportes del día, 40 más en reserva y 35 empleados (Carrasco, 1884). Los primeros vehículos eran importados, pero luego se empezaron a construir en la ciudad, como así también los herrajes y piezas metálicas y las partes de madera que eran realizadas en carpinterías rosarinas. Esto abarataba los costos e impulsaba las manufacturas locales acentuando la idea de que Rosario era capaz de realizar por sí misma todo lo necesario para consolidarse como una urbe moderna.

> *"esto prueba por si solo el* ***estado de progreso de la industria de esta ciudad*** *que solo necesita un poco de protección y estímulo para desarrollarse ampliamente"* (Carrasco, 1884: 88)

El incremento constante del uso de este servicio queda expuesto en el cuadro 14 y se vincula por un lado con el aumento de población que año a año se manifestaba en Rosario y por otro, con el movimiento y la dinámica que imprimía en las calles las actividades comerciales.

Cuadro 14: Movimiento de pasajeros

Año	Boletos vendidos
1878	80.508
1879	172.333
1880	194.506
1881	256.514
1882	283.380
1883 (de enero a octubre)	379.764

Fuente: Elaboración propia en base a Carrasco, 1884

[237] Colegio Nacional, el Hospital de Caridad, las estaciones de los ferrocarriles Central Argentino y Oeste Santafesino y hacia el sur hasta la Plaza López

Durante la década de 1880 se llevaron adelante nuevos emprendimientos de este tipo, en muchos casos vinculados a desarrolladores inmobiliarios que buscaban hacer más rentables sus inversiones. De este modo, al "*Tramways* del Rosario" existente desde 1872 propiedad de Arteaga, en 1887 se suma el "*Tramway* Rosarino del norte", el "Anglo-Argentino" propiedad de Ross, el "*Tramways* de Saladillo" creado en 1889 por Manuel Arijón para valorizar su emprendimiento inmobiliario en la zona sur de la ciudad donde había construido el balneario "Los baños del Saladillo" y "*Tramways* del Oeste" también con el objetivo de hacer más rentable su proyecto de urbanización (Barrio Vila), en 1889. Estos emprendimientos permitieron ampliar la red hacia zonas externas al centro favoreciendo la circulación de los vecinos por distintos puntos de la ciudad (imagen 29). Hacia 1900 la red comprendía 587 cuadras y tenía una extensión total de 77 kilómetros, contaba con un total de 78 coches, 1.240 caballos y 393 empleados. Con esta infraestructura se transportaban 4.100.000 de pasajeros al año (Sonzogni y Galassi, 2011). En 1904 esta red alcanza su mayor extensión que comprendía 104 km. Dentro de las características de los coches, Sonzogni y Galassi (2011) describen que en invierno eran cerrados, su carrocería de madera y una puerta corrediza en su interior que separaba la plataforma donde se ubicaba el conductor. En cambio, en verano, las denominadas jardineras eran más livianas y se las acondicionaba para paliar los efectos del calor colocando, muchas veces, unas lonas que evitaban el ingreso directo del sol. Asimismo, se establecieron una serie de normas a fin de regularizar los usos de estos vehículos. Por un lado, para evitar accidentes los caballos debían llevar cascabeles, los coches faroles de color y una corneta para anunciar el paso del *tramway*. Por otro lado, los pasajeros no podían subir ni bajar del mismo estando en movimiento.

Los conflictos que se sucedieron con la incorporación del *tramway* tuvieron como principales protagonistas al municipio y los concesionarios por cuestiones referidas a las patentes y las tarifas del servicio. Asimismo, la tracción a sangre comenzaba a ser revestida de nuevos sentidos que avanzaban al compás de los tiempos y las técnicas modernas. Los animales, paulatinamente, dejaban de ser considerados meros instrumentos de trabajo y con ello emergían nuevas discursividades. Hacia fines del siglo XIX se endurecieron los conflictos entre la empresa y la Sociedad Protectora de Animales por las malas condiciones en que se hallaban los caballos. Asimismo, la aparición del tranvía eléctrico en las ciudades de La Plata (1892) y Buenos Aires (1897) despertaba las ansiedades de modernización local que fueron canalizadas en proyectos de electrificación del transporte urbano de pasajeros.

Hacia finales del siglo XIX surgen las primeras propuestas de incorporación de tranvías eléctricos a la ciudad. El empresario Enrique Arteaga, propietario de la primera línea de *tramways*, solicita permiso para instalar un tranvía eléctrico[238]. Luego lo hicieron los Sres. Day y Cía.:

> *"No entraré en muchas consideraciones para demostrar la conveniencia de ese* ***sistema de locomoción, cómodo, rápido y barato*** *y* ***que hoy han adaptado casi todas las ciudades del mundo de alguna importancia****."* [239]

Impulsado por la necesidad de mejorar el sistema existente, el primer intendente en promover el cambio de tracción fue Luis Lamas (1898-1904) entre 1901 y 1903.

> *"Aún a pesar de las facilidades ofrecidas por esta municipalidad con el fin de que se efectuara el* ***cambio de tracción de las Empresas de tramways*** *establecidas en la ciudad, no ha podido conseguir que ellos funcionen* ***por medio de la fuerza eléctrica****, habiendo fracasado las diversas tentativas hechas con tal fin"*[240]

Pese al fracaso de sus intentos, éste constituye un antecedente de lo que pocos años después sería el proceso de reemplazo de la tracción a sangre por la eléctrica.

6.2.1.1 Electrificación de la movilidad

La electricidad revolucionó los sueños modernos. Acrecentaba la potencia de la energía y materializaba los progresos de las innovaciones técnicas. La electrificación de los medios de transporte resultaba necesaria para una sociedad que deseaba habitar una ciudad moderna. En su afán de progreso, Rosario consiguió electrificar los tranvías consagrando así un símbolo más en su lucha por estar a la vanguardia de la modernización.

Al mismo tiempo, la ciudad seguía expandiéndose y el transporte público fue un artefacto de integración de esos segmentos urbanos. Por esta razón también, al igual que en los procesos de expansión de otras redes técnicas urbanas, los vecinos de los suburbios demandaron con insistencia la llegada del tranvía a distintos puntos de la ciudad. Se hacía necesario un transporte más veloz y económico que el existente para dar respuesta a las demandas de circulación. En 1905 el intendente Pinasco (1904-1906) presenta su proyecto de transformación de los *tramways;* de la tracción a sangre se pasaría a una nueva red de tranvías eléctricos *"el público de Rosario reclama con prontitud esta modificación* (…) [que] *constituye un verdadero anacronismo edilicio en una ciudad que a diario nos sorprende con sus progresos."*[241]

---

[238] ET HCD septiembre, 1899
[239] ET HCD diciembre, 1899, f. 168
[240] Memoria Municipal presentada al Honorable Concejo Deliberante por el Intendente Luis Lamas. Del 15 de febrero 1901 al 31 de diciembre 1903, Talleres Gráficos de la Capital, Rosario, 1904, p. 28.
[241] Memoria de la Intendencia Municipal. Administración del Sr. Santiago Pinasco, Años 1904-1905, Imprenta Inglesa, Rosario, 1906, p.9.

Los costos de la movilidad a sangre resultaban elevados para la clase obrera que habitaba las zonas alejadas del centro, además resultaban insuficientes para absorber las demandas de movilidad creciente de la población. Pinasco consideraba que era fundamental resolver este problema [242] y abre una licitación para desarrollar la nueva red porque era:

> "***reclamada por el progreso siempre creciente de nuestra comuna*** *la de modificar los actuales medios de transporte urbano,* ***reemplazando los tranvías de tracción animal por tranvías a tracción eléctrica****, servicio que con su rápido desenvolvimiento en las grandes ciudades donde se ha implantado demuestra* ***adaptarse mejor a las exigencias de las sociedades modernas****."*[243]

Pinasco estaba convencido que los problemas del transporte urbano serían resueltos definitivamente al cambiar de tecnología, una perspectiva asociada al determinismo tecnológico que era dominante en la matriz imaginaria de la Modernidad a partir de la cual se ligaba a los avances tecnológicos con los deseos de progreso. Con esta nueva red se pretendía acrecentar el tránsito existente poniendo en comunicación al centro de la ciudad con las estaciones de ferrocarriles y, también, los barrios Echesortu, Alberdi, Eloy Palacios, Saladillo, Refinería y el Parque Independencia, es decir, con los puntos de mayor movimiento de pasajeros[244].

En cuanto a las condiciones técnicas de motorización de esta nueva tecnología, Roldán (2011) explica que desde 1902 estaban dadas las condiciones básicas para electrificar la red de tranvías. Esto se debió a que en la concesión que se realizó a la Compañía de Luz Eléctrica y Tracción del Río de La Plata por cincuenta años, mediante la ordenanza n° 2 de 1902, se pactó que el servicio de electricidad debía ser extensible a la red tranviaria.

Se presentan numerosas propuestas[245] y, si bien todas presentaban condiciones similares, ganó la Compañía Belga porque además de demostrar conocimientos sobre este tipo de transporte, era la que dejaba mayor rédito económico a la Municipalidad. Además, otro aspecto capitalizado simbólicamente como índice de progreso fue que las propuestas

---

[242] Ídem, p.7.
[243] ET HCD marzo, 1905, f.13
[244] ET HCD marzo, 1905, f.13; Memoria de la Intendencia Municipal. Administración del Sr. Santiago Pinasco, Años 1904-1905, Imprenta Inglesa, Rosario, 1906
[245] Entre ellas se destacan: *Dick, Kerr y Cía.,* quienes proponen llevar a cabo la red planteada por la municipalidad, con un contrato por 65 años, un 4% de los ingresos brutos para la Municipalidad en los primeros 35 años y luego un 5%. La *Compañía Transatlántica Alemana* realizaría la red completa para toda la ciudad. El contrato sería por 70 años, con un 5% cada 250.000 habitantes, 6% más de 250.000 habitantes; 7 % entre 400.000 habitantes y 600.000; y más de 600.000 el 8%. La *Compañía Belga* concretaría primero la red proyectada por la municipalidad y luego se planteaba adquirir la traza de la empresa de tracción a sangre para luego electrificarla. El contrato sería por 55 años. Se destinarían a la Municipalidad el 6% los primeros 10 años; 7% los segundos diez años; 8% los 35 años restantes. *Juan O' Connor y Cía.* se comprometía a realizar el trazado oficial y luego a presentar un proyecto de red completa para toda la planta urbana. El contrato sería a 55 años, con un 5% en los primeros 14 años, un 6% durante los segundos 14 años y un 7% los restantes. Ordenanza de 27/03/1905.

eran realizadas por capitales extranjeros, lo que representaba una garantía de lo que Rosario significaba como ciudad y lo que prometía hacia el futuro.

> *"Abierto esta licitación entre la incredulidad de la mayoría, parecía destinada a un resultado negativo, pero al contrario* ***cuatro compañías con poderosos capitales han concurrido desde el extranjero*** *(…) para ofrecernos la ejecución de la obra en condiciones mejores que las que han obtenido las demás ciudades sudamericanas y muchas europeas.* ***Es la más evidente demostración de la confianza en el porvenir y el crédito que inspira el Rosario"*** [246]

Finalmente se inicia el proceso de electrificar la red de movilidad tranviaria. En 1906 la compañía concesionaria es oficializada con el nombre Compañía General de Tranvías Eléctricos de Rosario (CGTER). Roldán describe algunas postales pintorescas sobre la reacción de los vecinos frente a los primeros tranvías eléctricos que se abalanzaban sobre los coches. El primer día de funcionamiento los pasajes fueron gratuitos, lo que provocó que muchos pasajeros que ni siquiera tenían a dónde ir, utilizaran el servicio impulsados por la curiosidad, contribuyendo así a una *escenificación carnavalesca* (Roldán, 2011). Toda nueva tecnología conlleva curiosidades y desconfianzas, pero en el caso del tranvía eléctrico las impresiones fueron positivas en sus inicios porque el progreso de la ciudad se materializaba en ellos. Sin embargo, la convivencia entre los tranvías de tracción a sangre con los eléctricos ocasionó problemas de tránsito, descarrilamientos y numerosas quejas de vecinos que no veían satisfechas sus expectativas respecto de las soluciones que traerían los tranvías eléctricos. Luego de algunos años de transición tecnológica en donde convivían ambas tracciones, hacia 1909 los tranvías eléctricos (imagen 30) habían reemplazado completamente a los de tracción a sangre.

Con la incorporación del tranvía eléctrico, Rosario marca un paso más en su *autoconstrucción* de ciudad moderna y de progreso siendo, además, una de las primeras del país en hacerlo. Esto, como se ha expuesto en referencia a otras tecnologías, siempre es un valor agregado para la identidad urbana de Rosario. La primera en hacerlo fue La Plata en 1892 y posteriormente, en 1897, Buenos Aires incorporó esta tecnología llegando a construir una red tranviaria de 800 km. Por otra parte, Córdoba tuvo su primer tranvía eléctrico en 1909 y en 1910 Tucumán. Mendoza instalo el tranvía eléctrico en 1912 y Corrientes y Salta en 1913 y en 1914 Santa Fe, entre las primeras ciudades en sumar tranvías eléctricos (Buch y Solivérez, 2011).

Pese a los deseos y objetivos de Pinasco, la nueva malla de rieles no lograba integrar a todos los fragmentos del municipio. Se concentraban los servicios en la zona

[246] Memoria de la Intendencia Municipal. Administración del Sr. Santiago Pinasco, Años 1904-1905, Imprenta Inglesa, Rosario, 1906, p. 34

céntrica –comprendida entre los bulevares Oroño, Pellegrini y el río – donde resultaba más rentable (Roldán, 2011) configurando, así, un espacio de concentración hacia el centro a donde convergían todas las terminales de la red pública de movilidad. Asimismo, las expectativas puestas en esta nueva tecnología no eran satisfechas ya que el servicio estaba muy lejos de ser eficiente tanto por problemas en la infraestructura como por los accidentes que ocasionaba.

Una de las debilidades más persistentes en el sistema de movilidad pública fue, como sucedió con el resto de las redes técnicas, la llegada a los barrios más alejados del centro. En 1911 la red alcanzó 130 km. lo que significaba un incremento respecto de la red a tracción a sangre, pero de todas maneras no era suficiente y las demandas de los vecinos se hicieron notorias. En el caso Arroyito[247] las demandas estaban sustentadas en los argumentos de que el barrio no sólo había dado acabadas pruebas de *grandes progresos*[248], sino también, y en relación a lo anterior, al crecimiento constante de sus habitantes. Además se destacaba la configuración social del barrio como condición necesaria para extender las líneas de tranvía existentes.

> *"**habitado por la mayoría de gente trabajadora** y rodeados por grandes depósitos industriales lo que hace indispensable la conducción tranviaria por el **elevado numero de obreros que habitan y hacen su labor en estaciones**, los que en todo son los más perjudicados por los trastornos de las intransitables calles y las enormes distancias y por ello solicitan el apoyo de este pedido"* [249]

Sus demandas no son atendidas y en 1919 solicitan la ampliación de la línea 4 de tranvías eléctricos hacia Arroyito "*dejando aislada una numerosa población calculada en 15.000 habitantes*"[250]. Aislada del centro de la ciudad, de otros barrios y del Parque de la Independencia que era el lugar de esparcimiento gratuito mejor acondicionado de la ciudad.[251]

Otra fuente de conflictividad social estuvo relacionada con ciertos usos del transporte público, principalmente vinculados a la higiene y la seguridad. Por ejemplo, en 1922 se prohíbe fumar en los coches cerrados[252] por razones de higiene y para dejar de perjudicar a los pasajeros, especialmente señoras y niños. Esta ordenanza no se respetaba demasiado, por lo cual años más tarde reforzaron los controles a través de una nueva[253]. En

[247] Barrio de la zona norte de la ciudad
[248] ET HCD junio, 1914, f. 294
[249] ET HCD junio, 1914, f. 294
[250] ET HCD agosto, 1919 f. 7
[251] ET HCD junio, 1922
[252] ET HCD marzo, 1922, f. 814
[253] ET HCD, Prohibición de fumar en Ómnibus y Tranvías noviembre 1928, f. 3357

cuanto a la seguridad, se destacan los aspectos vinculados a la velocidad y a las actitudes de los conductores que muchas veces eran denunciados por maniobras imprudentes[254].

El alto costo de los pasajes también constituyó un problema constante en la expansión de esta red. Con insistencia se denunciaba en el diario La Capital este tema ya que si bien "*el trasporte eléctrico es el medio preponderante, pero es necesario abaratarlo además de difundirlo*"[255]. En ocasiones esta problemática era relacionada directamente con el proceso de creciente centralización que experimentaba la ciudad adjudicándole a los medios de transporte la responsabilidad por esta situación. Así, la tecnología se presentaba como la causa de un modo de construcción de la ciudad que parecía estar al margen de los intereses, conflictos y deseos de los grupos dominantes.

> *"El* ***abigarramiento de población en el centro urbano*** *obligado por la necesidad de hallarse próximo a los lugares de trabajo a los medios de fácil comunicación con los mismos, y lo que ocurre con la clase trabajadora propiamente dicha se experimenta con la clase media, acaso la más perjudicada por la centralización de la viviendo, dado el elevado precio de las alquileres incluso de las viviendas más modestos. (…) Para lograr esto* [la desconcentración de la población hacia la periferia] ***es necesario poner en funcionamiento un aceitado y barato sistema de transporte****. Para que la baja de los alquileres no sea desvirtuado por el elevado costo del transporte. Por tal razón el sostenimiento que la comunica de* ***buscar por todos los medios el abaratamientos del transporte en Rosario para que sus afueras se pueblen****, impidiendo la concentración dañoso en el centro."*[256]

La problemática sobre la ampliación de la red tranviaria es compleja y abarca toda la historia del tranvía eléctrico con lógicas similares, donde se cruzan las demandas de los vecinos, del municipio y las disputas con las empresas concesionarias. Además, había un agravante que es señalado por Roldán (2011): la empresa tranviaria CGTER adhería a SOFINA, que era el grupo empresarial de producción y distribución de energía eléctrica y servicio de transportes más grandes del país, con lo cual las negociaciones eran prácticamente imposibles.

En 1922 empezaron a circular por las calles porteñas las primeras empresas de ómnibus y esto agitó, nuevamente, los deseos tecnológicos urbanos de Rosario que no se permitía quedar rezagada en la incorporación de desarrollos técnicos. Una vez más, como ocurrió con el paso del *tramway* al tranvía eléctrico, Buenos Aires se erigió como modelo a seguir en cuanto al desarrollo de transporte público urbano[257]. Impulsada por estos deseos y por la necesidad de suplir, al menos en parte, las carencias del servicio tranviario, en 1923 la Municipalidad autoriza la circulación y explotación de ómnibus. Esta medida fue

---

[254] Diario La Capital 11/6/1910, 18/11/1926
[255] Diario La Capital, 15/3/1920 *"Transportes baratos problema a resolverse"*
[256] Diario La Capital, 12/3/1920 *"Problemas Urbanos Centralización"*
[257] ET HCD, octubre 1922

el inicio de nuevos conflictos, ya que a los empresarios que explotaban el nuevo servicio se les exigían pocas cosas y los tranvías eléctricos comenzaron a ver en peligro su hegemonía en las calles de la ciudad.

6.2.2. Ómnibus: el triunfo de la movilidad mecánica

Si bien el ómnibus llego para complementar el servicio tranviario[258], paulatinamente fue instalándose en la ciudad. Sus ventajas eran destacadas por aquellos que buscaban explotar el servicio y por quienes pretendían incorporar nuevas innovaciones tecnológicas en la trama urbana. Por un lado era la última tecnología de transporte público y colectivo de pasajeros, por otra parte resultaba más veloz y –supuestamente– más económico que el tranvía. Además, tenía la ventaja que le ofrecía la tracción mecánica: no requería infraestructuras de rieles ni cableados. Lentamente el imaginario tecnológico se iba despojando de las infraestructuras que soportaban las redes para ir haciéndose más invisibles e intangibles. Con el ómnibus las redes pasan a definirse por los recorridos de los vehículos y ya no por algún artefacto que trace de manera material las redes urbanas de movilidad. Estos aspectos están expuestos en los argumentos que esgrimió Cafferata para poder explotar el servicio.

> *"Por su población y por sus adelantos edilicios Rosario necesita la implantación de este servicio* ***que constituye un medio de movilidad práctico e imprescindible para todas la ciudades modernas y que ha sido ensayado con extraordinario buen éxito en la Capital Federal****. (…)* ***El ómnibus****, prácticamente,* ***es un termino medio entre el tranvía y el automóvil****, sin ofrecer los inconvenientes para el tráfico que significan los rieles y los cables y sin tener tampoco para los ocupante, el alto precio de los viajes en automóviles, aunque si algo de la rapidez, detalle este de gran valor en los grandes núcleos urbanos donde la distancia aumentan cada día junto con la urgencia de arribar a tiempo de los traslados de un punto a otro de la ciudad."*[259]

Es curioso ver que aquí emerge algo bastante general a los procesos de incorporación y apropiación de tecnologías: la función de *puente tecnológico* que busca establecerse ante las *nuevas*. El ómnibus resulta una incorporación tecnológica nueva y diferente a la existente para el transporte colectivo, sin embargo social y culturalmente muchas veces se hace necesario anclarlo en artefactos conocidos, recuperar sentidos, poder relacionarlo con otros. Así, el ómnibus se presenta como un eslabón que une al tranvía con el automóvil.

Desde 1911 se sucedieron algunas propuestas para ensayar la implementación de este transporte. Tal es el caso de Daniel Infante –el mismo que promoviera la construcción

[258] ET HCD, septiembre 1922
[259] ET HCD septiembre, 1923

de diagonales que se analizó en el Capítulo 5–, al presentar un proyecto al Concejo Deliberante:

> *"...**tiene propósito de establecer, como ensayo, un servicio de ómnibus de automóviles que relacionen con la parte céntrica de la población los suburbios** del Sur-Oeste, partiendo del Barrio Godoy, pasando por el Cementerio La Piedad siguiendo por el Av. Godoy y terminando en la plaza de Mayo."*[260]

Superado el período de propuestas, ensayos y pedidos[261], en la década de 1920 se empieza a formalizar la instalación de la red de movilidad pública mecánica. La primera autorización permitiendo la circulación de un automóvil ómnibus (imagen 31) emitida por la Municipalidad, fue en octubre de 1923[262]. Desde ese momento los señores Gabriel Milán y Felipe Cassanetti podrían explotar el servicio conectando los cementerios El Salvador y La Piedad, resolviendo así una demanda que ya llevaba mucho tiempo. Un año más tarde ya existían once empresarios que explotaban diecisiete coches (Montes, 1979). Si bien lentamente el servicio de ómnibus se iba expandiendo hacia los barrios[263], las demandas para satisfacer las necesidades de transporte que ya incumplía el tranvía se hicieron crecientes. Las concesiones se fueron ampliando y esto se debió en gran medida a que las exigencias del municipio no eran muchas. Entre 1924 y 1925 los ómnibus se duplicaron, pero el crecimiento más significativo ocurrió en 1926 pasando de 35 coches a 176, Este aumento se debió a la introducción de chasis norteamericanos que eran comercializados en la ciudad con créditos a largo plazo. Luego de este gran acrecentamiento, año a año se iban incorporando entre treinta y cuarenta coches como se expone en el cuadro 15.

Cuadro 15: Cantidad de ómnibus

Año	Cantidad de ómnibus
1924	17
1925	35
1926	176
1927	205
1928	242
1929	289
1930	321
1931	343

Fuente: Elaboración propia en base a Montes (1979)

Luego de unos años de cierta tolerancia ante los diversos inconvenientes que provocaban los ómnibus, se inicia un proceso de demandas y conflictos. Por un lado se

[260] ET HCD mayo 1911, f. 340
[261] ET HCD mayo, agosto, septiembre, octubre, 1923;
[262] ET HCD octubre, 1923, f. 389
[263] ET HCD junio, 1925;

destacaba la falta de extensión del servicio hacia los barrios y suburbios que en ocasiones se justificaba por la falta o mala condición del pavimento[264], por otro las condiciones de higiene de los vehículos y, por último, las conductas de los choferes que acrecentaban el caos de tránsito en el centro urbano.

> *"**Los ómnibus son bajos de techo, sin ventilación con la mitad de los vidrios y las cortinas de las ventanillas destruidos y sin alumbrado**. Agréguese a tanta desidia la costumbre entre los **conductores** de diversas empresas de pasarse los unos a los otros, y pasar a los tranvías, carreras que **ponen en peligro la vida de los pasajeros y de los transeúntes**"*[265].

También se empiezan a suceder ordenanzas tendientes a regularizar los servicios y las prácticas de los diversos actores vinculados a esta tecnología. Por un lado el control de los excesos de velocidad y las condiciones de higiene de los coches de ómnibus[266] y por otro, la prohibición de fumar dentro de los mismos[267]. Asimismo se intentan regular los recorridos y horarios –desde las 5.30am a 1pm o 2pm en días feriados–[268] ya que hasta 1929 éstos eran definidos de manera arbitraria por parte de los propietarios.

Como ocurrió con las tecnologías precedentes, la demanda de los vecinos para que las empresas extendieran los servicios a las zonas más alejadas del centro fueron constantes y similares lo argumentos a los que ya se han expuesto. Por esta razón no se expondrá en detalle un proceso que se vivenció de manera análoga en los mismos barrios. Sin embargo, lo que resulta interesante profundizar en este punto es la competencia que emerge de las discursividades analizadas entre la tecnología del tranvía y el ómnibus. Desde 1923 a 1963 ambos vehículos de transporte colectivo convivieron en las calles de Rosario (imagen 32) despertando diversas imaginerías que se posicionaban a partir de discursos partidarios y detractores en favor de uno u otro. Los enfrentamientos más fuertes fueron entre los empresarios ya que, los tranviarios, veían perjudicada su recaudación y su situación monopólica. De esta manera, se suceden múltiples manifestaciones a favor del ómnibus que resultaba una solución a los problemas de movilidad que no lograban resolver los tranvías, ya que resultaban más veloces y económicos.

> *"**Los servicios de ómnibus ya no se pueden considerar como ensayos ni como complemento de los servicios tranviarios**. Han adquirido mucha importancia, pues el número de estos vehículos en circulación es actualmente superior al de los tranvías y como circulan con más rapidez que estos, la presencia de ómnibus en las calles es más frecuente. (…)* [Los pasajeros] *generalmente obreros*

[264] ET HCD octubre, 1926
[265] Diario La Capital, 4/10/1926
[266] ET HCD mayo, 1927, f. 2106
[267] ET HCD noviembre, 1928, f. 3357
[268] ET HCD septiembre, 1929

viven en los barrios suburbanos prefieren el ómnibus al tranvía porque ganan más de un cuarto de hora para llegar a sus domicilios.[269]

"Resulta obvio [...] hablar de la ***utilidad enorme que*** *al público de Rosario* ***prestan los ómnibus: ella ha quedado evidenciada en la indiscutible preferencia que dicho medio de comunicación ha merecido por parte de todos los habitantes de esta ciudad****."*[270]

Por otro lado se sumaban argumentos rechazando la tecnología mecánica de movilidad colectiva. Estos discursos hacían hincapié fundamentalmente en que resultaba "injusto" para los empresarios que habían invertido y desarrollado las redes tranviarias. Se evoca una situación similar ocurrida con la Compañía de Gas ante el advenimiento de la electricidad[271]

*"...****los tranvías tienen que luchar contra la competencia de los vehículos individuales****, es decir de los automóviles particulares. En todos los países, la influencia de esta competencia se ha hecho sentir.* ***No hay que agregar la de los ómnibus****. (...) el tranvía se mantiene, a pesar del ómnibus, como el de transporte más eficaz, el más regular, el que permite transportar mayor número de pasajeros."* [272]

La idea de que el ómnibus era un servicio complementario al del tranvía eléctrico, que era el "verdadero", "legítimo" y "tradicional" medio de transporte colectivo, también fue constante en los argumentos en su defensa.

"Los servicios de ómnibus no obedecen a un plan inteligente y metódico, sino a razones de ***conveniencias con el propósito de competir con los servicios ya establecidos*** *(...) el conjunto de* ***los recorridos instalados no obedece a las necesidades del vecindario ni al progreso de los barrios, sino al interés particular de los concesionarios****, los cuales son han considerado en ningún momento las aspiraciones publicas* ***(…) El ómnibus es un servicio auxiliar y complementario del que realizan los tranvías****. (…) En tal concepto, se trata de un servicio que debe producir beneficios, en concurrencia con el que lleva el tranvía no perjudicando a éste por medio de la equivocada competencia, tolerada por las mismas autoridades."*[273]

El incremento del movimiento y la velocidad dentro del espacio urbano fueron posibles gracias a ciertas tecnologías y avances técnicos. Es importante mencionar que la renovación de las fuentes de energía permitió la revolución cinética en la Modernidad, ya que como sostiene Mikielievich, *"los distintos* ***medios productores de energía*** *que, en el tiempo, se fueron incorporando* ***para mover instalaciones industriales****, sustituyendo la fuerza generada por caballos, mulas, bueyes y, excepcionalmente, por el hombre"* (1979: 57). Como se expuso en este capítulo, la tracción a sangre fue la primera fuente de energía del transporte público colectivo que inició el proceso del tendido de redes de movilidad.

[269] Diario La Capital, 19/09/1929
[270] ET HCD septiembre, 1929, f. 264
[271] ET HCD junio, 1931, f. 76
[272] ET HCD junio, 1931, f. 75
[273] ET HCD julio 1934, f. 40

Luego, con el advenimiento de la electricidad, la tracción a sangre fue desplazada y los derechos de los animales embanderaron numerosas luchas. La electrificación de la red de transporte permitió extender la llegada de medios de transporte de pasajeros a distintos fragmentos urbanos contribuyendo, a su vez, a hilvanar los barrios emergentes en los suburbios al tejido urbano. Finalmente, los conflictos desatados en relación al reemplazo paulatino de los tranvías en favor de los ómnibus, se fueron desarrollando a medida que el avance del empleo de los ómnibus iba anunciando el final del servicio tranviario en 1963. Sin embargo, también ha quedado expuesto que más allá de cierto determinismo y optimismo tecnológico con que se recibía cada innovación, los problemas estructurales de movilidad urbana no lograban resolverse, sino que mutaban levemente traspasando las diversas tecnologías. Esto se produce porque las tecnologías no actúan por sí solas ni de igual modo en cada contexto, al contrario, son los entornos culturales, sociales, políticos y económicos los que van componiendo el entramado socio técnico y cultural de las mismas.

6.3. Temporalidades e imaginarios tecnológicos: El reloj como símbolo y artefacto cultural del *ser* moderno en Rosario

Al momento de analizar los procesos históricos mediante los cuales se fue instalando la marcación del tiempo urbano, se encuentra la primera dificultad: el repertorio historiográfico sobre la incorporación de relojes en Latinoamérica y Argentina es prácticamente inexistente[274]. En lo que respecta a la historia urbana de la región solo se aborda el tema tecnológico de manera contextual. Las historias que se conocen están situadas en el mundo occidental europeo y en la sociedad norteamericana, principalmente de los siglos XVIII y XIX. La carencia de bibliografía específica respecto a la historia cultural del tiempo en Argentina se extiende al ámbito de la historia de las tecnologías, razón por la cual se hace dificultoso el trabajo de reconstrucción y puesta en relación de los procesos sociales, económicos y culturales vinculados a las tecnologías modernas.

El objetivo de este apartado es analizar las significaciones que adquiere el tiempo y que marcan simbólica y materialmente a las ciudades en la carrera hacia el progreso. Como se ha mencionado, en Rosario el imperativo del progreso ligado al de velocidad, circulación y puntualidad cobraron fuerza desde la segunda mitad del siglo XIX, extendiéndose en forma intensiva a través de gran parte del siglo XX. Estas relaciones

[274] Fragmentos de este apartado fueron publicados en Vera, Paula (2013) "Temporalidades e imaginarios tecnológicos en la ciudad moderna. Los relojes públicos en Rosario, Argentina", en *Scripta Nova* Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales, Universidad de Barcelona. Vol. XVII, núm. 454, 1 de noviembre de 2013, ISSN: 1138-9788. Disponible en http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-455.htm

entre ciudad y tecnologías se pondrán en tensión a través del estudio del proceso de incorporación de relojes públicos en Rosario.

¿Qué significan los relojes públicos para Rosario? ¿Cómo se desarrolló la incorporación de esta tecnología al espacio urbano? ¿Qué ideas y discursos acompañaron su aparición? ¿Cómo se relacionan estos artefactos con la identidad de Rosario? A partir de estas inquietudes se va desenvolviendo y, en cierto modo, reconstruyendo el proceso de incorporación de los relojes públicos en la ciudad, diferenciando tres etapas que se vinculan con el contexto histórico, económico, social y cultural de cada caso. Una primera etapa de emergencia de los relojes públicos que se inicia en 1852 con las primeras discusiones y demandas publicadas en el diario local de la época. En esta fase tanto el gobierno local como el sector privado ligado al ferrocarril tuvieron un rol central. La segunda etapa se sitúa en la década de 1920, cuando se instalan nuevos relojes por iniciativa privada, esta vez fundamentalmente ligada al empresariado agrícola de la ciudad. La tercera etapa comprende el último período relevado entre 1941-1943, años en los que el gobierno local emplaza numerosos relojes públicos de columna en distintos sitios de la ciudad. Por último, para componer la trama significativa que estos artefactos fueron incorporando al imaginario urbano, se relacionarán las valoraciones, creencias y deseos en torno a los relojes con los emplazamientos de los mismos, concluyendo en la elaboración de un mapa con las locaciones de los relojes públicos históricos más significativos de la ciudad.

6.3.1. Los tiempos de Rosario

En cierta forma, la mundialización de la hora se origina cuando el cronómetro se une a la cuadrícula y el cálculo de las coordenadas de latitud y longitud –espacio-tiempo– permiten incrementar los intercambios transoceánicos y con ello *"aumentar el volumen de la producción industrial, bajar sus costos, diversificarla y exportar"* (Attali, 2001: 151). Por eso, en la historia de la unificación horaria los medios de transporte cumplieron un rol central. Primero los barcos dedicados al comercio que tomaban como referencia el observatorio de Greenwich, y luego el ferrocarril que necesitaba la coordinación horaria entre estaciones para poder organizar sus servicios. De esta manera, con los ferrocarriles y el telégrafo se enviaban las horas a las estaciones tomando como referencia la de la ciudad principal con que tenía conexión. Pero esto no bastaba y, como explica Attali, es el ferrocarril el que impulsa la simplificación de las horas tanto en el interior de un país como entre diferentes países. Las empresas norteamericanas fueron las primeras en hacerlo,

adoptando el meridiano de Greenwich que, tradicionalmente, empleaban los navegantes. Sin embargo, no es hasta 1885 en la "Conferencia Internacional del Meridiano" celebrada en Norteamérica, que se declara a Greenwich como meridiano de base para calcular el horario mundial, luego de que París y Berlín disputaran ser la referencia horaria. En Argentina recién en 1920 se adopta la hora oficial internacional fijada por el meridiano de Greenwich. Hasta ese momento, y desde 1894, la hora oficial había sido fijada por el meridiano del observatorio de Córdoba.

Rosario está profundamente vinculada a la historia de la fijación oficial de la hora, ya que fue una iniciativa que nació en la ciudad durante la intendencia de Gabriel Carrasco. El 5 de octubre de 1891 Carrasco presenta un proyecto de ordenanza para declarar como hora oficial de la ciudad la del meridiano del Observatorio de Córdoba, proyecto que fue aprobado el 13 de octubre de 1891. Siendo luego Ministro de la provincia de Santa Fe promueve, con el mismo criterio, la adopción horaria en todo el territorio provincial, lo cual queda sancionado como ley en noviembre de 1892. En ese momento Carrasco comienza a defender el proyecto de unificación horaria a nivel nacional y el 1 de noviembre de 1894 toda la Argentina coordina su hora con el Observatorio de Córdoba. El hecho de que la unificación horaria nacional haya sido producto de un proyecto originado en Rosario, deja entrever la importancia particular que tuvo la comunicación del tiempo para esta ciudad. Asimismo, es posible verificar la fuerza que adquieren los conceptos de puntualidad y precisión, ligados a la idea de progreso de la ciudad en las numerosas notas que los diarios locales han dedicado al tema[275]. Por último, existen dos fenómenos que permiten dar cuenta del estrecho vínculo entre Rosario y los relojes. Por un lado, es la única ciudad de la Argentina –y la tercera en Latinoamérica– que cuenta con un colegio técnico de relojeros; y por el otro, es una de las únicas donde existió una fábrica de relojes monumentales. Es el caso de la actual relojería Sudamericana, antiguamente llamada L. Verstraeten, la cual entre las décadas de 1920 y 1980 fabricó e instaló más de un centenar de relojes en todo el país, siendo sus dueños los fabricantes de los relojes públicos de columna que se sitúan en distintos puntos de la ciudad.

Otro de los valores que surgen con ímpetu en la Modernidad y se suma a los mencionadas –precisión y puntualidad–, es el movimiento. En el caso de Rosario, romper los códigos de la tradición no fue un obstáculo, justamente porque se trataba de una ciudad nueva, sin tradición colonial, que consolidó su crecimiento, tanto demográfico como

[275] Hasta la fecha se han relevado más de 60 artículos en la prensa local desde 1854. Los primeros temas giraban en torno a la falta que hacía un reloj público en la ciudad, en una segunda etapa se destaca el problema de mantenimiento que padecen los relojes públicos de la ciudad y, en la época actual, se observa cierta preocupación por considerarlos bienes patrimoniales.

urbano y comercial, de la mano de los inmigrantes. Rosario nace como una ciudad mercantil burguesa y carece de clase aristocrática, por lo tanto, no hay tradición con la cual lidiar. Si bien a lo largo de los años va conformando su elite, ésta sigue reconociéndose a sí misma como parte de la burguesía. Además, tampoco la tradición eclesiástica es fuerte en Rosario como en otras ciudades argentinas más antiguas como Córdoba, Salta, Tucumán o Mendoza, por citar los ejemplos más relevantes. Ciudades todas que, con un pasado colonial y una impronta católica marcada.

Es posible establecer un contrapunto con Castro-Gómez –que analiza con exhaustividad el proceso de conformación de lo que él denomina *dispositivo de movilidad* – cuando explica que para desarrollar el proceso industrializador en Bogotá, fue necesaria *"una nueva relación de las personas con el movimiento, unas* subjetividades cinéticas *(...) Había que producir un nuevo tipo de sujeto desligado de su tradicional 'fijación' a prácticas o hábitos mentales preindustriales, pues ahora todo debía moverse, circular y desplazarse"* (Castro-Gómez, 2009: 61). En Rosario, por el contrario, el movimiento formaba parte de la identidad urbana, era una de las virtudes que los viajeros destacaban en sus relatos luego de conocer esa ciudad del interior que nunca estaba quieta. *"Se construye por todas partes; hay un ir y venir; una gran actividad. El aspecto de la ciudad debe cambiar cada mes"* (Palliere, L. (1858), en Videla, 1999). Los relatos de otro viajero permiten dar cuenta de la imagen que se construía de Rosario tanto hacia su interior como a la vista de los extraños. Esta publicación de 1854 toca los temas fundamentales para la ciudad: comercio, puerto, futuro y libertad.

> *"...el comercio anima sus calles, su puerto, las pesadas caravanas de carretas que conducen desde las provincias mediterráneas sus valiosos productos, alimentan la actividad de su mercado. (...) llena de la animación que inspira la fe ardiente en el porvenir. La ví nacer llena de vida para verla más tarde desarrollándose y sirviendo d´entrepot al comercio interior. (...) El Rosario, es una joven alegre, coqueta, libre, que juguetea en las aguas del Paraná en los días claros de verano. Es la niña mimada que, segura del porvenir, no piensa sino en las alegrías del presente, es la hija querida de las trece provincias".*[276]

En síntesis, las ideas de progreso, futuro y por ende de la ciudad moderna que se pretendía para Rosario, se retroalimentaron de la puntualidad, la precisión y la regularidad ligados a los ritmos de trabajo comercial. Al mismo tiempo, la necesidad de organizar el movimiento y la circulación profundizaron la demanda social de relojes públicos. De estas afirmaciones se desprende una de las hipótesis que podría formularse de la siguiente

[276]Diario La Confederación 10/6/1854
A los fines de facilitar la legibilidad se han convertido las expresiones de los textos antiguos a las formas gramaticales y ortográficas actuales

manera: en Rosario, la instalación de relojes públicos deviene de la necesidad de sentirse y mostrarse como una ciudad moderna.

Es posible distinguir en el proceso de incorporación, distribución y uso de los relojes públicos en la ciudad tres períodos definidos por las instalaciones de relojes públicos, asimismo se diferencian los tipos de iniciativa ya sean públicas –gobierno local–, o privadas –empresarios del transporte primero y del comercio agrícola después.

6.3.1.1. Emergencia del tiempo público: Iglesia, ferrocarril y Estado

El primer período de emplazamiento de relojes públicos en Rosario está definido por el gran impulso que experimenta a partir de ser declarada ciudad, en 1852. Esto no se debió únicamente a la pujanza económica que le dio la apertura internacional de su puerto, sino también al entusiasmo social que generó tal declaratoria. Considerando que entre 1858 y 1869 la población creció un 135% aproximadamente, la organización y sincronización a través de la fijación horaria se fue haciendo cada vez más necesaria, más aún teniendo en cuenta que la principal actividad de la ciudad era el comercio. Las demandas por parte de los vecinos para tener un reloj público comenzaron a aparecer en los medios locales.

> *"**Es inmensa la falta que hace un reloj de ciudad** colocado en una de las torres de la iglesia. Esperamos que no eche la autoridad en olvido esta observación tan conveniente para el vecindario."*[277]

En 1855 debido a que las finanzas municipales no eran suficientes para adquirir un reloj en el exterior, se decide contratar al herrero Barbagelata para que construya uno. Sin embargo, como el dinero disponible tampoco alcanzaba, en 1857 la legislatura provincial genera un impuesto sobre la fanega de arena que se introduce en Rosario, a fin de recaudar fondos para concluir el trabajo iniciado por el herrero. Finalmente, el 5 de enero de 1858 se coloca el reloj en la torre sur de la iglesia parroquial (imagen 33).

> *"Ha sido definitivamente colocado en una de las torres de la iglesia. La esfera es de excelente tamaño, y su numeración muy clara. Volvemos a felicitar muy de veras al hábil mecánico Barbagelata por el éxito de su obra importante".* [278]

Si bien las iglesias tuvieron un rol destacado en la historia de la marcación del tiempo urbano, en Rosario este hecho no recae en una cuestión de fe o poder religioso ya que no se ha caracterizado por ser una ciudad muy devota. La capilla constituía, simbólicamente, un lugar importante de la ciudad porque fue en torno a ella que se armó el aglomerado urbano. No obstante, que el primer reloj público se ubicara en la torre de la iglesia –ref. 1 en el mapa (imagen 34-35)– se debió exclusivamente a una cuestión

[277] Diario La Confederación, 19/7/1854
[278] Diario La Confederación, 5/1/1858

pragmática: era la construcción más alta de ese momento y, por lo tanto, la más visible. Paradójicamente, el reloj, que pretendía ser no sólo la solución a la demanda de hora pública de los vecinos sino también un símbolo de independencia y progreso –*"hecho en la ciudad misma como exponente de su industria local"* (Álvarez, 1998: 292) –, nunca funcionó bien, despertando un sin fin de mitos en torno al mismo. Una de las leyendas que más circuló fue la que sostenía que estaba embrujado y que habitaba en él un espíritu que hacía sonar las campanas a cualquier hora, haciendo enloquecer al relojero Struzzi encargado de su mantenimiento, quien debía salir corriendo a frenar las campanadas que desorientaban al vecindario (García, 1925; Cárcano, 1953). En 1880 se compró en Italia otro reloj para sustituir al del herrero, pero tampoco logró dar la hora con exactitud. Finalmente, en 1884, con la remodelación de la iglesia, se quitó el reloj de manera definitiva. En la actualidad la Iglesia Matriz es una de las pocas de la ciudad que no cuenta con ningún reloj en sus torres.

Como ya se mencionó, los ferrocarriles tuvieron una gran importancia en el proceso de coordinación horaria de las ciudades. En este sentido, Cabrera afirma que *"la relación entre el ferrocarril y el reloj constituye el símbolo del optimismo, la euforia y el entusiasmo por el avance social del siglo XIX. El tren y la locomotora materializan la realidad de la confianza y de la fe en el progreso"* (2006: 97). A esto debe agregársele la estación de tren en sí misma que, conectada mediante el telégrafo, era la institución que estaba en hora. Las torres del reloj de las estaciones de ferrocarril son las nuevas atalayas del siglo XIX y disputan su poder con las torres de las iglesias.

Como ciudad-puerto consolidada, Rosario inicia en 1863 las construcciones de las redes ferroviarias que la convertirían, hacia 1900, en el segundo nudo ferroviario del país. Como menciona Heller *"el tren y la estación del ferrocarril comienzan a dominar, de manera consciente o inconsciente, la imaginación histórica*" (Heller, 1999: 286). El tren refuerza el vínculo *progreso-futuro* con su movimiento hacia delante. Un movimiento continuo, casi infinito, que puede conducir todos los deseos. Instalada esta fantasía, incluso la navegación se desprende de la idea de regreso, como explica Heller, a lo cual cabe agregar que en la realidad argentina, con el auge de las inmigraciones de finales del siglo XIX y principios del XX, esta idea de progreso toma aún mayor fuerza. Los inmigrantes vienen a *hacer la América*, dejando atrás vidas negadas al progreso anhelado. El futuro se viene a hacer al nuevo mundo, en el horizonte no hay imposibles.

En Rosario se combinan los tres factores que hacen que la cultura urbana se forje abrazando la fe en el progreso, ellos son: el puerto, el ferrocarril y la inmigración. En 1871

se inaugura el reloj de la torre de la Estación de Ferrocarril Central Argentino[279] –ref. 4 en el mapa (imagen 34-35)– conocida como la Torre de los Ingleses (imagen 36-37), ya que la empresa ferroviaria era inglesa, así como la mayoría de las instituciones del barrio donde se situaba. Si bien esto significó para la ciudad volver a tener un reloj que diera la hora oficial, los problemas continuaron, como se puede constatar en las demandas de los vecinos que se publicaban en la prensa local de la época.

En el diario La Capital de diciembre de 1871 se suceden varios días donde se expone la problemática de los relojes públicos, aun habiéndose inaugurado el de la Torre de los Ingleses, poniendo la atención en lo que se consideraba la característica principal de la ciudad y que ha sido un símbolo persistente en las representaciones de la identidad local: la ciudad mercantil.

> *"**La falta de un reloj público que señale las horas con regularidad, es casi una necesidad vital en una población mercantil activa como la nuestra**. Cuántos vencimientos, cuántas transacciones, cuántas citas comerciales u otras, penden en su éxito, de un reloj público que marque una hora que sea reconocida como tiempo público autorizado, que sirva de base legal a las operaciones de la vida".* [280]

Asimismo se puede verificar la coexistencia de técnicas muy diferentes para comunicar el tiempo. Si por un lado se contaba con el moderno reloj en la torre de control del ferrocarril, hasta 1881 también se oían los cantos del sereno, que en esta ciudad marcaba los ritmos urbanos hacia finales del siglo XIX. Lo sonoro fue uno de los recursos privilegiados para la comunicación del tiempo. Por ejemplo, en regiones de Europa medieval, se sonaban cuernos y trompetas (Attali, 2001) para anunciar las horas hasta que, con la mecanización del sistema de campanas éstas que se extendieron, de la mano del reloj, como medio de comunicación del tiempo.

> *"El público no está enteramente privado de horas públicas desde un poco tiempo a esta parte, desde la introducción, o mas bien reintroducción de la novísima y brillante idea del canto de los serenos, que con voz sonora, estentórea, y más o menos afinada, señalan algunas horas. Desgraciadamente (y va en contraposición al afortunadamente), estos ruiseñores gargean precisamente cuando menos se necesita saber la hora, es decir desde las diez de la noche hasta el amanecer, horas en que no hay vencimientos, transacciones mercantiles o citas (salvo aquellas que conoce la juventud que no cuenta el tiempo, ni necesita saberlo): el pueblo duerme salvo cuando le despierta los gritos desacompasados y desapacibles de los guardianes nocturnos: viene el día, comienzan las operaciones ordinarias y diurnas de la vida. ¡Ya no hay tiempo público! **La necesidad del tiempo público, legal, autorizado, es urgente, indispensable e imprescindible**."* [281]

[279] Luego de haber sufrido décadas de abandono y deterioro, en 1991 se inicia la restauración de la Torre de los Ingleses y en la actualidad el reloj sigue marcando la hora.
[280] Diario La Capital, 2/12/ 1871
[281] Diario La Capital, 2/12/ 1871

No obstante, dado que no había reloj público no se sabe con exactitud cómo controlaban la hora los serenos. De todos modos en el diario La Capital se presenta una hipótesis al respecto.

> *"El **cronómetro ambulante** ha excogitado una manera curiosa a la vez que fácil, de dar la hora a los serenos. Uno de estos ruiseñores es colocado en la esquina de las calles Córdoba y Puerto, donde hay una famosa relojería, y aplicando el oído a la puerta (probablemente al ojo de la llave), oye dar la hora en el regulador, e instantáneamente, con voz sonora, atenorada y afinada, proclama la hora, anuncio que dentro de los cinco o diez minutos inmediatos, repercute por todos los ámbitos de la ciudad sometidos a la acción serena".*[282]

El inicio de este fragmento evidencia una clara representación del imaginario moderno del hombre-máquina al referirse al sereno como un "cronómetro ambulante", luego se lo trata como un animal, un "ruiseñor" que "es colocado en la esquina". La objetivación de los sujetos y la concepción instrumental del hombre es otro de los cambios significativos que se introducen con la era industrial y capitalista en la Modernidad[283]. Si bien el reloj de la Torre de los Ingleses es el más significativo, todas las estaciones de tren y *tramway* que se construyeron en Rosario tuvieron relojes públicos.

La fijación del tiempo fue una preocupación municipal que se materializa durante la intendencia de Carrasco (1890-1891), quien además de coordinar la hora oficial con la del Observatorio de Córdoba, coloca la piedra basal del nuevo edificio municipal que tendría en su *frontis* un gran reloj que brindará hora pública a los vecinos de la zona céntrica. El 25 de mayo de 1896, en la conmemoración del primer gobierno patrio, se inaugura el nuevo edificio municipal (imagen 38). Su reloj se iluminaba durante la noche y sus campanas sonaban anunciando el tiempo –ref. 2 en el mapa (imagen 34-35)–.

El último reloj colocado en esta etapa es el del edificio de la Administración del Puerto de Rosario (actual Canal 5, ref. 3 en el mapa –imagen 34-35–) en 1902. Sin embargo, este reloj no resulta emblemático para la época ya que se ubicaba en la zona portuaria y no satisfacía el reclamo constante de los comerciantes ubicados en el centro urbano.

En esta primera etapa de emplazamiento de relojes públicos, el gobierno local ha tenido las mayores iniciativas. Desde el primer reloj colocado en la Iglesia Matriz, hasta el incorporado en el propio edificio municipal, que aún sigue en funcionamiento. Mientras que en la iniciativa privada se destacan los empresarios de transporte que, si bien estaban radicados en la ciudad, la mayoría eran de origen extranjero, principalmente ingleses.

---

[282] Diario La Capital, 10/12/ 1871

[283] Películas como Metrópolis de Fritz Lang (1927) y Tiempos Modernos de Charles Chaplin (1936) representan esta idea

6.3.1.2. Impulso privado: el tiempo del trabajo

Así, lentamente, fueron apareciendo en Rosario cada vez más relojes públicos. Después de la primera fase de emergencia, entre 1854 y 1900, donde convivieron tanto iniciativas públicas como privadas, la instalación de relojes públicos toma un nuevo impulso en la década de 1920 siendo preponderante el rol del empresariado local vinculado al sector agrícola.

Contextualizando este período hay que destacar que, a raíz de la primera guerra mundial, el mercado internacional se contrajo, provocando la disminución del tráfico marítimo, las importaciones y las inmigraciones. Las participaciones del puerto de Rosario en la escena nacional fueron cayendo y los movimientos se concentraron más aún en el puerto de Buenos Aires.

La economía empieza a recuperarse hacia 1921 a causa de la demanda del mercado mundial y Rosario se hace eco de esta reactivación. El crecimiento de las actividades agrícolas deriva en una serie de nuevos negocios como el crédito comercial y las aseguradoras. Se refuerza la actividad industrial revirtiendo así el nivel de desocupación alcanzado en años de crisis. Este repunte se traduce en un proceso de expansión urbana mediante la mercantilización de tierras en áreas suburbanas y en una serie de transformaciones que modifican el paisaje de la ciudad[284].

El primero de los relojes que se sitúa en esta época es el del Ex Palacio de Justicia – ref. 8, en el mapa (imagen 34-35). Si bien comienza a construirse en 1888 por encargo del empresario Juan Canals, quien adquiere el reloj de origen francés en 1890, éste pudo ser colocado recién en 1925. El edificio fue ideado para erigir allí una sede de los Tribunales Provinciales (imagen 39) con oficinas de renta para abogados y notarios. El fastuoso reloj de cuatro cuadrantes fue colocado en 1925 por Luis Van de Casteele[285], ya que al tratarse de un reloj muy complejo no había en la ciudad relojero capaz de colocarlo en la época de su adquisición (Mikielievich, 1965). Estaba compuesto por dos paneles (imagen 40) donde se marcaba, en uno de ellos, la hora de veintidós capitales del mundo, y en el otro las fases de la luna. Mikielievich (1965) sostiene que es uno de solo cuatro ejemplares que se fabricaron de este reloj en el mundo[286].

---

[284] En 1923, el gas que hacía funcionar el alumbrado público es reemplazado definitivamente por la electricidad y aparecen los primeros ómnibus. Por otra parte, surgen nuevos medios de comunicación. Ese año se inician las transmisiones radiales, siendo LT3, la primera radioemisora del interior de país.

[285] Luis Van de Casteele fue quien años más tarde construyo, donó y mantuvo los relojes de columna instalados entre 1941-1943

[286] En 1960 los Tribunales de Justicia se trasladan a otro edificio y el reloj queda abandonado. A partir de entonces fueron desapareciendo diversas piezas, entre ellas los paneles. En 2003 se produce un incendio que afecta a gran parte del edificio y los restos del reloj que se hallaban aún en la cúpula. En la actualidad está pendiente un programa de restauración del reloj.

Por otro lado, se halla el Palacio Fuentes –ref. 7, mapa imagen 34-35– que se empieza a construir en 1922 y se finaliza en 1926, siendo el primer edificio con estructura de hormigón armado de la ciudad. Encargado por Juan Fuentes, inmigrante español propietario de la empresa "S.A. Agrícola Ganadera Juan Fuentes", el Palacio consta de locales, oficinas y departamentos de vivienda familiar. Sobre la ochava se encuentra la entrada principal que es coronada con una cúpula en la terraza, allí se emplaza el reloj de cuatro cuadrantes de origen inglés (imagen 41). Sus campanadas reproducen la misma melodía que el Big Ben de Londres. Este emblemático reloj de la ciudad fue adquirido originalmente para el edificio de la Bolsa de Comercio, pero luego, en 1923, fue comprado por Juan Fuentes para ser colocado en su Palacio donde sigue funcionando. Este edificio es, junto al actualmente denominado edificio Lavardén, testimonio de la pujanza económica ligada a la actividad agrícola que se vivía en ese momento, lo que lleva a reflexionar sobre el rol del empresariado agrícola en los procesos de desarrollo urbano, de embellecimiento del centro mediante la construcción de obras fastuosas y, también, sobre la importancia que tiene el reloj para el sector privado. Esto queda demostrado al observar que en lo más alto de sus lujosos edificios se ubican relojes monumentales como las joyas de la corona o dioses del orden y símbolos del progreso alcanzado.

Como símbolo de la recuperación del modelo agro-exportador, en 1925, comienza a construirse el edificio de la Federación Agraria –actual edificio Lavardén, ref. 9–, con el objetivo de fomentar el cooperativismo rural y difundir la enseñanza de técnicas agrícolas. Este edificio, de estilo afrancesado, definido como *el alma del campo en la ciudad cosmopolita,* es inaugurado en 1927 (imagen 42). Contaba con subsuelos, salones para eventos, una sala de teatro que funcionaba también como cine, oficinas y un hotel. En la terraza se emplaza una cúpula y en uno de sus laterales el reloj que se destaca como uno de los atractivos del edificio. La crisis de 1930 imposibilitó liquidar el préstamo obtenido para su construcción y la deuda tuvo que saldarse con el propio edificio que pasó a ocuparse con oficinas del Estado Nacional hasta que en 1944 fue transferido a la Provincia de Santa Fe. En 1976 recibe su nombre definitivo: Sala Provincial Manuel José de Lavardén[287].

Se puede observar que en este período se consolidan los lazos simbólicos entre trabajo-tiempo-progreso que insistentemente aparecen en los discursos de la Modernidad. Sin embargo, vemos que, a diferencia de la época que sigue, esta tríada está más ligada a emprendimientos privados que públicos, siendo en la época muy escasa la presencia del

[287] Actualmente, desde 2008 el edificio está siendo recuperado como pieza patrimonial de la ciudad y como espacio cultural donde se desarrollan diversas actividades artísticas. En el marco de este proyecto sólo se reparó el cuadrante del reloj, mientras que tanto el reloj como su mecanismo que marcaba las fases de la luna, aún siguen sin funcionar.

Estado en cuestiones de hora pública. Tan sólo se pudo encontrar en los registros una discusión llevada adelante por el concejal Garavano en el Honorable Concejo Deliberante en 1922 donde se hace mención a la necesidad de instalar un reloj en el Mercado de Abasto –ref. 10–.

> *"Los obreros de ambos sexos que tienen la necesidad de ir a sus ocupaciones necesitan como consecuencia saber la hora y sus medios pecuniarios no les permiten en la generalidad de los casos la adquisición, ocasionándoles pérdidas de tiempo por llegar demasiado temprano a sus ocupaciones o económicas por llegar tarde y serles descontados parte de sus modestos jornales. (…) De ahí que en todas partes se haya difundido la colección de relojes públicos que subsanan estos inconvenientes. El Rosario carece en absoluto de relojes públicos, pues salvo el de la municipalidad y el de la estación FCCA no existe ninguno que pueda llamarse tal (…) El mercado de abasto edificio público importante situado en un barrio obrero muy poblado y de imprescindible necesidad dotarlo de un reloj público"*[288]

El decreto N° 159 autoriza la compra e instalación del reloj en dicho lugar. El mercado estuvo en funcionamiento hasta la década de 1960 cuando fue demolido y en su lugar, años después, se construyera la Plaza Libertad.

La problemática planteada en torno a la hora pública radica principalmente en la relación entre el tiempo de trabajo y la imposibilidad de los obreros de adquirir un reloj. El argumento esbozado por el concejal Garavano se vincula con un fenómeno similar que Atalli (2001) detecta en Estados Unidos a mediados de 1800. Allí los patrones engañaban a los obreros de sus fábricas "arreglando" los relojes para robarles tiempo de trabajo, lo cual, en el sistema capitalista, se traduce en dinero. Asimismo, en Inglaterra los patrones prohibían a sus obreros usar relojes para poder controlar su tiempo. Por distintos motivos, económicos o laborales, el acceso al tiempo por parte de las clases obreras no fue un proceso sencillo. En el caso de Rosario se verifica la exigencia de dar salida a este conflicto por parte del gobierno local quien asume la responsabilidad colocando un reloj público allí donde el conflicto se localizaba.

6.3.1.3. Consolidación pública: el tiempo de la circulación y el esparcimiento

La crisis agrícola internacional de 1929-1930 marca una nueva etapa en la que la ciudad se ve afectada económica y socialmente debido a los numerosos cierres de fábricas, a la retracción en la actividad comercial y a los altos índices de desempleo. No obstante, los efectos de la crisis comenzaron a revertirse a mediados de la década del 30 cuando Rosario empieza a recuperarse, muy lentamente, en el marco del modelo económico de sustitución de importaciones. A partir de esta política se logra reactivar e incrementar la

[288] ET HCD, mayo 1922

actividad industrial que, previo a 1930, era escasa y concentrada en pocas y grandes empresas. Se produce un giro en la economía local y hacia 1935 la cantidad de establecimientos industriales duplicaba a los censados en 1928 (Fernández, 2000). Las 1558 empresas instaladas ocupaban aproximadamente a 25.000 personas. Hacia 1943 el 50% de la actividad industrial de la provincia de Santa Fe se concentraba en Rosario (Falcón; Stanley, 2001).

En este período (1934-1943) también se experimenta un auge en el ámbito cultural, registrándose gran asistencia a los espectáculos en vivo, óperas, zarzuelas y principalmente al cine –existían más de 40 salas en esa época. Asimismo, se inauguraron nuevos museos y los existentes consolidaron sus actividades y su presencia en la ciudad. En síntesis, las actividades culturales y de esparcimiento profundizaron su presencia en la vida cotidiana de la sociedad rosarina. En cuanto a las transformaciones urbanas, se construyeron importantes rutas a otras localidades y se pavimentaron calles. Además se nacionalizó el puerto y se fue desmantelando, lo que ocasionó una segmentación de la zona portuaria que quedó separada de la ciudad a través de un largo paredón que obturaba el acceso al río. Si bien las obras públicas de la época fueron una estrategia para paliar la desocupación, cabe recalcar que la inversión en caminos y vías de comunicación deja entrever la creciente importancia que la circulación adquiere para una ciudad que seguía teniendo un rol importante en el interior del país. Este fenómeno está relacionado con el incremento del uso del automóvil que requería calles pavimentadas y caminos en buen estado para circular. Al interior de la ciudad también se modifican las vías de circulación integrando diversas zonas y conectando a los barrios que se fueron construyendo en las antiguas zonas suburbanas.

El imaginario urbano de Rosario como ciudad moderna no se abandona y el auge del movimiento que conllevaba la salida de la crisis pareció reavivarlo. En sintonía con este nuevo impulso, entre 1941 y 1943 el gobierno local recurre nuevamente a los relojes públicos como símbolo de pujanza, trabajo y progreso y, en este caso, también como ordenador de la circulación urbana. Como antecedente de los relojes de columna públicos que marcan este período, se encuentra el primer reloj de columna que fue instalado en 1933 en la Plaza Bélgica (imagen 43), donado por esta colectividad. Este reloj, construido por el relojero belga Adolfo Van de Casteele[289], sirvió de prototipo para la posterior fabricación de la maquinaria de los relojes de columna que se instalaron en Rosario. Tomando este reloj como ejemplo, una nota del diario La Capital señala que:

[289] Adolfo Van de Casteele compra la relojería L. Verstraeten que ya era conocida en la ciudad y siguió usando la marca.

"Será conveniente pues colocar relojes en soportes para el alumbrado público, en barrios apartados, donde la afluencia de público es mayor por razones de la convergencia de diversas líneas de tranvías y ómnibus y en general, donde sea conveniente ofrecer al transeúnte una comodidad de la que no debe prescindir ***una gran ciudad moderna****"* [290]

Aquí se representan una serie de vinculaciones en torno a qué se considera una ciudad moderna. Por una parte se alude a la circulación y el movimiento que conlleva ser una "gran ciudad", de la mano de múltiples medios de transporte público. En diez años –entre 1933 y 1943– la cantidad de pasajeros que se movilizaban en ómnibus y tranvías prácticamente se duplicó (Fernández, 2011). Esto se relaciona tanto con el repunte económico que vive la ciudad desde mediados de 1930, como con el proceso de transformación urbana a partir del que se empiezan a consolidar las urbanizaciones en los barrios más alejados al área central. El incremento de la movilidad no sólo era provocado por los desplazamientos a lugares de trabajo y estudio, sino también de esparcimiento, como explica Fernández (2011), quien agrega que el transporte contribuyó a que sobre finales de la década del 30 cada vez más rosarinos pudiesen acceder al consumo de bienes culturales, ya que el transporte público era popular. En este contexto de incremento de circulación masiva, debido a la recuperación de empleos y al aumento del servicio público de pasajeros, los relojes públicos recuperan el protagonismo en el debate y los reclamos hacia el gobierno local.

"Cuánto agradecerá la población de nuestra ciudad que las autoridades municipales (…) instalen más relojes oficiales en los sitios de mucho tránsito, pero con una condición, que den la hora oficial."[291]

Es entre 1941 y 1943, bajo la intendencia de Repetto, que se instalan diez relojes públicos de columna "en los sitios más estratégicos de la ciudad y de suma utilidad pública" (Memorias de Intendentes 1942). Estos relojes fueron construidos por el relojero belga mencionado, al que se lo nombró encargado de su cuidado en 1942.

En cuanto a las significaciones que rodean a los relojes públicos en ese momento histórico es posible establecer una relación entre el emplazamiento de los mismos con el aspecto moderno con el que se buscaba revitalizar a una Rosario ya prácticamente repuesta de la crisis internacional del 30. Esto se puede observar en dos aspectos. Por un lado, en el tipo de obras que se realizan en la intendencia de Repetto, todas tendientes a reforzar el espacio público y a darle mayor capacidad de circulación a la ciudad. Durante su período se construyeron nuevas avenidas, plazas y veredas, se pavimentaron y ensancharon calles, se incrementó el arbolado y se instalaron nuevos sistemas de alumbrado público. En

[290] Diario La Capital, 17/3/ 1937
[291] Diario La Capital, 4/2/1938

síntesis, todas obras que se identifican con la concepción de una ciudad moderna, dinámica, luminosa, ordenada y puntual. Además, por otro lado, desde mediados de la década del 30 en Rosario se evidencia un crecimiento industrial favorecido por la política de sustitución de importaciones, como se describió anteriormente. En este contexto se busca reforzar la idea de la recuperación económica y laboral utilizando un elemento clave en la historia de Rosario: el reloj. Construida su maquinaria por una relojería local –Sudamericana de L. Verstraeten– y sus columnas de hormigón por otra empresa de la ciudad –FACAR– (imagen 44), se expone la producción propia como síntoma de independencia. Por último, es importante destacar que esta recuperación laboral y económica fue concomitante al auge de la movilidad urbana individual que trajo otro elemento de alto valor simbólico y funcional para las ciudades modernas: el automóvil. Esta suma de factores, complejos y múltiples, fueron los que conformaron el escenario en el que se incrementó, de forma decisiva, no sólo la cantidad relojes públicos en Rosario, sino también la dedicación hacia ellos.

Como se puede observar en el plano (imagen 35-36) muchos de estos relojes están ubicados en la zona céntrica y macro céntrica y otros se distribuyeron en barrios más alejados del casco central. Sus localizaciones no son casuales, sino que se emplazan en las intersecciones de avenidas y bulevares importantes para la circulación de la ciudad. Sin embargo, algunos de ellos están situados en parques y plazas, lo cual invita a una reflexión especial. Estos espacios, en general, funcionan no sólo como centros recreativos sino también como nodos del transporte público de pasajeros, donde convergen numerosas líneas de colectivos. De esta manera, se le otorga al reloj una utilidad vinculada a la coordinación de la movilidad. Pero en su mayoría, estas plazas y parques tienen los relojes en el interior de los mismos, como es el caso del Parque Urquiza –ref. 14–, donde los colectivos no circulan. Para comprender el porqué de la localización de los relojes en la ciudad de Rosario es imprescindible tener presente el proceso de omnipresencia que fue adquiriendo el tiempo y sus representaciones en la Modernidad. Son muchos los autores (Mumford, 1945; Adorno, 1969; Thompson, 1979; Attali, 2001) que demostraron la necesidad del sistema capitalista de disciplinar el uso del tiempo para renovar las energías del hombre industrial, su fuerza de trabajo. Esta regulación se extendió, también, a los momentos de no-trabajo a los fines de que el obrero no perdiera la conciencia del tiempo y de que esos momentos de ocio estuvieran, aunque ellos no lo supiesen, en función de la producción de su trabajo. De otra forma, sería imposible entender la necesidad de marcar el tiempo en las plazas y los parques, espacios, por antonomasia, donde los hombres viven su

tiempo de esparcimiento. La ubicación de los relojes públicos, justo en esos lugares donde el hombre corría el riesgo de olvidarse por unos instantes de que estaba atado a un tiempo rígido, medido y ajeno, materializa, sin dudas, el afán de ubicuidad de las estrategias de disciplinamiento social.

Los relojes, entonces, se erigen encolumnados monumentos al triunfo del tiempo moderno y burgués; tiempo fraccionado, mecánico y coordinado que una ciudad necesita para ser moderna. Y son, al mismo tiempo, monumentos que representan el ideal burgués del utilitarismo. En suma, algo así como un monumento a la burguesía, un símbolo del desarrollo y el progreso que, a la vez, retroalimentan este imaginario al ser ubicados en los centros de circulación claves de la ciudad, promoviendo la sensación de organización y sincronización social.

Por último, es relevante hacer referencia a un desplazamiento en la significación dentro de la gestión pública de los relojes. Mientras que por décadas los relojes dependieron de la Secretaría de Alumbrado Público, en julio de 1999 comenzaron a estar a cargo de la Secretaría de Conservación Urbana. De este modo, el valor simbólico ya no sólo recae exclusivamente en el aspecto instrumental, sino en el valor patrimonial que adquieren los relojes públicos como objetos que representan rasgos de la identidad y la cultura urbana, al tiempo que se van consolidando como atractivos turísticos.

Imágenes Capítulo 6

Imagen 21: Faroles a kerosene, Hotel Paix, 1866

Fuente: Museo Histórico Provincial Julio Marc. Álbum de Alfed

Imagen 22: Litografía de la Usina de gas, 1883

Fuente: Carrasco 1884

Imagen 23: Iluminación de calle Córdoba y Entre Ríos, 1910

Fuente: Colección de postales, Museo de la Ciudad de Rosario

Imagen 24: Publicidad Casa Olivari

Fuente: Revista Monos y Monadas, año 1, n°9, 1910

Imagen 25: Publicidad de la Compañía Eléctrica del Rosario Lda, 1910

Fuente: Revista Monos y Monadas, año 1, n° 9, 1910

Imagen 26: Aguador en Plaza 25 de Mayo, 1866

Fuente: Museo Histórico Provincial Julio Marc

Imagen 27: Primera línea de *tramways* de Rosario, 1872

Fuente: Mikielievich (1965)

Imagen 28: Lámina representativa del movimiento de pasajeros de *tramways*

Fuente: Carrasco (1884: 86)

Imagen 29: Recorrido del *Tramway* Rosario, 1885

Fuente: Centro de Transporte de Rosario Facultad de Cs. Exactas e Ingeniería UNR (1987)

Imagen 30: Líneas de *tramways* existentes en Rosario, 1900

Fuente: Centro de Transporte de Rosario Facultad de Cs. Exactas e Ingeniería UNR (1987)

Imagen 31: Tranvía eléctrico, Av. Pellegrini, 1910

Fuente: Colección de postales Museo de la ciudad

Imagen 32: Ómnibus Empresa La Rosa, 1923

Fuente: Archivo de la Escuela Superior de Museología

Imagen 33: Postal Av. Pellegrini

Fuente: Colección postales Museo de la Ciudad de Rosario

Imagen 34: Primer reloj público de Rosario en Iglesia Matriz 1866

Fuente: Archivo Museo Histórico Provincial J. Marc

Imagen 35: Referencias plano

1- Etapa: Emergencia 1854-1900	**2-Etapa: Impulso privado década 1920**	**3-Etapa: Consolidación pública 1940**
Iniciativa pública-Gobierno local 1- 1858 Reloj de Iglesia Matriz – Buenos Aires y Córdoba 2- 1896 Reloj Municipalidad – Buenos Aires y Santa Fe 3- 1902 Reloj Administración del Puerto de Rosario (actual edificio canal 5)- Av. Belgrano al 1000 *Iniciativa privada-empresas de transporte* 4- 1871- Reloj Torre de los Ingleses –Corrientes y Wheelwright 5- Estación Central Córdoba - 27 de Febrero y Buenos Aires 6- Estación Rosario Norte – Callao y Av. del Valle	*Iniciativa privada-empresarios locales* 7- 1926 Reloj Palacio Fuentes-Sarmiento y Santa Fe 8- 1925 Reloj Ex Palacio de Justicia – Moreno entre Santa Fe y Córdoba 9- 1927 Reloj Sala Lavardén-Sarmiento y Mendoza *Iniciativa pública-Gobierno local* 10- 1922 Reloj Mercado de Abasto –Mitre e Ituzaingo	*Iniciativa pública-Gobierno local* 1941-1943- Relojes de columna 11- Plaza Alberdi - Bv. Rondeau y Av. Puccio 12- Parque Alem - Av. Colombres 13- Las Cuatro Plazas -Av. Provincias Unidas y Mendoza 14- Parque Urquiza 15- Cementerio La Piedad - Pcias. Unidas y Av. 27 de Febrero 16- Sargento Cabral y Av. Belgrano 17- Bv. Oroño y Av. Pellegrini 18- Bv. Oroño y Bv. 27 de Febrero 19- Bv. Avellaneda y Mendoza 20- Av. Pellegrini y Necochea

Fuente: Elaboración propia

Imagen 36. Plano de los relojes más significativos de Rosario

Fuente: elaboración propia con asistencia técnica de la Ing. Jimena Garrote

Imagen 37: Estación FCA, 1885

Fuente: Archivo Museo Histórico Provincial J. Marc

Imagen 38: Estación FCA, 2011

Fuente: captura propia, 2011

Imagen 39: Palacio Municipal, 1896

Fuente: Archivo Museo Histórico Provincial J. Marc

Imagen 40: Ex Palacio de Tribunales, 1975

Fuente: Archivo Museo Histórico Provincial

Imagen 41: Panel reloj Ex Palacio de Tribunales

Fuente: Archivo Diario La Capital 10-6-1965

Imagen 42. Palacio Fuentes s/f.

Fuente: Archivo Diario La Capital

Imagen 43. Postal Edificio Federación Agraria s/f

Fuente: www.plataformalavarden.com.ar

Imagen 44: Inauguración Plaza Bélgica, 1933

Fuente: Archivo Museo de la ciudad

Imagen 45: Reloj 4 caras Bv. Oroño y Pellegrini

Fuente: relevamiento propio, 2011

TERCERA PARTE

SIGNIFICACIONES IMAGINARIAS SOCIALES DEL PROCESO DE TECNIFICACIÓN DIGITAL: INNOVACIÓN Y CONECTIVIDAD

CAPÍTULO 7. INNOVACIÓN ¿NUEVA ENSOÑACIÓN SOCIAL?

…es inútil decidir si se ha de clasificarse a Zenobia entre las ciudades felices o entre las infelices.
No tiene sentido dividir las ciudades en estas dos clases, sino en estas dos:
las que a través de los años y las mutaciones siguen dando su forma a los deseos
y aquellas en las que los deseos o bien logran borrar la ciudad o son borrados por ella.
Zenobia- *Ciudades Invisibles de Ítalo Calvino*

7.1. Innovación: la "nueva" significación de la matriz imaginaria contemporánea

En los capítulos anteriores se han expuesto las ideas centrales que configuraron la matriz imaginaria social que contuvo el proceso de tecnificación mecánica. El progreso fue uno de los valores, uno de los deseos que colmó las esperanzas colectivas con promesas de un inevitable mejoramiento de la calidad de vida en todos los aspectos, gracias a los avances de la técnica moderna. De esta manera, el futuro también se erigía de la mano del progreso como el tiempo-espacio que alojaba la concreción de todos los sueños.

Más allá de las críticas que los humanistas podían formular acerca del optimismo tecnológico y la racionalidad técnica, esta idea se afianzó en la matriz imaginaria central desde el siglo XIX, generando una serie de artefactos, políticas y discursividades que ponderaban el progreso humano y el progreso de la técnica como sinónimos. El progreso, afirma Mumford (2011b [1970]), adquirió la fuerza de una fe religiosa, una doctrina en la que "*cada nueva invención exitosa no hacía más que ahondar esta fe incondicional en su correspondiente avance humano"* (2011b: 325). Henri Lefebvre en su trabajo "Contra los tecnócratas" (1972b) también realiza esta lectura de la técnica como la nueva religión universal. La teoría evolucionista de Darwin y la idea misma de *evolución* se apoyó en la doctrina del progreso reforzándose mutuamente con miras a un futuro indiscutiblemente mejor gracias a la técnica que, desde la perspectiva evolucionista, significaba estadios de superación –evolución humana–[292]. En este punto hay que destacar que la traducción social de las ideas de Darwin por parte de Spencer, su editor, fue la que redefinió la idea de supervivencia del más apto como la del más fuerte[293]. Asimismo, estas conjunciones de sentidos alimentaron la idea de la *competencia* o la *competitividad* como algo natural del proceso social de evolución y progreso.

Retomando la argumentación de Beck (2010 [1998]), en el proyecto de la sociedad industrial *"el progreso sustituye al consenso (…) es un sustituto del cuestionamiento, una especie de previa aceptación de fines y consecuencias que ni se conocen ni se mencionan"*

[292] Se verá que algo similar sucedió con las ideas de desarrollo e innovación
[293] Para profundizar sobre estas ideas se puede consultar el trabajo de Bury "La idea de progreso" (1971)

(Beck, 2010: 304). La exclusión del ámbito político de los programas científico-tecnológicos se justificaron priorizando la búsqueda de beneficios económicos con la convicción generalizada de que el progreso llevaría a toda la humanidad a un destino mejor. Sin embargo, ese destino y esos medios no eran discutidos ni consensuados democráticamente. La ensoñación colectiva de progreso se debilitó luego de la Segunda Guerra Mundial cuando los avances técnicos que prometían una vida mejor dejaron en evidencia la potencialidad de destrucción masiva con el desarrollo de la bomba atómica y los avances en la tecnología organizativa que empleaba las estructuras ferroviarias para vehiculizar el genocidio hacia los campos de concentración y cámaras de gas. Entonces, de repente el desarrollo científico-tecnológico dejó de ser un ámbito no político, tanto por su capacidad de transformación como de destrucción (Beck, 2010).

Hacia mediados del siglo XX se experimenta una pérdida de la inocencia respecto a las posibilidades y consecuencias de la tecnología (Mumford, 2011b [1970]; Schmucler, 1997; Díaz, 2003; Cabrera, 2004, 2006). Simultáneamente emergen una serie de ideas que contribuyen a resignificar el campo imaginario social surgido con la Modernidad. Cabrera (2004) cuando analiza la "crisis" de la fe absoluta en el progreso, destaca que ésta se produjo fundamentalmente sobre dos aspectos centrales: la confianza y el optimismo. Sobre la técnica que mostraba su lado oculto recayó la crisis del optimismo y sobre la sociedad, la desconfianza. El futuro ya no representaba la certeza del progreso y los pilares fundamentales de la matriz de significaciones modernas estaba siendo puesta en duda. Lo paradójico de este proceso, de acuerdo con Cabrera (2004, 2006), es que la guerra constituyó una clave para el avance tecnológico y de ella surgió también el pesimismo y la desconfianza hacia los "logros" sociales.

Con la disminución del optimismo generalizado hacia la técnica creció la perspectiva de la *neutralidad.* La técnica no era buena ni mala sino que dependía del uso que se hacía de ella, lo cual habilitó el "traspaso" de las tecnologías desarrolladas en la guerra hacia la industria civil (Cabrera, 2004) que, a través de discursos orientados por la mercadotecnia, lentamente se fueron desestigmatizando e introdujendo en el mercado. Si esto se vincula con lo que acontecía en el plano político puede comprenderse, entonces, cómo las ideas y creencias van configurando ciertas condiciones de posibilidad para la emergencia e incorporación de prácticas, artefactos y discursos. Este proceso estuvo facilitado por la aparente desvinculación de la política y las tecnologías. En el plano político, se vivenciaba la derrota del keynesianismo y el Estado de bienestar social, al compás del surgimiento de nuevas ideas. Éstas son las comprendidas en las extendidas

doctrinas sobre el *fin de las ideologías* –Daniel Bell (1960) –, el *fin de la historia* –Francis Fukuyama (1989) –, y la nueva panacea del *desarrollo.*

Asimismo, con el abandono de las ideologías y la historia, se dejan de lado la nostalgia y la crítica al optimismo total, renovando los deseos a futuro. La técnica vuelve a ocupar un lugar preponderante en los deseos colectivos porque la fe en el progreso resurgió transformada en una nueva doctrina: la de la técnica. Similar a su antecesora pero con diferencias contextuales determinantes, la *ideología de la técnica*[294] se ha transformado en una significación dominante. *"La ideología de la técnica ha realizado una jugada maestra al sustentar que todas las ideologías han concluido. La tecnología, en realidad, intenta marginarse del campo del discurso –lugar de la ideología y la disputa– para erigirse como transparencia"* (Schmucler, 1997: 43) Lo que este autor interpreta desde la ideología, en esta tesis se indaga desde la perspectiva de los imaginarios, es decir, que la técnica se torna en una significación central de la matriz imaginaria contemporánea. De esta manera actúa componiendo una serie compleja de relaciones simbólicas y materiales que se expresan en concepciones de lo posible y deseable para la sociedad, a la vez que se erige como respuesta a cualquier problema.

La falta de perspectiva política que se proclamó a partir de la muerte de las ideologías, introdujo un sentido fundamentalmente *técnico* de lo político. Ya no se reconocían diferencias sustanciales entre lo que hasta entonces eran posiciones políticas. Todos los discursos convergían a la búsqueda del *desarrollo* como si la concepción misma de lo que *sería* desarrollo, los medios y los modos de alcanzarlo no constituyeran en sí posicionamientos ideológicos. La administración y la planificación se consolidaron más como herramientas técnicas que como medios políticos. Los especialistas y tecnócratas son las nuevas subjetividades que saben cómo conducir a la sociedad hacia el desarrollo. En definitiva, el advenimiento del neoliberalismo como nueva discursividad política y cultural permitió consolidar ciertos sentidos, entre los que se destacan la libertad y el individualismo. Este aspecto también se vincula con ciertas metamorfosis en el imaginario tecnológico y sus artefactos. Al mismo tiempo que la liberalización de la política y el mercado fueron creciendo, los productos tecnológicos comenzaron a invadir la vida cotidiana. Este proceso se acrecentó gracias a los mecanismos de consumo masivo promovido por el régimen de acumulación fordista-keynesiano por un lado, y las posteriores modificaciones introducidas por la producción especializada, flexible y orientada por los mercados y la demanda de los últimos treinta años. Este proceso fue

[294] Este término es acuñado por Schmucler (1997)

propiciado, a su vez, por la apertura comercial y la libertad de circulación de los capitales financieros.

Desde la segunda posguerra el incremento de las tecnologías de consumo, como las tecnologías del hogar y las comunicaciones de masas, permitieron generar un vínculo muy estrecho entre vida cotidiana y las tecnologías facilitando las tareas domésticas, acelerando la movilidad individual y acrecentando las comunicaciones. Las tecnologías se fueron imbricando en la vida de la gente dando lugar *"a una nueva imagen del hogar asociado al progreso técnico"* (Pérez, 2012). Por ejemplo el teléfono, el automóvil, la radio, el televisor y los electrodomésticos renovaron las esperanzas de una mejor calidad de vida apoyada en artefactos tecnológicos. Si en la Modernidad el auge tecnológico estuvo más ligado a la incorporación y apropiación de tecnologías urbanas que brindan servicios públicos –como las trabajadas en la segunda parte de esta tesis–, desde la década de 1940 y 1950 lo que caracterizó el nuevo impulso tecnológico fueron las tecnologías que se iban insertando en la cotidianeidad del ámbito privado[295], del hogar y las familias. Tanto las tecnologías de comunicación, del hogar y las de movilidad incrementaron la sensación de "libertad" y "liberación", que se condecía con el programa político hegemónico.

En síntesis, se puede afirmar que más allá de los vaivenes de la fe en el progreso, el desarrollo científico-tecnológico no se detuvo, al contrario, creció y se renovó a partir de una reconfiguración del entramado imaginario, político, económico, tecnológico y cultural. Este proceso se potenció con la aparición de la computadora personal, la telemática, las tecnologías digitales, las nanotecnologías, la biotecnología, la genética y las ciencias cognitivas (Bainbridge; Roco, 2003). Junto a las nuevas tecnologías emergentes, las discursividades de progreso, innovación y desarrollo, ligada a la mejora en la calidad de vida de la sociedad se reforzaron. Es decir, las contradicciones y los acontecimientos políticos y tecnológicos que intervinieron en el entramado socio técnico cultural y en el imaginario tecnológico contemporáneo, son propias del proceso de *modernización* (Beck, 2010). Las crisis o conflictividades permitieron la emergencia de nuevas discursividades, ideas y creencias que fueron reciclando el imaginario tecnológico ligado al progreso nutriéndolo con las ideas de desarrollo e innovación.

[295] La radio y la televisión generaban entornos de reunión con familiares y vecinos para escuchar o ver los programas. Incluso el televisor tuvo un rol fundamental en el proceso de suburbanización estadounidense. Como describe Spigel (1997), la televisión funcionaba como el medio de unión de las familias, el medio de prestigio de la clase media de los barrios suburbanos, y el medio que traía al interior del hogar las noticias del mundo del afuera, reduciendo el "aislamiento" que significaba la distancia física de los suburbios en relación con los centros urbanos.

7.1.1. Trayectorias: del desarrollo a la innovación

Luego del análisis realizado sobre la idea de progreso como antecesor cultural del imaginario social contemporáneo, las nociones de desarrollo primero y de innovación más recientemente, emergen como sentidos vinculados a la matriz imaginaria central contemporánea. Estos marcan un desplazamiento semántico que va del progreso al desarrollo y la innovación; y de la técnica a las nuevas tecnologías, *"justificando acciones empresariales y políticas, se presentan designando nuevas realidades"* (Cabrera, 2004: 23)

Retomando lo referido a la idea de *desarrollo* como sentido que asienta las bases para la innovación, es posible observar que este término surge en el contexto de recuperación del optimismo tecnológico pasada la "crisis" del progreso que se describió anteriormente. El desarrollo surge como nuevo término en el ámbito de la política internacional a mediados del siglo XX. Orientado a políticas económicas concretas, se hizo fuerte en los intersticios de la muerte de las ideologías y se convirtió en un valor social universal. Organismos no gubernamentales, gobiernos e instituciones internacionales alzaron la bandera del *desarrollo* como nuevo destino para la sociedad. Así, las discursividades en torno a esta nueva significación imaginaria se abocaron, por un lado –y una vez más– a la promesa del mejoramiento de la calidad de vida de la población; y por otro, al avance en la construcción de un mundo moderno, capitalista e industrializado (Attali, 1980, en Cabrera, 2006).

Al mismo tiempo que los gobiernos y los organismos internacionales desarrollaban sus ideas sobre el desarrollo, desde ámbitos académicos se generaban producciones al respecto. Si bien no es objeto de esta tesis profundizar en las diversas teorías del desarrollo, es relevante mencionar a grandes rasgos las cuatro principales a fin de recomponer algunos de los sentidos que derivaron de esta significación. Para ello se toma como referencia el trabajo de Reyes (2001) en el cual se sistematiza la problemática. Entonces, por un lado surge la Teoría de la Modernización, con autores como W.W. Rostow, quien en *Las etapas del desarrollo económico. Un manifiesto anticomunista* (1961), desarrolló la noción de "despegue" y consideró que el desarrollo económico era un proceso que se daba en cinco etapas sucesivas: la sociedad tradicional, las condiciones previas, el impulso inicial (el mencionado despegue), la madurez y el consumo masivo de bienes y servicios, etapas que se sucedían con independencia de las características particulares de cada economía. Esta perspectiva teórica se caracteriza por establecer un proceso homogeneizador que tiende a la convergencia de las sociedades, es europeizante y americanizante en el sentido en que Estados Unidos y Europa se presentan como los

modelos económicos y políticos a seguir; es un proceso que se manifiesta como progresivo a largo plazo, irreversible y deseable. En esta teoría emergen concepciones de los sistemas políticos modernizados como aquellos capaces de trabajar sobre la identidad nacional, legitimidad, penetración, participación y distribución (Coleman, en Reyes, 2001).

La Teoría de la Modernización tiene su auge en la década de 1950 y comienza a ser duramente criticada en las décadas de 1960 y 1970 (Reyes, 2001). En segundo lugar se puede mencionar a la Teoría de la Dependencia que emerge hacia 1960 desde el centro de investigaciones de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL)[296]. En este marco, el trabajo de Prebisch influyó considerablemente en la discusión sobre el desarrollo económico en Latinoamérica y la aparición de numerosos economistas que trabajaban bajo los mismos presupuestos que Prebisch provocaron el desarrollo de una nueva escuela, la del *Estructuralismo*. La perspectiva de esta escuela asumía que la industrialización debía encuadrarse en una estructura económica e institucional subdesarrollada, que venía sujeta al modelo agrícola exportador de finales del siglo XIX. Prebisch (y la CEPAL) serán reconocidos mundialmente por una idea clave, la concepción del "sistema centro-periferia". Dicha concepción del mundo divide a los países en dos grupos –países centrales y periféricos– y señala que los primeros establecen relaciones de intercambio que perpetúan su dominio a costa de la explotación de los países de la periferia (Dos Santos Nogueira, 2012). Los análisis desde esta teoría giran en torno a las relaciones entre los países centrales y periféricos y las oportunidades económico políticas de desarrollo de estos últimos en función de los cambios en el contexto internacional. Para esta teoría el *desarrollo* es un proceso positivo.

Reyes destaca que una de las principales críticas actuales a la teoría de la dependencia y de la modernización es que continúan basando sus supuestos en los resultados en los estados-nación. Este punto resulta clave para diferenciar estas teorías de los enfoques de la teoría de los sistemas mundiales o de la teoría de la globalización que "*enfocan su atención principalmente en los vínculos entre países, especialmente aquellos relacionados con el comercio, los sistemas financieros internacionales, la tecnología mundial y la cooperación militar"* (Reyes, 2001 s/p). La Teoría de los Sistemas Mundiales fue desarrollada en Estados Unidos, su principal referente es Immanuel Wallestein (1979) y constituyó una teoría con gran impacto en la sociología, antropología y planificación urbana entre otras. Este autor buscaba analizar la formación y la evolución del modo

[296] Un estudio actualizado sobre la Teoría de la Dependencia y sus ramificaciones en América Latina puede consultarse en la tesis de maestría "La situación actual de la teoría marxista de la dependencia: un estudio de los debates contemporáneos en torno a las nuevas formas de dependencia" de Camilla Dos Santos Nogueira, Universidad Nacional de San Martín (2012)

capitalista de producción como un sistema de relaciones económicas, sociales, políticas y culturales que nace al final de la Edad Media europea y crece tornándose un sistema internacional. El enfoque destaca la existencia de un centro, una periferia y una semiperiferia, y distingue, entre las economías centrales, una economía hegemónica que articula el conjunto del sistema. Su unidad de análisis deja de ser el Estado Nación –como en las teorías anteriores– y se orienta a los sistemas sociales y el mundo como sistema de interrelaciones.

Se fueron profundizando las ideas de la existencia de países desarrollados y países subdesarrollados, a partir de las cuales también se establecían relaciones de poder determinadas por el eje norte-sur. Por último, se encontraría la Teoría de la Globalización que hace foco en los vínculos económicos, culturales y comunicacionales. "*Uno de los factores más importantes es la creciente* ***flexibilidad de la tecnología*** *para conectar a la gente alrededor del mundo"* (Kaplan, 1992 en Reyes 2001). Desde esta perspectiva, los sistemas globales de comunicación resultan cada vez más importantes e inciden en las dinámicas económicas, sociales y financieras. La accesibilidad a las nuevas tecnologías por parte de empresas de diversos tamaños crea un ambiente distinto para realizar transacciones económicas, utilizar recursos productivos, intercambiar productos y aprovechar mecanismos monetarios virtuales. La unidad de análisis aquí tampoco es el Estado Nación que se ven superados por las comunicaciones globales y los vínculos internacionales. Asimismo desde esta perspectiva se sostenía que "*a medida de que haya una mayor estandarización de los avances tecnológicos una mayor cantidad de sectores sociales podrán conectarse con otros grupos alrededor del mundo. Esta situación incluye a los grupos dominantes y no dominantes de cada país"* (Reyes, 2001 s/p). Es posible observar en estas aseveraciones cierto determinismo tecnológico con el que se renueva el optimismo; desconociendo, a su vez, los conflictos políticos, las diferencias de clases y las brechas existentes en las distintas sociedades. Al igual que la Teoría de la Modernización, se concibe a Estados Unidos y Europa como modelo a seguir. Además del optimismo tecnológico, los posicionamientos ideológicos y económicos se exponen con bastante transparencia. Como explica Reyes, muchos de los autores que trabajan esta teoría celebran la caída del socialismo soviético de fines de los ochenta y la liberalización de los sistemas políticos. Entre estos autores se menciona a Fukuyama –con el fin de la historia–, Peter Druker –que sostenía el fin de lo social reemplazado por el individualismo y la identidad empresarial–, Kenichi Ohmae –que veía en el movimiento de globalización el "fin del estado-nación" que se disolvía en bloques, regiones y enclaves financieros, comerciales e

industriales[297]. Claramente, el desarrollo es concebido de manera positiva y es un proceso, un camino que hay que andar para alcanzar las mejoras que promete.

Los organismos internacionales junto a los gobiernos vienen desplegando innumerables políticas y planes tendientes a alcanzar el *desarrollo*. Ese *desarrollo* difícilmente es cuestionado ya que se vincula con valores muy enraizados en la sociedad contemporánea. Como toda significación imaginaria, crea y es creada a partir de sentidos sociales que, en el caso de las ideas de desarrollo, tendieron a reforzar y mantener el término. De esta manera, la educación, la salud, el hambre, el medioambiente, las etnias son las "consignas" de estas discursividades en las que se percibe el renacimiento de la idea de progreso como medio y fin de la sociedad actual. Se trata de temáticas sobre las que existe un consenso generalizado y una necesidad concreta de resolver los problemas en torno a estas temáticas, por esta razón resultan tan efectivas. Las Naciones Unidas (ONU) es un organismo internacional creado en 1945 "*para mantener la paz y la seguridad internacionales, fomentar entre las naciones relaciones de amistad y* ***promover el progreso social****, la mejora del nivel de vida y los derechos humanos*."[298] No existe una definición clara de qué se concibe como desarrollo o progreso, pero sí existen enumeraciones sobre las problemáticas que es necesario resolver para alcanzarlos. Es decir, el desarrollo y el progreso son referenciados a partir de problemas sociales concretos. Una prueba de ello son los *Objetivos de Desarrollo del Milenio* contenidos en el *Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo* (PNUD)[299]. Este Programa fue creado en 1966 para "*promover y sostener* ***un tipo de crecimiento*** *que mejore la calidad de vida de todos"*. Una vez más, la falta de definiciones concretas sobre crecimiento y desarrollo[300] permite aseverar que estas nociones forman parte de la matriz imaginaria contemporánea que se forja para establecer y mantener un campo de sentidos a partir del cual se promueven diversas acciones. No son objeto de cuestionamiento en sí mismas como tampoco de dilucidación, se asumen como deseos universales absolutos porque tienen una potencia simbólica hegemónica dentro del imaginario social contemporáneo. Con respecto a los *Objetivos de Desarrollo del Milenio,* éstos se sintetizan en ocho líneas de acción: erradicar la pobreza extrema y el hambre, lograr la enseñanza primaria universal, promover la igualdad de

---

[297] Véase Fukuyama, F. El fin de la historia. (Buenos Aires, Argentina: Doxa, 1990); Drucker, P. La sociedad postcapitalista. (Buenos Aires, Argentina: Editorial Sudamericana, 1993), y Ohmae, K. El fin del estado-nación. (Santiago de Chile, Chile: Editorial Andrés Bello, 1997).

[298] http://www.un.org/es

[299] http://www.un.org

[300] *"En cada* ***Informe sobre Desarrollo Humano*** *se ha evaluado el progreso humano principalmente a través del IDH, un índice compuesto cuyos indicadores que tienen en cuenta tres dimensiones: esperanza de vida, logros en educación y control sobre los recursos necesarios para un nivel de vida digno. Otros índices indagan sobre desigualdad, pobreza y déficits de igualdad de género"* (Informe sobre Desarrollo Humano 2013, PNUD)

género y la autonomía de la mujer, reducir la mortalidad infantil, mejorar la salud materna, combatir enfermedades como el SIDA y el paludismo, garantizar la sostenibilidad del medio ambiente y, por último, fomentar una asociación mundial para el desarrollo. Respecto a este último interesa hacer una puntualización. En el detalle del objetivo es posible analizar cierta perspectiva teórica en relación al desarrollo. Se trata de la Teoría de la Globalización expuesta recientemente:

> *"**La globalización brinda oportunidades para el desarrollo** cuyo aprovechamiento requiere que en el diseño de las estrategias nacionales se tomen en cuenta las posibilidades que ofrece y los requisitos que exige una mayor incorporación a la economía mundial".*[301]

Hay una condición contextual y de coyuntura que es la globalización, a las que las tecnologías de la información y comunicación[302] le son funcionales, ya que la flexibilización económica y el incremento de los flujos financieros y de información constituye *la* oportunidad para el desarrollo. Las sociedades que no cumplan los requisitos que se exigen o no consideren estas oportunidades quedan, naturalmente, fuera de la nueva carrera: la carrera hacia el desarrollo.

Todos estos tópicos referidos en los objetivos forman parte de las condiciones de mejoramiento de la calidad de vida. De todos modos, esto se pretende resolver sólo a partir de políticas públicas y acciones gubernamentales y no gubernamentales. Se deja de lado el análisis de las causas de estas desigualdades como así también planos económicos e ideológicos que son los que originan, en la gran mayoría de los casos, estas problemáticas.

El discurso hegemónico[303] del *desarrollo* de este modo se despolitiza, se sustenta en acuerdos universales, consensos y emplea a la política como medio de acción, no de

---

[301] http://www.undp.org/content/undp/es/home/mdgoverview/mdg_goals/mdg8/

[302] En el presente estudio se usa la denominación TIC de modo genérico, por ser el nombre más usual en la literatura corriente. No obstante, no se incluye en este conjunto a todas ellas, sino a las tecnologías desarrolladas a partir de la electrónica, los microchips y las computadoras personales, en un proceso que condujo a la creación de Internet como resultado de la convergencia entre la informática y las telecomunicaciones. En otras palabras, se opta, como punto de partida, por una generación de tecnologías capaces de producir, almacenar y transmitir información digital y asimismo, de funcionar en red como plataforma organizativa de las diversas actividades que soportan, en el espacio tiempo que ellas mismas generan (Schiavo, 2007). Se usarán como sinónimos los términos tecnologías de información y comunicación –TIC– y tecnologías digitales.

[303] Cabe destacar que entre los pensamientos alternativos que cuestionan esta perspectiva dominante de desarrollo se encuentra la filosofía del buen vivir o *sumak kawsay* término de origen indígena kechwas que es recuperado por esta perspectiva filosófica, política y jurídica desarrollada principalmente en Ecuador y Bolivia como modelo de construcción social alternativo. *"El buen vivir es una concepción de la vida alejada de los parámetros más caros de la modernidad y el crecimiento económico (…) El buen vivir expresa una relación diferente entre los seres humanos y con su entorno social y natural. El buen vivir incorpora una dimensión humana, ética y holística al relacionamiento de los seres humanos tanto con su propia historia cuanto con su naturaleza"* (Dávalos, 2008, s/p). Entre los autores que se encuentran trabajando sobre este tema se destacan Leonardo Boff (2009), Alberto Acosta (2010) y Eduardo Gudynas (2010) Asimismo, en Ecuador ya se plantean políticas públicas orientadas a construir otro modelo de Sociedad del Conocimiento vinculado a un concepto de innovación diferente.*"La Revolución del Conocimiento, que propone la innovación, la ciencia y la tecnología, como fundamentos para el cambio de la matriz productiva, concebida como una forma distinta de producir y consumir. Esta transición llevará al país de una fase de dependencia de los recursos limitados (finitos) a una de recursos ilimitados (infinitos), como son la ciencia, la tecnología y el conocimiento." Plan Nacional del Buen Vivir 2013-2017, p.19.* Este proyecto denominado FLOK – http://floksociety.org – postula la necesidad de construir un conocimiento abierto, común y compartido que no se sustente en el consumo y las reglas del libre mercado.

cuestionamiento. Al mismo tiempo, se recupera la idea de un *futuro* como territorio en el cual se verán concretarse estos desafíos que se plantean como procesos a largo plazo. La inmediatez de las comunicaciones que tanto incidieron en la perspectiva espacio temporal contemporánea, no se corresponde con una inmediatez de los logros que se plantean a gran escala. Es, quizás, una "estrategia" en absoluto intencional ni conciente, para evitar el desencantamiento que se experimentó hacia mediados del siglo XX. Por último, es posible verificar que la tecnología se exhibe como el medio, el motor del desarrollo económico y, por ende, social. Se resignifica la matriz moderna que ligaba el progreso a la técnica y la idea de un futuro mejor para anunciar el arribo del ahora denominado desarrollo, también de la mano de la tecnología y tendiente a mejorar la calidad de vida en un proceso paulatino con miras al futuro. ¿Hasta qué punto se agotó la matriz imaginaria moderna? ¿Es posible hablar de crisis del progreso o lo que finalmente se evidencia es un proceso que implica cambios semánticos pero no significativos, más allá de algunos matices contextuales?

7.1.1.1. La innovación como promesa de desarrollo colectivo

En este contexto también hizo su aparición el término *innovación* como nuevo medio para el desarrollo y el progreso ligado, a su vez, al imaginario tecnológico que es, en la actualidad, como se analizará en los siguientes capítulos, el que condiciona la mayor parte de las significaciones derivadas del imaginario social contemporáneo.

El término *innovación* surge a principios del siglo XX, puntualmente en 1912, de la mano de Schumpeter, quien se pronunció largamente sobre la problemática del desarrollo. Para el autor, el capitalismo es un método de cambio económico dinámico que nunca puede ser estacionario y cuya principal característica es el proceso de "creación destructiva". En su análisis, el *empresario innovador* ocupa un rol central como impulsor, como agente que consigue imponer sus innovaciones en un medio ambiente adverso, signado por la competencia y la destrucción creativa, en un proceso que continuamente revoluciona la estructura económica desde adentro. No obstante, es a partir de la denominada "crisis" del progreso que inicia su trayectoria en las discursividades hegemónicas contemporáneas para presentarse dominante en las últimas décadas. Se puede afirmar que la *innovación* constituye una significación imaginaria derivada de la matriz de significaciones contemporáneas. Sin embargo, los sentidos que la recubren no distan demasiado de los que se vinculaban a la idea de progreso y está estrechamente ligada a la creencia colectiva del *desarrollo*.

El sentido primero del término innovación refiere a la introducción de un invento –ya sea un producto, un servicio o un proceso–, en la actividad económica. Esta perspectiva, también denominada economía de la innovación[304], ha puesto el foco en el abordaje del cambio tecnológico en las empresas y en la importancia del rol que adquiere el entorno social y los territorios en los que las mismas se localizan[305]. Considerando un contexto en el cual la producción de bienes y servicios es constante, la necesidad de incorporar a la *innovación* en los procesos de producción y comercialización es creciente. Sin embargo, esta visión del término es validada exclusivamente *por* y *en* el mercado.

Hay expresiones que permiten detectar el resurgimiento de un optimismo tecnológico ligado a la idea de progreso. Castells y Hall (1994) destacan el rol central que ocupan los *medios de innovación* en el futuro de las sociedades. Consideran que las aglomeraciones donde se encuentran instituciones de conocimiento científico y técnico, empresas y trabajo cualificado constituyen las "*calderas de la innovación en la Era de la información"* (Castells, 1997:83). En sintonía con estas ideas, la investigadora Susana Finquelievich sostiene que *"el desarrollo de estos tipos de medios* –innovadores– *es no sólo un factor decisivo para el desarrollo económico local, sino también una cuestión de prestigio social y político"* (Finquelievich, 2007: 67) Es decir, se considera a la innovación como la clave del éxito o el fracaso de las sociedades contemporáneas. De este modo, se erige como nuevo valor social que, a su vez, determina el desarrollo y el progreso de las ciudades en el marco del imaginario hegemónico desde el que se confirman las asimetrías regionales y locales. El mapa mundial sigue siendo clasificado desde el dualismo desarrollo/subdesarrollo o centros/periferias en función del nivel de innovación al que lleguen las ciudades. El discurso académico como legitimador de las discursividades dominantes contribuye a consolidar el imaginario tecnológico hegemónico que vincula innovación, desarrollo y tecnologías como las claves del éxito –económico y social– a futuro.

Esto no sólo se evidencia en el discurso académico, sino también, y principalmente, en las discursividades puestas en circulación por parte de los organismos internacionales. Los mismos que desde la posguerra vienen generando los cimientos de la "nueva sociedad". La CEPAL, por ejemplo, define a la innovación como el elemento determinante del desarrollo y el crecimiento.

---

[304] Muchas de las referencias acerca de las distintas perspectivas sobre innovación son producto de un trabajo colectivo Ester Schiavo, Camilla Dos Santos Nogueira, Paula Vera (2013).

305 Son numerosos los trabajos acerca de la economía de la innovación que tienen bases en los aportes de Schumpeter y los realizados por la llamada economía neoevolucionista, conformada por autores como Nelson, Winter, Dosi, Freeman y Soete, entre otros.

*"**La innovación es un elemento central en la estrategia de desarrollo**, definido como un proceso dinámico de interacción que une agentes que trabajan guiados por incentivos de mercado (como las empresas) y otras instituciones (como los centros públicos de investigación y las instituciones académicas) que actúan de acuerdo a estrategias y reglas que responden a otros mecanismos y esquemas de incentivos. Los vínculos sistemáticos y la interacción entre actores, así como la infraestructura económica e institucional que cada país es capaz de desarrollar, determinan su habilidad para capturar el impulso que el conocimiento da a la producción y la hace entrar en un **círculo virtuoso de crecimiento**"* (CEPAL, 2007: 12)

A partir de diversos programas, este organismo promueve la innovación y el desarrollo orientados a cumplir con las metas del milenio citadas anteriormente. Es decir, se abocan principalmente a propuestas para mejorar la calidad de vida de las poblaciones. Sin embargo, también cuentan con programas y documentos orientados al desarrollo económico, con lo cual quedan nuevamente vinculados los aspectos sociales y económicos al desarrollo social, como si fuesen determinantes naturales, despolitizados.

Otro término que parece ligado a esta matriz imaginaria es: la *brecha*. Brechas económicas, sociales, cognitivas, tecnológicas, digitales y de innovación[306], son las diferencias existentes al momento de comparar territorios centrales y periféricos. Se plantean como desafíos a superar a través de las políticas impulsadas, primero por organismos internacionales y después por parte de gobiernos nacionales y locales. Es interesante destacar que en el marco de una discursividad despolitizada, *la brecha* refiere a una idea menos violenta que diferencia de clase, por ejemplo. Además, *la brecha* aparenta una resolución más sencilla porque sólo requiere acuerdos y voluntades. Para medir y elaborar políticas y programas tendientes a disminuir las nuevas brechas, se desarrolló un "Índice Mundial de Innovación"[307] que:

*"refleja, por una parte**, la importancia fundamental que reviste la innovación como motor del crecimiento económico y la prosperidad** y, por la otra, la necesidad de adoptar una perspectiva horizontal amplia de la innovación, que pueda aplicarse tanto a las economías desarrolladas como a las economías incipientes, y que incluya indicadores más detallados que los que miden tradicionalmente la innovación (por ejemplo, el nivel de investigación y desarrollo en un país determinado). El Índice mundial de innovación constituye un valioso instrumento de análisis comparativo que facilita el diálogo entre los sectores público y privado, del que pueden valerse los encargados de la adopción de políticas, los líderes empresariales y demás sectores interesados para evaluar el progreso a medida que avanza."*[308]

La expresión empleada por Finquelievich (2007) *"la innovación como motor urbano"*, está en sintonía con la perspectiva que tienen los organismos internacionales

[306] http://www.wipo.int/pressroom/es/articles/2013/article_0016.html
[307] http://www.globalinnovationindex.org/content.aspx?page=GII-Home
[308] http://www.wipo.int/econ_stat/es/economics/gii/

sobre innovación. Esta idea permite aseverar que en el imaginario contemporáneo la creatividad y la innovación son la nueva fuente de energía del sistema. Es decir, representan el carbón, el vapor y la electricidad del siglo XXI.

Al igual que ocurrió con las ideas sobre desarrollo, las perspectivas desde la innovación se presentan con dos grandes objetivos: el mejoramiento de la calidad de vida y la "evolución" del sistema económico capitalista. En una época en la que todo parece estar inventado –y lo que aún no lo está puede serlo en cualquier momento– lo que se requiere entonces es explotar la capacidad humana de la creatividad para agregar valor a esos productos. Un valor que en sí es intangible pero que, más allá de los discursos que promueven el mejoramiento en la calidad de vida colectiva, terminan siendo redituables a los sistemas económicos y financieros.

Marc Augé (2012) analiza esta fase de la innovación y liga a este concepto las ideas que emergen para sostenerlo. Ellas son la participación, la diversidad, la interdisciplinariedad, la conexión del dominio social con el tecnológico, elogio de la investigación y la formación continua, la colaboración entre universidad y empresas. Frente a lo cual se pregunta *"si no estamos en presencia de una amplia labor de sustitución a cabo de la cual los términos ´investigación´, ´diversidad´ o ´cooperación´ habrán cambiado de sentido y el mundo de las empresas habrá ocupado lisa y llanamente el lugar del mundo entero"* (Augé, 2012: 93) porque apela a todos los aspectos y actores sociales, explica el autor. Lo novedoso de este campo de sentidos es que impulsa la cooperación entre el Estado y las empresas. La *dimensión colectiva de la innovación* es impulsada porque ya está comprobada la eficacia de este nuevo modo de innovación en el sector de Investigación y Desarrollo (Augé, 2012). Se puede afirmar entonces que la *innovación* se presenta como un sueño colectivo, un fenómeno mundial producto de una sucesión lógica y racional del desarrollo tecnológico y revestido de un amplio optimismo tecnológico, cuando, en realidad, es un discurso que surge como un deseo empresarial. Es un proyecto que sostiene *"una visión global e intelectualmente autoritaria del mundo"* (Augé, 2012: 101). No por ello no presenta sus paradojas, quizás los debates en torno a la energía nuclear, la sustentabilidad ambiental de los procesos de producción actuales y la manipulación genética, sean una manifestación, una grieta de esta nueva ensoñación social.

En la matriz imaginaria contemporánea la innovación también aparece ligada a otros términos y actores brindando una serie de distinciones. La incidencia de la incorporación de las TIC en la sociedad también implicó la emergencia de nuevas concepciones en relación a la innovación. En la primera época, en tiempos de la difusión

masiva de estas tecnologías y de la Cumbre Mundial sobre la Sociedad de la Información (Ginebra 2003, Túnez 2005), la innovación consistía en poner las TIC al servicio de la sociedad, contraponiendo esa propuesta al paradigma de desarrollo económico y ordenamiento social dominante que asignaba a la tecnología y a las revoluciones tecnológicas un rol causal (Schiavo 2007).

Posteriormente, al compás del surgimiento de tecnologías más avanzadas, otras disciplinas de las ciencias sociales y humanas han ido abordando el fenómeno de la innovación en relación con las TIC, entendiendo que su complejidad implica integrar los estudios estrictamente tecnológicos con las dinámicas sociales e históricas. De este modo, han surgido diferentes marcos de análisis y perspectivas. La *innovación abierta* es una de ellas y surge de los modelos abiertos de Internet. Se trata de una metodología que ha sido acompañada desde el principio por los movimientos de software libre. Como se ha mencionado, a partir de la finalización de la Segunda Guerra Mundial, en Estados Unidos el Estado comienza a hacerse cargo de la investigación estratégica en áreas tales como TIC, energía, o salud[309]. Esto dio un gran impulso al crecimiento del sistema de producción y desarrollo tecnológico, y transformó la investigación universitaria en investigación pública al servicio de los intereses estratégicos del país. Por supuesto, se trata de objetivos orientados a mantener el sistema capitalista/economicista actual, en su conjunto. Todas las universidades públicas o privadas de investigación en ese país trabajan principalmente con fondos públicos. Lo interesante es que dicho sistema crea paradojas, como la propia Internet, una red pública y abierta en una sociedad capitalista "privada", una red de investigación que en principio era de la elite de investigadores en *computer science* y que se va abriendo y llegando a todo el mundo. Y así, poco a poco, esa red abierta se generaliza e invita a sus usuarios no sólo a "usarla" sino a crear aplicaciones, servicios, como hicieron sus primeros usuarios (Schiavo, dos Santos Nogueira, Vera, 2013). De esta forma, la innovación aparece como un medio de democratización del conocimiento al tiempo que son las empresas las que siguen acumulando los réditos económicos de un fenómeno que se presenta como participativo, colectivo y orientado al bien común.

En este proceso de resignificación social de las significaciones del imaginario contemporáneo dominante es posible detectar lo que Foucault (2005) definió como *polivalencia táctica de los discursos.* Con esta idea se alude a que los discursos tienen una función táctica que no es ni estable ni uniforme –al igual que las significaciones imaginarias– e incluso puede ser contradictoria. En este sentido, un término puede tener

[309] Como bien lo refleja su actual presupuesto público en I+D http://www.whitehouse.gov/sites/default/files/microsites/ostp/fy2013rd_summary.pdf

una carga semántica que en otro momento es opuesta. La concepción humanista que componía, en cierta medida, el entramado de significaciones imaginarias alternativas a la matriz dominante, a través de términos como democratización, cooperación y colectivización hoy se vinculan con el discurso empresarial capitalista. Las expresiones analizadas son indicadores de procesos culturales, políticos, económicos y sociales de gran relevancia para comprender el contexto del imaginario social.

También es posible observar que el término *participación* se incorpora tanto para los procesos de tecnificación como de modernización de los sistemas democráticos. En los análisis sobre la emergencia de estos sentidos en las ciudades argentinas a partir de la década de 1990 permitirá establecer relaciones al respecto.

La innovación, entonces, es una significación dominante y potente porque vehiculiza deseos y sueños colectivos de la modernidad que se renuevan con la recomposición del imaginario tecnológico actual, alimentando la idea de progreso a través del desarrollo tecnológico que derivaría en desarrollo y progreso social. La innovación es la energía, el motor y la promesa de un desarrollo colectivo hacia el futuro.

En síntesis, la innovación puede considerarse como la nueva ensoñación social. Sin embargo, no es absolutamente nueva en cuanto a gran parte de los sentidos que soporta. Por un lado está compuesta por ideas nuevas vinculadas a los tipos de productos o bienes y a las asociaciones posibles entre diversos actores, pero por otro recupera y resignifica sentidos centrales del imaginario moderno como la idea de progreso, evolución, optimismo tecnológico, racionalidad técnica y futuro.

7.2. El entorno socio técnico cultural de la innovación

La sociedad contemporánea es nombrada muchas veces con los términos Sociedad de la Información o Sociedad del Conocimiento. De esta manera, es posible observar que las ideas de información, comunicaciones y conocimiento se presentan como una especie de condicionantes de una sociedad que pertenece a la información y está determinada por el conocimiento. La Organización de las Naciones Unidas (ONU) y la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT) organizaron la *Cumbre Mundial sobre la Sociedad de la Información* (CMSI) en Ginebra en 2003 y Túnez 2005. En dichos eventos hubo una disputa de perspectivas, cosmovisiones y sentidos, reflejados en los distintos nombres que estuvieron en juego para designar la Cumbre, propuestos por los diversos sectores sociales participantes. Una de las metas del encuentro era, precisamente, alcanzar una visión común de la llamada Sociedad de la Información, pero las diferencias no lograron zanjarse; como

resultado se manejaron al menos dos denominaciones en el intento de diferenciar dos proyectos de sociedad. Interesa remontarse a las CMSI y al mencionado debate, pues el mismo permite apreciar distintos modos de entender la innovación, cuando se piensan las TIC en función del desarrollo de las sociedades.

La denominación oficial *Sociedad de la Información* expresó, en ese marco, un nuevo paradigma de desarrollo económico y ordenamiento social, que asignaba a la tecnología y a las revoluciones tecnológicas un rol causal. Desde esta perspectiva, la innovación es sinónimo de integración creciente de TIC en todos los sectores de la sociedad, y la información es considerada fundamental, lo que hace referencia a los datos, los canales de transmisión y los espacios de almacenamiento. En este contexto, el sector de las telecomunicaciones surge como el llamado a liderar el desarrollo, acompañado por la industria productora de software, servicios informáticos y contenidos digitales.

La postura alternativa, reflejada en los documentos de consenso de la sociedad civil, optó por el término *Sociedades de la Información y el Conocimiento* con el propósito de diferenciarse de la visión tecno-céntrica presente en el discurso oficial, pero sin perder la referencia al tema de la Cumbre. En los documentos de la sociedad civil se entiende que la tecnología no es un factor neutro y con un destino inexorable, por ello se afirma una nueva etapa del desarrollo humano caracterizado por el predominio de la información, la comunicación y el conocimiento en la economía y el conjunto de las actividades sociales. Desde esta perspectiva, la innovación no se limita a sumar tecnología sino que se centra en el sentido que la misma tenga para cada una de las sociedades donde se incorpora. Lo fundamental deja de ser la tecnología en sí misma, para prestarle mayor relevancia a la articulación y posición que ésta ocupa respecto a la sociedad. Los referentes de esta posición son los seres humanos, las culturas, formas de organización y comunicación, la enumeración de estos factores tiende a reconocer que las TIC se determinan en función de la sociedad y no a la inversa (Schiavo, 2007).

La disputa semiótica relacionada con los términos y los sentidos adjudicados a cada uno de ellos pone de manifiesto la maleabilidad de los discursos y la falta de univocidad de los imaginarios, a pesar de que sea el imaginario social central del que emergen las significaciones hegemónicas. Éstas siempre son acompañadas por posturas alternativas que otorgan dinamismo al campo imaginario y de la acción.

Existen muchos autores que, desde diversas disciplinas y perspectivas teóricas, han analizado las características sociales, culturales, tecnológicas y económicas de lo que se considera una nueva sociedad. Entre ellos se destacan Manuel Castells (1989, 1997, 2001),

David Harvey (1989), Saskia Sassen (1999, 2001, 2007), Renato Ortiz (2004), Scott Lash (2005), Doreen Massey (2008) y Milton Santos (1994) entre otros. Si bien no es el objetivo realizar un análisis exhaustivo de las perspectivas y posicionamientos existentes, es relevante mencionar ciertos aspectos que configuran el entramado de sentidos contemporáneo para, de esta manera, poder avanzar sobre la interpretación de los imaginarios tecnológicos y las modificaciones en la percepción espacio temporal, como así también sobre posibles relaciones entre estos aspectos y las ciudades.

La mencionada *Sociedad de la Información y el Conocimiento* es una forma de definir al nuevo modelo de organización capitalista denominado informacional o posfordista[310] que se inicio hacia 1980 y se caracteriza fundamentalmente por la transformación de la cultura material, es decir, tecnológica (Castells, 1997). Uno de los aspectos tecnológicos que se destacan en este proceso es el surgimiento de nuevas tecnologías como la microelectrónica, la informática, las telecomunicaciones y la optoelectrónica que, a su vez conforman un sistema tecnológico convergente. La incidencia de estas tecnologías en las diversas áreas de la vida humana y en las disciplinas científicas se extendió con rapidez y de manera masiva, pareciendo un proceso inevitable. Y lo aparenta justamente porque aún con más fuerza que las propias tecnologías se han expandido las discursividades, las representaciones, las promesas y las creencias que las sostienen y las introducen en la vida social.

Autores como Sassen (1999, 2007) y Sennett (2001) caracterizan este modelo capitalista a través de dos fenómenos principales: por un lado la globalización de los flujos de trabajo y capital y, por otro, la transformación de las formas de producción que torna más flexible a las instituciones, a las modalidades de trabajo e intercambio. Estas transformaciones fueron posibles por las nuevas formas de organización emergente, las tecnologías productivas y de comunicaciones. Al respecto, Harvey ([1990] 2008) plantea la noción de *acumulación flexible* para caracterizar las nuevas relaciones también *flexibles* entre los procesos laborales, los mercados, los productos y las pautas de circulación y consumo. Este proceso contiene "*la emergencia de sectores totalmente nuevos de producción, nuevas formas de proporcionar servicios financieros, nuevos mercados y, sobre todo, niveles sumamente intensos de innovación comercial, tecnológica y organizativa"* (Harvey, 2008: 171). Destaca dos innovaciones que resultaron claves en este nuevo capitalismo. Por un lado la moda que aceleró el ritmo de consumo masivo tanto en

[310] Estos comentarios se inscriben en un debate más amplio que excede las posibilidades de extensión de esta tesis. Sin embargo cabe destacar la importancia que autores como Lash y Urry (1998), Virno (2003), Hard y Negri (2004); han tenido en la discusión sobre la fase capitalista actual denominada posfordista.

lo referido a productos como a estilos de vida y recreación. La otra tendencia es el desplazamiento del consumo de mercancías al consumo de servicios de toda índole. *"Si hay límites para la acumulación y rotación de bienes físicos (…) tiene sentido que los capitalistas se vuelvan hacia el suministro de servicios de consumo efímeros"* (Harvey, 2008: 315). Esto último se vincula también con la producción cultural y la construcción de imágenes que se analizará en relación a la marca ciudad.

Por su parte, para dar cuenta de la sociedad actual, Scott Lash formula la Teoría Mediática sosteniendo que *"en las formas tecnológicas de vida comprendemos el mundo por medio de sistemas tecnológicos. Como creadores de sentido, como interfaces de humanos y máquinas: conjunciones de sistemas orgánicos y tecnológicos*." (Lash, 2005: 42). Según este autor se piensa, hace y comunica necesariamente con otros en un entorno que se vuelve colectivo y público. Lash habla de la teoría mediática como la forma paradigmática de pensamiento en la sociedad global de la información en la actualidad. El modelo y el paradigma de la información son proporcionados por los medios y, en consonancia con Kellner (1994)[311], considera que bien podría denominarse a ésta, sociedad mediática. Como se ve, tanto la sociedad como la teoría quedan bajo el hechizo del paradigma de los medios, los cuales funcionan a través de la información. Esta edad mediática está signada por la convergencia de medios de la que habla Jenkins (2008) y donde los medios asumen, cada vez más, la entidad de objetos y tecnologías. Esta convergencia representa un cambio cultural y no la aglutinación de distintos medios en el mismo soporte; por eso trasciende al plano social, político, económico y simbólico. Desde esta perspectiva los rasgos principales de esta sociedad serían: los flujos, el desarraigo, la compresión espacio-temporal y las relaciones en tiempo real. Asimismo, Lash postula que el principio cardinal de la SIC es la *circulación* (de información, bienes, valores y personas) lo cual conduce a pensar en una nueva forma de poder. *"En el capitalismo tecnológico, el poder, quizás actúa menos a través de la explotación que de la exclusión. La propiedad real de los medios de producción trae aparejado el derecho a explotar. La propiedad intelectual acarrea el derecho a excluir (…) La clase social se convierte en una cuestión de acceso a las plataformas y a la condición de las formas tecnológicas de vida"* (Lash, 2005: 57)[312]. De esta manera se establece una relación de analogía entre la

[311] Kellner, Douglas (1994) "Media Culture", Londres: Routledge, en Lash (2005)

[312] Esta perspectiva de análisis también a sido tratada por otros autores q enfocan el tema desde otras miradas. Castells, por ejemplo, en "La Galaxia Internet" (2001), sostiene que la sociedad red, nombre que él da a la sociedad actual, "no es una sociedad de clases sino de inclusión/ exclusión", cuya divisoria principal no está marcada por el acceso material a las TIC sino por el acceso cognitivo.

caracterización de la *información* y de las relaciones sociales en este entramado o entorno mediático.

Como se verá en los siguientes capítulos, estas modificaciones en el sistema económico acarrearon transformaciones en las ideas, los modelos y las formas de vivir, experimentar y construir las ciudades.

7.2.1. Espacialidad y ¿nuevas? temporalidades: aceleración, instantaneidad y ubicuidad

Sennett sostiene que *"cuando se alteran las formas organizativas y burocráticas de una sociedad, se altera la percepción tanto del tiempo como del espacio"* (Sennett, 2001: 219) y esto se ve reflejado en las ciudades que son lugares de interrelación, intersección de tiempo, espacio y prácticas sociales. En el entorno socio-técnico-cultural descrito, la dinámica de las comunicaciones en la Sociedad de la Información y el Conocimiento, han generado mutaciones en las percepciones y manifestaciones espacio-temporales, puesto que las tecnologías digitales proveen condiciones propias y diferentes a las conocidas en el proceso de tecnificación mecánico que incidió de modo definitivo en las estructuras organizativas del sistema capitalista y, por ende, de la sociedad.

En el contexto actual, las tecnologías digitales o tecnologías de información y comunicación –TIC– plantean la emergencia de una nueva dimensión espacio-temporal, la del *espacio de los flujos* que se diferencia de la anterior, definida como *espacio de los lugares.* A diferencia de la perspectiva de la teoría social que concibe al espacio como soporte material de las prácticas sociales que comparten tiempo, el *espacio de los flujos*, explica Castells (1997), *"es la organización material de las prácticas sociales en tiempo compartido que funcionan a través de los flujos"* (Castells, 1997: 445). Los *flujos* son considerados como elemento organizador de la sociedad y como la expresión de los procesos políticos, económicos y culturales. Comprenden, básicamente, las secuencias de intercambio e interacción entre dos posiciones físicamente inconexas. Al respecto, Françoise Choay destaca que *"las telecomunicaciones han multiplicado directamente los intercambios de información entre los ciudadanos, extendido su campo de acción, transformado su experiencia del espacio y del tiempo y, con ello, la estructura de sus comportamientos"* (Choay, 2004: 64). En el espacio de los flujos, la red de comunicaciones que se desarrolla a partir del soporte de tecnologías digitales constituye la configuración espacial (Castells, 1997). En esta nueva estructura, los nodos adquieren un rol fundamental ya que en la medida en que éstos crezcan a partir de la convergencia de

interacciones se consolidan como los espacios de mayor relevancia que se condice, en su gran mayoría, ya no con Estados nacionales sino con ciudades. En su libro *Ciudad Mundial* (2008), Massey opone los lugares, otrora entendidos como espacios cerrados y consolidados, a los actuales espacios, caracterizados como *espacios de flujos.* La distinción global/local se desvanece producto de las interacciones informacionales que saltan constantemente las fronteras. La autora afirma que *el espacio es relacional* y esto influye en los modos identitarios que se definen tanto por sus relaciones internas como externas, por eso mismo no se puede pensar en ecuación cartesiana lugar = pertenencia = identidad. El espacio y la identidad son productos de interrelaciones que no se dan en lugares cerrados, sino abiertos, dinámicos y activos.

Así, el espacio geográfico permanece como el territorio de los Estados, con límites físicos y fronteras jurídicas y político administrativas, en cambio, el espacio que traen consigo las TIC, es un territorio con otros límites y otras fronteras. En este marco, las fronteras físicas de la ciudad se ven intervenidas por estas tecnologías. Los hogares y los servicios urbanos se informatizan, *"la trama urbana adquiere un nuevo significado; es atravesada por mensajes que desterritorializan a las personas, las viviendas y los edificios"* (Ortiz, 2004: 51). En este sentido, las fronteras físicas se debilitan frente a la ubicuidad de las comunicaciones. Una idea similar plantea Appadurai (1996) cuando plantea que los mensajes en movimiento implican a públicos desterritorializados donde convergen el movimiento y la mediatización. Este proceso se complementa con procesos de reterritorialización *"a través de los cuales los límites y las fronteras de diversos tipos, en lugar de desdibujarse, se vuelven más visibles"* (Morley, 2005: 134)

Estos nuevos medios que los ciudadanos emplean en su vida cotidiana reconfiguran las representaciones de la ciudad y también la constituyen. *"Las redes estabilizan al crear otro conjunto de muros, otra serie de límites, entre quienes tienen y quienes no tienen acceso a los medios de información"* (Lash, 2005: 215). Hoy las redes de la ciudad se entrelazan entre lo físico, lo efímero, lo discontinuo. Los cableados y las autopistas pertenecen a una fase de tecnificación mecánica en donde las redes que tejían la ciudad eran tangibles, visibles. En cambio, en el proceso de tecnificación digital, las materialidades parecen ocultas. Pero esto no significa, de ningún modo, que no existan. Por el contrario, el soporte de esta estructura que se expone intangible, en parte, siguen siendo los cableados, como es el caso donde persisten los cables de fibra óptica que permiten el acceso a Internet. Por otro lado también se encuentran los satélites que permiten la conectividad en aquellos lugares donde no hay infraestructura de cableado de fibra óptica.

Sin embargo, en el imaginario espacial contemporáneo, hay una tendencia cada vez mayor a lo intangible, lo cual es reforzado con la aparición de tecnologías que funcionan básicamente de modo inalámbrico. Asimismo, otra tendencia que favorece esta percepción es que el modo de uso de Internet va mutando y cada vez más parece que todo acontece en la nube[313].

Lo *virtual* también se erige como símbolo de este proceso de tecnificación. Un discurso extendido opone lo virtual a lo real, no obstante esta disputa carece de sustento ya que lo virtual también forma parte del proceso de construcción social e imaginaria. Bericat Alastuey (1994) afirma que cada estado de materialidad posee sus propias virtualidades. Lévy profundiza esta idea mediante la afirmación de que la *virtualización* constituye el punto preciso de la mutación que estamos viviendo en el proceso de hominización ya que este movimiento de lo virtual no sólo está afectando a la información y a la comunicación, sino también a los cuerpos y a los marcos colectivos de sensibilidad. *"Lo virtual no es, en modo alguno, lo opuesto a lo real, sino una forma de ser fecunda y potente que favorece los procesos de creación, abre horizontes, cava pozos llenos de sentido bajo la superficialidad de la presencia física inmediata"* (Lévy, 1999: 14). En el entorno virtual el espacio se configura a través de la movilidad de los vínculos sociales, de diversas acciones de comunicación, extensión de redes sociales y de lazos que son, en cierto modo, los mojones del espacio que se van construyendo tanto en el plano físico como en el virtual. De todas maneras, se puede pensar que la virtualidad funciona como el medio que refuerza la significación de *ubicuidad* en relación al imaginario espacial contemporáneo. Ese medio que permite comunicarse a toda hora con cualquier parte y que soporta, a través de Internet, el tráfico de las comunicaciones globales reconfigura el mapa mundial que al analizarlo permite poner en duda la universalidad de la ubicuidad.

En referencia a la temporalidad se puede decir que en el siglo XX una nueva noción de tiempo toma fuerza en los paradigmas emergentes. Ilya Prigogine, premio Nobel en química en 1977, plantea que las leyes temporales newtonianas de la Modernidad son reversibles, lo cual implica una negación de la experiencia humana de la temporalidad. Prigogine sostiene que la distinción entre pasado, presente y futuro es sólo una ilusión, por persistente que ésta sea. Es decir, que el tiempo y las formas que adquiere la temporalidad resultan de procesos de construcción social vinculados a lo imaginario y a las experiencias de vida. De este modo es posible pensar que ante un nuevo contexto cultural, económico y

[313] La nube es un neologismo que refiere a que toda la información se almacena directamente en Internet y se intercambia a través de links, a su vez, permite ofrecer diversos servicios a través de la red, se incorpora el software y la web 2.0 como servicio. Sin embargo, el usuario no tiene dominio físico sobre los dispositivos de almacenamiento, lo cual representa una de las mayores desventajas de este sistema.

tecnológico la temporalidad adquiera nuevas formas y significaciones. Attali se centra en el aspecto de la velocidad y la simultaneidad contemporánea para afirmar que el tiempo ya no transcurre en un sentido único, sino que se reorganiza localmente en función al sentido temporal del mundo *"donde la duración y la lejanía no son ya sinónimos"* (Attali, 2001 [1982]: 261)

En relación a las nuevas formas sociales de organización, se observa que éstas se traducen en un tiempo cada vez más flexible que acarrea una visión de inmediatez y corto plazo por un lado, pero de largo plazo en el sentido de alcanzar los objetivos del desarrollo. Asimismo se verifica un proceso de *individualización* de la hora. En estas épocas de "tiempos fluidos" ya no rigen como antes las horas para la masa de la sociedad, sino que los ritmos urbanos se van individualizando. La pérdida de la masa como actor social implica también la pérdida del tiempo colectivo.

La significación imaginaria preponderante en relación a la percepción espacio temporal es la *compresión* de ambas categorías. El aumento creciente de los intercambios, los movimientos y la circulación en relación a la Modernidad, trae aparejada las sensaciones de instantaneidad y aceleración que erosionan la percepción de los lugares induciendo a la experiencia de la ubicuidad. Tiempo y espacio se funden y se confunden en el mundo contemporáneo, haciéndose más evidente en las grandes ciudades donde se incrementan las interacciones entre técnicas, hombres y prácticas (Santos, [1994] 2008).

Espacio y tiempo se fragmentan y se recomponen de maneras diversas y flexibles en relación a las estructuras organizativas de la Modernidad. A partir de estas nuevas configuraciones, numerosas actividades y materialidades se definen y se resignifican en el tiempo y el espacio contemporáneo. Tal es el caso, por ejemplo, de actividades como el turismo, los viajes, el esparcimiento y la producción.

En el caso de la ciudad de Rosario estos procesos se experimentan en los espacios más significativos de su "Modernidad". Durante principios del siglo XX, el Bulevar Oroño representó un espacio de ascenso social de la burguesía mercantil que se materializaba en las grandes y lujosas casas construidas sobre el bulevar, sin embargo, entre las décadas de 1960-1970 numerosas casonas fueron derribadas para edificar en su lugar grandes edificios caracterizados por su estilo racionalista y de espíritu pragmático (Rigotti, 2010). En la actualidad, sobre ese bulevar se emplaza uno de los recorridos turísticos promovidos en la ciudad denominado "Romántica del Bulevar". En él se exponen frente a los edificios, fotos de las antiguas casonas que otorgaban a la ciudad un aire de lujo y sofisticación.

Asimismo, un cambio sintomático se dio respecto al lugar que ocupa el río. Si durante el periodo anterior ocupó un rol central en el cordón de comunicación y producción donde desembocaban las redes ferroviarias, se elevaban grúas y silos de almacenaje para los productos exportables; esas materialidades propias de una ciudad de la fase industrial se diluyeron. En las últimas décadas la ciudad de cara al río construyó sobre él un cordón de espacios públicos que también es productivo, pero con una lógica diferente. Se colmó de espacios de ocio y esparcimiento, de comercialización de servicios gastronómicos, de diseño y de cultura. Lo intangible, propio de la economía flexible, se inserta en estos espacios recalificándolos.

Como se puede observar en las fotografías expuestas, las dos primeras (Imagen 46, 47) constituyen símbolos de la resignificación de la espacialidad moderna, silos portuarios de almacenaje por un lado y la estación central de trenes por otro, que han sido intervenidas como espacios culturales. En el primero se empleó una parte de la estructura edilicia para hacer el Museo de Arte Contemporáneo de Rosario –MACRO[314]–, y el segundo se reestructuró para hacerlo funcional a un centro municipal del Distrito Centro y a un espacio público lúdico infantil denominado la Isla de los Inventos. En la parte exterior, configurando una escenografía de lo que ese espacio fue, perduran la torre con el reloj, las vías y una locomotora; paisaje que se completa con los jóvenes haciendo acrobacia en tela como una manifestación artística que dota de nuevos sentidos a esos lugares.

Por otra parte se encuentra la fotografía sobre el complejo de torres Dolfines-Guaraní[315] (imagen 48). Allí se puede observar que detrás de estas torres de alta gama se asoman los residuos del complejo ferroportuario de la ciudad dejando en evidencia la complejidad y la fragmentación urbana contemporánea. Por último, se presenta el caso del complejo Ciudad Ribera-Puerto Norte sobre el que se profundizará en los siguientes apartados. Estas instalaciones se ubican sobre la costa del río y buscan emular el proyecto Puerto Madero de Buenos Aires, lo cual puede considerarse una estrategia de identificación a partir de la imitación tanto simbólica como material de un fragmento urbano que se percibe como exponente del progreso. Emplazadas sobre construcciones portuarias industriales –ex Refinería– se erigen allí edificios de alta gama, oficinas y centros de negocios. Sin embargo, quizás la imagen más significativa de este proceso que se viene describiendo es la construcción de un lujoso hotel –Hotel Los Silos– (imagen 49) sobre la base material de los silos del puerto. Aquí se condensa la metáfora espacial que

[314] http://www.macromuseo.org.ar/
[315] http://www.dolfines.com/

vincula ambos períodos. La economía industrial y la economía flexible interactuando a partir de nuevas materialidades y prácticas sociales. Es interesante destacar que en el sitio web de Ciudad Ribera[316], donde se detalla el *master plan*, se presenta un texto con la historia de ese enclave espacial. Existe, entonces, una apropiación que dota de sentidos patrimoniales a partir del recurso del pasado. [317]

El desarrollo y la innovación contemporánea se erigen, entonces, sobre los sedimentos que dejó el proceso de construcción de una ciudad que buscaba ser moderna. Objetivo que sigue sosteniendo a partir de nuevas estrategias, aunque con anclaje en muchas de las espacialidades con alto grado de representatividad de la fase anterior.

7.2.2. Los imaginarios sobre las tecnologías de información y comunicación

Las tecnologías de información y comunicación constituyen un nuevo impulso en la historicidad de los desarrollos tecnológicos con fuerte incidencia en la vida cotidiana contemporánea. Con su aparición se inicia un proceso de tecnificación digital que moviliza y resignifica los imaginarios tecnológicos existentes, y crea otros nuevos. Como se mencionó anteriormente, la pregnancia de estas tecnologías en la vida cotidiana no acontece sólo a partir de la incorporación de artefactos tecnológicos, sino que lo que modifica son las percepciones espacio-temporales, las materialidades, las políticas y las actividades que se desarrollan con estas tecnologías, las pautas culturales que configuran el entramado de sentidos de estas tecnologías. La fuerza que adquieren muchas ideas como ubicuidad, novedad y todo el campo inagotable de oportunidades económicas que se despliega, son determinantes en el proceso socio cultural de apropiación de las tecnologías. De esta perspectiva resulta que se considere a las tecnologías de información y comunicación, en sintonía con Williams (1974, 1992, 1996), Morley (2007) y Cabrera (2004, 2006, 2011) entre otros, no sólo como artefactos tecnológicos sino como un conjunto heterogéneo que los incluye en un entramado de instituciones, prácticas sociales, intereses sectoriales, discursos e imaginarios.

David Morley retoma a Des Freedman (2002)[318] y expone que una de las fantasías generadas alrededor de las TIC es que son *"un instrumento no comercial de intercambio*

---

[316] http://www.ciudadribera.com

[317] Este emprendimiento hotelero pone en evidencia también ciertas negociaciones y conflictividades. Si bien se trabajará en detalle sobre los convenios público-privados más adelante, es pertinente mencionar que esta edificación no cumple con las normas urbanísticas vigentes que permitía la construcción de dos pisos por encima de los silos. Actualmente hay cuatro pisos terminados y un quinto en construcción. Esta situación ha sido denunciada en el Consejo Deliberante pero no prosperó en acciones concretas por parte del ejecutivo local. http://www.elciudadanoweb.com/el-hotel-encima-de-los-silos-de-puerto-norte-ya-aloja-polemica/

[318] Des Freedman, Goldsmiths, "A *Technological Idiot*?: Raymond Williams and Communications Technology", Information, Communication and Society, 5: 3, 2002, 1-18

de información" (Morley 2007: 179), dejando de lado el aparato empresarial y político que es el que proporciona impulso a estas tecnologías a partir de una ideología neoliberal de consumo y competencia. Es decir, todo despliegue tecnológico está inmerso en un medio de determinaciones históricas, sociales, políticas, económicas y culturales. La tecnología de ningún modo es autónoma ni en su emergencia ni en su expansión en el entorno social, porque es una relación social objetivada y en movimiento.

Daniel Cabrera afirma que *"las nuevas tecnologías de la comunicación y la información, en su actual y específico modo de existencia, son significación instituida de lo imaginario social"* (2006: 17). Las tecnologías digitales constituyen el eje del imaginario tecnológico contemporáneo y, al mismo tiempo, son la significación instituida de lo imaginario que se materializa a cada momento en un conjunto de imágenes y representaciones que condensan el significado y sentido que se les otorga socialmente. Como se analizará más adelante, los imaginarios que circulan en torno a las tecnologías en la actualidad también influyen en determinado modelo de construcción urbana. En el imaginario tecnológico contemporáneo subyacen significaciones previas que ponen en relación tecnología, progreso e innovación.

El imaginario tecnológico actual está alimentado y alimenta, a su vez, las concepciones de ubicuidad, inmediatez e instantaneidad que atraviesan las concepciones del tiempo y del espacio. Se habla, de hecho, de un nuevo "espacio-tiempo" caracterizado con estas significaciones, como se describió en el punto anterior. Estas ideas se nutren de otra significación que se vincula con la movilidad, la circulación y la interacción y es la premisa de *estar conectados*. La interacción se genera a partir de la comunicación entre los nodos de la red, en la medida en que más usuarios estén conectados la maquinaria digital se mueve con mayor agilidad y rentabilidad; al tiempo que engrosa la sensación de estar "actuando" más allá de las barreras físicas del medio cotidiano. Para formar parte de *este mundo* hay que estar conectado. De este modo, estas tecnologías no sólo han incidido a nivel mundial con el paradigma de la sociedad de la información, sino que se han instalado con mucha fuerza en la capilaridad social de la vida hogareña, laboral, educativa y de esparcimiento. Este proceso no es casual, sino que, como todo proceso tecnológico, está inserto en una trama de actores sociales, políticos, científicos y empresariales que promueven el uso de las mismas.

Esta premisa de la conectividad se impulsa por otra de las potentes ideas que configuran el imaginario tecnológico y comunicacional. Se trata de la idea de *novedad.* Las tecnologías contemporáneas se definen siempre con el adjetivo *nuevas*, nutriendo de esta

forma toda clase de esperanzas y promesas sobre una vida más cómoda y mejor Por otra parte, la novedad de la comunicación instantánea a distancia no es tal ya que, como describe Boddy (2004)[319], ésta surgió con el telégrafo en 1840 representando un fenómeno mucho más innovador y novedoso que lo que representan estas tecnologías actualmente. De todos modos no se puede desconocer que la movilidad y la portabilidad individual de estas tecnologías[320] que no requieren operadores ni intermediarios significan un cambio en relación a las tecnologías existentes. Asimismo, se considera que la emergencia del tiempo-espacio de los flujos definido por la creación de un entorno virtual, constituye una novedad en relación a las tecnologías precedentes. Si bien las tecnologías no determinan lo social, hay algo que funciona y que hace que ciertos sentidos sean apropiados y experimentados por la sociedad para que sigan reforzando y legitimando este imaginario tecnológico. No reconocer la complejidad de estas interacciones puede conducir a otro tipo de determinismos o a posturas ya caducas, como la teoría hipodérmica de la comunicación[321].

De todos modos, es posible afirmar que las tecnologías digitales se presentan en diversas discursividades como la *nueva* meca de la felicidad y la clave para la solución de numerosos problemas, alimentando así las esperanzas colectivas de una vida mejor. Lo *nuevo fundamenta la novedad del momento histórico calificado como* era *(de la información, digital)* (Cabrera, 2006: 166). Se puede observar entonces que el advenimiento de estos nuevos medios ocasiona el renacimiento de cierto determinismo tecnológico que evidentemente se traduce en un renovado optimismo y una creciente fe en el desarrollo de la sociedad de la mano de estas nuevas tecnologías. Un proceso similar al acontecido en la Modernidad con el desembarco de las tecnologías mecánicas. Quizás ello se deba, al menos en parte, a que en la contemporaneidad se experimenta la intensificación de muchos aspectos, procesos, valores y creencias de la Modernidad principalmente las vinculadas a las ideas de progreso en función de la técnica. De todas maneras, más allá de las similitudes o diferencias que se puedan establecer, cada contexto histórico social tiene sus tecnologías y los imaginarios que las ligan a ciertas materialidades y prácticas sociales.

Dentro de este imaginario tecnológico también emergen ciertas subjetividades propias. Con ello se hace referencia a la figura del *creativo* o el *innovador*. Estos sujetos,

---

[319] Citado en Morley (2007)

[320] Existen numerosos estudios sobre el teléfono móvil. Entre ellos se pueden mencionar a Zook, Matthew, Dodge, Martin, Aoyama, Yuko y Townsend, Anthony (2004), Katz, J.E., Aakhus, M 2002; Rheingold, H. (2004); Cabrera (2006b)

[321] Esta teoría forma parte de las primeras sobre la comunicación de masa y en ella se sostenía que los medios pueden manipular a las audiencias con sus mensajes, desconociendo el proceso de construcción de sentido de la instancia de recepción.

propensos a experimentar, proyectan usos, prácticas y materialidades que aún no se encuentran desarrolladas. En ocasiones se presentan como agentes disruptivos del sistema, pero por el contrario, resultan muy funcionales al capitalismo flexible constituyendo un engranaje clave para su crecimiento. Desde allí se plantean hombres arriesgados, soñadores que se atrevan a ir más allá de lo existente. Para ello se promueve la capacidad de autogestión –principalmente para el financiamiento de proyectos– y la independencia del individuo. Encuentran espacios poco explotados por el mercado, exploran las potencialidades de distintos medios de comunicación y no buscan específicamente modificar las reglas de mercado capitalista actual, sino todo lo contrario[322]. Prueba de ello son, por ejemplo, estas palabras a partir de las que la Tarjeta Visa define qué es un innovador.

> *"Hoy en día existe mucha competencia, por eso, los mercados actuales deben proyectarse de manera constante y es ahí donde la innovación es el mejor recurso de sobrevivencia y perduración en el tiempo. Los* ***innovadores están abiertos al mundo, ponen en práctica los cambios****. En el libro The Innovator's DNA se señala que hay ciertas* ***características que maneja un innovador*** *como:* ***asociar, preguntar, observar, experimentar y descubrir. La innovación es una excelente forma de superar la competencia, moverse a la cabeza de la industria y lo más trascendental, establecer nuevas formas de fortificar los márgenes de utilidad y agrandar las entradas de dinero****. Se trata de un factor determinante y central del éxito y fracaso en el largo plazo de las empresas."*[323]

Una síntesis del auge de la innovación y la creatividad en el imaginario tecnológico contemporáneo son las Conferencias TED[324], sigla que refiere a *tecnología, entretenimiento* y *diseño*. TED es una organización sin fines de lucro que surgió en 1984 en California con el objetivo de promover el diálogo entre personalidades provenientes del mundo del diseño, el entretenimiento y las tecnologías. En las conferencias organizadas se reúnen pensadores y *emprendedores* de estos ámbitos para cumplir la misión de esta organización: la difusión de ideas. La creación de esta organización, que se ha extendido a nivel global, puede funcionar justamente dentro del paradigma de la Sociedad de la Información y el Conocimiento para el cual las ideas, los emprendedores, el diseño y las tecnologías componen el entorno "natural" del desarrollo social mundial.

7.3. El arribo de la innovación a la metrópolis del interior

La vinculación entre innovación y políticas públicas se estrechó en la década de 1990 en todos los países "en vías de desarrollo" a través del neoliberalismo. Guillermo

---

[322] Por mencionar sólo algunos ejemplos de las páginas empresariales que promueven estas ideas: www.opinno.com/es/contenido/diez-caracteristicas-del-innovador, www.innovamarketplaza.com, www.ideaselife.com/,
[323] https://visaempresarial.com/pe/noticias/que-es-ser-innovador_243
[324] www.ted.com

Schweinheim (2011) explica el proceso en el cual en América Latina y otras regiones como Europa del Este, promovieron las reformas del Estado y la administración presentando políticas públicas como "innovaciones". La palabra innovación acarrea las ideas de cambio social, avance tecnológico, progreso y desarrollo humano. No incluir la *innovación* en las políticas públicas podía significar, en definitiva, quedarse al margen del progreso humano, explica Schweinheim. Iniciativas, cursos y premios sobre gestión pública innovadora colmaron el escenario político estatal. Sin embargo, más allá de las promesas que rodeaban a la innovación y las políticas de desarrollo, la inclusión y la equidad social siguieron estando ausentes en los resultados esperados.

"La innovación en la administración del Estado, en sentido estricto, implica una recombinación relativamente original de políticas, instituciones, formas organizativas, programas, sistemas de gestión, procesos y servicios para la ciudadanía. La ***innovación*** *entendida de este modo supone algunas cuestiones previas: un potencial para la* ***creatividad, medios disponibles****, pero fundamentalmente* ***autogobierno de los sistemas políticos"***. (Schweinheim s/f)[325]. A grandes rasgos, las políticas "innovadoras" de los 90s fueron un conjunto heterogéneo de programas sociales focalizados, programas de descentralización estatal como el paso de escuelas u hospitales al dominio de los estados provinciales y de desarrollo local en los municipios, presupuestos por programas y resultados, aplicación de la planificación estratégica a las ciudades, crecimiento de servicios públicos tercerizados, es decir, privatizados, por mencionar las más generales.

La gran tarea política de los noventa fue impulsar la reforma del Estado (Bresser Pereira, 1998) y las herramientas disponibles para hacerlo provinieron del ámbito empresarial. De este modo, la eficiencia, la transparencia y la solidez, valores ya consolidados de la esfera privada, ingresarían a las estructuras públicas a partir de la implementación de nuevas lógicas, discursividades y prácticas sociales. Así, la promesa de la renovación del Estado a partir de la confianza que despertaban las técnicas fabricadas por y para las empresas, estrechó las lógicas estatales y empresariales. Los Planes Estratégicos se fortalecieron como herramientas técnicas de planificación urbanística que se enmarcan en el imaginario tecnológico contemporáneo. La implementación de estos planes también puso de manifiesto cierto imaginario urbano que condujo, a su vez, a la formulación de determinados modelos de ciudad. El más emblemático es el Modelo Barcelona, referente de este tipo de planificaciones que también ha sido profundamente criticado (Capel, 2007). En Argentina las principales ciudades metropolitanas cuentan con

[325] www.vocesenelfenix.com/content/innovaci%C3%B3n-en-pol%C3%ADticas-p%C3%BAblicas-y-administraci%C3%B3n-del-estado-para-el-desarrollo-con-equidad

Planes Estratégicos, si bien alguno de ellos han surgidos en la década de 1990, se observa que en los últimos años este tipo de planificación ha tenido un nuevo impulso. En Buenos Aires este proceso se inicia en 1994 y se consolida con la creación del Consejo de Planeamiento Estratégico en 1996. A partir de allí se desarrollaron diversos documentos que formalizaron el Plan Estratégico Buenos Aires 2010. En Córdoba se creo el primer Plan Estratégico de la Ciudad de Córdoba en 1999 y se presentó una versión renovada en 2005. En Rosario se refleja un proceso similar. En 1998 se diseñó el Plan Estratégico Rosario y en 2010 se actualizó bajo la denominación Plan Estratégico Metropolitano Rosario. A estos se agrega el Plan Urbano Rosario 2007-2017 que también tiene lineamientos estratégicos que afectan a los espacios públicos. Mendoza cuenta con el Plan Estratégico Ciudad de Mendoza 2012-2015.

El contexto de incremento de la flexibilidad, descrito en capítulos anteriores, expone también ciertas herramientas técnicas que, a su vez, permiten explorarlas y utilizarlas como artefactos culturales del imaginario tecnológico dominante. En este marco de tecnificación y *modernización* de la gestión pública, Rosario desarrolló su primer Plan Estratégico (PER) publicado en 1998. Las transformaciones económicas, políticas y sociales del país acarrearon una crisis que se profundizó hacia fines de la década del 90 para terminar de eclosionar en el 2001-2002. En ese marco, el Plan Estratégico diagnostica el agotamiento de la ciudad industrial, ese declive del régimen de acumulación provocó una crisis urbana que se intensificó en la primera mitad de la década.

> ***"Enfrentar esa crisis****, la de toda una región con centro en Rosario,* ***reclamaba una ambiciosa transformación que****, sustentada en nuestras fortalezas y aprovechando al máximo las oportunidades que se nos presentaban,* ***nos convirtiera en una ciudad moderna e integrada en el Mercosur y en el mundo****. Hemos asumido el desafío que nos imponía nuestro compromiso con el futuro.* ***Hemos impulsado la elaboración de un Plan Estratégico para Rosario*** *que nos integre a la región metropolitana,* ***consolidando una ciudad abierta, plural, integradora, moderna y creativa, que ocupe un lugar relevante entre las ciudades latinoamericanas."***[326]

Así, la transformación que se consideraba indispensable hacía necesario entablar un diálogo con el ámbito privado. Bajo esta premisa en 1996 se constituye la Junta Promotora del Plan Estratégico Rosario[327]. Sin embargo, no sólo se establecieron diálogos con el sector privado empresarial, también se recurrió a *técnicos, especialistas* y *consultores,*

[326] PER, p. 5

[327] Los miembros de la Junta aparecen enumerados en el Plan. Entre ellos se destacan los miembros del entonces gobierno municipal del partido socialista, y destacados empresarios locales a cargo de instituciones como la Sociedad Rural de Rosario, la Bolsa de Comercio, la Asociación Metalúrgica, Asociación Empresaria de Rosario, Televisión Litoral-canal 3, Federación Gremial de Comercio e Indutria, Rader S.A.- canal 5, Ente Administrador Puerto Rosario, Federación Agraria Argentina, entre otros.

sujetos del saber técnico contemporáneo, como Jordi Borja y Joan Alemany Llovera[328]. Finalmente, en 1998 se publica el PER como producto de acuerdos y consensos de diversos actores públicos y privados consolidándose como *una herramienta de gestión de la ciudad*[329], *para potenciar su desarrollo*[330], el camino a seguir para enfrentar la nueva etapa por venir. Al mismo tiempo, se exponen las ideas sobre la técnica de la *planificación estratégica* que es considerada como una metodología flexible, condición necesaria para enfrentar los tiempos contemporáneos, focalizada en el desarrollo local, una forma moderna, participativa y democrática de organizar el desarrollo de la ciudad[331]. Como se analizó anteriormente, es posible observar acá la perspectiva despolitizada y desideologizada que se expresa a partir de la idea de acuerdo, punto de encuentro de los más diversos actores e intereses. Aparece así la imagen de una ciudad homogénea que persigue los mismos intereses y para alcanzarlos puede emplear los mismos medios.

> *"el objetivo inicial fue dotar a la tarea de elaborar el Plan (…) de mecanismos que permitieran acentuar la* ***participación y el involucramiento de instituciones y ciudadanos en la construcción del modelo de ciudad deseada****, profundizando la* ***cooperación y la articulación*** *entre los diferentes niveles y organismos* ***del sector público con las empresas y organizaciones representativas del sector privado****. Esto es, la materialización de '****un espacio para ponernos de acuerdo****'".*[332]

Esta novedosa herramienta de gestión, propia del mundo empresarial, resulta un campo fecundo para analizar los imaginarios urbanos de la época, las ideas en torno a lo que significaba *ser innovadores* –o modernos que, como se observará, es una significación con fuerte presencia en el discurso oficial– y cuáles son las acciones, instituciones y materialidades que le darían cuerpo a la innovación. Es decir, no se analizarán las políticas de innovación en el sentido clásico del término, aquellas políticas orientadas exclusivamente a la promoción de desarrollo de I+D, sino que se indagará la idea de *innovación* como nueva significación en las políticas públicas locales. Término que por un lado funciona como aglutinador de una amplia diversidad de actividades, instituciones y actores y, por otro lado, se encuentra fundamentalmente ligado al desarrollo económico.

7.3.1. La innovación como concepto aglutinante

---

[328] Jordi Borja es un sociólogo, geógrafo y urbanista catalán que se ha desempeñado en el ámbito académico y también en el de las consultorías. Participó como asesor en el proceso de desarrollo del Modelo Barcelona, en la reconversión de Puerto Madero en Buenos Aires y en los planes estratégicos de Río de Janeiro, Bogotá, Medellín y Rosario. Joan Alemany Llovera, economista y profesor, también se desempeña como consultor en planificación urbana y portuaria realizando trabajos de consultor en el programa URB-LA de de la Unión Europea sobre Reconversión de espacios portuarios en Marsella, Bilbao, Montevideo, Rosario y Valparaíso. http://www.aippyc.org
[329] Ídem.
[330] PER, P.16
[331] Ídem.
[332] PER, p. 18

En el PER se apela a dos estrategias para instalar las nuevas significaciones sociales. Por un lado busca *convencer*, persuadir a diversos actores a través de la eficiencia técnica y metodológica de la herramienta y, por otro lado, busca *conmover* recurriendo a lo emotivo y afectivo, construyendo una imagen de la ciudad que facilite la identificación y representatividad de los ciudadanos. Ambos mecanismos están orientados a producir la sensación de sentirse parte y motivo de este nuevo proyecto de gestión urbana.

Entre los rasgos distintivos de este "espacio" que constituye el PER, se destaca la *innovación*, ya que a partir de este documento se *"incorpora en la agenda de discusión de las instituciones públicas y privadas aquellos* ***temas de futuro****, vinculados no sólo a los cambios tecnológicos sino también a las nuevas estrategias de actuación en el campo social, a las nuevas tendencias en las actividades culturales, en la protección del medio ambiente o en la gestión del desarrollo local"*[333].

De manera inmediata aparece el término innovación como significación social derivada de la matriz imaginaria contemporánea que funciona como sentido aglutinador, rasgo que permite la convergencia de los cambios tecnológicos, sociales, políticos, económicos y culturales como aspectos del desarrollo local. A su vez, surge la idea de *futuro* como el espacio-tiempo de realización de las promesas de estas transformaciones.

En simultáneo se expone cierto diagnóstico sobre la realidad urbana de la época, sosteniendo que una nueva ciudad está llegando, en un porvenir inmediato vinculado al cambio de siglo. Esta "nueva ciudad" se aleja del modelo industrial que dio entidad a la ciudad moderna para insertarse en otras escalas. Así, uno de los objetivos es incrementar la vinculación de Rosario con la región –principalmente con la región contractual y económica MERCOSUR– y ello puede realizarse aprovechando "***la revolución científico-tecnológica*** (…) ***para posicionarse ventajosamente frente a las innovaciones*** *En este sentido, será útil potenciar nuevas relaciones entre Estado y sociedad civil, incorporando* ***gerenciamiento público-privado****. La capacidad intelectual y los talentos creativos de la ciudad deberán ser revalorizados, para ponerlos al servicio de la transformación."* (PER, 1998: 23). Es posible analizar aquí los rasgos de confianza y optimismo tecnológico renovado por las nuevas tecnologías que, junto al gerenciamiento público privado, podrán expandirse en la ciudad facilitando las transformaciones necesarias para emprender el camino hacia el desarrollo. Además, según el diagnóstico del Plan, Rosario cuenta con un buen posicionamiento respecto a la imagen de ciudad creativa e innovadora[334], aspecto que sin embargo es necesario explotar con mayor profundidad. Nueva ciudad, nuevas

[333] PER, p. 19
[334] PER, p. 32

tecnologías y nuevas técnicas de gestión se entrelazan como promesas y herramientas para satisfacer las expectativas colectivas de superar una situación marcada por una aguda crisis económica y social. No sólo se aglutinan deseos y creencias en torno a las tecnologías, sino que se agrupan diversos actores sociales e instituciones para dar respuesta a estas transformaciones.

Además, se presenta la innovación como la clave hacia el futuro, ya que *"lo innovador,* –es– *lo que puede cambiar, aquello que hoy no está pero que la ciudad y sus actores más visionarios comienzan a imaginar para su futuro"* (PER, 1998: 103). Nuevamente surge la idea de cooperación, desinterés y ausencia de conflictividades construyendo la imagen de que todos los rosarinos están y buscan el mismo destino. Sin embargo, más allá del aparente desconocimiento que se expone desde el discurso oficial sobre las diferencias económicas, sociales y culturales entre los diversos actores que componen la ciudad, es la misma matriz discursiva empresarial la que hace estallar esta contradicción. Es posible indagar esta idea cuando se habla del perfil de la nueva ciudad, donde se naturalizan las desigualdades al afirmar que *"esa ciudad se irá construyendo junto a sus propias contradicciones sociales, económicas y territoriales. La ciudad es, en definitiva, un espacio de contrastes y múltiples variaciones. Es que los actuales modelos de sociedad no garantizan la inclusión de todos lo sectores sociales, la fortaleza de la economía local y sus empresas, ni el equilibrio entre sus diferentes espacios urbanos"*. (PER, 1998: 103) No obstante, a continuación se exponen los tres objetivos del desarrollo territorial: *"la competitividad del sistema económico territorial, para permitir que los diferentes actores económicos encuentren oportunidades de progreso e innovación; la equidad social, que abra espacios para todos los ciudadanos sobre la base de construir una sólida plataforma solidaria y participativa; y la sustentabilidad, que permita sentar las bases de un desarrollo equilibrado desde el punto de vista territorial y en armonía con el medio ambiente"* (PER, 1998: 103) Que la competitividad conduzca a generar oportunidades de progreso para todos es una ficción ligada a la idea liberal denominada "efecto derrame" que postula que a partir del progreso de algunos, los beneficios rebalsarían la pirámide social beneficiando, por defecto, a quienes se encuentran en la base, es decir, en condiciones más desfavorables. Asimismo, se habla de una equidad social que, lejos de estar ligada a políticas públicas de acción social, se basa en lazos de *solidaridad* dejando en manos de la caridad privada el bienestar de los sectores más vulnerables. De todos modos, el Plan se expone como la expresión del lugar deseado al cual dirigir la ciudad, despolitizado y estratégico.

Al mismo tiempo, para hacer posibles los cambios que conduzcan al desarrollo de la ciudad se presenta la necesidad de modificar el modelo de gestión existente. Para ello se propone el programa *Autonomía local, modernización y descentralización municipal*. Estos procesos de modernización de los municipios "*… producen algunas* ***señales de innovación en los gobiernos locales*****:** ***la descentralización de la ciudad*** *para encontrar respuestas localizadas; la* ***incorporación de nuevos sistemas de información y comunicaciones****; la* ***aparición de formas novedosas de gestión público-privadas****. En este contexto, se estimula la participación de los ciudadanos y de las organizaciones de la sociedad civil en la definición y diseño de soluciones a los problemas comunes"* (PER, 1998: 70). Estas discursividades y aspiraciones son posibles en el marco de la reforma constitucional realizada en 1994, en la cual se incorpora la descentralización como una política de estado. La racionalización técnica de la administración pública a través de distintos artefactos y tecnologías organizativas se convierte así en la materialización del imaginario tecnológico en el ámbito de la gestión pública. A partir de este "nuevo Estado" será posible conducir a la ciudad hacia su destino de progreso. Para ello, el Plan establece cinco líneas estratégicas producto del *relevamiento de los sueños* realizado para la etapa diagnóstico. Estos lineamientos se definen a partir de ciertos deseos de la ciudad y sus habitantes: Ciudad del Trabajo, Ciudad de las oportunidades, Ciudad de la Integración, Ciudad del Río, Ciudad de la Creación; que se irán analizando y desplegando en los sucesivos puntos de acuerdo a la problemática abordada en cada uno. Se puede observar entonces que, si bien la ciudad en la modernidad se constituyó como el espacio del progreso, en la contemporaneidad refuerza su rol. Actualmente el lugar de la ciudad como factor fundamental en el progreso es apuntalado por las políticas de descentralización y la teoría de los gobiernos locales a partir de los cuales se iniciarían políticas localizadas para solucionar problemáticas puntuales, focalizadas. La flexibilidad y la heterogeneidad propias del imaginario social contemporáneo, se expresan de manera acabada en estas ideas acerca del carácter cardinal de la gestión local.

7.3.2. La innovación como motor del desarrollo económico local

Las diversas temporalidades también convergen en un acuerdo pacífico. El pasado y el futuro entablan un diálogo que se expone sin conflictividades en "*una dialéctica entre tradición e innovación, un delicado pero fecundo diálogo entre el patrimonio que Rosario no quiere resignar y el horizonte de posibilidades que aguarda ahí nomás, casi a la vuelta de cualquier esquina.*" (PER, 1998: 43). Ese pasado es reconstruido a partir de ciertas representaciones de la ciudad. Entre ellas se destacan la idea del trabajo, la laboriosidad, la ciudad hija de su propio esfuerzo para la cual el trabajo es el factor básico de progreso e integración social. El pasado colmado del trabajo que en los 90 se añoraba, permitía incentivar las esperanzas colectivas de recuperación, de regreso a las fuentes, a aquello que aparecía como "natural" para una ciudad de puerto, movida por la industria y el comercio. Hacia el futuro, en esta dirección, se busca construir de Rosario un centro regional de transportes y servicios que recupere la imagen de la ciudad laboriosa y pujante[335]. Para el desarrollo de estos "sueños" se diagramó una línea denominada *Ciudad del Trabajo* que se ya no se vincula con las actividades y las materialidades que marcaron la ciudad industrial que el Plan diagnostica en vías de extinción, sino que se propone una ciudad orientada a la nueva economía. Esa economía flexible, de servicios, global o del conocimiento constituye "*una fase de desarrollo del sistema económico en la que la generación y difusión de conocimientos y su incorporación al proceso económico a través de la* ***innovación*** *han pasado a jugar un* ***papel central en la competitividad de las economías (nacionales, regionales y locales) y de las empresas****.*" (Rozenwurcel, Bezchinsky, 2007: 4) La necesidad creciente de innovar para ser más competitivos acerca al sector público y privado a trabajar de manera coordinada para lograr este objetivo que es, en definitiva, una promesa para alcanzar el desarrollo.

La crisis económica y social traducida en el incremento del desempleo en la zona metropolitana de Rosario como consecuencia del estancamiento de la actividad portuaria agroexportadora y la caída de la producción industrial en el denominado "cordón industrial" de la región, contribuyeron, según el diagnóstico del PER, a construir una imagen de Rosario como *ciudad del desempleo*. Este fenómeno de conflictividad material y simbólica es uno de los puntos que resulta determinantes revertir desde las estrategias del PER. Justamente ante el cambio de época, el futuro se vislumbra lleno de oportunidades. Asimismo, se recurre a la idea de innovación como el motor de la anhelada recuperación económica.

[335] PER, p. 43

*"**Nuevas inversiones públicas y privadas de magnitud proyectan convertirse en dinamizadoras de la economía y el empleo locales.** Es necesario, aunque complejo, identificar las tendencias de cambio y potenciar las estrategias que permitan dinamizar la base económica, **orientando las tendencias regionales hacia actividades productivas innovadoras- tecnología, logística, marketing, diseño**, entre otras. La capacidad empresarial local, en especial de sus micro, pequeñas y medianas empresas, puede constituir una apuesta para la especialización en actividades de futuro".*[336]

Sin embargo, es necesario reorientar las inversiones hacia las nuevas actividades productivas. Estas serían las actividades relacionadas con el desarrollo de tecnología, la logística y las industrias creativas como el diseño y el marketing. Dentro de esta línea estratégica se destacan las pequeñas y medianas empresas –PyMEs– como *actores de la innovación* ya que constituyen organizaciones más flexibles y con mucha potencialidad de especialización[337]. De todos modos, no se proponen políticas concretas más que crear un ente que coordine y facilite la cooperación entre empresas y establecer un servicio de intermediación laboral para contribuir con la capacitación y la inserción laboral. Hacia donde se orientan las políticas más específicas es a la innovación como medio de reconstrucción de la ciudad, anclado en determinadas actividades económicas. Así, es posible considerar que la perspectiva sobre la innovación es clásica y consiste en introducir productos o procesos novedosos al mercado. Para ello se esgrime la línea estratégica: *La ciudad de la creación.* Creatividad e innovación serían entonces los engranajes de este nuevo sistema económico, los andamiajes sobre los cuales erigir no sólo el nuevo Estado, sino la nueva ciudad. La idea de novedad, como se ha analizado respecto al imaginario tecnológico, funciona como depositario indefinido de esperanzas colectivas, de resurrecciones urbanas.

La ciudad de la creación surge entonces como producto de los sueños colectivos anclados en la producción artística y cultural de Rosario, pero también, y fundamentalmente, porque es un elemento estratégico para la competitividad local.

*"es por todos conocido el hecho que **el entorno cultural y las capacidades y potencialidades de creación e innovación científico-tecnológica constituyen elementos indispensables de competitividad en las sociedades contemporáneas**. Todo enfoque sobre la competitividad de las regiones y ciudades revaloriza su importancia para el desarrollo local/regional."*[338]

Las industrias culturales emergen ahora como la actividad económica novedosa y con una relevancia creciente en las economías flexibles. Las vinculaciones entre cultura,

[336] PER, p. 27
[337] PER, p. 27
[338] PER, p. 96

creación, innovación y diseño motorizan la economía de los servicios[339]. Frente a este diagnóstico se busca: potenciar la centralidad de Rosario como núcleo de la actividad creativa y cultural; promover la actividad artística y cultural potenciando sus "vocaciones" creativas e innovadoras incorporando las industrias culturales a la actividad económica de la ciudad y estimular el conocimiento, las actividades científicas y el desarrollo tecnológico[340]. Centrados en el paradigma de la Sociedad de la Información y el Conocimiento, el futuro de la ciudad se delinea en función de las significaciones derivadas de esta matriz. Como ha quedado expuesto, creatividad, innovación, ciencia y tecnología constituyen, desde la discursividad oficial, las variables de competitividad y desarrollo contemporáneas. Asimismo se establece a la ciudad como actor determinante, nodo central de este proceso, asimilando la difundida creencia de que las ciudades que no estén a la altura de las innovaciones científico-tecnológicas contemporáneas quedarán afuera del nuevo orden mundial.

> *"El desarrollo de las **ciudades**, sus **empresas e instituciones**, cada vez más depende de la capacidad creativa en investigación científica y tecnológica. La naturaleza cada vez más localizada de la producción y de la innovación, acrecienta la necesidad del desarrollo de espacios regionales de innovación, a la vez que impone una fuerte internacionalización de sus relaciones."*[341]

Para formar parte de este nuevo entorno global de información, conocimiento y comunicaciones se plantea el desarrollo de diversas espacialidades flexibles y definidas por el imaginario contemporáneo al que, a su vez, retroalimentan. Surge así la idea de formar parte de *la geografía de la creatividad*[342] desarrollando un sistema de relaciones sinérgicas entre identidad urbana, sueños colectivos, imagen de ciudad y despegue del desarrollo económico local a partir de promover la producción circulación y comercialización de la creatividad y la innovación de actores locales a través de las industrias culturales. También se plantea la necesidad de crear un *polo de tecnología e innovación*[343] que permita articular esfuerzos públicos y privados para consolidarse como nodo productivo e innovador de la región. Sobre este aspecto se trabajará en el Capítulo 9.

En esta aproximación al Plan Estratégico Rosario se pudieron abordar diversas significaciones imaginarias derivadas de la matriz imaginaria que colma los sentidos contemporáneos. Por un lado, la creatividad y la innovación como motores del desarrollo económico local, como medios para hacer frente a la crisis económica y herramienta de competitividad y posicionamiento a nivel regional y global. Por otro, se puede analizar la

---

[339] PER, p. 95
[340] PER, p. 96
[341] PER, p. 96
[342] PER, p. 98-99
[343] PER, p. 101

pregnancia del discurso empresarial en el político. Tanto la planificación estratégica, como la matriz DAFO –Debilidades, Amenazas, Fortalezas, Oportunidades– son herramientas técnicas propias del mundo empresarial que imprimen en el discurso oficial público un imaginario tecnológico ligado a las significaciones propias de ese entorno. Marketing, gerenciamiento, diseño, racionalización, eficiencia, eficacia, evaluación, indicadores de éxito y, principalmente, innovación, son los términos a partir de los cuales se puede analizar esta convergencia de imaginarios derivados de la matriz central contemporánea y que termina de materializarse en la promoción del trabajo cooperativo, mancomunado y cogestionado de lo público que representa la ciudad entre actores públicos y privados. La empresa entra en el Estado de otro modo, ya no sólo a través de las licitaciones públicas que son herramientas de la administración municipal moderna, sino a partir de algo más profundo que es la matriz de significaciones sociales. Esto se percibe también en la imagen de ciudad como empresa, como industria creativa. Una ciudad homogénea, sin conflictividades, participativa, con una apariencia de horizontalidad en la toma de decisiones donde los ciudadanos votan y las corporaciones empresariales junto al gobierno municipal son los que definen los lineamientos estratégicos para la ciudad y sus habitantes. La flexibilidad no sólo domina el campo económico, sino también social y cultural al plantear acuerdos que se presumen horizontales e igualitarios entre actores heterogéneos, con intereses y conflictividades que parecen ser desconocidas desde las discursividades analizadas.

Imágenes Capítulo 7

Imagen 46: Silos- Museo MACRO

Fuente: captura propia, 2012

Imagen 47: Ex Estación Rosario Central

Fuente: captura propia, 2012

Imagen 48: Torres Dolfines-Guaraní

Fuente: captura propia, 2013

Imagen 49: Hotel en construcción, Puerto Norte

Fuente: captura propia, 2013

CAPÍTULO 8. ROSARIO: AUTOCONTRUCCIÓN DE UNA IMAGEN

La mirada recorre las calles como páginas escritas:
la ciudad dice todo lo que debes pensar, te hace repetir su discurso,
y mientras crees que visitas Tamara, no haces sino registrar los nombres
con los cuales se define a sí misma y a todas sus partes.
Tamara – *Ciudades Invisibles de Ítalo Calvino*

8.1. La ciudad y sus imaginarios en la tecnificación digital

En el Capítulo 7 se describieron algunas características generales que hacen a la definición del paradigma actual: la Sociedad de la Información y el Conocimiento. Allí se planteo que algunas significaciones modernas se profundizaron en el contexto sociocultural contemporáneo. De este modo, la aceleración, la velocidad, la instantaneidad, la circulación y la ubicuidad constituyen rasgos de la percepción espacio-temporal "comprimida" actual que resignifican a su vez ciertas materialidades, territorialidades, actividades y artefactos.

Los fenómenos enmarcados en la denominada Sociedad del Conocimiento están generando transformaciones en las ciudades. Principalmente en las ciudades metropolitanas se verifica un crecimiento acelerado del proceso de urbanización y, también, del de tecnificación (Elías, 1998), este último promovido por el desarrollo y difusión de las tecnologías de información y comunicación. Las ciudades se tornan más centrales aún que en la Modernidad como espacios de realización de las significaciones contemporáneas. La centralidad de las ciudades, en tanto forman la configuración espacial preponderante, se debe a que en ellas circulan no sólo personas y bienes, sino también información, objetos culturales, científicos y tecnológicos. A su vez, los artefactos colman la vida cotidiana tanto dentro del hogar como en el espacio público. Los individuos se asimilan a centrales tecnológicas en movimiento, conectadas y habitando simultáneamente múltiples territorios tanto físicos como virtuales. Esta convergencia provoca nuevas yuxtaposiciones de imaginarios urbanos y tecnológicos que inciden en los modos de concebir y construir las ciudades.

Como se ha mencionado en capítulos anteriores, los imaginarios condicionan el desarrollo de políticas públicas, proyectos urbanos y discursos de los gobiernos locales que hacen a los procesos de producción del espacio urbano y a sus consecuentes configuraciones territoriales y simbólicas. Al mismo tiempo, legitiman y mantienen esos imaginarios instituidos. En este sentido, en las ciudades se establecen ciertas relaciones con lo global que se manifiestan en los planes estratégicos, políticas públicas y formas de construcción de territorialidades concretas.

En referencia a una idea o imagen de ciudad deseada y ambicionada, se puede afirmar que la ciudad moderna está compelida a ser metropolitana para encarnar las significaciones de desarrollo e innovación que funcionan como índices del progreso contemporáneo. La ciudad metropolitana constituye un espacio estratégico donde se localizan particularmente ciertos fenómenos como la globalización, la incorporación de nuevas tecnologías, la intensificación de las dinámicas transnacionales y translocales y una mayor presencia de instancias de diversidad sociocultural (Sassen; 2007). Estos factores se pueden relacionar con las políticas de descentralización y desarrollo local experimentadas por las grandes ciudades de Estados Unidos y Europa desde la década de 1980 y que en Latinoamérica se expresaron principalmente en el decenio siguiente –sobre estas políticas se trabajará a continuación–. En muchas ocasiones, como se puede observar en el caso de Rosario[344], los planes de metropolización en lugar de estar orientados a descentralizar capacidades productivas, culturales y económicas, lo que hacen es contribuir a reforzar el crecimiento del nodo más grande, es decir, de la ciudad central del área metropolitana.

En Argentina existen veintitrés áreas metropolitanas, la red que conforman soporta más de la mitad de la población (Pírez, 2008) y de la infraestructura tecnológica y de transportes del país. En las metrópolis de tamaño mediano o del interior la conexión con lo global es algo distinta. No sólo existe una cuestión de tamaño, infraestructura y densidad demográfica, sino que también hay debates alrededor de la metropolitanización: las estrategias para ingresar al sistema global de las ciudades y cómo posicionarse en el orden de las ciudades inteligentes, innovadoras y sustentables.

El intento de formar parte de las promovidas redes de ciudades[345] a escala planetaria, está en sintonía con el imaginario urbano y tecnológico de deslocalización y empoderamiento de las ciudades, con las ciudades globales como máximo referente, como actores claves de la vida contemporánea y engranajes de los procesos de desarrollo. Al mismo tiempo se puede observar que al formar parte de estas redes o maquinarias flexibles, las ciudades van sumando calificativos, orientando acciones y políticas para *ser* ciudades creativas, educadoras o sustentables. En el caso de Rosario, una de las estrategias de gobierno consiste en integrarse a redes internacionales:

> *"Las redes de ciudades cobran cada vez mayor protagonismo en el plano internacional como un importante componente de la* ***estrategia de internacionalización de las ciudades****. La participación*

[344] A diez años del Plan Estratégico Rosario –PER–, se delineó el segundo Plan Estratégico integrando el área metropolitana –PEM– con el objetivo principal de construir a Rosario Metropolitana para 2018.

[345] Existen numerosas redes de ciudades promovidas por distintas organizaciones e instituciones internacionales. Por mencionar algunos ejemplo se puede citar la Red de Ciudades Creativas promovida por la UNESCO (http://www.unesco.org/new/es/culture/themes/creativity/creative-cities-network), la Red de Ciudades Educadoras promocionada por la Asociación Internacional de Ciudades Educadoras (http://ciudadeseducadorasla.org), la Red de Ciudades Sustentables (http://www.redciudades.net/) iniciada por la Fundación AVINA (http://www.avina.net/).

en estas redes constituye el marco institucional apropiado que les permite a los gobiernos locales en general y a Rosario en particular, intercambiar experiencias exitosas de gestión local y cooperar con otras ciudades en temas de relevancia urbana, mediante la ***captación de recursos tanto técnicos como financieros del escenario internacional, con el fin de elevar la calidad de la gestión pública****. Además, la participación de las ciudades en estas redes propicia la articulación internacional que contribuye a la expresión de las perspectivas locales en ámbitos regionales o globales y permite coordinar esfuerzos para afrontar temas de escala global e impacto local."*[346]

Las problemáticas de lo local y lo global convergen en estas instituciones flexibles. Con los objetivos generales de intercambiar, cooperar, elevar la calidad de la gestión y captar fondos internacionales, Rosario forma parte de diversas redes. Se destacan: Mercociudades, creada en 1995 con el fin de facilitar el proceso de integración regional al MERCOSUR; la Red de Ciudades Educadoras; Red de Ciudades Unidas contra la Pobreza; Red de Ciudades y Gobiernos Locales Unidos y el Foro de Autoridades Locales para la Inclusión Social.

La necesidad de las ciudades de ser clasificadas, adjetivadas o caracterizadas en el ámbito internacional se vincula con que *"hoy el capitalismo se dedica sobre todo a la producción de signos, imágenes y sistemas de signos y no a las mercancías en sí mismas"* (Harvey, 2008: 318) Si a esta característica se agrega que *"la estructura de la economía global la produce la dinámica de la competencia"* (Castells, 1997: 130) se comprende entonces la necesidad creciente de planificar y diagramar la *imagen* de la ciudad. Las ciudades se van conformando como sistema de signos, muchos de ellos diseñados con el objetivo de especificar el perfil de la ciudad de acuerdo a determinado mercado. La competencia y el poder creciente de la imagen constituyen una lógica empresarial de la que las ciudades no pueden escapar. La ciudad convertida en mercancía debe tener atributos, valores, satisfacer demandas. Así se van construyendo como ciudades de negocios, de turismo, cultura o innovación. En definitiva, la flexibilización que caracteriza al capitalismo actual implica atender y satisfacer múltiples demandas, lo que conlleva cada vez más exigencias para aquellas ciudades que atiendan al *deber ser* contemporáneo.

8.1.1. Significaciones imaginarias contemporáneas como adjetivaciones urbanas

Las vinculaciones simbólicas entre ciudad y tecnología se fortalecieron desde la Modernidad porque ambas se consolidaron como significaciones imaginarias funcionando en el mismo entramado de sentidos. Estas relaciones se profundizaron aún más con la tecnificación digital y la matriz de significaciones imaginarias tecnológicas instituidas actualmente. Como resultado de este proceso se ha adjetivado a la ciudad de diversas

[346] http://www.rosario.gov.ar/mr/mri/www/redes-de-ciudades Consultado el 7/9/2013

maneras en función de las características de la técnica que fueron delineando también los valores de la ciudad. Esto se debe a que el imaginario dominante está anclado en las tecnologías como símbolo del progreso y el desarrollo de la humanidad. De esta manera surgen expresiones como: *ciudad informacional* (Castells 1995, 1997) por la articulación del espacio de los lugares y el espacio de los flujos; *ciudad global* término acuñado por Saskia Sassen (1994) quien desarrolla su teoría anclada en la nueva economía de la globalización y las tecnologías. A la lista se le suman: *Telépolis* (Echeverría, 1994), *ciudad de los bits* (Mitchell, 1995), *ciudad mundial* (Massey, 2008), entre otros. Como explica Schiavo (2004), lo informacional, lo global, lo digital o los bits, la red y lo mundial, entre otras expresiones, manifiestan diversos aspectos de las tecnologías de información y comunicación que tienen implicancia en las políticas estatales de construcción de uno u otro modelo urbano.

La imaginería sobre la ciudad se ve intervenida por las significaciones tecnológicas. Esto ocurre por ejemplo con la noción *ciudad virtual*, que está directamente relacionada con la incorporación de tecnologías de información y comunicación (TIC) y la creciente movilidad comunicativa. *"La ciudad operante desde esta nueva lógica trasciende sus propios muros, deja de ser verdaderamente una ciudad"* (Bericat Alastuey, 1994: 90). O, por el contrario, se puede pensar que se potencia, teniendo en cuenta que numerosos estudios (Mitchell, 2001; Graham, 2004) han puesto en evidencia que en las ciudades más conectadas a la red más se incrementa la circulación y la movilidad. Por otra parte, Mongin entiende a la *ciudad virtual* como un proceso antes que un lugar. Para este autor es un *no lugar*, un simple lugar de articulación *"el carácter virtual de la ciudad del mismo nombre desemboca en el reinado de "cualquier parte", pues esos no lugares, esos espacios fluctuantes niegan toda relación con un entorno y con los límites (…)"* (Mongin, 2006: 283). En este sentido, Sarlo (2009) concibe a la nueva ciudad como *ciber-ciudad* en tanto heterotopía donde entran en relación fragmentos espacio-temporales diversos. Las ideas de que la ciudad desaparece frente al avance de la virtualización de ciertos intercambios han tenido fuerza hasta la década de 1990 (Montejano Escamilla, 2013). Las ciudades se soportan en distintas redes técnicas, antes eran sólo redes mecánicas, ahora éstas se complementan con redes telemáticas. Ya se han superado las perspectivas que anunciaban la muerte de las ciudades y la desaparición del contacto cara a cara, como así también las visiones utópicas de las supercarreteras de información y el comercio sin lugar físico. Al contrario, las redes digitales complementan y potencian los intercambios incrementando la

movilidad comunicativa tanto virtual como física. Entonces, la ciudad, como espacio de múltiples intercambios, lejos de desaparecer, no hace más que anunciar su crecimiento.

Una de las manifestaciones simbólicas de la identidad urbana se relaciona con el campo semántico que acompaña el nombre de las ciudades. Es decir, la adjetivación de una ciudad que, en cada contexto, se vincula con diversos aspectos. Por un lado se encuentran las adjetivaciones que tienen relación con la identidad urbana de algún atributo. Por otro, se encuentran aquellas adjetivaciones que responden a coyunturas históricas, políticas o sociales. Por último, las que son planificadas, definidas estratégicamente para responder a las exigencias de la competitividad de las ciudades.

En Rosario, las estrategias discursivas oficiales están orientadas a generar una "imagen propia". Este proceso se verifica a lo largo de los distintos planes estratégicos, planes urbanos y estrategias de posicionamiento de Rosario, donde es posible rastrear las caracterizaciones de la ciudad ambicionada. Como se dijo, el PER se estructura a partir de cinco ciudades deseadas: Ciudad del Trabajo, Ciudad de las Oportunidades, Ciudad de la Integración, Ciudad del Río, Ciudad de la Creación. Estos términos constituyen sentidos instituidos de imágenes dominantes sobre la ciudad, el campo de lo verosímil y también de lo deseable.

Hoy las ciudades son adjetivadas empleando términos que están íntimamente relacionados al imaginario tecnológico digital. Como se ha expuesto, emergen las ciudades digitales, inteligentes, conectadas, en red, globales o mundiales. Ésta es una distinción significativa respecto al proceso de tecnificación mecánico donde, si bien la preponderancia del imaginario tecnológico condujo muchos sentidos sociales, no se denominaba a las ciudades a partir de las tecnologías; es decir, no se hablaba de ciudades eléctricas o mecánicas. Este fenómeno es otro síntoma que conduce a reflexionar acerca del renovado optimismo tecnológico que acompaña la incorporación de las tecnologías digitales en el ámbito urbano y social.

Se analizarán a continuación algunas significaciones imaginarias derivadas de la matriz central del imaginario tecnológico actual que se encuentran instituidas en las discursividades de los planes, proyectos y políticas públicas.

8.1.2. Ser una ciudad descentralizada y conectada

En este punto se trabajará sobre dos significaciones derivadas de la matriz imaginaria tecnológica que se vinculan con la flexibilidad que se demanda a diversos actores sociales –instituciones, gobiernos, individuos–. La conectividad como imperativo

social e individual de *estar conectados* y la descentralización. Estar conectados, habitar distintos territorios, expandir las redes son nociones que se ligan a las exigencias contemporáneas como medios de desarrollo social. Estas significaciones también inciden en los modelos de ciudad, las imágenes que se construyen y los deseos que se proyectan sobre ellas.

Resulta sintomático que las políticas de descentralización y metropolización se hayan generado de manera complementaria. Esto se puede vincular con la lógica de las *redes* a partir de la cual se establece un modelo de organización e interacción social en el cual diversos elementos –artefactos, actores, instituciones– se conectan entre sí. Las redes se sustentan como modelos abiertos y horizontales, pero no necesariamente equitativos. Es decir, los nodos que mayores conexiones poseen dentro de la red, también tienen mayor capacidad de empoderamiento. En cierto sentido, *"las redes implican un desafío a la estructura piramidal, vertical, de la organización social y proponen una alternativa a esta forma de organización que pueda hacer frente a las situaciones de fragmentación y desarticulación que se vive en la actualidad"* (Rizo, s/f: 1). Para conformar redes, entonces, es necesario, por un lado, desarticular estructuras verticales y rígidas propias de las burocracias modernas y, por otro, reestructurar las interacciones a partir de nuevas conexiones e intercambios. Este doble proceso se experimentó en numerosas ciudades latinoamericanas y también en Rosario a partir de dos planes que dan forma a la mancha urbana ampliada (imagen 51) que incluye a las localidades próximas: la descentralización de la gestión municipal en el territorio reordenado por distritos y la metropolización de la ciudad estructurada por redes de transporte, producción y vivienda.

En los planes públicos emergen los sentidos instituidos en torno a las redes, la conectividad y la descentralización que implican no sólo la idea de flexibilidad sino también de ubicuidad, inmediatez y movilidad propias del imaginario tecnológico contemporáneo. Tal es el caso del Plan Estratégico Rosario –PER–, el Plan Urbano Rosario –PUR 2007-2017–, el Plan Estratégico Rosario Metropolitano –PEM– e incluso el Plan Estratégico Provincial Santa Fe de 2008 –PEP – que se analizará a continuación.

8.1.2.1 Programa de descentralización

Los programas de descentralización comenzaron a operar en América Latina en la década de 1990 como un mecanismo de los Estados para reestructurarse en función de las nuevas condiciones que imponía la estructura económica mundial. Las privatizaciones, la desnacionalización de bienes y servicios, la desregulación y los sucesivos ajustes producto

de las crisis económicas y políticas, demandaban reformas en el Estado. *"Fue así como se instaló en Argentina la descentralización: para facilitar el ajuste macroeconómico, no para fortalecer la participación política a nivel local municipal, ni para promover conjuntamente un desarrollo social, económico e institucional de nuevo signo."* (Manzanal, 2006: 37). Todo este proceso se vehiculizó a partir de los discursos de origen empresarial que definen la *modernización* a partir de la *eficacia, eficiencia, transparencia* y que, desplazados al ámbito estatal se refuerzan, y adecuan en cierto modo, incluyendo las nociones de *participación* y *democracia.*

En este contexto, en 1995 se inicia el Programa de Descentralización y Modernización de la ciudad de Rosario bajo la gestión del socialista Hermes Binner (1995-2003). El primer paso para implementar el plan fue dividir a la ciudad en *distritos* que funcionarían como nuevos centros municipales con el objetivo de descentralizar servicios, coordinar tareas de salud, educación, promoción social; organizar estructuras comunitarias y redefinir políticas urbanas[347]. En consecuencia, tomando en consideración aspectos históricos, desarrollos económicos, vinculaciones territoriales y proyectos físicos, la ciudad quedó reorganizada en seis distritos (Imagen 50). Esta reorganización interna de la ciudad también se plantea con perspectivas de desarrollo metropolitano[348]. Este programa es recuperado por el PER de 1998 como antecedente positivo y fortaleza de la gestión municipal que es necesario profundizar. La descentralización municipal es considerada una herramienta innovadora para encontrar respuestas localizadas a los problemas[349] a través de la cual se puede llegar a la eficiencia y calidad que exigen los nuevos tiempos[350]. En este sentido es fundamental implementar tecnologías de información y comunicación a la gestión para lograr mayor transparencia, herramientas técnicas de medición de éxito a través de diversos indicadores, aplicación de las técnicas de calidad total y mejora continua a todas las áreas, implementación de un sistema de evaluación y seguimiento de los servicios prestados por el municipio en forma directa o a través de concesionarios, aumento de la productividad de cada una de las áreas.[351] Se puede comprobar, una vez más, que la lógica empresarial invadió con contundencia la discursividad política. La

[347] "Rosario parte por parte" es la publicación editada por la Municipalidad de Rosario para difundir el Programa de Descentralización de la ciudad. Este material no posee fecha de edición pero se induce que debe haber sido durante 1996, año en que se comenzaron a implementar las políticas delineadas en 1995.
[348] Así se distribuyen el Distrito Norte en proximidad con las localidades de Granadero Baigorria e Ibarlucea; el Distrito Noroeste con Ibarlucea y Funes; el Distrito Oeste con Funes, Pérez y Soldini, el Distrito Sudoeste con Piñeyro y Villa Gobernador Gálvez, el Distrito Sur con Villa Gobernador Gálvez y, por último, el Distrito Centro como nodo de vinculaciones metropolitanas a partir de las redes de transporte metropolitano.
[349] PER, p. 70
[350] PER, p. 175
[351] PER, p. 176

descentralización como herramienta técnica de gestión y modernización también es parte de esta matriz de sentidos.

Otro término recurrente en estos discursos es el de *participación*, como necesidad y objetivo de la implementación de la descentralización. Si bien la participación democrática como concepto de la democracia representativa pertenece al imaginario político moderno, aparece ahora renovado al presentarse como un mecanismo de diálogo y toma de decisiones entre el gobierno local y distintos actores sociales. Por un lado vecinos de los barrios y, por otro lado, a referentes del empresariado local.

Los primeros son convocados por medio del Programa Presupuesto Participativo, instrumento mediante el cual se asigna un porcentaje de fondos públicos para que los vecinos discutan las necesidades del barrio y voten las obras que consideren más relevantes de realizar. El diálogo con los empresarios es articulado mediante otra *herramienta innovadora*[352]: la gestión público-privada. Entonces, ligado al discurso de la participación ciudadana, la descentralización y la modernización del Estado, se incorpora a las corporaciones privadas como agentes decisores, inversores, desarrolladores y promotores de la ciudad. En este sentido, sería necesario analizar el nivel de incidencia de la participación de la ciudadanía en general y de los actores involucrados en esta nueva estructura de gestión público-privada[353].

A partir de estas herramientas técnicas, acciones públicas y privadas y discursividades se construye determinado modelo de ciudad que, desde la década del 90, como se evidencia en los planes y las políticas analizadas, se co-construye en mayor parte con las corporaciones empresariales de la ciudad a partir de los convenios público-privados y no tanto con los vecinos como se promueve desde el discurso de la participación ciudadana, lo cual se puede comprobar al analizar los fondos destinados al programa de presupuesto participativo[354]. En el PER se plantea que*"la participación de* ***instancias asociativas no estatales en la toma de decisiones y en la gestión de los proyectos de la***

[352] *"se producen algunas señales de innovación en los gobiernos locales: la descentralización de la ciudad para encontrar respuestas localizadas; la incorporación de nuevos sistemas de información y comunicaciones; la aparición de formas novedosas de gestión público-privadas"* (PER, 1998: 70).Si bien en el Plan se presenta la herramienta de gestión público-privada como una novedad, es una modalidad de actuación urbana que se ha empleado en diversos momentos del desarrollo de las ciudades, de diferentes maneras. Incluso en esta tesis se mencionaron casos donde para que un privado fuese beneficiario de la explotación de un servicio público se le exigía, a cambio, construir una plaza o una fuente.

[353] Se analiza cómo funciona esta herramienta en los proyectos urbanísticos en el próximo capítulo, aunque no se profundiza en el estudio de los actores y los entramados políticos y económicos que los efectivizan. Este análisis excede las dimensiones de esta tesis pero se considera un tema relevante para retomar en el futuro.

[354] El presupuesto municipal del año 2013 es de $ 3.715.620.222 (pesos tres mil setecientos quince millones seiscientos veinte mil doscientos veintidós), el presupuesto participativo, es decir, el monto por el cual deciden los vecinos las obras a realizar en los distritos es de $ 50.000.000 (cincuenta millones), lo cual representa el 1,34% disminuyendo considerablemente respecto de años anteriores si se toma como referencia el 8,21% que representaba en 2003 cuando se inició el programa.

ciudad *no sólo es importante para democratizar y legitimar esas decisiones, sino para fortalecer a las propias organizaciones. La existencia de mecanismos regulares de gestión público-privada permite a los actores sociales junto al Estado orientar las políticas públicas locales, a la vez que ser reconocidas como* ***co-gestores***" (PER, 1998: 177). Se observa que el propósito no sólo es de inversión en términos económicos por parte del sector privado, sino que al postularlos como "co-gestores", también se los habilita a tomar decisiones sobre qué modelo de ciudad construir. Se entiende que esto podría tener como consecuencia que los "co-gestores" privados atendiendo principalmente a los términos de la rentabilidad de sus inversiones, incidan en la definición y dirección de políticas públicas a partir de sus intereses particulares, desestimando las necesidades colectivas. Todo este mecanismo se sustenta en las ideas de eficiencia y eficacia que brindarían gran protagonismo y movilidad a los fondos privados en el esquema del capitalismo contemporáneo anteriormente descrito.

En el Plan Estratégico elaborado diez años después la co-gestión público-privada cobra mayor centralidad. Aparece como herramienta fundamental para la construcción de plataformas productivas en la ciudad y el área metropolitana[355]; del polo tecnológico[356] y Usina Digital[357]; mejora de la competitividad local[358]; desarrollo del turismo urbano[359]; creación de un centro de automovilismo[360]; constitución del Consejo Económico y Social como "*ámbito de carácter* ***consultivo y asesor*** *del gobierno de la ciudad"*[361]; consolidación del cinturón verde metropolitano de producción agrícola "*para el desarrollo de nuevas prácticas, el diseño e instrumentación de nuevas tecnologías"*[362], concreción de autovías a otras localidades como Rufino, Sunchales y Pergamino[363]. Asimismo, esta herramienta se propone para proyectos urbanísticos como el reordenamiento de la movilidad urbana, construcción de cocheras subterráneas[364], la reconversión de Puerto Norte a través de inversión privada y planificación pública[365], la implementación de un *modelo innovador de desarrollo territorial: los Parques Habitacionales* que se crearán en

[355] PEM p. 33
[356] PEM p. 35
[357] PEM p. 164
[358] PEM p. 48
[359] PEM p. 52
[360] PEM p. 56
[361] PEM p. 61
[362] PEM p. 88
[363] PEM pp. 116-118
[364] PEM p. 132
[365] PEM p. 133

zonas degradadas. Los primeros tres en construirse son: Parque Habitacional Ludueña, Parque Habitacional Newbery y Parque Habitacional Ibarlucea[366].

A partir de esta enumeración se puede observar que la viabilidad de gran parte de los proyectos estratégicos que se trazan para la ciudad como los emprendimientos productivos de diversa índole, tales como el turismo, la agricultura urbana o las tecnologías de punta; los dispositivos de movilidad; las edificaciones y urbanizaciones de zonas estratégicas, dependen decisivamente de la inversión privada. Este mecanismo tiene la potencial debilidad de favorecer a la especulación inmobiliaria y vehiculizar así intereses privados de grupos de poder económico que terminarían incidiendo en la construcción de un modelo de ciudad que tuviera como objetivo antes la rentabilidad que la inclusión.

En síntesis, la herramienta de (co)gestión público-privada que surge en el marco del programa de descentralización y de participación ciudadana se encuentra vinculada al imaginario tecnológico de la innovación, la eficacia y la eficiencia que, a su vez, forman parte del campo de sentidos empresarial que incide en numerosos sentidos derivados de la matriz imaginaria contemporánea.

8.1.2.2 Plan de metropolización

Dentro del imaginario contemporáneo las ciudades metropolitanas funcionan como nodos de centralización de poder productivo, económico, tecnológico, cultural y social. Esto se debe a que existe una idea dominante de que las ciudades que quieran *formar parte* del mundo actual deben consolidarse como polos innovadores. Para hacerlo necesitan condensar una serie de actores, instituciones y flujos financieros, informacionales y de conocimiento que conducen a la convergencia de múltiples actividades. Las ciudades se ven excedidas por estos requerimientos y tienden a establecerse como redes asociativas bajo la figura de ciudades metropolitanas. Éstas no sólo se estructuran a partir de la expansión territorial y el crecimiento demográfico, sino que es central pensarlas a partir de la configuración socio-técnica-cultural que las hace viables. Además, estos nodos urbanos funcionan como espacios de condensación de los deseos de progreso individual y social porque son lugares depositarios de esperanzas colectivas donde todo parece ser posible. Algo similar ocurrió con la ciudad moderna en el proceso de tecnificación mecánico. Es decir, la ciudad metropolitana es a la tecnificación digital el espacio de concreción de los sueños y las promesas del imaginario contemporáneo, como la ciudad moderna lo fue para los deseos que traccionaron el vapor, la mecánica y la electricidad.

[366] PEM pp. 149-152

Como se ha mencionado en el Capítulo 4, el primer síntoma de aglomeración de la ciudad aconteció en 1918 cuando se incorporó al tejido urbano el pueblo Alberdi ubicado al norte de la ciudad, con una superficie de 171 kilómetros cuadrados. Sin embargo, a mediados de la década de 1960 se empieza a conformar el área metropolitana conocida como el Gran Rosario, de 582 kilómetros cuadrados. Desde 1967 se instalan numerosas industrias metalúrgicas, siderúrgicas, automotrices, frigoríficas, petroquímicas y papeleras por lo cual se denominó a la zona "cordón industrial"[367]. Actualmente, el área metropolitana del Gran Rosario (Imagen 51) es el tercer aglomerado urbano del país y el primero de la Provincia de Santa Fe.

Este fenómeno emerge en los discursos oficiales debido a la necesidad de planificar y ordenar este crecimiento, y también de aprovechar sus potencialidades. Ya en prólogo del PER se plantea la problemática de la metropolización de la ciudad.

> *"Hemos impulsado la elaboración de un Plan Estratégico para Rosario que nos integre a la región metropolitana, consolidando una ciudad abierta, plural, integradora, moderna y creativa, que ocupe un lugar relevante entre las ciudades latinoamericanas".*[368]

Las ciudades consideradas como nuevos *puntos focales de desarrollo* deben a su vez estar incorporadas en redes transnacionales de ciudades. En este sentido, en el PER se presenta el objetivo de fortalecer el área metropolitana del Gran Rosario para consolidarse como nodo de la región central y, aprovechando las condiciones geográficas que brinda el río como puerta de acceso al mundo, integrarse a la red de ciudades del MERCOSUR[369]. "*La ciudad se reinserta en el nuevo orden económico internacional, ofreciéndose como Puerto y Puerta del Mercosur y como núcleo articulador del sistema productivo de una amplia región metropolitana."* (PER, 1998: 45) Esta necesidad de integración regional requiere a su vez mejorar los sistemas de conectividad a través de obras que "*serán el andamiaje de la nueva plataforma competitiva de la región"* (PER, 1998: 45). Se observa entonces que la construcción del área metropolitana desde la perspectiva del plan está anclada fundamentalmente en la extensión o mejoramiento de las redes técnicas de comunicación y transporte. Pero también se hace hincapié en la necesidad de construir una imagen de Rosario como área metropolitana para poder competir con otras ciudades que busquen posicionarse en el mismo entramado de ciudades regionales. Se trata, en definitiva, de hacer de Rosario un producto acorde a las exigencias del mercado global. Las actividades culturales, científicas y tecnológicas que se postulan como necesarias para la

[367] Disponible en http://www.indec.gov.ar/nuevaweb/cuadros/4/EPHcont_3trim09.pdf
[368] PER, p.5
[369] PER, pp. 6-8

consolidación de la imagen de Rosario están fijadas en la ciudad y no en el área metropolitana.

En 2010 se retoma este primer Plan y se desarrolla el Plan Rosario Metropolitano 2010-2018 (PEM) planteando:

> *"… la necesidad de repensar lineamientos estratégicos y proyectos para Rosario, que incorporasen la dimensión metropolitana desde una perspectiva integral y coherente con la identidad territorial de* ***una ciudad en crecimiento, abierta e interconectada****. De este modo, el Plan Estratégico Metropolitano (PEM) se reconfiguró como Plan Estratégico Rosario Metropolitana (PEM). Este cambio, sin embargo, no representó un nuevo comienzo, sino el redireccionamiento de un proceso que ahora incorpora al nuevo plan una visión de* ***Rosario como ciudad metropolitana****."*[370]

Si bien se expone que el aglomerado Gran Rosario se conforma, según la continuidad urbana, con las localidades de Capitán Bermúdez, Fray Luis Beltrán, Funes, Granadero Baigorria, Pérez, Puerto General San Martín, Rosario, San Lorenzo y Villa Gobernador Gálvez; a este aglomerado se suman las localidades de Ibarlucea, Soldini, Alvear, Pueblo Esther, General Lagos y Arroyo Seco, consideradas como áreas de extensión metropolitana debido a la interdependencia funcional que mantienen con las ciudades del área metropolitana. Sin embargo, el planteo de los objetivos y proyectos está orientado a fortalecer a Rosario en ese contexto y no al aglomerado entendido como una única región. La ciudad es concebida como un área metropolitana, ya no sólo como la ciudad de Rosario. Rosario, como catalizador o nodo central que aglomera a las ciudades aledañas, se fortalece a sí misma como nodo de concentración del poder económico, político, cultural y tecnológico.

Los proyectos que orientan las estrategias de metropolización son la extensión y mejora de las redes técnicas urbanas y la promoción de actividades productivas como: una plataforma productiva metropolitana para otorgar dinamismo y desarrollo a las principales cadenas de valor de Rosario y su área metropolitana, radicación de establecimientos industriales, desarrollo de polo tecnológico e incubadoras de empresas I+D[371]; implementación de un Banco Metropolitano de Inversión y Desarrollo y desarrollo del turismo con centro en Rosario, entre otras actividades.

> *"****Rosario Metropolitana, ciudad integrada*** *y receptiva, dotada de* ***modernos soportes de comunicación e infraestructuras para la movilidad*** *y el transporte, en un contexto de planificación territorial."*[372]

En este sentido se trabajan sobre las áreas de reconstrucción y extensión de ramales ferroviarios, autovías a diversas localidades, plan circunvalar, puerto, aeropuerto, sistema

[370] PEM p. 8
[371] PEM pp. 34-36
[372] PEM p. 94

integrado de transporte público interurbano. En definitiva, se abordan sistemas de comunicación entre las ciudades del área metropolitana, pero principalmente se hace hincapié en la conectividad de la ciudad de Rosario con otras regiones nacionales e internacionales. En los discursos analizados emerge cierto determinismo tecnológico, ya que se plantea el desarrollo de lo metropolitano exclusivamente a partir de la expansión de redes técnicas y, aunque se plantee que los aspectos culturales son relevantes, no se diseñan políticas concretas en esa dirección. Al margen de las vías de comunicación y conectividad, un aspecto que se destaca es la recuperación de la costa hacia el norte del área metropolitana para hacer convivir la naturaleza con la industria y las áreas residenciales, con el objetivo de recuperar espacio público y dar cierta continuidad urbana a ese fragmento metropolitano a partir del acondicionamiento de la costa del río.

En síntesis, la configuración del área metropolitana se relaciona con el crecimiento poblacional de las ciudades y con la expansión de las redes urbanas. En la segunda parte de esta tesis se analizó la expansión de las redes de saneamiento, eléctricas y de transporte público. A partir de ellas se fue incluyendo lentamente a barrios y pueblos alejados del casco central de la ciudad al tejido urbano consolidado. En la actualidad este proceso se expandió hacia ciudades vecinas, las cuales se integran estructuradas por las redes de transporte y tránsito, los emprendimientos productivos e industriales. Las significaciones que acompañan el proceso de metropolización permiten establecer vinculaciones con el imaginario tecnológico actual. Herramientas innovadoras, eficaces, eficientes, acceso y conectividad, construcción de redes y descentralización se refieren a un proceso que la planificación ha concentrado para generar el empoderamiento de la ciudad de Rosario y no tanto del área metropolitana integrando sus particularidades y las diversas identidades urbanas que la componen. Esto se vincula con la necesidad de constituirse como nodo, polo de desarrollo e innovación en movimiento y conexión con el mundo que implica hoy, desde el imaginario dominante, el modelo de ciudad del progreso y el desarrollo. La importancia de la movilidad y la circulación en el imaginario contemporáneo se ha acrecentado y acelerado respecto de la Modernidad, por esta razón gran parte de las estrategias de las ciudades que buscan posicionarse en la red mundial de ciudades abocan sus políticas a la gestión y aprovechamiento de los flujos de intercambio y movimiento.

8.1.3. Ser una ciudad digital e inteligente

En los últimos años las adjetivaciones tecnológicas de las ciudades atraviesan un proceso de expansión y crecimiento. Primero emergieron las *ciudades digitales* como

caracterización y aspiración para aquellas ciudades que implementan políticas públicas vinculadas con la incorporación de tecnologías digitales para la conectividad a Internet, el empleo de sistemas informáticos en la administración pública, ensayos con el voto electrónico e implementación del comercio electrónico. En el caso de Rosario, en 1996 se implementa el primer servidor de Internet basado en software no propietario LINUX, aspecto que se sostuvo como política pública, desarrollando en 2004 un software propio denominado MUNIX[373].

En el PER de 1998 aparece la idea de desarrollar redes e infraestructura digital para modernizar el Estado. Sin embargo, esta incipiente idea fue mutando hasta plantear la propuesta de desarrollar una *ciudad digital* sancionando una ordenanza en 2006[374] donde se afirma:

> *"Que en este mundo globalizado es indiscutible que, posibilitando a las personas la libre accesibilidad a la información y a las comunicaciones, se les abre una puerta a la cultura, a la educación, al desarrollo personal y profesional y al campo laboral.* ***Que los desarrollos socioculturales y económicos de las regiones están estrechamente relacionados con el nivel de accesibilidad a los medios de comunicación*** *que posean sus habitantes, instituciones y empresas."*[375]

Argumentos a los que se suman como ejemplo los casos "exitosos" de la ciudad de Filadelfia, San Francisco, New York, París, Buenos Aires, Mendoza en Argentina. Rosario se construye a partir de la imagen de otras ciudades a las que toma como referentes, sólo se mencionan casos considerados exitosos exponiendo como certeza que la mejora en la calidad de vida proviene de la implementación de las tecnologías digitales en esas ciudades. Se hace hincapié en el suministro de redes wi-fi como clave para convertirse en *ciudad digital*, ampliando la accesibilidad entendida como medida para disminuir la brecha digital y potenciar las posibilidades de desarrollo económico y social que brindan las TIC. Es posible observar en la ordenanza la relación determinante de la idea de desarrollo con las tecnologías digitales como aquellas que pueden facilitar el flujo de comunicaciones, la conectividad con el mundo, las actividades industriales referidas a las tecnologías, la difusión de la ciudad como destino turístico y la mejora de los servicios estatales. A tal fin se propone instalar redes wi-fi en los espacios públicos de mayor circulación: la Terminal de ómnibus, los centros de distrito, grandes plazas y parques –Independencia, Urquiza, Alem, Cuatro Plazas, Parque Sur– y los corredores comerciales de las diversas zonas de la

[373] http://www.rosario.gov.ar/mr/softwarelibre
[374] Ordenanza municipal N° 8052/2006 "Rosario 2010 ciudad digital", disponible en: http://www.rosario.gov.ar/normativa/ver/visualExterna.do?accion=verNormativa&idNormativa=43616
[375] Ordenanza municipal N° 8052/2006

ciudad. El Plan Rosario Ciudad Digital[376] tiene como principal objetivo *estimular el desarrollo económico y la eficiencia gubernamental*[377]. Una vez más, el discurso empresarial y las promesas de crecimiento económico ligado a las tecnologías digitales aparecen como indicadores de progreso y desarrollo.

En el Plan Estratégico Rosario Metropolitana, el proyecto de constituirse en una *ciudad digital* cobra mayor relevancia y se consolida en la línea estratégica: *Metrópolis de la Creación y la Innovación.*

En esta dirección, en el PEM se propone la reconfiguración de viejos galpones que se empleaban como lugares de almacenamiento del puerto en espacios para jóvenes –Proyecto Franja Joven–. Aquí se plantea configurar *"espacio de formación, uso y experimentación de herramientas digitales creativas y de alta inclusión social"*[378]. Otro de los proyectos vinculados es la *Usina Digital Ceroveinticinco.* Aquí se cruzan dos elementos significantes de los dos procesos de tecnificación que se abordan en esta tesis. Por un lado, la *usina* como recinto en el cual se genera energía, antes era fuente de generación eléctrica y hoy se emplea como lugar de convergencia de ideas, experimentaciones digitales e incubadoras de empresas relacionadas con las industrias creativas, de software y de I+D. Desde la perspectiva del Plan, la consolidación de Rosario como ciudad digital es inevitable y esto se debe a tres factores: *"una importante oferta profesional con centros universitarios de primer nivel, una alta calidad en la prestación de los servicios para desarrollar negocios tecnológicos e importantes niveles de asociatividad público-privada"*[379]. Estos espacios pueden consolidarse en la medida en que se active la gestión público-privada a través de las acciones del gobierno local y el polo tecnológico de la ciudad, sobre el que se trabajará en el siguiente Capítulo.

Recientemente se ha instalado con fuerza la idea de las *smart cities* o ciudades inteligentes que si bien se encuentran en la línea de las ciudades digitales, su significación distintiva es la calificación *inteligente.* Mediante este adjetivo se estrechan vínculos que no son nuevos en el imaginario urbano. Ciudad, tecnología y las metáforas del organismo convergen para potenciar y hacer más eficiente el sistema urbano. La inteligencia como facultad humana es desplazada a las tecnologías, la incorporación de tecnologías digitales a la ciudad ya las hace, como por arte de magia, inteligentes, brindando una imagen de

---

[376] Los ejes del Plan son los siguientes proyectos: Conectividad de banda ancha, Educación Digital, Acceso a la tecnología, Incubador de empresas y tecnologías, Gobierno electrónico, Sistema Único de Atención Ciudadana, Infraestructuras de Datos Espaciales, Normativa Municipal en la web, Trámites por Internet, Voto electrónico, Inclusión digital, Alfabetización digital, Wi-Fi gratuito, Proyecto Munix – Software Libre e Innovación Tecnológica, Sistema Integral de Administración Tributaria, Créditos a la innovación tecnológica.
[377] http://www.rosario.gov.ar/sitio/gobierno/gestion/ciudad_digital3.jsp
[378] PEM p. 163
[379] PEM p. 164

autorregulación e independencia de las cuestiones políticas, económicas, culturales, sociales. Si bien se trata de un concepto de definición relativamente nueva, se entiende que una *smart city* o ciudad inteligente, es un proyecto de ciudad donde hay una gran inversión en las áreas de tecnologías, tanto en aquellas más tradicionales, como puede ser el transporte, como en otras más contemporáneas, como las TIC. El objetivo es llegar a materializar una infraestructura de comunicaciones, de combustible y de desarrollo económico sostenible mediante una base tecnológica sofisticada. Para ello se considera básico desarrollar un soporte tecnológico compuesto por bases de datos de los distintos componentes del sistema y por sensores que monitoreen a cada uno de ellos, de modo tal que sea posible realizar una gestión "racional" de los recursos. En los proyectos de *smart cities* se destacan distintas dimensiones, entre ellas se pueden mencionar: economía inteligente, movilidad inteligente, entorno inteligente, gente inteligente, vida inteligente y, finalmente, gestión inteligente[380]. Estos ejes guardan relación con las teorías tradicionales del desarrollo regional y las neoclásicas de crecimiento y desarrollo urbano. En particular, los ejes se basan, respectivamente, en las teorías de la competitividad regional, el transporte y la economía de las TIC, los recursos naturales, capital humano y social, calidad de vida y la participación de los ciudadanos en la gobernanza de las ciudades. En este sentido, los proyectos se centran en la utilización de la infraestructura en red para mejorar la eficiencia económica y política y permitir el desarrollo social, cultural y urbano; para lo cual privilegian la infraestructura a largo plazo de los servicios empresariales, de vivienda, ocio y estilo de vida, y las TIC (telefonía móvil y telefonía fija, TV por satélite, redes informáticas, comercio electrónico, servicios de Internet). En suma, las ciudades inteligentes ponen en primer plano la idea de un espacio urbano "cableado" como el modelo principal de desarrollo y consideran a la conectividad como la fuente de crecimiento (Schiavo, dos Santos Nogueira, Vera, 2013)

Con las ciudades inteligentes, entonces, lo que se profundiza respecto de las ciudades digitales es la optimización de todas las redes urbanas que se encontrarían conectadas y operando de manera coordinada para hacer más eficiente el funcionamiento de las mismas. Los sensores aportan información y coordinan los sistemas desde la mirada de quien controla, es decir, el control se va tornando un tema central en este aspecto. La eficiencia se determina a partir del *uso racional de los recursos.* Tecnología y racionalización nuevamente se potencian en el imaginario tecnológico actual.

[380] William Mitchell (2007) es un referente del tema y además de sus trabajos científicos coordina un equipo de investigación sobre las smart cities en el MIT – Massachussets Institut og Technology– http://cities.media.mit.edu/

Como se ha venido mostrando, Rosario sostiene un fuerte vínculo con el imaginario tecnológico en los procesos de definición y construcción de determinado modelo urbano. Este aspecto también se evidencia a partir de la idea de *ser* una ciudad inteligente, camino que se ha emprendido en asociación a la empresa IBM.

IBM está desarrollando una línea de negocios denominado *"Smart Planet"*, ellos desarrollan y comercializan los sistemas informáticos[381] que permiten coordinar, monitorear y controlar todos los datos digitalizados de una ciudad. La concepción sistémica de la ciudad, entendida como *"sistema interconectado de sistemas"*[382], impulsa la idea de un progreso y desarrollo económico sustentado en el manejo de datos de transporte, seguridad pública, medio ambiente, edificios inteligentes, energía, agua y administración pública.

En este contexto, la empresa eligió a Rosario entre todas las ciudades del país para llevar adelante el programa *Smarter Cities Challenge.* En acuerdo con el convenio, expertos de IBM asesoran a los municipios sobre estrategias innovadoras para abordar cuestiones urbanas y proponen *soluciones desde lo tecnológico*[383]. El municipio en agosto de 2012 firmó un acuerdo con la empresa para recibir asesoría gratuita en temáticas de servicios y tecnologías digitales porque *"queremos demostrar que podemos seguir innovando"*[384], sostuvo la Intendenta Mónica Fein, quien ratificó el compromiso de Rosario con la innovación y el desarrollo tecnológico.[385] A partir de este asesoramiento se busca profundizar las políticas tendientes a hacer de Rosario una ciudad digital e inteligente para consolidarse en el camino hacia el desarrollo.

En síntesis, la ciudad digital e inteligente, resulta propicia para la emergencia de espacialidades relacionadas al imaginario tecnológico contemporáneo. Tal es el caso de las zonas wi-fi, los polos científico-tecnológicos, las incubadoras de empresa y el desarrollo de industrias culturales y de diseño. El propio modelo de ciudad se sustenta en la innovación tecnológica ya sea como recurso para *hacerlas* más eficientes, como medio para impulsar la actividad económica o como mecanismo para formar parte de ciertas redes de ciudades que van configurando un sistema mundo de polos innovadores. De esta manera, a través de diversas estrategias, se van vinculando los imaginarios urbanos y tecnológicos contemporáneos.

---

[381] http://www-03.ibm.com/software/products/en/intelligent-operations-center
[382] http://www.ibm.com/smarterplanet/ar/es/smarter_cities/overview/
[383] Diario La Capital, 15/8/2012
[384] Diario La Capital, 15/8/2012
[385] Diario La Capital, 15/11/2012

8.2. La imagen de Rosario en los Planes

La imagen de una ciudad es una condensación compleja de distintos elementos que componen las ideas, la imaginería y los deseos sobre una ciudad. Su arquitectura, sus calles, su infraestructura, sus actividades junto a su historia y las lecturas sobre su presente van configurando el entramado de significaciones que definen a una ciudad. Pero la imagen de la ciudad no es única, varía según los puntos de vista. Esta perspectiva de análisis se puede vincular con el concepto de *imagen de ciudad* que planteó Kevin Lynch ([1960] 1984) quien desarrolló una metodología de lectura de la ciudad en función de la imagen que tenían los habitantes a partir de ciertos elementos claves. Entre ellos se destacan las *sendas* por donde los habitantes observan la ciudad, se organiza y configura el espacio; los *bordes* que fijan ciertos límites; los *barrios* que son los espacios con que se identifican los habitantes; los *nodos* o puntos estratégicos de una ciudad que se erigen como símbolos; y los *mojones* que son puntos de referencia exteriores al observador. Se trata de claves de identidad urbana rastreables en la imaginería de los ciudadanos. De aquí se desprende una tradición fecunda sobre los estudios de imaginarios urbanos que indagan la percepción de la ciudad que tienen los ciudadanos (Silva, 1992; Canclini, 1997). A esta imagen se vincula también la percepción del visitante, *del otro* que construye una representación de ciudad tanto a partir de la experiencia sensitiva como del consumo de imágenes construidas.

Lynch describe la *imaginabilidad* de una ciudad como *"esa cualidad de un objeto físico que le da una gran probabilidad de suscitar una imagen vigorosa en cualquier observador. Se trata de esa forma, ese color, o de esa distribución que facilita la elaboración de imágenes mentales del medio ambiente que son vívidamente identificadas, poderosamente estructuradas y de suma utilidad."* (Lynch, 1984: 146) A esto denomina *legibilidad* o *visibilidad* en tanto que los objetos son sentidos realizados, atribuyéndoles significaciones dominantes. Si bien la imagen de la ciudad no es única ni homogénea, sí se pueden encontrar imaginarios dominantes o hegemónicos de la ciudad vinculados a la imagen urbana que se pretende construir de modo estratégico. Ésta es la que emerge en las políticas públicas, los discursos oficiales y los planes urbanos donde es posible indagar tácticas y estrategias de construcción de ciertas representaciones en función de objetivos concretos. Por ejemplo, la elaboración de una marca ciudad para competir a nivel internacional, la construcción de una ciudad turística, de una ciudad sustentable, recreativa y saludable, una ciudad innovadora, creativa y digital. Todas estas ideas de la ciudad son impulsadas desde políticas concretas para promover y consolidar ciertas significaciones

urbanas, la potencia de legitimación de ciertas significaciones está vinculada con la matriz instituida del imaginario social.

Estos procesos se enmarcan en determinadas características del capitalismo posindustrial actual definido por "*la producción contemporánea y la proliferación de las mercancías "posindustriales", que son fuertemente semióticas. Estas mercancías son literalmente signos (como los producidos por las industrias culturales o la publicidad) o tales que tienen una inmersión semiótica (como las comidas o los viajes)"* (Lash; Urry, 1998: 265). Harvey ([1990] 2008) comparte esta idea al afirmar que el capitalismo actual se dedica principalmente a la producción de signos, imágenes y sistemas de signos, y no de mercancías en sí mismas. En este marco socio-técnico-cultural, la ciudad puede funcionar como símbolo ya que está cargada por significados desconectados de los referentes, es decir sentidos que se apoyan en otros sentidos, como si se tratara de una esfera autónoma capaz de prescindir de la "realidad" (Lash, 1997). Y ese campo de sentidos es también construido a partir de un conjunto de tácticas y estrategias oficiales que configuran y hacen emerger al imaginario instituido.

La construcción de la imagen de la ciudad como estrategia política se consolidó en la década de 1990, en el contexto anteriormente descrito. Facilitado por las técnicas digitales, la creación de imágenes y símbolos propios del capitalismo posindustrial, la nueva imagen empujó a las ciudades a través de un espiral basado en la lógica de la competencia que las condujo a elaborar imágenes planificadas para posicionarse en las redes mundiales de ciudades y diversos mercados de ocio, turismo, recreación, trabajo e innovación. "*En la medida en que la identidad depende cada vez más de las imágenes, las réplicas seriales y reiteradas de las identidades (individuales, empresarias, institucionales y políticas) se convierten en una posibilidad y en un problema real"* (Harvey, 2008: 320) Las imágenes se constituyen en un problema real de la gestión y el gobierno de la ciudad. La imagen urbana comienza a ser una cuestión de Estado.

En Rosario la preocupación por la construcción de una *imagen* de ciudad se expresa en el PER y en el proceso de elaboración del mismo. En ese contexto, en 1997 se publica el documento "*Posicionamiento, competitividad e imagen de la ciudad de Rosario"* (Romero, 1997)[386], que funciona como marco teórico del proyecto estratégico: "*Nueva Imagen de Ciudad"* que se propone en el PER. En este texto oficial se sostiene, desde una perspectiva científica, que las organizaciones territoriales deben responder a la presión competitiva del mundo globalizado aplicando procesos de gestión estratégica y cultural en

[386] Elaborado por un equipo técnico de la Facultad de Ciencia Política y Relaciones Internacionales de la Universidad Nacional de Rosario.

tanto dinamizadores de su competitividad. Para ello es necesario diseñar e implementar estrategias de marketing de la ciudad a través de políticas de largo plazo, gestionar la imagen corporativa o marca de ciudad deviene un imperativo de la época. Se puede observar, una vez más, que la lógica empresarial no sólo incidió en el campo político sino también en el académico. Desde algunas universidades y algunas asesorías técnicas se impulsan discursos, diagnósticos y sugerencias basados en las significaciones imaginarias procedentes del mundo empresarial que, en definitiva, es la matriz dominante en el capitalismo posindustrial contemporáneo. En este contexto la ciudad puede e incluso debe ser gestionada como una empresa y *"el Plan Estratégico Rosario se constituye en el ámbito más adecuado para definir el posicionamiento competitivo de la ciudad en el nuevo escenario; y a partir de él, diseñar una estrategia de marketing para la ciudad"* (Romero, 1997: 6).

Estas sugerencias son atendidas en el PER en donde se desarrolla una línea estratégica abocada a la construcción, gestión y consolidación de la imagen de Rosario a escala regional e internacional. Esta cuestión se diluye en el Plan Estratégico reelaborado diez años después, cuando finalmente la imagen y la marca Rosario se han consolidado.

> *"**La gestión estratégica de la imagen territorial implica** un esfuerzo conjunto de las **organizaciones públicas** presentes en el territorio, de las **organizaciones privadas, de los grupos de influencia y poder**, detrás de un **complejo proceso de comunicación que englobe y gestione aquellos elementos competitivos de la ciudad**"* (PER, 1998: 77)

En la elaboración y gestión de la imagen de la ciudad también se ven involucrados los actores privados influyentes. Sobre ellos recae al menos en parte, la promoción de la ciudad a los fines de atraer inversores e inversione[387]s. En este sentido, el proyecto de *Gestión de imagen de ciudad* está vinculado al proyecto *Sistema de gestión turística de la ciudad* sobre el que se trabajará en el capitulo siguiente. La imagen de la ciudad y las estrategias para potenciar la economía urbana están profundamente imbricadas:

> *"El potencial de desarrollo de una ciudad no sólo está relacionado con los factores productivos. Depende además de los símbolos, valores e identidades que la propia ciudad crea e incorpora; y de la imagen de marca territorial positivamente diferenciada que se logre proyectar a escala nacional e internacional"* (PER, 1998: 83)

Hacia la segunda mitad de la década de 1990, Rosario era una de las ciudades con mayor desocupación de la Argentina. Producto de la expresión radicalizada del ciclo económico negativo y de condiciones políticas y sociales marcadas por el paradigma neoliberal, Rosario poseía una de las imágenes más negativas del país. Por lo tanto era

[387] Un ejemplo de estos fenómenos es la Fundación de la Ciudad de Rosario (http://www.modelorosario.org.ar) creada y gestionada por referentes del empresariado local.

imperioso para el gobierno local gestionar la imagen de la ciudad y construir una postal alternativa y positiva.

> "*Ello coloca a Rosario ante la necesidad de gestionar su propia imagen territorial para que ésta funcione como un paraguas que proteja, identifique y personalice los atractivos y los productos/servicios de la ciudad"* (PER, 1998: 221)

En el PER se define la *identidad* como aquello que conjuga lo que la ciudad *es* y lo que proyecta *ser* y *hacer*. Al recorrer el plan emergen con recurrencia las imágenes de lo urbano que contribuyen a elaborar las ideas sobre Rosario. Se analizará entonces por un lado, la reconstrucción de la imagen urbana en relación a su pasado su presente y su futuro y, por otro, la elaboración de la marca ciudad como estrategia y consolidación de la imagen.

8.2.1. Reconstrucción temporal de la ciudad

La ciudad, entonces, como *organización simbólica* (Ontañón Peredo, 2005) expone y construye sus símbolos, sus signos en función de las imágenes sobre el pasado y la memoria de lo que la ciudad *fue*, la creencia de lo que *es* en el presente y las esperanzas que tiene proyectadas hacia el futuro. Estas significaciones sociales permiten reconstruir la imagen de Rosario que se encuentra instituida desde el discurso oficial y que brinda insumos para la configuración de la imagen estratégica que se pretende instalar. En este sentido, cada ciudad propuesta por el Plan Estratégico como *sueño* o *deseo a futuro* contiene ciertas referencias temporales.

La primera es *la ciudad del trabajo.* En ella se recupera la imagen de una ciudad laboriosa, industrial y competitiva[388] a la que se desea regresar convirtiéndola, ahora, en el centro regional de transportes y servicios. Este objetivo se vería beneficiado por la posición estratégica de la ciudad respecto al MERCOSUR. Rosario una vez más es imaginada a partir de su fuerza de trabajo, *hija de su propio esfuerzo*[389], y favorecida por los atributos geográficos y naturales que la impulsan a *asumir su condición de Gran Ciudad*[390]. El trabajo surge como el motor del progreso, ligado a la actividad industrial y de servicios planteando a futuro recuperar el perfil de la ciudad laboriosa y pujante. Para cumplir este deseo de ciudad se recurre a ciertas espacialidades, todas vinculadas con proyectos de modernización de la infraestructura: el Puerto, el Puente Rosario-Victoria, la Autopista Rosario-Córdoba, Autovías que conecten con localidades cercanas, Hidrovía Paraná-Paraguay, el Aeropuerto Internacional y el sistema vial y ferroviario metropolitano. En

[388] PER, 1998, p. 43
[389] PER, 1998, p. 44
[390] PER, 1998, p. 50

estas espacialidades es posible percibir el carácter crecientemente instituido e instituyente de un imaginario urbano tecnológico donde la conectividad y las comunicaciones se posicionan como elementos decisivos del desarrollo local.

La segunda ciudad es la *de las oportunidades.* En ella se rescata la ciudad como territorio de promesas y oportunidades que convocó y albergó a los inmigrantes y aún sigue configurando una ciudad abierta y permeable. Estas cualidades de la ciudad permitirán, al mismo tiempo, construir un municipio moderno y participativo[391] favoreciendo el desarrollo social e individual. Las oportunidades se presentan a partir del desarrollo de la educación, la salud, los transportes y los espacios públicos y los espacios de consolidación de la ciudadanía como los nuevos instrumentos de participación ciudadana. Como es visible, la *ciudad de las oportunidades* está compuesta por una multiplicidad de aristas.

La tercera es la *ciudad de la integración* en la que se apela al pasado de ciudad amable, familiar y provinciana; *"una urbe moderna y, sin embargo, desprovista de gestos hostiles"* (PER, 1998: 76) Estas características que en el pasado la convirtieron en un polo cosmopolita que obró la atracción de inmigrantes europeos, fundamentalmente españoles e italianos, hoy *"puede ser un eje convocante de actividades provenientes de los principales bloques del nuevo orden mundial"* (ídem). Ese pasado repercute en los sueños a futuro que condensan las ideas de la ciudad como nueva centralidad en la región, posicionarla como una ciudad metropolitana, dinámica e innovadora. Para conseguir este propósito lo fundamental es generar y gestionar una marca ciudad que contenga los sentidos que identifican a Rosario con un pasado próspero y que subraye las cualidades que prometen un futuro aún más aventajado.

La *ciudad del río* es la siguiente, y su reconstrucción se inicia con una idea muy instalada en la cultura rosarina: la ciudad se hizo de espaldas al río[392]. Sin embargo, como se ha analizado en capítulos anteriores, la vida de la ciudad siempre, aunque de formas diferentes, estuvo vinculada al río. El Paraná es un símbolo preponderante en la cultura local desde que era la puerta de ingreso de los inmigrantes y de egreso de exportaciones, el ritmo urbano estuvo condicionado por la actividad del río y el puerto. Pero en el plan parece hacerse referencia sólo al aspecto recreativo y paisajístico del mismo. La vuelta de la democracia en 1983 aparece ligada al proceso de recuperación del río como algo inevitable y sinérgico que simboliza la apertura y la transformación de la ciudad y el frente costero. Esto delinea un presente de cara al río, a las islas, las playas y las embarcaciones.

[391] PER, 1998, p. 63
[392] PER, p. 84

La reactivación del puerto y el puente Rosario-Victoria aparecen como los *"hitos de un camino al cabo del cual aguarda una gran ciudad moderna"* (PER, 1998: 84). Una vez más se pone en relieve la idea de que la ciudad productiva y la recreativa son dos caras de una misma realidad urbana, de un mismo modelo de ciudad que contiene al *"río como catalizador, la imagen común de una realidad nueva, tan particular como cargada de potencialidades"* (PER, 1998: 84) El río es entonces la espacialidad que promete la realización de los sueños colectivos de desarrollo, apostando a las actividades productivas portuarias y a los servicios, ofreciendo un entorno propicio para el ocio y la recreación en el marco de una ciudad destinada de forma inexorable a disfrutar de la prosperidad del progreso.

Por último, la *ciudad de la creación.* En ella convergen los deseos de convertirse en ciudad del diseño, el arte, la creación, la innovación y la ciencia. Quizás sea ésta la ciudad que más representa el modelo urbano dominante en el imaginario tecnológico contemporáneo. Si bien se describe un pasado fecundo en cuanto a la promoción de artistas, se destaca, también, la importancia que tiene en la actualidad la creación y la innovación en términos económicos. Por esta razón, las industrias culturales y los espacios de creación científico-tecnológica se presentan como los lugares donde es posible realizar los sueños del desarrollo que impone la actualidad.

En el plan hay una idea recurrente sobre un pasado mejor del que hay que recuperar las virtudes para generar las oportunidades que permitan satisfacer las aspiraciones a futuro. Se trata de un futuro que también es presentado como próspero y colmado de posibilidades de desarrollo en la medida en que se "sepan" aprovechar las oportunidades.

Esta idea se modifica en el Plan Estratégico Metropolitano (PEM) elaborado diez años después. La ciudad "existente" que se describe en este Plan es distinta a la que enfrentó el PER y esto es explicado, desde la perspectiva oficial, a partir del éxito que tuvo el primer plan estratégico. Según se expone, la ciudad recuperó su río, se consolidó como nodo de comunicaciones del MERCOSUR, se conectó con la región a través de grandes obras de infraestructura y avanzó en los procesos de descentralización y modernización del estado.

El PEM, ahora, plantea y enfrenta el desafío de la metropolización. En éste, si bien no se hace hincapié en la elaboración estratégica de la imagen de la ciudad como en el PER, se destacan ciertos perfiles que habría que consolidar. Entre ellos sobresalen el posicionamiento nacional e internacional direccionado hacia el turismo, la actividad productiva y exportadora, la innovación y la ciencia como fuentes de desarrollo

económico. Es decir, se busca fortalecer el perfil de Rosario como ciudad productiva y recreativa. El desarrollo de la marca ciudad parece haber tomado un camino propio, desprendido y autónomo respecto a la gestión estratégica de la región metropolitana.

En los planes analizados se construye y se reconvierte la ciudad a partir de imágenes mitológicas del pasado y proyecciones cargadas de esperanzas y deseos. La imaginación urbana actúa como un motor de deseo que conduce transformaciones materiales y culturales en las ciudades.

8.2.2. La Marca Ciudad

La marca ciudad es un producto del marketing urbano que condensa el proceso de diagnóstico, planificación y elaboración estratégica de una *marca* para una ciudad que permita generar una identificación positiva a nivel nacional e internacional. La ciudad se postula como producto, como mercancía, y la táctica para posicionarla en el mercado de las ciudades es crear una imagen competitiva de la misma. De esta manera, *"la imagen se vuelve absolutamente importante en la competencia, no sólo a través del reconocimiento de la marca, sino también a través de las diversas asociaciones de respetabilidad, calidad, confiabilidad e innovación"* (Harvey, 2008: 318).

En el capitalismo posindustrial se le exige a las ciudades que hagan lo mismo que se viene haciendo en el ámbito empresarial empleando el marketing estratégico: *"diseñarse a sí mismas como un sistema que puede absorber las dificultades y adaptarse rápidamente a nuevos desarrollos y oportunidades"* (Kotler, Haider y Rein, 1992: 87). Las ciudades, al dejar de ser la ciudad industrial que delineó los sueños de la ciudad moderna, devienen en empresarias de sí mismas y vendedoras de productos y servicios, gran parte de ellos intangibles. Las ciudades se erigen –o deben hacerlo– como productos y para eso recurren al diseño y comercialización de una imagen compuesta por ciertos valores, rasgos de identidad y proyecciones a futuro que se condensan en una marca materializada en un logotipo. Una vez más, al igual que ocurre con la profecía pesimista respecto de la innovación, los defensores de esta perspectiva de gestión de las ciudades aseguran que *"los sitios que no logren comercializarse a sí mismos con éxito, enfrentan el riesgo de estancamiento económico y declinación"* (Kotler, Haider y Rein, 1992: 10). En sintonía con estas ideas se encuentra Toni Puig, referente del marketing urbano a nivel internacional. Puig ha desarrollado su carrera como consultor y planificador de marcas ciudad en numerosos sitios, pero el caso más emblemático es la ciudad de Barcelona. En una publicación, Puig (2008) afirma que existen dos tipos de ciudades: las ciudades en

decadencia, fuera del circuito *"en depresión, estériles, fuera de la red de ciudades activas –la ciudad siempre es emprendimiento–, las ciudades llorosas, con calidad de vida difícil… son ciudades burocráticas, desactivadas, atrofiadas, terriblemente duales, desahuciadas"* (Puig, 2008: 8). Las ciudades *sin marca* parecen estar condenadas a la extinción, mientras que las otras, las ciudades *con marca* se constituyen como referentes globales. A ellas se las expone como ciudades que "optan" por la calidad de vida, por colaborar con otras, innovar, constituir en el centro en la red de ciudades. Son ciudades inquietas, dinámicas, ávidas de progreso y siempre brillan (Puig, 2008: 11).

Los promotores y gestores de la marca ciudad depositan en la imagen toda la potencia de transformación, todas las esperanzas de desarrollo. Como herramienta técnica se vincula con la matriz de significaciones dominantes que se viene describiendo en los capítulos precedentes. La lógica empresarial, la eficiencia, la mercantilización de lo intangible, de las identidades y de las ciudades no sólo repercute en la imagen, también lo hace en la materialización de inversiones, en la recualificación de la ciudad y el ordenamiento de espacios y actividades urbanas. La co-gestión pública-privada también se considera importante en la producción de la imagen porque son los promotores privados los que pueden contribuir a atraer y radicar inversiones en la ciudad. Estado local y empresariado se asocian para satisfacer una necesidad común que es dinamizar la ciudad para alcanzar el desarrollo y el progreso dentro de las "reglas" establecidas a tal fin.

Desde el marketing urbano se sostiene que el principal objetivo es diseñar una imagen y gestionarla para que llegue al imaginario colectivo. Sin embargo, el proceso, lejos de generarse de modo unívoco como se planteaba en las antiguas teorías hipodérmicas de comunicación, se produce a partir del imaginario social instituido. Tanto los planes estratégicos como la creación de la imagen y la marca de una ciudad parten del campo de sentidos naturalizados por parte de una comunidad. A partir de las nuevas discursividades, signos, símbolos e imágenes lo que se hace es legitimar y mantener las significaciones existentes y, al mismo tiempo, promover los sueños y deseos colectivos como algo realizable y cercano. Esto es posible porque que la imagen o marca de ciudad nuclea, bajo el mismo paraguas significante, a los habitantes, el gobierno, las empresas y las instituciones, y constituye un relato sobre la identidad recuperando la memoria colectiva, los mitos y la creencia sobre el pasado, homogeneizando, así, las expectativas y los deseos.

A través de la marca la ciudad se construye como un objeto en el cual es difícil distinguir lo tangible de lo intangible. Al decir de Lury (2007), las marcas, como nuevos

objetos mediáticos, organizan actividades de distinto tipo y reflejan también cierto modelo de ciudad. El modelo de ciudad encierra un conjunto de significaciones de lo que se imagina, planea y proyecta como ideal de ciudad, pero también expresa lo que se reconoce como existente. En el modelo convergen aspectos imaginarios que orientan decisiones y materializaciones, construye imágenes que son los insumos a partir de los cuales se crea la marca ciudad.

El aspecto más contundente de una marca ciudad es que orienta sentidos y define actividades a través de la generación de imágenes, ideas y creencias. Este aspecto es clave ya que las estrategias de creación de imagen de ciudad se orientan a ciertos públicos y mercados. Al igual que los productos cada vez más especializados e individualizados, las ciudades se posicionan como: ciudades de negocios, ciudades turísticas, ciudades sustentables, ciudades inteligentes, ciudades verdes, *slow cities* –ciudades calmas-, ciudades creativas, ciudades culturales, ciudades de la memoria, entre otras.

Como se mencionó, la preocupación por la marca y la imagen gestionada de Rosario surge en el PER hacia fines de los años noventa. El trabajo de diagnóstico del Plan arrojó los primeros insumos empleados para la creación de la imagen de Rosario. A partir de la realización de encuestas y *focus groups* con distintos públicos objetivo se llegó a configurar a Rosario como la *ciudad de los sueños,* desde la cual se proyectaron la ciudad de las oportunidades, el trabajo, la integración, del río y la creación. Estos sentidos, devenidos en ejes de actuación, redundaron en políticas públicas de reconversión y recualificación urbana en función de la imagen proyectada para la ciudad, relacionada con la memoria de lo que la ciudad fue y la creencia de lo que es en el presente. Lo que finalmente guía la definición de la imagen son los aspectos percibidos positivamente (Paz, Tkachuk, 2004).

Una de las imágenes más extendidas de la ciudad está relacionada con el hecho histórico del primer izamiento de la bandera nacional y su respectivo monumento: *"Rosario, cuna de la bandera"*. Si bien esta imagen permite ligarla a la historia nacional otorgándole a la ciudad un rol protagónico en el proceso de construcción de la identidad nacional, no se recupera en los planes, aunque sí aparece en numerosas propagandas y campañas oficiales. La necesidad de construir una nueva imagen para posicionarse a nivel internacional en el marco de los procesos de neoliberalización y flexibilización de los noventa, condujo a indagar otros sentidos para construir referencias a la ciudad desnacionalizadas, con el objetivo de crear una marca que:

> *"añada valor al conjunto de productos, servicios y actuaciones locales; asuma la imagen territorial como una variable estratégica que consolida y da coherencia al posicionamiento elegido en el*

mercado; movilice los recursos intraterritoriales en torno a su identidad específica" (PER, 1998: 211)

Rosario, entonces, busca construir una imagen corporativa común que tienda por un lado a la adhesión de la ciudadanía –público interno–, y por otro a generar confianza en el exterior –público externo–. En consecuencia con los planteos realizados en el PER, se esgrime el slogan: *"Rosario, la mejor ciudad para vivir"* (Imagen 52) que acompañó la gestión socialista de Binner (1995-2003). Con ella se interpelaba al público interno, es decir, al propio habitante, al trabajador de esa ciudad de las oportunidades y el trabajo que se soñaba para Rosario, apelando al pasado. En un intento por reforzar los aspectos positivos de la ciudad y dejando de lado *la ciudad del desempleo* que emergía como la imagen negativa predominante de ese momento. Aún se encuentra en algunos espacios públicos la cartelería que expone y soporta desde la materialidad publicitaria esta idea.

En 2007 se lanza la marca: *"Rosario, hecha de gente"*[393] (Imagen 53), proyecto impulsado por la Fundación Ciudad de Rosario[394] con el objetivo de:

> *"**Posicionar a Rosario** a nivel local, nacional e internacional como ciudad con espíritu metropolitano, **que resulte atractiva para personas, empresas e instituciones que quieran instalarse, visitar o hacer negocios** en nuestra región y se constituya en **fuente de orgullo** para quienes habitamos en ella."* [395]

Para ello no sólo se propone elaborar una marca, sino desarrollar el "modelo Rosario". Se puede observar que la incidencia del sector privado en la planificación, elaboración, gestión de la marca ciudad es muy importante, y ello responde al posicionamiento del propio gobierno local que plantea la necesidad de co-gestionar con las corporaciones privadas[396]. Este modo de construcción de la ciudad se profundizó durante la gestión de otro intendente socialista, Miguel Lifschitz (2003-2011). La búsqueda de este desarrollo de marketing es posicionar a la ciudad como nodo metropolitano, agroindustrial, cultural, turístico, centro de eventos y convenciones.

Toni Puig "el gurú de la marca ciudad", visitó en numerosas oportunidades la ciudad a fin de dar charlas, brindar consultorías y asesoramientos sobre la marca ciudad entre 2010 y 2012.[397] Puig sostiene que Rosario es una de las ciudades más interesantes del

---

[393] http://www.rosariohechadegente.org.ar
[394] http://www.modelorosario.org.ar/Fundacion/index.php
[395] http://www.modelorosario.org.ar/Fundacion/VisionMision.php
[396] La Marca Rosario y La Fundación de la Ciudad de Rosario agrupa a un centenar de empresas como Transatlántica (Sol Aerolíneas), La Sibila (Santa Silvina), Fundación Libertad, Borgonovo Publicidad, Laboratorio Cibic, Televisión Litoral y Canal 3 de Rosario, Rofex (Bolsa de Comercio), Cadenas DAR, Nazer Publicidad y Frigorífico Paladini. Cuenta con el apoyo de la Secretaría de Producción de la Municipalidad de Rosario y se enmarca dentro de un plan estratégico que ya lleva diez años de aplicación en el municipio. Con una inversión inicial de 1,5 millones de pesos, se espera duplicar esa cifra a medida que si sigan sumando socios privados (Diario IProfesional 24/5/2007: http://www.iprofesional.com/notas/46359-Rosario-presenta-su-nueva-marca-ciudad)
[397] http://www.modelorosario.org.ar/Fundacion/Novedades.php?Nota=29

país por su capacidad de refundarse a sí misma, y en este sentido, en 2012 se presentó la nueva imagen de Rosario con una fuerte influencia del mercado inmobiliario y turístico: *"Yo amo Rosario"* (Imagen 54). Sobre este aspecto se profundizará en el siguiente capítulo.

La imagen de Rosario se construye entonces focalizada en dos ejes: la ciudad productiva y la ciudad turística, esto se condice con los planeamientos estratégicos formulados hace más de una década y que se encuentran en sintonía con el imaginario urbano y tecnológico dominante. Otras ciudades metropolitanas del interior del país, como Córdoba y Mendoza, han transitado por procesos similares. Rosario orienta múltiples políticas y acciones para posicionarse a nivel internacional en áreas como urbanismo, negocios, tecnología, turismo urbano y crecimiento inmobiliario. Rosario se destaca por intentar, constantemente, dar cuenta de la evolución en su camino de desarrollo y progreso.

---

http://www.mensajeroweb.com.ar/index.php?x=nota/62273/1/un-experto-habla-sobre-rosario
http://www.lacapital.com.ar/la-ciudad/Para-Toni-Puig-Rosario-es-la-ciudad-mas-interesante-del-pais-20120530-0013.html
http://www.plataformalavarden.com.ar/agenda/conferencia-de-toni-puig/

Imágenes Capítulo 8

Imagen 50: Plano de los distritos de Rosario

Fuente: www.rosario.gov.ar

Imagen 51: Mancha metropolitana Gran Rosario

Fuente: Captura satelital realizada el 14/6/2013 a través de Google Hearth

Imagen 52: Rosario, la mejor ciudad para vivir

Fuente: Captura propia, diciembre 2012

Imagen 53: Marca Ciudad

ROSARIO
Hecha de Gente.

Fuente: rosariohechadegente.org.ar

Imagen 54: Yo amo Rosario

Fuente: Captura propia, diciembre 2012

CAPÍTULO 9. IMAGINARIOS TECNOLÓGICOS CONTEMPORÁNEOS Y MATERIALIZACIONES URBANAS

En Maurilla se invita al viajero a visitar la ciudad y
al mismo tiempo a observar viejas tarjetas postales
que la representan como era.
Maurilla- *Ciudades Invisibles de Ítalo Calvino*

9.1. Rosario *se hace* turística

Como se ha destacado a lo largo de esta tesis, las significaciones imaginarias que delinean determinados tipos de ciudades, deseables o rechazables, símbolos de éxito o fracaso inciden en los procesos de construcción social urbana. En la actualidad, una de las imágenes que sostiene la idea de ciudad exitosa está ligada a la actividad turística[398]. Una ciudad que sea factible de convertirse en destino turístico, es una ciudad que ofrece servicios, espacios, actividades y, principalmente, posee una *imagen* que certifica, en cierta medida, que esa ciudad cumple los estándares de calidad urbana que dicta el imaginario contemporáneo.

El crecimiento global y acelerado de esta actividad económica se encuentra enmarcado, sin dudas, en la actual fase del capitalismo posindustrial que, como ya se ha mencionado, incrementa la circulación de mercancías tanto materiales como inmateriales. Estas últimas, poco a poco, se han ido erigiendo en el eje del capitalismo contemporáneo, tal es así que la producción y comercialización de bienes intangibles, simbólicos, culturales, de diseño y de servicios en muchos casos significó un salvavidas a la crisis de los años noventa. En este marco, el turismo urbano se fue consolidando como una actividad clave para la reactivación económica, factible de ser explotada aun por ciudades que carecían de una tradición turística.

En la actualidad, la competencia entre ciudades por atraer flujos de capital, de residentes y visitantes ha incentivado el empleo de estrategias del marketing en la gestión de los gobiernos locales. Con el objetivo de posicionarlas como productos dentro del mercado mundial como ciudades de negocios, de turismo, cultura o innovación se están desarrollando *marcas de ciudad* que condensan imágenes y valores para la transformación del modelo económico urbano (Lury, 2007). No obstante, definir qué ciudad *ser* y a qué mercado ingresar a competir es dificultoso, ya que los requerimientos actuales requieren satisfacer más de una exigencia a la vez. Al mismo tiempo, la conformación de la ciudad

[398] Una primera aproximación a este tema se publicó como artículo en la Revista Bitácora Urbano Territorial de Colombia. *"Imaginarios urbanos y procesos de urbanización en las nuevas ciudades turísticas. El caso de Rosario, Argentina"*, vol. 22, n° 1, enero-junio 2013

como producto implica estrategias de marketing para construir una marca de ciudad vendible, soportada en ciertos rasgos de identidad que, en paralelo a las estrategias de venta hacia el exterior, precisen también estrategias de promoción, cohesión e identificación hacia el interior. Es decir, las nuevas ciudades turísticas no sólo deben convencer al país y al mundo de sus atributos para recibir visitantes, sino también a los propios habitantes.

En este contexto, Rosario es un caso destacado ya que no cuenta con una tradición turística; al contrario de otras ciudades metropolitanas del interior como Córdoba, Salta y Mendoza que por su historia y sus particularidades geográficas son destinos turísticos consolidados. Surgen entonces una serie de interrogantes, ¿cómo se crea una nueva ciudad turística? ¿Cómo afecta esta actividad económica en las estrategias de urbanización? ¿Cómo se vinculan los imaginarios urbanos que se plasman en los planes con las transformaciones urbanísticas y culturales? Es decir, ¿cómo se produce la construcción estratégica de una ciudad como *nuevo* destino de ocio y esparcimiento?

Recién en el Plan Estratégico de 1998, Rosario plantea la actividad turística recreativa, cultural y de negocios como un eje fundamental a desarrollar[399]. Los atractivos potenciales que el Plan propone son la explotación de su bagaje cultural, el patrimonio arquitectónico y, por supuesto, el río[400]. Desde entonces el río Paraná se convirtió en el eje central del imaginario urbano de turismo local, el espacio de referencia para múltiples actividades recreativas, deportivas y de ocio.

9.1.1. La construcción estratégica de una ciudad turística

De todos modos, la posibilidad de que ciudades como Rosario ingresen en el mercado del turismo, no depende exclusivamente de la voluntad de las ciudades, sino que esto se produce en un contexto que fomenta un cierto tipo de turismo al que estas ciudades pueden aspirar. En este sentido, es necesario, para completar la comprensión del fenómeno, poner en perspectiva algunos otros elementos que permitan un acercamiento más global y complejo.

Como ya se afirmó anteriormente, la actual fase del capitalismo, se caracteriza por la representación de un tiempo flexible que conlleva nuevas formas de vivir lo temporal: aparece entonces, como valor, el concepto de inmediatez. Esta idea, llevada al mundo del turismo, provocó a su vez el advenimiento de la instalación del fin de semana largo como jornada de viaje. Al mismo tiempo, esta nueva temporalidad, que borró las diferencias

[399] PER, p. 26
[400] PER, p. 38

entre el tiempo del trabajo y el tiempo de ocio –tan características de la ciudad moderna– provocó la emergencia de nuevas necesidades. Ahora una ciudad que pretenda posicionarse como ciudad de negocios, debe, también, contar con una oferta de consumo cultural y turístico que, otrora, estaba destinada exclusivamente a otros modelos de ciudad. Es decir, todo un nuevo mercado derivado de la realización de eventos culturales, deportivos, científicos y de negocios[401], se abre a partir de la desaparición de las fronteras entre el trabajo y el ocio y las ciudades que estén atentas podrán captar su parte de ese mercado.

A su vez, este nuevo tipo de turismo, produce en las ciudades una fragmentación determinada por los enclaves habilitados y promocionados para el turismo y aquellos espacios que son excluidos de ese mercado. Es decir, determinados espacios son investidos de nuevos sentidos con la intención de insertar a la ciudad en un mercado hasta entonces desconocido.

En suma, combinando las necesidades espacio-temporales contemporáneas, las ciudades abocadas al turismo urbano diseñan circuitos y modos de circulación que se van ajustando a la optimización del tiempo recreativo en un modelo que, a partir de la compresión espacio-temporal, apuntala al fin de semana como un particular modo de turismo y como posibilidad de reactivación de las economías de ciudades intermedias y ya no sólo de grandes capitales o ciudades de tradición turística.

En este sentido, los últimos datos estadísticos de la Organización Mundial de Turismo (OMT)[402] muestran que, a pesar de la crisis económica internacional, el turismo creció el 5% en la primera mitad del 2012. Argentina no es ajena a este fenómeno y en 2011 se inscribió como el principal destino turístico de América del Sur[403]. Asimismo, el turismo interno creció el 362% en los últimos diez años, ubicándose en 2011 como la tercera actividad de productos exportables generadores de divisas, superado por la venta de los productos derivados de la soja[404]. El fortalecimiento de esta actividad es acompañado con numerosas políticas públicas, como la creación del Instituto Nacional de Promoción Turística en 2005, el Plan Federal Estratégico de Turismo Sustentable 2016 y el Plan Estratégico de Turismo 2020. En este marco, se ha procedido al reordenamiento de días feriados lo cual dinamizó el turismo de fin de semana[405] que produjo un incremento del

[401] PER, p. 207
[402] www.e-unwto.org
[403] Cámara Argentina de Turismo, informe 2011 www.camaraargentinadeturismo.travel, consultado 10/10/2012
[404] Instituto Nacional de Promoción Turística (INPROTUR)
[405] En 2012 se registraron 19 feriados nacionales, situación excepcional ya que dos de esos feriados se celebran por única vez. El ordenamiento de feriados permitió generó un total de 12 fines de semana largos: 5 por feriados trasladables y 7 por feriados inamovibles

47% en la cantidad de personas que viajaron los fines de semana largos frente a la misma fecha del 2011[406].

Como se mencionó, en el Plan Estratégico Rosario se diseñan, por primera vez, algunas líneas de actuación orientadas al turismo, haciendo eje en dos cuestiones principales: la reconversión de los espacios públicos sobre el río y el incremento de los eventos culturales.

En relación al río como eje estructurador de la nueva ciudad es pertinente mencionar que desde las décadas de 1920 y 1930 se vienen planteando distintos proyectos a fin de aprovecharlo de manera recreativa y deportiva mediante la construcción de balnearios públicos. Este proceso se localizó en la zona norte de la ribera, en tanto la zona céntrica y sur se destinaron a la explotación portuaria. Desde la década de 1990, el proceso de desindustrialización originó la construcción de un paisaje industrial inactivo y desde entonces se planea con mayor fuerza la posibilidad de recuperar esos espacios otrora terminales de exportación-importación para toda la ciudad. En definitiva se trata de *"abrir la ciudad al río"*[407]. El río será, desde entonces, espacio de políticas de reconversión urbana a partir de un proceso de desmantelamiento del sistema ferroportuario que, en la zona céntrica de la ciudad, impedía el acceso directo a las zonas costeras. Este proceso estuvo acompañado por privatizaciones y reformas en las normativas que permitieron desafectar los ferrocarriles del área y planificar nuevos usos para las tierras que ocupaban. Este entorno, abierto a parques y paseos con emprendimientos gastronómicos concesionados por el gobierno local, también fue catalizador de emprendimientos inmobiliarios de gran impacto urbanístico, social, simbólico y económico.

En paralelo al planteo de desarrollar la industria turística, surge la necesidad de desarrollar una *imagen* o *marca* de ciudad capaz de atraer inversores, visitantes y contener al propio habitante en esta nueva etapa. El marketing urbano se orienta, como ya se mencionó, hacia dos grandes públicos objetivo, uno interno: el habitante de la propia ciudad; y otro externo: el habitante de otras ciudades, potencial turista. La competencia en la que se ven inmersas las ciudades turísticas en la actualidad plantea una serie de paradojas que tienen consecuencias sobre la vida urbana. Por un lado, se le exigen a la ciudad productos nuevos, innovadores, exclusivos, y por el otro, espacios monumentales e históricos, que sean propios y que permitan distinguirla. Al mismo tiempo, se debe contener la extrañeza del visitante propiciándole lugares comunes donde su propia experiencia como turista pueda fundirse con la del habitante. De esta manera, las ciudades

[406] redcame.org.ar
[407] PER, p. 87

se constituyen en una urdimbre de cadenas comerciales, marcas internacionales y paisajes replicados, cediendo porciones de identidad en pos de la moda de los modelos ideales. Y así la ciudad se va tramando con fragmentos de lugares y *no lugares* (Augé, 2007).

En la etapa orientada por el PER, el énfasis estaba puesto en explotar los recursos naturales y culturales como atractivos turísticos. En relación a los recursos naturales, las intenciones se orientaban a consolidar los espacios públicos con fines recreativos y turísticos, destinados tanto a los propios habitantes como al turista. Esta directriz se materializa en el slogan: *"Rosario, la mejor ciudad para vivir"* orientada más al público interno que al potencial visitante. Esto se vincula, como se describió en el capítulo anterior, con un contexto de imagen negativa de la ciudad que orientaba sus estrategias no sólo a atraer inversores sino también a contener a sus residentes.

Las ideas respecto al turismo se vinculaban fundamentalmente con los potenciales ingresos económicos que éste podía significar para la ciudad, pero también se la presenta como un *"**eje conciliador** entre el crecimiento económico, la preservación del patrimonio cultural e histórico y las actividades de recreación y placer."*[408] El desarrollo de esta actividad, se afirma en el PER, debe ir acompañado de la gestión público-privada para lograr eficiencia y competitividad[409]. En este marco, se plantea el proyecto *"Puerto Norte y Parque Habitacional Scalabrini Ortiz"*[410].

> *"El proyecto para la renovación del sector consiste en incorporar a la ciudad nuevos y cualificados espacios públicos, (...) A partir del concepto de parque polifuncional, se mantendrá su condición de "gran área" dentro de la ciudad que albergará tanto a usos terciarios, culturales, residenciales como turístico–recreativos. La premisa básica para la elaboración de este proyecto es mantener los **valores paisajísticos del sitio**, en especial las condiciones de la barranca y **su carácter de mirador natural hacia distintos sectores de la ciudad y el río.** Esta nueva situación lo convertirá, junto con el Parque Scalabrini Ortiz en **uno de los nuevos puntos de atracción metropolitana de la ciudad**."*[411]

La cultura es el segundo factor destacado estratégicamente como potencial turístico de la ciudad. Por eso se presenta a Rosario como cuna de talentos, semillero de actores, artistas y humoristas buscando construir una imagen de una ciudad culta, talentosa y creativa. A esto se le suma, en el marco de la ya mencionada *"ciudad de la creación"*, la difusión de los llamados circuitos de diseño[412]. Turismo y cultura, dos actividades propias

[408] PER, p. 207
[409] PER, p. 207-210
[410] En este sector también se localizan los grandes emprendimientos inmobiliarios de alta gama que se analizarán en los siguientes puntos.
[411] PER, p. 216-217
[412] PER, p. 246

de la nueva fase del capitalismo, se unen como factores de desarrollo y progreso que se retroalimentan.

El turismo cultural es una actividad que encierra significaciones particulares. Lash y Urry (1998) afirman que el modelo de ciudad cultural se orienta a atraer capitales sociales, económicos y simbólicos para promover la producción a partir de las ideas. Al respecto, en Rosario, las políticas culturales de espectáculos se fueron complementando con políticas de patrimonio a partir de las cuales se busca rescatar y señalizar edificios y circuitos arquitectónicos factibles de ser explotados turísticamente. Existe una creciente culturalización de las prácticas turísticas en las cuales Cassián Yde (2012) detecta un desplazamiento de la ciudad cultural a la ciudad creativa donde al arte, el ocio y la cultura se suma el valor de la innovación y la creatividad que se traducen en ciudades de *"espíritu dinámico, flexible, abierto y bohemio* [que] (…) *producen un valor altamente capitalizable"* (Cassián Yde, 2012: 178). Esto se puede ver con claridad en el Plan Estratégico Rosario Metropolitana (PEM) lanzado en 2010, donde se destaca que, como recursos de atracción turística, *"la ciudad ha sumado otras* ***fortalezas distintivas*** *relacionadas con la* ***educación****, la* ***cultura****, la* ***ciencia*** *y, en las últimas décadas, ha incorporado el desarrollo de* ***innovación tecnológica*** *y ha modernizado la estructura de su gobierno local."*[413] En sintonía con esta idea, se vincula a la actividad turística con el desarrollo del proyecto *Ciudad Digital* y los subproyectos de generación de espacios de innovación y diseño –Franja Joven, Usina Digital Ceroveinticinco–[414].

En el PEM se incluye además el área metropolitana en las directrices políticas y los discursos oficiales de la ciudad. En este marco se diseña el proyecto *"Rosario, primera en turismo urbano"* con el objetivo de *"diversificar la base económica de la ciudad, reforzar la marca territorial y mejorar la calidad de vida de los residentes"* (PEM, 2010: 50). En continuidad con los lineamientos estratégicos del PER, en este plan se observa la centralidad que adquieren los proyectos urbanísticos ligados a la imagen que se pretende construir de la ciudad. Esta vinculación se refuerza con la publicación, prácticamente simultánea, del Plan Urbano Rosario 2007/2017 (PUR) donde se definen las principales áreas de intervención, los tipos de urbanización a realizar y los respectivos mecanismos de financiamiento.

Una vez más, la zona de la costa se presenta como el corredor estratégico, tanto para la actividad turística como para el desarrollo de emprendimientos inmobiliarios. Posteriormente se presenta el Plan de Desarrollo de Turismo Sustentable 2010/2018

[413] PEM, p. 51
[414] PEM, pp. 163-165

(PDTS), a partir del cual se observa un desplazamiento en la nueva marca ciudad: *"Yo amo Rosario"* (imagen 55); ahora, más orientada hacia el turista. Este slogan, inspirado en la imagen de ciudad turística global[415] pone de manifiesto las aspiraciones de la ciudad. El empleo de esta imagen permite corroborar la idea expuesta por Harvey (2008) quien sostiene que en este capitalismo, donde prima la producción de imágenes, también se genera un proceso de réplicas seriadas de las mismas. De este modo, analizando el empleo de este logo en todas las ciudades que aspiran a consolidar una imagen de ciudad internacional, se puede afirmar que las identidades locales quedan cooptadas por imágenes globales que tienen un sentido propio más allá del referente urbano que las adopte. El "**Yo♥**" refiere a una ciudad preparada para el ciudadano del mundo, una ciudad amigable, desarrollada, es una marca que funciona como sello de calidad del imaginario urbano dominante.

El aspecto más contundente de una marca ciudad es que orienta sentidos y define actividades a través de la generación de imágenes, ideas y creencias. Rosario, entonces, busca mostrase divertida, linda, amable y receptiva en los diversos proyectos del Plan de Desarrollo Turístico Sustentable. En numerosas campañas –presentación internacional de la ciudad "Yo amo Rosario"[416], postulación de Rosario como sede de los "Juegos Olímpicos Panamericanos 2019"[417], "Nadie Gana"[418] contra la violencia en el fútbol– se elige la figura de Lionel Messi (imagen 55) como representante de la ciudad en el mundo. Su imagen positiva repercute en la construcción de la marca Rosario.

Otro aspecto importante para posicionar a la ciudad de manera competitiva fue el acondicionamiento de ciertos espacios. Para ello se incrementaron las plazas hoteleras –9.000 camas[419]–; la oferta gastronómica –1.340 bares y restaurantes[420]–; los salones para eventos[421] y también espacios de ocio con la construcción del casino City Center[422] en 2009 y de memoria con la inauguración del Museo de la Memoria en 2010.

---

[415] Como ejemplos se puede mencionar a Nueva York, Barcelona, y París
[416] http://www.youtube.com/watch?v=T0XuuikuFkY&feature=c4-overview-vl&list=PL82E66A5CA5942439
[417] http://www.youtube.com/watch?v=HH3Vmi1w_Oo
[418] http://www.youtube.com/watch?v=oV54R0OerSw
[419] Fuente: Ente de Turismo Rosario (ETUR)
[420] Diario La Capital, 13/5/2012.
[421] En total existen 147. Fuente Instituto Nacional de Promoción Turística
[422] El Casino City Center y su hotel cinco estrellas Pullman, se encuentran en el ingreso sur de la ciudad que la conecta, a través de la autopista, con Buenos Aires. Esta construcción se inserta en un barrio periférico con asentamientos informales que vio transformada su vida cotidiana y su fisonomía desde la construcción de este edificio. El Casino se fue consolidando como una puerta de ingreso a la Rosario Turística, la ciudad de escape de fines de semana. Esta representación se puede observar en la película de Daniel Burman "La suerte en tus manos" (2012), filmada en locaciones de la ciudad y principalmente dentro del Casino. También se eligió el Casino en la telenovela "Graduados" (2012, emitido por Telefé) en la cual en unos capítulos uno de los protagonistas se escapa a descansar a Rosario, presentándola como una ciudad cercana, linda, divertida y disfrutable. Si bien excede las posibilidades de esta tesis profundizar el análisis de estos soportes, se considera importante avanzar en el estudio de los imaginarios urbanos de Rosario en estos artefactos culturales.

Consecuentemente con la perspectiva que se adoptó para analizar las representaciones de la ciudad que se proyectan desde el discurso hegemónico en los planes, se observa que la reconstrucción del pasado, las creencias del presente y los deseos a futuro, forman parte de los lineamientos estratégicos a partir de los cuales se van materializando las imaginaciones de la ciudad. Por tal motivo, para comprender el proceso de transformación urbana que atraviesa Rosario, se considera relevante analizar los imaginarios urbanos que emergen en las políticas públicas del gobierno local, que, como discursos hegemónicos, cumplen las funciones tanto de instituir o crear como de mantener y justificar el orden social existente. Para abordar el conjunto de significaciones que se expresan en los planes se organizó el análisis vinculando la autoconstrucción de la imagen de ciudad con el eje de temporalidad pasado- presente- futuro.

Las construcciones imaginarias del pasado se refieren principalmente a aspectos identitarios de la ciudad. Así, partiendo del dato histórico de que Rosario fue siempre una ciudad portuaria, se la presenta como una buena anfitriona, hospitalaria y respetuosa de las diversidades culturales. Además se destaca su cultura artística, sus personalidades y sus atributos históricos en la escena nacional[423]. Como se mencionó en los capítulos precedentes, la ciudad que siempre estuvo pendiente de las grandes ciudades de cada época, nombrándose a sí misma como "La Chicago Argentina" –en épocas en que su movimiento comercial era "comparable" al de la Bolsa de Chicago[424]–; "La Barcelona Argentina" –cuando a fines de siglo XIX se producen algunas revueltas anarquistas. Rosario siempre ha buscado espejos donde reflejarse y, también, donde inspirarse para construir imágenes de lo que quiere ser o cree que es. A este procedimiento de construcción de la identidad urbana en relación con otras ciudades se ha definido como estrategia de identificación[425].

En el PDTS se afirma que *"en la actualidad Rosario asume su condición de destino turístico"* (PDTS, 2010: 12). Luego, apelando a la tradición, a la historia y exponiendo una gran cantidad de atributos culturales, estéticos y naturales se hace referencia a lo que *la ciudad es en realidad:* cuna de artistas en un escenario natural inigualable; se le da sustento a la idea de lo irreversible que resulta que Rosario se convierta en turística. Invocando el *orgullo* por la ciudad, se afirma que hoy es "*una de las mejores ciudades latinoamericanas"* (PDTS, 2010: 21).

[423] Se conoce a Rosario como la cuna de la bandera ya que a las orillas del Paraná se izó por primera vez la actual bandera de Argentina. En esta ciudad se construyó el Monumento a la Bandera que también constituye un atractivo turístico por excelencia.
[424] También se comparaba a Chicago por las actividades de la mafia.
[425] Este tema está desarrollado en el Capítulo 2 de la presente tesis.

En el plan analizado también se ponen de manifiesto lo que *la ciudad quiere ser*, y aquí se destaca el deseo de *consolidar definitivamente a Rosario en una metrópoli moderna* (PDTS, 2010: 2) transformándola, a la vez, en un modelo de ciudad, de turismo y de calidad. Como ya se ha demostrado en esta tesis, el imperativo de ser modernos no es nuevo para Rosario, sino que se ha manifestado a lo largo de su historia como un rasgo de identidad que abraza, siempre, la idea de progreso. Por eso se comprende que el recurso de apelar al pasado, a la propia representación de la ciudad pujante, abone también la idea del destino inevitable al que todos los habitantes se encuentran invitados. Se podría parafrasear esta idea diciendo: "entre todos hicimos una hermosa Rosario de la cual estamos orgullosos, ahora es el momento de mostrarla y abrirla a otros ojos para que puedan admirarla".

Teniendo en cuenta que la identidad urbana se construye a partir de múltiples aristas, es importante destacar el caso del patrimonio ya que resulta un atractivo turístico capaz de generar productos-íconos que motiven la visita. Dentro del PDTS se presenta el Proyecto *Valoración del Patrimonio* que tiene por objetivo registrar recursos de distinto tipo para confeccionar productos turísticos. En este sentido, en Rosario se destaca la puesta en valor del patrimonio urbano arquitectónico mediante la preservación y rehabilitación edilicia que puede apreciarse en la organización de diversos circuitos turísticos –Romántica del Boulevard Oroño, Rutas del Modernismo, Núcleo Fundacional, Parque Independencia–. Por otra parte, es constante la apelación a las personalidades de la ciudad. Artistas como Berni, Gambartes y Grela; los humoristas Olmedo y Fontanarrosa; deportistas como Messi –actual cara de la marca ciudad– y el histórico revolucionario Ernesto "Che" Guevara, reconfiguran ciertos espacios urbanos. El patrimonio –tangible e intangible– se convierte así en clave estratégica para el desarrollo de una nueva ciudad turística (imagen 56).

Otro aspecto susceptible de análisis en relación con la identidad, es la imagen que se construye de un *nosotros* –los habitantes de la ciudad– y un *ellos* –los visitantes, los turistas–. Al *nosotros* se lo define con *una clara vocación hospitalaria* y se busca "*estimular la conciencia del buen anfitrión y promotor de la ciudad* (…) *e incentivar una actitud receptiva"* (PDTS, 2010: 48-55). A su vez esto está relacionado con las palabras iniciales del plan a donde se destaca *"el orgullo de los rosarinos respecto del lugar en el que viven"* (PDTS, 2010: 5). En este marco se desarrolla el proyecto *Turista en mi ciudad,* que facilita a los vecinos de distintos barrios el acceso gratuito a espacios turísticos junto a un guía con el objetivo de "*minimizar la percepción de los impactos negativos de la*

actividad que puedan tener los ciudadanos, brindando herramientas para la apropiación de sus impactos positivos" (PDTS, 2010: 69).

> *"Mirar y admirar Rosario con ojos de turista estimula a la vez la conciencia de buen anfitrión y promotor de la ciudad; por ese motivo se propone a los rosarinos que se conviertan en turistas por un día en su ciudad."* [426]

A partir de esta idea también se va delineando la imagen del *otro* como *visitante*. En referencia a ese *otro*, todos los discursos giran en torno a la idea de *satisfacción*, anclando la idea del turista como cliente.

> *"El turismo urbano tiene eje en la ciudad porque en ella se pueden desarrollar numerosas actividades para la satisfacción del turista (…) Lo que se vende son satisfacciones."*[427]
>
> *"La satisfacción de las expectativas de los clientes y la eficiencia de los servicios están vertebrándose como los ejes sobre los cuales gira la competitividad y el futuro."*[428]

Aquí se ve cómo las relaciones entre *nosotros* y *ellos* se complejizan entre la competencia, la satisfacción y el deseo de reconocimiento. Por eso la intensión de mostrar lo hermosa, divertida, creativa que es la ciudad, no sólo deviene de la necesidad de posicionarla turísticamente, sino que también se trata saldar una deuda histórica que la ciudad siente respecto de la valorización por parte de otros habitantes del país. Consolidarse turísticamente y favorecer la circulación de imágenes positivas respecto de la ciudad permitiría, al menos en parte, posicionar a Rosario en el lugar que los rosarinos creen que se merecen. Al mismo tiempo, la idea de que todos los ciudadanos son *anfitriones* de la "experiencia Rosario", tienden a ocultar los conflictos existentes y disminuir los potenciales apelando a aspectos sensibles y emotivos.

9.1.2. Procesos de urbanización y enclaves turísticos

La idea e imagen de Rosario como *ciudad de cara al río* es una de las que más ha influenciado en los proyectos de urbanización y en la delimitación del recorrido turístico. Esto se puede ver en el sendero sugerido en base al cual se ha organizado el mapa turístico de la ciudad (imagen 57).

Rosario tiene una identidad muy vinculada al río Paraná, desde que nace como asentamiento en sus márgenes hasta que fue declarada ciudad en 1852, cuando su puerto se abre al comercio internacional. A partir de ese momento su expansión demográfica provocada por la inmigración y su creciente actividad comercial, la fueron consolidando como una ciudad-puerto, burguesa, comercial y con aspiraciones cosmopolitas. Es la

[426] http://www.rosarioturismo.com/es/noticias/noticia.php?not=138. Consultado el 20/10/2012
[427] PDTS, p. 32
[428] PDTS, p. 58

primera ciudad de la Argentina en institucionalizar la cuestión del puerto en un plan urbano –Plan Regulador y de Extensión 1935– (Fedele, 2011).

Si bien la ribera rosarina en primera instancia fue apropiada principalmente para el desarrollo del sistema ferroportuario que posicionó a Rosario en el comercio de granos a escala internacional, en el citado Plan se expone por primera vez el debate en torno al uso de ese espacio con fines recreativos. Las sucesivas transformaciones en el modelo económico industrial desembocaron en el desmantelamiento de la zona ferroportuaria[429]. Luego, la incipiente economía posindustrial provocó que desde la década del 80 y del 90 se desarrollaran numerosas iniciativas para reconvertir la ribera en un espacio público recreativo. Así, en el PER1998 se encuentra el primer antecedente de la política de turismo orientada al río: el programa *"Disfrutar y cuidar el río"*. Allí se destaca el valor turístico que adquieren los paisajes naturales y se afirma que la ribera rosarina se ha convertido en *"la atracción turística por excelencia de la ciudad"* (PER, 1998: 89). El río no sólo es una clave de identificación para el rosarino, sino también para los *otros* (Galimberti, 2012). De aquí se desprende la razón por la cual el turismo es uno de los pilares que siguen promoviendo los planes de recuperación de la ribera para la ciudad. Tanto dentro del PUR 2007-2017 donde se detalla el *Plan Maestro de la Costa*, como en el proyecto *Rosario, primera en turismo urbano* del PEM 2010, se destaca la importancia de la reparación de los espacios públicos recreativos de la costa y el río.

Analizando los proyectos se constata que en el área central se concentra la mayor cantidad de inversiones desarrolladas bajo la figura de convenios público-privados[430]. A

[429] Plan Regulador de 1968

[430] Si bien se ha enfocado el análisis de los convenios urbanísticos en relación al desarrollo de la ciudad turística, éstos tienen implicancias diversos proyectos urbanos. Un caso paradigmático de la ciudad de Rosario es la disputa por la producción de suelo urbano en la periferia metropolitana. En este sentido, se ha experimentado un proceso similar al de muchas otras ciudades que, desde la década del noventa, vienen construyendo barrios cerrados, clubes de campo y urbanizaciones privadas cerradas que rompen la continuidad en la trama urbana. Estos emprendimientos favorecieron la especulación inmobiliaria y generaron diversos procesos de fragmentación urbana y social. En Rosario, nace en 2005 el Grupo Independiente de Rosarinos Organizados Solidariamente (GIROS), por iniciativa de un grupo de jóvenes que se proponen hacer trabajo social en el barrio Nuevo Alberdi, ubicado en la periferia noroeste de Rosario. Nuevo Alberdi es un barrio que cuenta con una parte de su población que vive en la indigencia, donde se realizan actividades agropecuarias de supervivencia y su principal actividad formal es la producción de ladrillos. Se encuentra en una zona inundable, y se configuró como un territorio en disputa dado que el noroeste de la periferia metropolitana es uno de los pocos lugares donde Rosario posee tierras para expandir su frontera urbana. Esto ha hecho desde hace unos años, que en el resto de la periferia, se desarrollen emprendimientos de urbanizaciones cerradas, proyectos dirigidos a sectores de alto poder adquisitivo.

En este marco GIROS fue consolidando el proyecto denominado Ciudad Futura, cuya base fundamental es la lucha por formas de urbanización y usos del suelo, contrapuestas a las dominantes, reguladas principalmente por el mercado. El horizonte de este movimiento es la generación de un modelo de ciudad inclusivo que se extienda más allá del barrio e incluya las múltiples dimensiones que componen la vida urbana. A tal fin, incluye tres ejes de acción: educación, producción y vivienda. Ante la presión del sector privado por apropiarse de las tierras del barrio, una de las estrategias políticas de GIROS fue poner en debate la problemática actual de la tierra urbana y el modelo de expansión de la ciudad de Rosario. En este sentido iniciaron un proceso de debates públicos que culminó en el proyecto de resolución legislativa "Ya Basta!", la que fue aprobada en diciembre de 2010 por el organismo legislativo local, a partir de lo cual se prohíbe la construcción de barrios cerrados y clubes de campo en la ciudad. La importancia de esta medida radica en que protege a las poblaciones de esos espacios que el sector privado utiliza como objeto de especulación financiera e inmobiliaria. Este

continuación se analizarán estos modos de urbanización que se encuentran vinculados con la imagen que se desea construir y transmitir de la ciudad.

9.1.2.1. Corredores turísticos y convenios público-privados

Uno de los instrumentos que se vienen utilizando en los últimos años en Rosario para llevar adelante transformaciones urbanas son los convenios urbanísticos público-privados mencionados en los capítulos anteriores. Éstos son instrumentos jurídicos que formalizan el acuerdo entre el gobierno local y el sector empresarial para la ejecución de obras. Muchas veces, este tipo de operatorias permiten al poder político la flexibilización de las normas urbanísticas vigentes y la puesta en disponibilidad de terrenos públicos o fiscales para el desarrollo de los emprendimientos privados –en el caso de Rosario, suelen ser grandes torres de alta gama–, exigiendo como contraprestación la realización de obras de distinto tipo. La experiencia demuestra que los controles necesarios para garantizar la ejecución de la contraparte muchas veces han resultado ser deficientes[431]. En el caso analizado, el instrumento de los convenios público-privados contribuye a generar una distribución desigual tanto de la *plusvalía urbana*[432] como de las posibilidades habitacionales.

Algunos de los proyectos urbanísticos, junto con el afán de Rosario de mostrarse como una ciudad turística, han ido conformando una nueva postal urbana consecuente con el imaginario dominante de las ciudades en desarrollo tendientes a atraer visitantes. Progresivamente, Rosario se muestra, se vende y se hace turística. Un síntoma de esto es la gran cantidad de obras de alta gama que se construyen en la zona central del cordón costero que es el principal atractivo turístico. Tal es el caso de Puerto Norte (imagen 58), ubicado en una tradicional zona productiva y portuaria de la ciudad.

> *"…la reconversión de Puerto Norte es un proyecto anhelado, que los rosarinos han debido esperar por 40 años, desde que el Plan Regulador de 1968 definió el traslado del puerto al Sur de la ciudad y el desmantelamiento de todas las instalaciones existentes en el área."*[433]

Este emprendimiento implica 100 hectáreas de las cuales 42 se destinan a espacio público y, si bien se resalta que en él convivirán "*distintos programas de vivienda para*

---

movimiento social urbano y político se proyecta como un caso particular, un antecedentes de un nuevo paradigma del conflicto social en donde también aparece el concepto de autonomía como un valor diferencial y constitutivo de una nueva subjetividad y un nuevo modelo de ciudad. (Vera, 2012; Vera, Schiavo, Nogueira dos Santos, 2013)

[431] CORTÉS Alberto, nota en Diario Rosario/12, 20-10-2012

[432] Esta consiste en el incremento del valor del suelo que se produce como consecuencia de una obra pública. Este excedente de valor, al proceder de una acción estatal, se entiende que tendría que ser reapropiado por la mayor cantidad de ciudadanos posible, sin embargo, no necesariamente ocurre así

[433] PEM, p. 308

diferentes sectores sociales (…) Aportará además de la inversión en obra pública, otra inversión significativa para la adquisición de tierra y/o concreción de infraestructura destinada a la construcción de vivienda social, en éste y otros sitios de la ciudad"[434], estos desarrollos inmobiliarios sólo ofrecen servicios de alta gama.

En el Plan Puerto Norte existen siete unidades de gestión, tres de las cuales se emplazan sobre la ribera. Estas unidades de alta gama[435] son: Ciudad Ribera, Forum y Torres Dolfines-Guaraní-Nordlink Embarcadero. Por otra parte, si bien se afirma que *"la definición de densidades, tipologías edilicias y alturas responde a un criterio general de organización del área, basado en el reconocimiento del entorno barrial existente"* (PUR, 2011: 260), al recorrer el área afectada se comprueba que el proceso de urbanización no respetó el entorno existente. Al contrario, se verifica una profunda ruptura con la morfología espacial precedente *"ofreciendo una vista hasta ahora desconocida de la ciudad"* (PEM, 2010: 310). La fotografía (imagen 59) que se presenta en el PUR muestra claramente la falta de integración con estas edificaciones en altura.

El proceso de fragmentación urbana también se constata en el definitivo proceso de *gentrificación*[436], es decir el "traslado" de habitantes de la costa norte, bajo la figura de *"reordenamiento del asentamiento irregular conformado por familias de pescadores"*[437]; que implicó desalojos y destrucción de viviendas habitadas para la construcción de las torres Dolfines-Guaraní.

> *"…en la nueva postal que presenta Puerto Norte, con las grandes moles de rascacielos de más de 140 metros contrastaba la demolición de las últimas viviendas que caracterizaron la zona de barrio Malvinas*"[438]

Si bien se expuso el caso más contundente, hay otros ejemplos de reconversión de barrios históricos (por ejemplo Pichincha) en calles recreativas y circuitos gastronómicos *gourmet*. Este movimiento afecta el ritmo y estilo de vida de los habitantes tradicionales de estos lugares e incluso muchas veces se generan procesos de *gentrificación* a causa de la sobrevalorización de las zonas que se ponen de moda para el consumo turístico.

Como se puede verificar, las políticas de turismo inciden en los procesos de urbanización y ordenamiento territorial de la ciudad. Si bien se apela a una política conciliatoria en la cual se beneficia a un sector empresario a cambio del acondicionamiento

---

[434] Descripción del Plan Urbano Rosario en www.rosario.gov.ar. Consultado el 2/10/2012
[435] El metro cuadrado se estima entre 2.200 y 3.500 dólares (www.elinmobiliario.com. Nota 30/7/2012, consultado 2/10/2012)
[436] La *gentrificación* es un proceso a partir del cual, como consecuencia de la recualificación de zonas urbanas deterioradas, los habitantes originales de las mismas son desplazados por sectores de mayor poder adquisitivo que pueden afrontar los altos costos de vivir en esas "nuevas" zonas.
[437] PUR- Objetivos Costa Norte, www.rosario.gov.ar, consultado 12/11/2010
[438] Diario *La Capital*, 1/6/2011

de espacios públicos parquizados, los intereses privilegiados quedan expuestos. De esta manera se apuesta a la revalorización de entornos que se transforman en *postales urbanas* orientadas a captar la atención del turista y posicionarse en el mercado de las ciudades objeto.

Es posible deducir, entonces, que el sector público y la actual gestión dependen en gran medida de los capitales privados para desarrollar a Rosario como modelo urbanístico y como ciudad turística. A su vez, esta dependencia del Estado de las inversiones privadas para el desarrollo urbano, junto a los discursos que sostienen que estas obras beneficiarán al conjunto de la sociedad, refuerza la idea de efecto derrame que caracterizó a muchas políticas de los gobiernos neoliberales de la década del 90 en Argentina. Sin embargo, la dependencia no es unilateral, es decir, el capital privado también necesita del estado municipal para colocar sus excedentes sin tener que pagar por ello elevados impuestos y garantizando tasas de retorno[439].

Luego de este análisis se puede afirmar que existen vinculaciones entre el imaginario urbano dominante, la construcción de la marca ciudad, las políticas de urbanización y las de desarrollo turístico. A su vez, todos estos aspectos se encuentran íntimamente relacionados y condicionados entre sí. La *ciudad de cara* al río, un viejo anhelo de Rosario, deviene en corredor turístico. La idea de ciudad próspera y pujante, alimenta el afán de progreso a partir de desarrollos inmobiliarios y de inversiones público-privadas en zonas históricamente degradadas y aisladas de la trama urbana. Se confirma que las ideas, los deseos, y la imaginería sobre la ciudad operan de manera efectiva en distintos tipos de materialidades, ya sean los planes y políticas como la producción cultural y urbana.

9.2. Espacios públicos y sustentables

Las significaciones, los símbolos, los lenguajes, las imágenes y la historia que componen a las ciudades se expresan en sus espacios públicos. Se encuentran allí distintos sentidos que implican, a su vez, discursos, usos y prácticas sociales definidas, en muchos casos, desde las políticas públicas y los planes urbanos. Estos sentidos remiten a su vez a distintas características que pueden adoptar los espacios y los reconfigura como escenarios de nuevas prácticas y subjetividades urbanas. Son denominados entonces como recreativos, deportivos, monumentales, ornamentales, turísticos, informales, vigilados, conectados.

[439] Este proceso es desarrollado por David Harvey (2008)

En la actualidad, los espacios públicos, asociados a la idea de sustentabilidad, catalizan muchas de las imágenes de lo deseable de una ciudad. Renuevan, de alguna manera, las esperanzas de construcción de una ciudad que ofrezca, además de posibilidades de desarrollo, calidad de vida para sus ciudadanos.

Remedi (2000) sostiene que entre las transformaciones experimentadas en los últimos años, quizás la más notable sea la modificación sustancial del espacio social, que implica y expresa nuevas formas de reorganización territorial y simbólica de los espacios de la ciudad, como resultado de una manera diferente de vivirla, de relacionarse y de pensarla. En este aspecto, se van delineando nuevos usos, prácticas y subjetividades en los espacios públicos. Vale aclarar que el espacio público no se limita a la problemática del espacio físico, sino que implica un espacio simbólico, político e histórico que se define en relación a la ciudad, ya que mantiene con ésta vinculaciones estrechas que pueden considerarse desde distintos puntos de vista.

En primera instancia se parte de la idea de que el espacio público, en tanto *lugar* (Augé 1992), cumple, al menos, dos funciones. Por un lado, brinda sentido y forma a la vida colectiva; y por otro es un elemento de representación y referencia de la ciudadanía, permite establecer lazos de identidad y pertenencia y hacer visible la socialidad (Carrión, 2007). El espacio público, además, es el espacio de encuentro de la multitud (Massey, 2005), de construcción de la ciudadanía (Borja, Muxí; 2003) pero también de control y disciplinamiento (Foucault; 2006). Las concepciones y perspectivas de abordaje del espacio público son numerosas y diversas[440], en este punto se ajustará el enfoque al análisis de dos significaciones emergentes en el corpus analizado: lo recreativo y lo saludable. Estas imágenes están en concordancia, a su vez, con el imaginario urbano dominante y, por ende, se relacionan también con el proceso de construcción de las ciudades.

9.2.1. Espacios públicos y recualificación estratégica: "dominio" verde

El espacio público ha adquirido cierta centralidad en los debates urbanos. Este posicionamiento se relaciona con el proceso urbano contemporáneo de expansión de las ciudades y los consecuentes conflictos que esto acarrea. Carrión (2007) plantea que la lógica mercantil privada desde la cual el espacio público es un freno al desarrollo, ha incidido incluso en los modelos de gestión y políticas públicas de intervención urbana. Sin embargo, al analizar los planes estratégicos y las políticas de reactivación económico urbana que conducen al desarrollo de la actividad turística y la creación de marca ciudad,

[440] Este tema excede las posibilidades de extensión de esta tesis, motivo por el cual se esbozará de modo sintético pero con el objetivo de retomar esta línea de investigación en trabajos posteriores.

el espacio público deviene una nueva oportunidad de crecimiento, incluso para el capital y los actores privados que encuentra allí posibilidades de inversión a través de diversas modalidades de concesiones del gobierno local[441]. En el caso de Rosario el mejoramiento de los espacios verdes se concentra en la zona de la ribera, lugar donde se vienen emplazando, concomitantemente, los emprendimientos inmobiliarios de alta gama; produciendo así una mejora del entorno que suma valor a los emprendimientos privados.

Este fenómeno se empieza a visualizar en el Plan Estratégico de fines de la década del noventa. Se plantea allí que, mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, implica reformar y optimizar el espacio público, partiendo de un diagnóstico que señala que los existentes eran escaso y de mala calidad.

> *"Se trata entonces de asegurar que el crecimiento y el desarrollo previstos para la ciudad estén acompañados por un proceso de recualificación de sus espacios públicos que contribuya a mejorar las condiciones que actualmente presentan el patrimonio natural y construido del territorio municipal"*[442]

Si bien en el PER se plantea la problemática y los primeros proyectos de recuperación del río para la apertura de espacios públicos verdes, en el Plan Estratégico elaborado diez años después el protagonismo de estos emprendimientos se refuerza, como así también los vínculos entre el plan estratégico y el plan urbano. Los lineamientos estratégicos en relación a la reconversión urbana de los espacios públicos se plantean en el PEM y se detallan en el PUR. Así, el imaginario urbano induce las prácticas del gobierno local en pos de materializar proyectos, deseos e imágenes que la ciudad viene construyendo desde el PER. En los planes analizados, las propuestas urbanísticas sobre el espacio público refieren tanto a los espacios verdes, parques y plazas, como a los espacios de circulación, es decir, el sistema vial.

Existen algunos antecedentes respecto a la proyección de los espacios públicos verdes que habilitan algunas lecturas respecto de su vinculación con el río. Si se consideran los planos de los diversos planes urbanos que se han proyectado para Rosario, se puede observar que en el Plan Regulador 1935[443] (imagen 60), se proyectaban amplias

---

[441] *"El Sistema de Concesión con Obra Pública* ***es un instrumento de concertación público-privada****, que permite la ejecución de obras en el espacio público con financiamiento del sector privado.* ***Bajo este régimen, las obras son desarrolladas integralmente por el concesionario****, incluyendo las correspondientes a sectores destinados al uso público (como parques, paseos, etc.); el concesionario es****, asimismo, responsable por el mantenimiento integral del predio concesionado. Como contraparte, obtiene la explotación comercial de un sector del predio durante el período de la concesión.*** *Una vez transcurrido el período establecido en el régimen de concesión, el total usufructo de las instalaciones es transferido al Municipio, incorporándose dichas obras al patrimonio municipal para su uso público.* ***El instrumento se aplica tanto a la construcción de proyectos nuevos como a la reconversión y/o puesta en valor de equipamiento urbano existente****."* http://www.rosario.gov.ar/sitio/arquitectura/concesiones/de_obra1.jsp

[442] PER, p. 157

[443] Plan realizado por Ángel Guido; Della Paolera, Carlos María y Farengo, Adolfo. En el proceso de elaboración del plan constó de un análisis diagnóstico de los problemas y una propuesta de transformación y gestión. Los debates están registrados en ET HCD, agosto 1929, ff. 13- 129.

extensiones de espacio público abierto y verde. Sin embargo, éstos se encontraban distribuidos por la ciudad dejando la zona de la ribera más despejada para la explotación portuaria. De todas maneras, el río tenía cierta centralidad, ya que se presenta a la Isla "El Espinillo" como zona a urbanizar para dotar así a la ciudad de amplios espacios verdes. Luego, el proyecto presentado por Montes en 1952, conocido como Plan Montes (imagen 61) que, como el anterior, no llegó a aplicarse, permite analizar otra perspectiva. En él se destaca el Parque de la Independencia, algunas plazas distribuidas por la ciudad y se incrementa las áreas verdes sobre la ribera en la zona central donde se encontraban las instalaciones ferro-portuarias. Por último, se observa que la recuperación que se plantea del espacio público sobre la ribera es total (imagen 62)[444].

El actual Plan Urbano considera al espacio público como estructurante de la organización espacial de la ciudad, otorgándole un rol central en su configuración. Además "*de acuerdo con las políticas de la gestión* ***son considerados espacios de convivencia, encuentro, integración e intercambio****"* (PUR, 54). Es decir, los espacios públicos adquieren un protagonismo material y simbólico como espacios de ciudadanía. Como tales, se tornan relevantes conceptos como inclusión y equidad ya que los espacios verdes de la ciudad se encuentran concentrados en los distritos Noroeste, Centro y Norte[445]. Estos porcentajes se distribuyen en parques, plazas, rotondas, canteros centrales, bulevares, barrancas y accesos. Las áreas verdes ocupan en total 9.370.000 m^2, es decir un 5,3% de la superficie del municipio. Se estima que representan alrededor de 10,4 m^2 por habitante[446] (PUR, 2008: 54-55), constituyéndose Rosario en la ciudad con mayor cantidad de espacios de este tipo por habitante de la Argentina y la quinta de Latinoamérica[447].

Entre los objetivos del PUR, se plantea consolidar el sistema de espacios públicos para la ciudad y alcanzar los 12 m^2 por habitante[448] para estar "*acorde al desarrollo que ha alcanzado* [la ciudad]*"* (p. 54). Para ello resulta importante no sólo preservar las

---

[444] Clasificación de los espacios públicos abiertos de la ciudad.
a- Los sitios y ámbitos que definen el paisaje de la ciudad: los elementos topográficos de la ciudad que asumen valor excepcional por sus condiciones paisajísticas: la costa del río Paraná, la línea de barrancas, los bordes de arroyos y canales;
b- Los parques y paseos: los espacios abiertos de la ciudad de dimensiones y características paisajísticas especiales y cuyo uso colectivo está destinado, fundamentalmente, a actividades recreativas: parques regionales, parques urbanos, paseos urbanos, balnearios, plazas y paseos de carácter distrital o barrial;
c- Las arterias singulares y caracterizantes del trazado: aquellas que, tanto por sus dimensiones, como por sus flujos de tránsito, concentración de usos, arbolado y características especiales de sus recorridos, se destacan en la cuadrícula de la ciudad de Rosario: los accesos o puertas de la ciudad, los bulevares de ronda, los corredores de centralidad, las calles con recorridos paisajísticos y/o escenográficos, los corredores verdes y los circuitos peatonales. (PUR, P. 54)
[445] PUR, p. 54
[446] La Organización Mundial de la Salud (OMC) establece como mínimo 10 m2 por habitante y como óptimo 15 m2. http://www.who.int/es/.
[447] Así lo afirma un estudio del programa Ciudades Emergentes y Sostenibles del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) http://www.iadb.org
[448] El gobierno local tiene como objetivo para 2013 incrementar esa cifra a 12,3 m2 por habitante.

condiciones paisajísticas que vinculan a la ciudad con el río, sino también revertir los desequilibrios de disposición de espacios públicos verdes en la ciudad "*dotando a los distintos distritos de Rosario de* ***nuevos ámbitos específicamente destinados a la recreación, el intercambio y la convivencia de sus habitantes****, mejorando además las situaciones de deterioro y/o abandono de algunos sectores públicos mediante intervenciones de puesta en valor de los espacios abiertos de la ciudad y de sus barrios"* [449]

Dentro del imaginario urbano que emerge en el discurso oficial rastreado en el PER, el PEM y el PUR se sostiene la imagen de espacio público como espacio de la ciudadanía. Conceptualización sostenida por autores como Habermas (1989) y Jordi Borja (2003), a partir de la cual se concibe al espacio público como entorno de discusión donde surgen los debates y las ideas políticas. Concepto que se asemeja al funcionamiento de la *polis* griega. Esta visión, optimista e incluso utópica, desconoce que el espacio público encarna también mecanismos de control y disciplinamiento social (Foucault, 2006). Esto se puede observar, por ejemplo, en el tipo de prácticas sociales y subjetividades que se proyectan instituir desde los discursos dominantes y las materialidades, infraestructuras y equipamientos que se emplean como "contenido" de los espacios públicos.

Como se ha mencionado, una de las significaciones que emergen en las políticas relacionadas a los espacios públicos es la idea de ciudad saludable. En el caso de Rosario, predomina la idea de salud ligada al deporte. A partir de esta concepción se instalaron equipamientos para realizar ejercicios físicos en parques y plazas, además de promocionar diversas actividades deportivas como maratones, maratones de *rollers*, maratones con mascotas, entre otras. Se requieren sujetos saludables para ciudades que desean y buscan serlo.

Esta significación se puede analizar desde el concepto de *biopolítica*[450] desarrollado por Foucault (2005, 2006)[451]. Según Foucault, *la biopolítica* es un proceso que se inicia en el siglo XVIII, a partir del que el Estado se hace cargo de la vida de los ciudadanos. *"El descubrimiento de la población es, al mismo tiempo que el descubrimiento del individuo y del cuerpo adiestrable, el otro núcleo tecnológico en torno al cual los procedimientos políticas de occidente se han transformado"* (Foucault, citado en Castro, 2004: 45)[452]. Se

[449] Objetivos del plan, PUR, p. 55
[450] Castro Gómez (2010) explica que Foucault desarrolla este concepto antes de 1978 como oposición al concepto de *soberanía*.
[451] Estas obras retoman los cursos dictados por Foucault: *Seguridad, territorio, población* (1977-1978) y *Nacimiento de la biopolítica* (1978-1979)
[452] La población se considera un conjunto de procesos y no de personas, allí radica la complejidad del arte de gobernar que se desarrolla en el siglo XVIII, en el intento de generar técnicas que permitan gobernarlo (Castro Gómez, 2010)

trata entonces de la racionalización de los problemas que se plantean a la práctica gubernamental: la salud, la higiene, la natalidad y la longevidad entre otros. Con él se alude al proceso a través del cual las *tecnologías de gobierno* buscan dirigir las conductas de aquellas personas que deben ser gobernadas. Esto se realiza de un modo sutil y eficaz porque supone la capacidad y la libertad de acción de esos sujetos. Es decir, el gobierno de las conductas nunca es obligatorio, sino que opera a través de los deseos y creencias[453], lo cual desdibuja las fronteras entre las políticas de Estado y los deseos "individuales" de los ciudadanos, a partir de generar ciertas *condiciones de aceptabilidad*. De esto se deduce que el incremento de espacio público, como agente estructurante de la ciudad, también funcione como dispositivo biopolítico de unas subjetividades cada vez más atléticas, saludables y sustentables.

9.2.2. Circulación recreativa y saludable: políticas del ocio flexible

Como se mencionó en el punto anterior, otro de los aspectos referidos al espacio público, además de los espacios verdes, son las calles[454]. Éstas encarnan, dentro del imaginario tecnológico y urbano, los espacios de circulación y movilidad por excelencia. Su ordenamiento implica definir las velocidades de los ritmos de la ciudad y disciplinar las prácticas y los modos de movilidad de los sujetos.

En este sentido, las percepciones de tiempo y espacio también permiten analizar ciertas vinculaciones entre los espacios públicos y el imaginario tecnológico contemporáneo. La idea de que existe una compresión del tiempo y el espacio, se asocia a las características de las tecnologías digitales, los usos y apropiaciones sociales de éstas, que permiten comunicarse todo el tiempo a casi cualquier lugar del mundo. La compresión espacio temporal, a su vez, se percibe como un incremento de la velocidad, sensación que se ve favorecida por la creciente movilidad de bienes y personas.

Se puede observar que este fenómeno repercute en los espacios públicos de maneras diversas. Por un lado, las políticas públicas urbanas de movilidad intentan ordenar la circulación urbana empleando para ellos diferentes recursos urbanísticos y tecnológicos como la incorporación de carriles exclusivos para el transporte público, de ciclovías o restricciones para ingresar a las zonas céntricas, entre otros. Por otro lado, se "generan" espacios públicos tendientes a contrarrestar la velocidad acelerada del ritmo urbano.

---

[453] Es a partir de este punto que se puede hacer converger el análisis de los imaginarios sociales con las teorías foucaultianas de gubernamentabilidad y poder.

[454] Se excluye del análisis las políticas de transporte público por razones de extensión. Se considera un tema de interés para completar el análisis sobre el que se profundizará en futuros trabajos.

Dentro de los planes estratégicos, se proponen medidas como las mencionadas tanto para optimizar la circulación de personas y vehículos como para generar *zonas calmas*. Interesa detenerse en este punto ya que se considera un síntoma de las complejidades del imaginario urbano tecnológico.

Entre las propuestas del PEM se destaca, en el programa de movilidad, aquella orientada a hacer del microcentro una *zona calma.* Allí donde converge y eclosiona el tránsito promovido por el empleo de automóviles –movilidad individual–, frente al incremento de circulación rápida para cumplir con los tiempos contemporáneos, se implementarán medidas para generar un *"ámbito privilegiado para los peatones, que representan el* ***tipo de movilidad más sustentable****"* (PEM: 126). Sin embargo las zonas calmas no son exclusivas de las áreas céntricas. En los espacios públicos también se promueve el estilo de vida *slow city*[455] (Imagen 63).

El espacio público se propone como espacialidad colectiva de ocio, esparcimiento y, también, de salubridad. *"Hay que hacer que los ciudadanos se muevan, para eso hay que adaptar las ciudades"*[456], la circulación se liga ahora a la movilidad individual pero sustentable y saludable, lo cual implica otros circuitos y tecnologías entre las que se privilegian los peatones y el uso de bicicletas, rollers y skates. En el marco de esta idea de ciudad se creó la *calle recreativa* para hacer deportes en familia.

Con la calle recreativa (imagen 64), se propone otro uso del espacio público y el tiempo urbano orientado al bienestar, a la salud, la calidad de vida y un nuevo imaginario de desarrollo sustentable para la sociedad a partir de lo saludable. Se genera un cambio de ritmo en tiempos acotados –domingos de 8.30 a 12.30– y espacios específicos que suman 28 km. Respecto a las espacialidades, el recorrido inicia en Bv. Oroño, icono de la burguesía mercantil y los paseos en automóvil de principios de siglo XX. Su valor simbólico dentro de la identidad urbana local es muy significante al momento de escogerla como lugar para imponer nuevas prácticas y subjetividades. Los espacios y tiempos de ocio también tienen una utilidad, son recreativos y, además, saludables.

Las *zonas calmas* y calles recreativas, entonces, se constituyen como nuevas espacialidades para contrarrestar la velocidad contemporánea. Velocidad, por otro lado, buscada por ser símbolo de progreso y de vitalidad. Así velocidad y zonas calmas parecen formar las dos caras de una misma moneda, de un mismo deseo.

---

[455] *Slow City* es un movimiento internacional que se originó en la década de 1980 en Roma, como propuesta contestataria a la apertura de locales de comida rápida y a la aceleración de la vida urbana. De bases ecologistas, rechaza la idea de velocidad como sinónimo de progreso y propone respetar los tiempos de la ciudad y la naturaleza para asegurar la calidad de vida. Este movimiento se ha extendido a nivel internacional. En Argentina la primera ciudad en declararse *slow city* fue Mar de Las Pampas, sobre la costa marítima bonaerense.

[456] Declaración de la intendenta Mónica Fein en el Diario La Capital, 23/9/2013.

9.3. Materialidades de la ciudad creativa

La flexibilización económica que implica el pasaje hacia una economía de producción de bienes intangibles, como el diseño y la moda, repercutieron fuertemente en las estructuras de las economías urbanas. En este marco, gran parte de la producción de la ciudad se basa en la promoción del arte, la cultura y la creatividad relacionados con los sectores fuertes de la nueva economía: alta tecnología, finanzas y servicios *"que cuentan con inversores globales y se gestionan desde infraestructuras más flexibles y centradas en el corto plazo"* (Sennet, 2013: 25). En este contexto, la *ciudad creativa* se consolida como significación dominante dentro del imaginario urbano contemporáneo.

Así como la *marca ciudad* tiene su referente –Toni Puig–, la *ciudad creativa* es un término desarrollado por Richard Florida (2002, 2005, 2009), junto al de *clase creativa* como elementos claves del desarrollo de las ciudades en la actualidad. Florida, al igual que Puig, se constituyó en un consultor internacional y sus ideas han tenido mucha incidencia en políticas y gestiones de diversas ciudades de Europa y Estados Unidos. Sostiene que las ciudades con amplias concentraciones de lo que él denomina *poblaciones creativas*[457] mantienen altos niveles de desarrollo económico, ya que estos actores aportan a la ciudad las condiciones necesarias para progresar: flexibilidad, dinamismo y capacidad de innovación. Florida plantea un tipo particular de sujeto, el *emprendedor*, como el tipo de personalidad que requieren las ciudades, industrias y economías creativas. La personalidad de los ciudadanos no es indiferente a la economía, al contrario, ahora se interesa particularmente por aquellas subjetividades emprendedoras, creativas, innovadoras y arriesgadas, explica Casina Yde (2012), además deben estar en entornos sociales concentrados para que se produzcan los desarrollos económicos. Se plantea, entonces, una paradoja ya que *"el desarrollo económico requiere de la concentración de personas creativas, emprendedoras, que cuenten con espacios para compartir e intercambiar ideas y socializar, pero que como base de la personalidad se constituyan desde lo individual, el emprendedor como individuo conectado, en un espacio de condensación pero no de comunidad"* (Casina Yde, 2012: 180)[458]. El ámbito del conocimiento y la innovación son los que permitirían el desarrollo de estas personalidades creativas tanto individuales como urbanas. *"Debemos reconocer el hecho de que cada ser humano es creativo (…) debemos trabajar para construir plenamente una sociedad creativa"*, afirma Florida (2005: 18-19).

[457] En este concepto incluye a los artistas, comunidades homosexuales, profesionales vinculados con la tecnología y el conocimiento. Esta idea le valió numerosas críticas desde la academia por la falta de fundamento científico.

[458] Es claro que las ideas de Florida no son las únicas al respecto de estas subjetividades, sin embargo son claves en la configuración del imaginario dominante sobre el tema ya que gobiernos, empresas y organismos internacionales recuperan y promueven las ideas de Florida. Como contrapunto se pueden mencionar las comunidades de *hackers*, y de militancia de software libre.

En este contexto conceptual, en 2004 la UNESCO crea la *Red de Ciudades Creativas*[459], con el objetivo de aprovechar el potencial creativo para el desarrollo económico, social e inclusivo de las ciudades que formen parte de la red.

La ciudad de la creación es la ciudad que se sueña en el Plan Estratégico de Rosario (1998). A partir de esta línea de trabajo se esbozan los proyectos que conforman el núcleo de desarrollo creativo de la ciudad. El objetivo principal de la *ciudad de la creación* es afianzar a Rosario como referente regional en la creación artística, el diseño y la producción científico-tecnológica, reforzando su centralidad creativa y cultural en la región, promoviendo la actividad artística y cultural de la ciudad, potenciando sus vocaciones creativas e innovadoras y estimulando el conocimiento, las actividades científicas y el desarrollo tecnológico[460]. Aquí se puede percibir la centralidad que adquieren las subjetividades, es decir, para construir la ciudad creativa, se necesitan sujetos creativos e innovadores. Para ello, el estado municipal desarrolla acciones, espacios y proyectos para favorecer la emergencia y la permanencia de estas *vocaciones*.

En el PER se sostiene que Rosario debe consolidarse como una ciudad creativa por dos motivos. Por un lado, porque, según la imagen del pasado y el presente que se construye, la ciudad es "*generadora de* ***talentos creativos*** *en las más diversas manifestaciones del arte, la cultura y la producción científico- técnica.* ***Creadores*** *que, aún en condiciones adversas,* ***conquistan un espacio en la geografía de la creatividad****"* (PER, 1998: 95), pero no logra contenerlos. Por otro, se encuentra el fundamento económico a través del cual se sostiene que en los últimos años se ha consolidado la relación cultura-innovación-creatividad-economía y como prueba de ello se menciona la creciente relevancia de las industrias culturales y de diseño[461]. Asimismo, estas actividades "*constituyen elementos indispensables de* ***competitividad*** *en las sociedades contemporáneas (…) La capacidad de creación e innovación de una ciudad constituye no solamente un elemento* ***dinamizador interno****, sino también un factor importante de* ***atracción externa****"* (PER, 1998: 95-96). Si se tiene en consideración que el PER fue un plan elaborado a fines de los noventa con el objetivo de guiar y diseñar una posible salida a la situación crítica que se atravesaba a nivel económico y social, no sorprende la relevancia que se otorga al desarrollo de nuevas economías locales como una herramienta de crecimiento urbano y posicionamiento dentro de las redes de ciudades nacionales e internacionales. En este contexto se diseñaron una serie de proyectos orientados a

[459] http://www.unesco.org/new/es/culture/themes/creativity/creative-cities-network/about-creative-cities/
[460] PER, p. 94
[461] PER, p. 95

materializar la *ciudad creativa*. Entre ellos se destacan la creación de festivales y eventos[462], la preservación del Patrimonio Urbano y Arquitectónico, creación de un sello discográfico municipal, carreras universitarias de diseño y el Polo Tecnológico.

En el PEM (2010) se retoma esta línea incorporando algunas significaciones nuevas. *Metrópolis de la Creación y la Innovación.* Con el objetivo de posicionarse como polo de innovación, educación y cultura en el MERCOSUR, plantea el desarrollo de proyectos y políticas culturales de diversa índole[463] que van fusionando lo creativo y lo recreativo de la ciudad.

En síntesis, las *ciudades creativas*, como expresión del entramado de significaciones sociales instituidas implica también un tipo de subjetividad, el emprendedor, el creativo o innovador; modos y sectores de trabajo a través de los cuales parece garantizarse el desarrollo económico; una perspectiva temporal basada en la inmediatez y el corto plazo tanto de las comunicaciones como de los procesos y productos; y ciertas espacialidades que materializan los símbolos y valores del imaginario tecnológico urbano: las industrias culturales y de diseño y los polos científico tecnológicos.

9.3.1. Industrias culturales

Se consideran industrias culturales a aquellos sectores que están directamente involucrados con la creación, producción y distribución de bienes y servicios que son de naturaleza cultural y que están usualmente protegidos por el derecho de autor. Es decir, que su valor económico primario deriva de su valor cultural y tienen el potencial para la creación de riqueza y empleo a través de la generación y explotación de la propiedad intelectual[464] (Quartesan, Romis, Lanzafame; 2007). La complejidad y la importancia de este tipo de industrias radica en que, no sólo se trata de una actividad económica, sino también de una fuente de identidad y cohesión social (García Canclini, 2002).

Al mismo tiempo, en la actualidad, las industrias culturales y de diseño, por tratarse de un sector dinámico que atrae importantes inversiones (García Canclini, 2002), vienen teniendo cada vez mayor impacto en la economías. Y es por eso que los gobiernos –

[462] La Semana de la Creación y el Diseño, Festival de la Música Urbana Rosarina, Fiestas y Celebraciones Barriales, Feria del Libro (PER, 1998: 97)

[463] Ciudad Digital, Puerto de la Música, Franja Joven, Usina Digital Ceroveinticinco, La Ciudad del Bicentenario, Biblioteca del Bicentenario, Archivo Histórico de Rosario, Museo de la Memoria, Museo de Arte Oriental, Centro de Estudios Latinoamericanos Ernesto "Che" Guevara, Centro de Enseñanza del Idioma Español, Complejo Astronómico de Rosario, Acuario Rosario, Foro de Educación, Redes de Conocimiento, Bio Rosario, La Ciudad del Talento. PEM, p. 159

[464] Existen amplios debates sobre este tema actualmente ya que los procesos de innovación abierta y las posibilidades de difusión y circulación que brindan las tecnologías digitales plantearon nuevas perspectivas sobre la propiedad intelectual. Si bien excede las posibilidades y objetivos de esta tesis, es pertinente mencionar las modalidades de derechos de autor. Existen tres tipos de licencias virtuales, el *copyright*, *copyleft* y *creative commons*

nacionales, provinciales y locales– desarrollan continuamente políticas a fin de proteger e impulsar su desarrollo[465].

En el caso argentino, desde el Ministerio de Industria de la Nación se asegura que entre 2004 y 2012 las industrias culturales pasaron de representar el 2,4% al 3,8% del PBI nacional. Esto implicaría que producen, aproximadamente, 56.000 millones de dólares anuales y generan 300.000 puestos de trabajo directos, lo que representa el 2% del total del empleo formal registrado [466]. En Argentina se destacan, particularmente, el sector editorial, el de videojuegos y el audiovisual (MICA, 2013).

Asimismo, se considera al diseño como un factor clave para el desarrollo económico. Para promoverlo se creó el Plan Nacional de Diseño[467], que busca facilitar la introducción del diseño y la innovación en la industria, sosteniendo que, a partir de políticas de este tipo, se logra mejorar la competitividad y posicionar los productos locales en el exterior otorgándoles valor agregado. A esto responde también la creación del Mercado de Industrias Culturales Argentinas (MICA)[468] que tiene por objetivo poner en contacto a los diferentes actores de estas industrias para facilitar la generación de negocios, el intercambio de información y la presentación y difusión de la producción local en las principales empresas nacionales y del mundo. Una de las metas de este Plan es disminuir las ingentes asimetrías regionales teniendo en cuenta que el 70% de la producción cultural se concentra en la región metropolitana de Buenos Aires (Informe MICA 2013).

La provincia de Santa Fe también ha desarrollado políticas para promocionar el sector. En este sentido se creó el Ministerio de Innovación y Cultura[469] vinculando dos conceptos que se destacan en el imaginario contemporáneo y que nunca antes habían estado asociados. Este fenómeno es sin dudas una pista, un indicio de un cambio en la matriz imaginaria que permite que se acerquen significaciones que antes estaban distanciadas.

De este Ministerio depende el Programa Industrias Culturales que tiene como objetivo "*garantizar el acceso, la circulación y accesibilidad de estos bienes culturales de calidad, lenguajes múltiples, medios en sus diferentes formatos y soportes, creando*

---

[465] Existe un estudio detallado sobre las fortalezas y debilidades de las industrias culturales en Latinoamérica elaborado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) que se puede consultar para profundizar sobre la situación en la región: Quartesan, Romis, Lanzafame (2007) Las industrias culturales en América Latina y el Caribe: desafíos y oportunidades. Disponible http://www.iadb.org/en/publications/publication-detail,7101.html?dctype=All&dclanguage=es&id=41366%20

[466] Comunicación de 12 de abril de 2013, http://www.industria.gob.ar/giorgi-destaco-que-las-industrias-culturales-casi-duplicaron-entre-2004-y-2012-su-participacion-en-el-pbi-nacional/

[467] http://www.industria.gob.ar/plan-nacional-de-diseno-2/

[468] http://www.mica.gob.ar/

[469] http://www.santafe.gov.ar/index.php/web/content/view/full/93702

sistemas de fomento, apoyo a los creadores, producción de contenidos y una red de circuitos potentes y creativos en el territorio."[470] Por su parte, Rosario viene desarrollando políticas para estimular las industrias culturales delineadas en el PER. El mayor impulso en esta área se dio en los últimos cinco años a partir del trabajo conjunto con el Ministerio de Innovación y Cultura provincial que permitió, a través del programa "Espacio Santafesino"[471], desarrollar numerosos proyectos culturales de diversas disciplinas.

En cuanto a Rosario, uno de los impactos urbanos más destacados en relación a las industrias culturales es la recualificación de los galpones de depósito del ex puerto ubicado en el centro de la ciudad, en la zona del Monumento a la bandera (Imágenes 65, 66, 67). Allí se complementan las instalaciones ya en funcionamiento –Centro de la Juventud y Centro de Expresiones Contemporáneas– con otras actividades, todas focalizadas en los jóvenes, las artes y las tecnologías. En el Galpón 11 se radicarán una escuela de rock, una de artes urbanas, talleres de malabares, *clown* y trapecio y un "campamento digital" con salas de grabación de audio y video. En el Galpón 13 funcionará una "fábrica cultural" de diseño y artes de producción de objetos. Un salón de usos múltiples en el Galpón 15 y en el 17 se concesionará un restaurante y un bar cultural[472]. Estos espacios aún se encuentran en proceso de reconstrucción, pero *"apuntan a desarrollar el potencial del mercado cultural de Rosario a partir de la creación de nuevas estructuras de apoyo"*[473]. Dentro de los proyectos que se radicarán en este nuevo espacio se destaca la Usina Digital Ceroveinticinco destinada a funcionar como incubadora de industrias culturales de diseño y tecnología gestionada y desarrollada por jóvenes[474].

La nueva forma que va adquiriendo la ciudad ahora también se vincula con el desarrollo de las industrias culturales como motor económico.

9.3.2. Construcción del Polo Tecnológico

Los *polos tecnológicos* constituyen otro de los espacios que surgen a consecuencia del proceso de tecnificación digital que se está describiendo. Se denominan polos y parques tecnológicos al agrupamiento o reunión de empresas intensivas en tecnología, particularmente en TIC, que se instalan estableciendo vinculaciones con una universidad o centro de investigación. Para Vázquez Barquero (1993), en estos espacios existe una concentración espacial, generalmente planificada, de sistemas de comunicación científica y

[470] http://www.santafe.gov.ar/index.php/web/content/view/full/113835
[471] http://www.espaciosantafesino.gob.ar/
[472] Diario La Capital, 17/8/2010; PUR 2007/2017
[473] PER, p. 100
[474] PEM, p. 165

técnica y de infraestructura e investigación, cuyo objetivo es estimular y potenciar la capacidad innovadora de los sistemas productivos de un área determinada. Manuel Castells (1994) afirma que se trata de centros planificados para la promoción de la industria de alta tecnología que redefinen las condiciones y procesos del desarrollo local y regional. Según este autor son formas específicas de concentración territorial de la innovación tecnológica, con potencial para generar sinergia científica y aumento de la productividad económica. Entre los objetivos más destacados de estas instituciones, pueden mencionarse los siguientes: estimular la transferencia y difusión de tecnología en el tejido productivo local; promover el surgimiento de empresas e infraestructura de alta tecnología; favorecer la vinculación entre centros de investigación de universidades y empresas; atraer proyectos de investigación y desarrollar tecnologías (Vázquez Barquero, 1993).

Los polos tecnológicos, como nueva institución de la economía flexible del conocimiento, renuevan y materializan las esperanzas colectivas de desarrollo y progreso. Tal es así que en el PER de 1998 aparece la idea de impulsar un sector de innovación y tecnología para contribuir al desarrollo de la economía local y regional. Los Polos o Parques tecnológicos, como también se denominan en el plan, son concebidos como *"una alternativa de* ***integración de recursos económicos, tecnológicos, financieros, físicos y de gestión al servicio de empresas****, con el objeto de* ***favorecer la concentración de actividades innovadoras****, contribuir a la diversificación sectorial del tejido económico y dinamizar las relaciones de cooperación entre las empresas, los centros de investigación y la Universidad, y por último, pueden* ***incorporar o difundir la cultura de la innovación*** *en el mundo empresarial"*[475]. Se considera que el Parque Tecnológico debe brindar un entorno favorable para las iniciativas de I+D[476] que pueden surgir de sectores tanto públicos, mixtos como privados. A ello se suma la necesidad de contar con un atractivo ambiental, redes básicas de infraestructura urbana –gas natural, energía eléctrica, agua potable, y agua de uso industrial y desagües – y redes tecnológicas de fibra óptica y telemática.[477] Además se plantea la necesidad de generar un sistema regional de desarrollo científico tecnológico para aprovechar los recursos humanos que brinda la universidad pública y potenciar el trabajo de las empresas y otros organismos públicos de la región[478].

Finalmente el Polo Tecnológico Rosario fue creado en 2003 y tiene como principal objetivo "*posicionar a Rosario y su región como un centro de referencia internacional en el desarrollo científico y la innovación tecnológica a través de nuevas formas de gestión*

[475] PER, p. 264
[476] Sigla que agrupa las actividades de Investigación y Desarrollo
[477] PER, p. 264
[478] PER, p. 266

que articulen los ámbitos públicos, privados y científicos."[479] En el polo convergen empresas del sector privado, universidades y organismos estatales respondiendo así al modelo de innovación de triple hélice que se mencionó en el Capítulo 7. La modalidad de cooperación público-privada a partir del involucramiento de diversas instituciones hace que este espacio se consolide como estratégico ya que en él convergen diversos proyectos públicos y privados. En este sentido se destaca que el funcionamiento de este polo no cuenta aún con un territorio físico concreto que contenga a todas las empresas, sin embargo existe un proyecto de urbanización gestionado mediante convenio urbanístico público-privado que pone en evidencia la necesidad de articularse de estos distintos actores para concentrar y potenciar el crecimiento en función de intereses económico y políticos ligados a las TIC.

Se hace referencia al proyecto de "Reconversión del Ex Batallón de Infantería 121" ubicado en la zona sur de la ciudad. En este establecimiento de 30 hectáreas de gran valor patrimonial, se construirán distintos espacios, entre ellos el *Área Tecnológica Nodo Rosario*, con la gestión del gobierno provincial. Se planea instalar 17 empresas del sector, en 5 hectáreas del predio que dispone de 13.000 m2 en los edificios del ex Batallón de Comunicaciones 121 mediante *"una iniciativa de vanguardia para la región. La sinergia entre los sectores público y privado, y entre las empresas, permitirá generar el ámbito adecuado para la vinculación del conocimiento con la comunidad y con la producción"*.[480] Esta modalidad de inversión público-privada permitirá realizar las obras de recuperación y puesta en valor y funcionamiento de los edificios y, como contraprestación, las empresas tendrán derecho a locación gratuita en el predio por 20 años[481]. Este espacio se complementará con entornos deportivos, áreas públicas de esparcimiento, viviendas, escuelas primaria y secundaria, una comisaría y un espacio para la Memoria (Imagen 68). El desarrollo del Polo Tecnológico está enmarcado en las políticas de construcción de Rosario como ciudad digital y *metrópolis de la Creación y la Innovación* (PEM) y se vincula con las *tecnologías productivas* del capitalismo informacional.

Además del Polo Tecnológico se impulsó, con el gobierno nacional, la consolidación del Centro Universitario Rosario –CUR– y el Centro Biotecnológico Rosario. Este espacio situado en el predio de la Universidad Nacional de Rosario en la zona sur de la ciudad se va apuntalando como nodo científico tecnológico público que se complementa con el polo tecnológico y otras instituciones a nivel nacional e internacional,

[479] http://www.polotecnologico.net/
[480] Palabras del gobernados Antonio Bonfatti, Diario La Capital, 7/7/2013
[481] Diario Notiexpress 4/3/2013

públicas y privadas. El CUR se ubica en un terreno que formaba parte de las instalaciones del Ferrocarril Rosario-Puerto Belgrano[482]. Allí se erigieron varios edificios universitarios y también institutos de investigación científica. En los últimos años se inauguraron nuevos institutos de alta tecnología[483] dependientes de CONICET[484].

En esta descripción queda expuesto que la ciudad creativa posee sus propias materialidades y no sólo en relación a los productos y las formas de producción, circulación y consumo, sino que también inciden en las formas que van adquiriendo las ciudades. En el caso analizado se ve cómo sobre la ciudad industrial se construye la ciudad tecnocomunicacional de la nueva economía. Sobre los restos del puerto y los ferrocarriles, las industrias creativas, culturales y centros científicos; sobre las estructuras militares del estado-nación el polo tecnológico.

En este proceso se puede observar el encuentro de dos significaciones en apariencia contradictorias, propias del imaginario tecnológico contemporáneo. Se está haciendo referencia a los mecanismos de desarrollo en los que se promueve la *concentración* o *aglomeración*, en el marco de un imaginario tecnológico que impulsa como ideas principales la descentralización y la conformación de redes. Este encuentro de significaciones, en cierta medida opuestas o paradójicas, delata las particularidades de un discurso que no puede, aparentemente, encastrar el imaginario tecnológico dominante con ciertas formas consolidadas del desarrollo del sistema capitalista. Es decir, al ser un proceso de construcción social en constante producción de sentido sobre el mundo, no resulta extraño encontrarse con períodos de desajustes entre lo ideal, lo planeado y lo que fehacientemente es posible realizar. En la segunda parte de esta tesis, se analizaron ciertas contradicciones entre el proceso de tecnificación mecánica y lo imaginarios modernos dominantes. Es dable pensar entonces que existen nodos o núcleos simbólicos que se presentan como paradojas al interior de las matrices de significaciones imaginarias dominantes y que difícilmente terminan de ser asimilados dentro de los mecanismos lógicos de construcción del mundo social.

---

[482] PEM, p. 137

[483] Se destacan el Centro Internacional Franco-Argentino de Ciencias de la Información y de Sistemas –CIFACIS– y el Instituto de Biología Molecular y Celular de Rosario –IBR–. En el predio también se encuentran: el Instituto Rosario de Investigaciones en Ciencias de la Educación (IRICE). Además, se está avanzando en la obra del Instituto de Física Rosario –IFIR–, y se preveen las del Instituto de Química Rosario –IQUIR–, las del Centro de Estudios Fotosintéticos y Bioquímicos –CEFOBI–, y el Instituto de Fisiología Experimental –IFISE–, todos dependiente del CONICET. Fuente: http://www.unr.edu.ar/noticia/3992/quedo-inaugurado-el-ibr-con-la-visita-de-la-presidenta-cristina-fernandez-de-kirchner

[484] Para 2014 se proyecta la construcción del Centro de Investigación e Innovación para el Desarrollo de la Universidad Nacional de Rosario, dentro del Centro Universitario Rosario (CUR-La Siberia). Este espacio fue proyectado en 2006 y que se pondrá en marcha durante el segundo semestre del año próximo con el aporte de 31,4 millones de pesos que otorgará la Nación. (Diario La Capital, 14/12/2013)

Imágenes Capítulo 9

Imagen 55: Messi en la campaña publicitaria Yo Amo Rosario

Fuente: Diario La Capital 1-11-2011

Imagen 56: Circuitos turísticos. A. Patrimonio, B. Che Guevara

Fuente: Elaboración propia en base a imágenes de folletos de circuitos turísticos ETUR

Imagen 57: Mapa turístico de Rosario

Fuente: ETUR /www.rosarioturismo.com

Imagen 58: Ubicación Puerto Norte en área Costa Central

Fuente: PUR 2007-2017

Imagen 59: Torres Dolfines-Guaraní

Fuente: PUR 2007-2017

Imagen 60: Espacios Públicos verdes proyectados en el Plan Regulador 1935

Fuente: Plan Regulador Rosario, 1935.

Imagen 61: Espacios públicos verdes proyectados en el Plan Montes

Fuente: Plan Montes, 1952. Imagen disponible en www.rosario.gov.ar

Imagen 62: Espacios públicos abiertos, Rosario 2007

Fuente: Plan Urbano Rosario 2007/2017

Imagen 63: Zona Calma en espacio público verde

Fuente: Captura propia, octubre 2012

Imagen 64: Circuito Calle Recreativa, Rosario 2013

Fuente: www.rosario.gov.ar

Imagen 65: Centro de Expresiones Contemporáneas

Fuente: Plan Urbano Rosario (PUR), p. 240

Imagen 66: Proyecto rehabilitación galpones

Fuente: Plan Urbano Rosario (PUR), p. 240

Imagen 67: Proyecto rehabilitación galpones

Fuente: Plan Urbano Rosario (PUR), p. 240

Imagen 68: Proyecto de Reconversión Ex Batallón de Comunicaciones 121

Fuente: http://www.santafe.gov.ar

CONCLUSIONES

Imaginarios tecnológicos en los cimientos de la ciudad moderna y contemporánea

De una ciudad no disfrutas las siete o setenta y siete maravillas,
sino la respuesta que da a alguna pregunta tuya.
Ciudades Invisibles de Ítalo Calvino

A continuación se exponen, a modo de reflexión final, las principales conclusiones a las que se arribaron a lo largo de esta tesis doctoral. El objetivo de esta investigación fue indagar y reflexionar sobre las relaciones entre los imaginarios tecnológicos, los procesos de construcción urbana y las nociones de espacio y tiempo durante los procesos de tecnificación mecánica y digital en Argentina. Para desarrollar esta tesis se decidió desplegar una estrategia metodológica cualitativa a partir de un estudio de caso, lo que permitió profundizar el análisis del campo de sentidos compuesto por un *corpus* inevitablemente heterogéneo. En el contexto de las ciudades metropolitanas del interior del país, se escogió la ciudad de Rosario como un caso testigo, representativo de una urbe que se construye a partir de los sueños y las ansias de *ser* moderna y que por lo tanto se ubica en una relación constante y estrecha con las tecnologías de cada época.

Se planteó como hipótesis la existencia de un sentido social respecto a las tecnologías y a la identidad de las ciudades, que habilita a reflexionar sobre ciertas vinculaciones entre esa sociedad urbana y sus tecnologías. Dichas relaciones se manifiestan, por ejemplo, en los procesos de construcción, las políticas públicas, los discursos y las imágenes que circulan alrededor de lo urbano. Asimismo, se sostuvo que los sentidos sociales no cambian de manera abrupta ante la emergencia de una nueva tecnología, sino que, por el contrario, es posible establecer puentes entre las significaciones imaginarias que conforman el entramado de sentidos tecnológicos y urbanos de diferentes momentos. Para poner a prueba esta afirmación, se analizaron dos procesos de tecnificación que tuvieron lugar en occidente y que delinearon la identidad de las ciudades de Latinoamérica en general y la Argentina en particular. Por un lado se hizo foco en el proceso de tecnificación mecánica acontecida desde el siglo XIX y que perdura en gran parte del XX; y por el otro, se abordó el proceso de tecnificación digital acaecido desde el último cuarto del siglo XX hasta la actualidad. Estos procesos están definidos por artefactos, símbolos, significaciones, subjetividades y modos de percepción espacio-temporal que las definen como modernos –mecánicas– y contemporáneos –digitales–. En este sentido, se aseveró que el imaginario tecnológico contemporáneo en torno a las tecnologías digitales y la incidencia que éste tiene en la vida urbana actual se encuentra asociado al imaginario tecnológico mecánico que contribuyó a modelar las ciudades

modernas. Es decir, lo que se presenta como novedad en la denominada Sociedad de la Información o el Conocimiento está definida antes por la renovación tecnológica, cultural y económica acontecida en la nueva fase del capitalismo posindustrial y flexible, que por la emergencia de una nueva matriz imaginaria o significación central.

Dentro de las significaciones derivadas que se analizaron, se pueden mencionar la idea de progreso ligado al futuro y a la promesa de mejora de la calidad de vida colectiva, la movilidad y la circulación como determinantes de la percepción espacio temporal más estrecha en relación a épocas precedentes, la apología a la velocidad y la aceleración de la vida moderna y una impronta optimista respecto a la tecnología que reforzó los vínculos sociedad-tecnología como medio de progreso, por mencionar algunas. En cuanto a la época contemporánea, se puede sostener que las significaciones imaginarias no han mutado de forma definitiva. Se produce, al contrario, una profundización de gran parte de las ideas dominantes de la Modernidad y los procesos de modernización latinoamericanos. Entre ellas se trabajó la vinculación de las ideas de progreso como gran promesa colectiva de superación, con las de desarrollo, innovación y creatividad; se ha renovado el optimismo tecnológico, ahora depositado en las tecnologías digitales a las cuales se confían los sueños y las esperanzas colectivas de mejoramiento de la calidad de vida. En cuanto a la percepción espacio temporal, ésta se ha seguido comprimiendo, es decir, en menor cantidad de medidas de tiempo se pueden recorrer, percibir o trasladar mayor cantidad de medidas de espacio, hasta llegar a concretar los sueños de instantaneidad y ubicuidad a punto tal que el hombre logró construir un nuevo entorno espacio-temporal: el espacio de los flujos.

Entonces, si bien se evidencian modificaciones, transformaciones y cambios en algunas significaciones y, principalmente, en instituciones importantes de la Modernidad, como el Estado-nación, las significaciones imaginarias que sostienen el sistema científico-tecnológico como así también el entramado de significaciones que soporta las ciudades y la vida urbana no se diferencian radicalmente de las construidas en la Modernidad. La complejidad de estas distinciones recae en que, si bien existe una *renovación* –y no una revolución– tecnológica, cultural, urbana y económica generadora de nuevos sentidos, no se puede afirmar que el proceso contemporáneo posea significaciones centrales propias que se distingan radicalmente de las de las del proceso de tecnificación mecánica. Es justamente en las significaciones derivadas donde se indagó con mayor profundidad porque en sus trayectorias se genera la emergencia o las supervivencias de ciertos sentidos. La hipótesis de esta tesis sostiene entonces que la sociedad occidental sigue, en muchos

aspectos, deseando ser moderna y para ello vuelve a recurrir con fuerza al imaginario tecnológico ligado a la ciencia y la innovación. Esta hipótesis es verificada mediante el análisis de significaciones sociales imaginarias instituidas en las discursividades oficiales, como se demostrará a continuación.

La investigación estuvo orientada a avanzar sobre un área de vacancia detectada en lo que respecta al análisis de los imaginarios tecnológicos en relación con los urbanos y los efectos que estos vínculos tienen sobre la configuración territorial de las ciudades. La construcción del objeto de estudio respondió al objetivo de dar cuenta de algunos aspectos de la complejidad que reviste el campo urbano a partir de las relaciones entre ciudad y tecnología desde los aspectos imaginarios dominantes. Las significaciones sociales constituyen indicios, huellas del sentido social y a lo largo de esta tesis se rastrearon esas asociaciones de sentidos y se interpretó lo que esas asociaciones ponen en relación. Sin embargo, estas interpretaciones son justamente eso: interpretaciones. No intentan dar cuenta de ningún significado verdadero o real, sino que al hacer emerger ciertas significaciones y ponerlas en relación con procesos de construcción urbana, de algún modo se pueden desnaturalizar algunas aseveraciones que se presentan como reales, naturales y verdaderas. Se trató, en definitiva, de transitar un camino que contribuyera a comprender los procesos de construcción de sentido que mantienen la cohesión de la sociedad en cada momento y que se permea en diversas manifestaciones.

Para ello, en primer lugar se elaboró un andamiaje teórico que permitió abordar el objeto de estudio y, por ende, el *corpus* complejo y heterogéneo conformado por diversas discursividades que permitieran dar cuenta del imaginario dominante: documentos públicos, ordenanzas, memorias de intendentes, proyectos y planes públicos, notas periodísticas y relatos históricos. El supuesto básico desde el que se fue conformando este objeto es que la realidad, los acontecimientos, los artefactos, las relaciones sociales, no son en sí mismos verdaderos ni falsos, tampoco son inevitables ni necesarios; sino que son producto de un complejo y constante proceso de producción de sentido. Este proceso de construcción social abarca tanto lo material como lo discursivo y simbólico articulado culturalmente. Para poder dar cuenta de esta complejidad, se complementaron la perspectiva de los estudios culturales urbanos con la teoría de los imaginarios sociales de Castoriadis.

A partir de este marco teórico se elaboró un esquema de análisis para operacionalizar los *entramados de significaciones imaginarias*, que posibilitó el abordaje, análisis y comprensión los procesos simbólicos y materiales a través de los cuales se ha

construido la ciudad moderna y contemporánea. Los entramados de significación se asocian a ciertos *signos de lo imaginario* que dan entidad de real, válido, posible y deseable a los modos de vida, a las ideas sobre la ciudad, a los objetos tecnológicos, las prácticas sociales y las subjetividades; en cada proceso y período abordado. Finalmente se ha organizado este entramado conceptual contemplando las *estrategias de identificación, dispositivos emocionales* e *instituciones de lo social, representaciones de la temporalidad y de la especialidad* e *imaginarios tecnológicos.* Estas categorías se encuentran asociadas entre sí a partir de las significaciones derivadas que componen la matriz imaginaria dominante. Estas reflexiones finales estarán soportadas en esta matriz conceptual elaborada para analizar el corpus con el objetivo de poner en tensión las categorías en los dos procesos de tecnificación abordados y, de esta manera, las hipótesis planteadas.

I. Estrategias de identificación

Uno de los ejes a partir de los cuales se estructuró el análisis del *corpus* es el referente a la identidad urbana. Ésta puede ser analizada a partir de diversas formas, ya sea indagando los imaginaros urbanos que poseen sus habitantes, rastreando las imágenes que la literatura local ha construido o, como es el caso de esta tesis, indagando en las discursividades oficiales que permiten hacer emerger el imaginario urbano instituido y en el cual se plantean las *estrategias de identificación.*

Como se ha analizado, Rosario es una ciudad que, como emergente de la Modernidad, se encuentra siempre tensionada entre la precariedad y los síntomas del proceso de modernización. A partir de las contradicciones propias de todo proceso de construcción social incorporó diferentes estrategias de identificación para construir una imagen de sí misma que es recuperada en la actualidad. Inicialmente construyó un relato mítico sobre su origen y su personalidad, soportado en el discurso historiográfico, periodístico y político. Ese relato constituye una marca en su identidad urbana donde recurrentemente es autodefinida como *hija de su propio esfuerzo* en las diversas políticas públicas, planes y documentos históricos que se han analizado en la segunda y tercera parte de la tesis. Esta imagen es retomada en la actualidad en los planes estratégicos y urbanos construyendo la idea de que es una ciudad que puede renacer de las cenizas, sola, por la fuerza y la perseverancia de sus habitantes, herederos de la laboriosidad y honestidad con que los inmigrantes construyeron la Rosario moderna de fines del siglo XIX.

A partir de la significación imaginaria *Ciudad Moderna*, se inicia también un proceso de “catalogación”, es decir, qué ciudades son modernas y cuáles no, cuáles podrían

serlo y por qué, cuáles no lograrían este estatuto. Se emprende, entonces, una puja por ese campo de significaciones. En el caso de Rosario, esto quedó evidenciado en sus estrategias discursivas por distinguirse de las *otras* ciudades del interior que no "llegarían" a ser modernas, como el caso de San Nicolás. Asimismo intentaba diferenciarse de la capital de la provincia, Santa Fe, con quien disputó no sólo ser la capital de la provincia sino incluso la autonomía local para marcar las distancias o rivalidades simbólicas. A su vez, Rosario intentaba acercarse a otros referentes de lo moderno. Buenos Aires, a nivel nacional y París en el plano internacional encarnaron los espejos de este deseo. Ese sueño de ser considerada una ciudad moderna marcó profundamente su identidad urbana, delineando la configuración de la ciudad, los modos de vida y la incorporación de las diversas tecnologías que encarnaban el imaginario dominante. Síntomas de este fenómeno fueron analizados en los procesos de construcción de las redes técnicas de transporte público que, siguiendo siempre el "ejemplo" que brindaba Buenos Aires, fue pasando de la tracción a sangre a la eléctrica y luego al motor a explosión –ómnibus– en un esfuerzo por asemejarse a la capital del país.

En cuanto a París, no sólo se citaban estadísticas y adelantos de la "ciudad de las luces" con relación a diversos proyectos urbanos y de saneamiento de la ciudad, sino que incluso se contrató a arquitectos e ingenieros franceses con el objetivo de promover la forma de urbanización haussmanniana para embellecer los espacios verdes y diagramar los sistemas de circulación de la ciudad con avenidas, diagonales y puntos focales. Estas modalidades de construcción urbana se constituyeron en importantes símbolos dentro del imaginario moderno dominante, porque refieren a la idea de progreso, racionalización espacial a partir del orden, la planificación y el embellecimiento del espacio y, también, el triunfo de la higiene sobre las grandes pestes que azotaban a los aglomerados urbanos.

Si en la fase de tecnificación mecánica Rosario buscó construir su imagen imitando a las ciudades que representaban la Modernidad –París y Buenos Aires fundamentalmente– esto fue posible, también, porque Rosario era una ciudad "nueva" que, sin tradición ni fundación oficial, eclosionó a mediados del siglo XIX al compás de la explosión de la mecanización. Sin embargo, en el proceso de tecnificación digital, Rosario ya contaba con historia propia e hizo uso de su memoria colectiva para reforzar ciertos mitos de origen como el ya mencionado y elaborar estrategias que también fundaron nuevos referentes. Desde los discursos oficiales se elaboró una imagen de Rosario como una ciudad hecha de trabajadores y laboriosa que alberga un territorio de oportunidades. Se define como una ciudad que "es moderna sin ser hostil", es decir, preservando la amabilidad de un pueblo

pero con posibilidades de realización personal y social moderna. Esta imagen es funcional a la ciudad del futuro que se imagina, desde las discursividades oficiales, como una gran metrópolis moderna, dinámica e innovadora que asegure el desarrollo y el progreso de sus habitantes. Para ello también se requiere de una creencia acerca de lo que la ciudad *es.* Así, se sostiene que Rosario es abierta, amigable, hospitalaria y talentosa, lo cual la presenta como terreno propicio para realizar concretar diversos sueños. Esos deseos, que se presentan como colectivos, están fundamentados en ciertas imágenes del pasado y determinadas creencias sobre el presente; pero lo que permanece es la creencia en el destino inexorable de *ser una gran ciudad moderna.*

Si bien se puede afirmar que en la actualidad las clasificaciones de la ciudad están más ligadas a significaciones tecnológicas claves de la época que a referencias de otras ciudades; existe un caso de la estrategia de imitación respecto a la ciudad de Barcelona. Ésta no sólo emerge como ejemplo exitoso en los planes, proyectos y discursos políticos, sino que, como ocurrió en el siglo XIX, se contrataron urbanistas y consultores catalanes para reconvertir a Rosario. Lo que se persigue es, en definitiva, un modelo de ciudad contemporánea, del cual el "Modelo Barcelona" es su gran exponente porque ha hecho de una ciudad portuaria una ciudad global, turística, diversa, dinámica e innovadora. Éste es el nuevo espejo de Rosario y de muchas otras ciudades que buscan formar parte del nuevo circuito competitivo. Si la idea de progreso delineó los caminos modernos, el desarrollo y la innovación son las significaciones que lo hacen en la actualidad. Este desplazamiento semántico se percibe también en las formas en que las ciudades son nombradas, clasificadas y adjetivadas.

II. Dispositivos emocionales

En estrecha vinculación con las estrategias de identificación, se encuentran los *dispositivos emocionales* que permitieron el análisis de algunos valores, deseos y creencias en los cuales se expresa la identidad urbana. De los discursos analizados en torno a Rosario se puede corroborar la constancia con que, desde 1854, aparece la idea de *ser modernos* relacionada a los conceptos de *progreso* y *futuro*; a los que se llegaría de la mano del *trabajo*, el *orden* y la *puntualidad.* A su vez, su composición demográfica heterogénea y el ritmo que imprimía el puerto y las posteriores espacialidades culturales y recreativas también reforzaban la idea, o el deseo, de ser una ciudad cosmopolita. La valoración del movimiento como pauta de progreso fue otra imagen recurrente en las discursividades de la ciudad. Sin embargo, ésta contenía también las contradicciones propias de los procesos

de modernización en donde convivían situaciones de vida deplorables a pesar de los avances técnicos que iban expandiéndose por la ciudad.

Como se ha analizado, el anhelo colectivo de Rosario de *ser moderna* ha formado parte de su identidad urbana y se ha manifestado tanto en los discursos políticos como en los historiográficos y periodísticos que contribuyeron a forjar una idea de ciudad pujante, hospitalaria, abierta y aferrada al progreso. Es necesario destacar que la idea de progreso en Rosario es *siempre creciente* y se relaciona con el *destino inexorable*, futuro próximo de consolidarse como una *gran ciudad.* Desde su conformación como ciudad, el imaginario urbano dominante local consideraba que Rosario era la única ciudad del interior que podría aprovechar y expandir los avances de la Modernidad porque ella representaba el polo del progreso de la mano del puerto, la actividad comercial y las industrias.

La creencia ferviente en el progreso y los valores de la Modernidad se expresaron en las calles rosarinas. Prueba de ello son las nomenclaturas de las calles centrales del período de tecnificación mecánica que permitieron vislumbrar este entramado emocional que orientaba los deseos y las acciones sobre la ciudad. Entre los nombres de las calles se destacan *Libertad*, *Progreso* y *Buen Orden*. Por otra parte, se emplearon como nombre de calles ciertos lugares: *Puerto, Aduana, Mensajería, Comercio.* En la interacción de estos términos se encuentran no sólo los significados propios de la matriz imaginaria de la Modernidad, sino también los espacios donde realizarlos. Las calles como espacialidad definieron la emergencia de la ciudad moderna incrementando las posibilidades de movilidad, circulación e intercambio. Allí donde las instituciones motorizaban el capitalismo industrial se definía gran parte del destino de la ciudad. Es posible entonces afirmar que el imaginario sobre la ciudad moderna, o lo que significaba ser moderno, formaba parte de la identidad urbana a punto tal que los nombres de sus calles reflejaban esta aspiración.

Al igual que ocurrió con las ideas sobre el progreso, las perspectivas desde la innovación y el desarrollo se presentan como la promesa para el mejoramiento de la calidad de vida y la “evolución” del sistema económico capitalista. Rosario nuevamente abraza las creencias y los valores propios de imaginario social instituido y despliega numerosas estrategias para alcanzar su sueño de *ser moderna*, que actualmente remite a ser creativa, innovadora, inteligente y sustentable. La innovación, entonces, es una significación dominante y potente porque vehiculiza deseos y sueños colectivos de la Modernidad que se renuevan con la recomposición del imaginario tecnológico actual, alimentando la idea de progreso a través del desarrollo tecnológico que derivaría en

desarrollo y progreso social. La innovación es la energía, el motor y la promesa de un desarrollo colectivo hacia el futuro. Se pudo observar, que desde los imaginarios modernos se establece un modo de vinculación particular entre las tecnologías y la ciudad, entonces, en la actualidad, lo que cambia es la tecnología pero no la vinculación simbólica. Es decir, los sueños y las esperanzas colectivas que suscitan y que se materializan en la vida urbana que éstas establecen con la ciudad.

III. Instituciones de lo social

Otro de los conceptos relevantes del análisis son las *instituciones de lo social* que fueron abordadas a partir del estudio de ciertas subjetividades, prácticas sociales y modos de vida que se fueron suscitando en ambos procesos de tecnificación y que guarda estrecha relación con los deseos y creencias de la sociedad. Para trabajar esta categoría se empleó la noción foucaultiana de biopolítica descripta en el cuerpo de la tesis, a partir del que se pudieron rastrear algunos los modos de vida propios de cada proceso de tecnificación sobre lo que interesa destacar ciertas subjetividades características. Si bien este punto no fue objeto particular de esta investigación, se considera una línea de trabajo importante para continuar en futuros trabajos.

Por un lado se pudo indagar, a partir del estudio de ciertos procesos de urbanización, que las teorías higienistas que proclamaban la higiene y salud de la población también hacían referencia al deporte como medio para mantener cuerpos sanos y vigorosos que pudiesen rendir como fuerza de trabajo. Para ello se crearon numerosas instituciones deportivas, clubes, balnearios y parques. Por otro lado, también era necesario cultivar las mentes, entonces, una vez “encauzadas” las actividades económicas y políticas de la ciudad, la sociedad se dispuso a construir e incorporar lentamente en sus vidas cotidianas ciertas actividades culturales como el teatro, la ópera, las salas de cine y los museos. Desde la matriz imaginaria moderna se fueron moldeando sujetos saludables lo que implicaba no sólo cuidados del cuerpo sino también de la mente.

Con la pérdida de la masa como sujeto social, se afinan las estrategias biopolíticas para guiar las conductas de los ciudadanos. En la fase de tecnificación digital, las tecnologías de creciente portabilidad permiten al sujeto estar conectado a medida que se desplaza, lo que favorece la existencia de nuevas tácticas tecnológicas y espaciales orientadas a moldear sujetos saludables. En este sentido se incrementaron los espacios públicos en la ciudad reconfigurando algunas de las viejas estructuras urbanas. La apropiación del espacio público a través del deporte, el turismo recreativo o actividades

culturales se promueve como necesidad para menguar la velocidad de la vida contemporánea.

Interesa destacar puntualmente ciertas subjetividades en relación con las tecnologías. Es decir, las subjetividades que emergentes de la matriz imaginaria social y que fueron eslabones determinantes en los procesos de tecnificación mecánica. Es el caso de los *inventores* que, como agentes de invención y revolución constante de la tecnificación, se corresponden en la matriz contemporánea de significaciones tecnológicas con los llamados *creativos* o *innovadores.*

La aparición permanente de nuevos inventos desde el siglo XVIII y, principalmente, durante el siglo XIX empoderaron la imagen del inventor y del científico como los agentes de los cambios tecnológicos, invisibilizando muchas veces, los entramados económicos, culturales, sociales y políticos que generaban el entorno y conformaban las condiciones de posibilidad de emergencia, incorporación, apropiación o fracaso de los innumerables inventos técnicos de la época. Sin embargo, la imagen del inventor fue aún más relevante que la del científico. Dentro de las promesas de progreso prácticamente cualquier persona podía *ser inventor,* podía tener un golpe de gracia, un éxito repentino y salvarse de ahí en adelante. Un halo mágico recubría la imagen del inventor que, rodeado en el misterio del laboratorio, requería una formación a la que no cualquier ciudadano podía acceder. Lo que permitía la tecnicidad mecánica, además, era la materialidad expuesta de los artefactos. Las tecnologías estaban al alcance de la mano, los problemas se resolvían sin muchos conocimientos y eso habilitaba las ilusiones de los autodidactas. Este fenómeno también se vio en Rosario, principalmente en el proceso de construcción e incorporación de relojes públicos, proceso que estuvo signado por la capacidad técnica autodidacta de diferentes vecinos.

Algo similar ocurre hoy con los *creativos* e *innovadores*. No es la formación académica la que determina las capacidades innovadoras de un sujeto. Junto a los ingenieros y técnicos que pueden construir, reparar y encontrar soluciones materiales, concretas para las necesidades que va teniendo el proceso de tecnificación digital, pero los innovadores poseen la capacidad de generar “la magia”, “el sentido” de los aparatos a partir de prácticas creativas. Muchas veces esta imagen se vincula con organizaciones en red, horizontales y despolitizadas. Una vez más, esto constituye un mito propio del sistema de significaciones sociales hegemónicas que soporta estas tecnologías. Los innovadores son agentes promovidos y requeridos en muchos casos por las empresas. En contraposición se puede mencionar a los *hackers* que innovan desde un lugar de resistencia o contra poder,

e incluso así muchas de sus creaciones son apropiadas por empresas o gobiernos en beneficio del empoderamiento del sistema hegemónico. En la tecnificación digital, la especialización y al inmaterialidad de muchos de sus componentes, especialmente los referidos al software, imposibilita que la mayoría de los usuarios "metan mano" en los artefactos. Por esta razón, los innovadores y los creativos exploran más el mundo de las ideas y de los usos potenciales que el de la materialidad. El innovador, entonces, podría considerarse como el nexo entre la tecnología y la sociedad.

Rosario, mediante diversas estrategias políticas y discursivas, promueve el desarrollo de la creatividad y la innovación de sus ciudadanos, considerando que éstos tienen un talento casi natural, casi hereditario para lograrlo. Es decir, el deseo de constituirse como ciudades creativa e inteligente, como expresión del entramado de significaciones sociales instituidas, implica también un tipo de subjetividad: el emprendedor, el creativo o innovador; modos y sectores de trabajo a través de los cuales parece garantizarse el desarrollo económico; una perspectiva temporal basada en la inmediatez y el corto plazo tanto de las comunicaciones como de los procesos y productos; y ciertas espacialidades que materializan los símbolos y valores del imaginario tecnológico urbano: las industrias culturales y de diseño y los polos científico tecnológicos.

IV. Las percepciones espacio-temporales

Es importante destacar, por otra parte, la vinculación de la *percepción espacio-temporal* con las representaciones urbanas, los modos de vida y los ritmos que éstas generan, debido a que esta matriz de percepciones, que también es una construcción social, dota de determinados sentidos y formas a las ciudades porque son los grandes organizadores de la vida social. Para analizar algunos aspectos de estas relaciones se indagaron ciertas representaciones temporales y espaciales que se materializaron en la ciudad ya sea mediante la construcción de nuevos lugares o mediante la elaboración de proyectos que exponían las ideas de la época.

La Modernidad, en tanto matriz imaginaria de la sociedad occidental, reorganizó la estructura espacio-temporal de la sociedad. Emergieron nuevos ritmos sociales y urbanos, se ligó la idea de velocidad y aceleración al progreso y surgieron nuevas espacialidades en las cuales "concretar" los sueños y las promesas modernas. La demanda de movimiento constante repercutió en la invención de nuevos artefactos tecnológicos y medios energéticos que facilitaban la circulación de bienes y personas. Esto contribuyó a que el movimiento, la aceleración y la velocidad se fueran percibiendo en la vida cotidiana en la

medida en que cada vez se requerían menores unidades temporales para desplazarse en mayores medidas espaciales. En este inicio de lo que actualmente se define como compresión espacio temporal, el telégrafo fue un elemento central ya que fue el primer artefacto tecnológico que posibilitó la comunicación instantánea y la transmisión de información a grandes distancias sin mover personas. Con el telégrafo el mundo parecía achicarse. Aquí también cumplió un rol central el ferrocarril y, posteriormente, el automóvil. La construcción creciente de calles, avenidas y puentes iban tejiendo un espacio adaptado a la temporalidad moderna que exigía circulación y velocidad en la carrera hacia el progreso/futuro. La fuerza de la maquinaria moderna fue el motor de esas transformaciones.

Asimismo, con los valores modernos se estableció un entramado de significaciones en torno a lo espacial que se tradujo en Rosario en la construcción de *espacios de la movilidad* como estaciones de ferrocarriles, vías de transporte y comunicación; *espacios de trabajo,* principalmente puertos, tiendas comerciales y fábricas; mercados o *espacios de intercambio*; *espacios disciplinares*: escuelas, cárceles y hospitales y *espacios culturales* teatros, museos, óperas y cines. Estas espacialidades también tenían una impronta ornamental particular a través de la cual se pretendía dotar de estilo a la ciudad. Todos ellos permitieron materializar, al menos en parte, los deseos de circulación, puntualidad, orden y progreso. Esto se observó en el proceso de construcción de Rosario que tuvo un gran impulso dado por la actividad internacional de su puerto. La configuración del sistema ferroportuario, la creciente actividad comercial y el arribo casi constante de inmigrantes imprimían un movimiento continuo en la ciudad. Frente a este “progreso latente” en las calles, se hizo imperiosa la necesidad de organizar el ritmo de la ciudad y para ello se recurrió a la incorporación de relojes públicos en diversos espacios, principalmente definidos por la altura de éstos para proporcionar una mayor visibilidad. Luego se fueron emplazando en lugares estratégicos de circulación y también de ocio. Tiempo de trabajo y tiempo de no trabajo, ambos exigían la conciencia de la hora para disciplinar las fuerzas laborales. Al mismo tiempo, la necesidad de organizar el movimiento y la circulación profundizó la demanda social de relojes públicos, consolidando los lazos simbólicos entre trabajo-tiempo-progreso que insistentemente aparecen en los discursos de la Modernidad.

En síntesis, en el imaginario temporal de la Modernidad primaron los sueños de movimientos continuos y velocidad ilimitada, acompañados por tecnologías mecánicas, ruidos nuevos y una configuración espacial que facilitaba la experimentación de esas consignas.

En el contexto contemporáneo se pudo observar que las significaciones imaginarias del proceso de tecnificación digital profundizan muchos de los sueños y las expectativas técnicas emergidas en el período anterior. Con ello se hace referencia a las nociones de circulación, movimiento, velocidad y aceleración como valores ligados a las ideas de desarrollo y progreso de la sociedad, con miras al futuro. Un futuro que, de todas maneras, se presenta más próximo que en la Modernidad. Lo que resulta destacable en este punto es que esta profundización en el entramado simbólico espacio-temporal provocó la emergencia de una nueva significación derivada del imaginario dominante, facilitada por los nuevos artefactos tecnológicos. Se trata de la emergencia de una nueva dimensión espacio-temporal: el *espacio de los flujos* donde se condensan los tiempos y espacios en un nuevo entorno social que incide en todas las actividades humanas. Este espacio tiempo alcanza la ubicuidad y la inmediatez que otrora impulsaba los sueños modernos, generando incluso una modalidad espacial virtual que se erige como símbolo del actual proceso de tecnificación. En esta matriz se potencia la idea de la intangibilidad, tanto de las infraestructuras como de los espacios y tiempos que se van tornando más flexibles al compás de los cambios en los modos de funcionamiento del sistema capitalista contemporáneo.

Los tiempos y los espacios ya no son tan esquemáticos, lineales ni estructurados como en la modernidad, se fueron reconfigurando y resignificando para dotar de mayor flexibilidad a las estructuras sociales. Los intercambios también fueron *in crescendo* respecto a la fase anterior. Esto permitió llenar de contenido las nuevas estructuras espacio-temporales de flujos y virtuales soportadas en las nociones de inmediatez, ubicuidad y aceleración. También se observó que la representación preponderante de la temporalidad es el corto plazo, esto se analizó tanto en actividades de turismo como en los propios planes estratégicos que postulan la construcción de un modelo de ciudad a través de proyectos concretos y tangibles a corto o mediano plazo.

Por otra parte, en relación con los espacios urbanos, se pudo aseverar que la ciudad contemporánea se erige sobre las ruinas de las espacialidades modernas. En Rosario esto se vislumbra principalmente en la zona de la ribera central donde las antiguas estructuras ferroportuarias fueron reconvertidas en espacios públicos, emprendimientos inmobiliarios de alta gama, espacios de ocio y esparcimiento, de comercialización de servicios gastronómicos, de diseño y de cultura. Lo intangible, propio de la economía flexible, se inserta en estos espacios recualificándolos.

La idea de una compresión del tiempo y el espacio se asocia al imaginario tecnológico de la fase digital. Ésta se percibe como un incremento de la velocidad, sensación favorecida por la creciente movilidad de bienes y personas, que repercute en los espacios públicos generando lugares de circulación más rápida, vías exclusivas para ciertos transportes y zonas calmas tendientes a contrarrestar la velocidad acelerada del ritmo urbano. Las significaciones modernas y contemporáneas conviven en el proceso de construcción material y simbólica de la ciudad actual. En ella, además, interviene el nuevo espacio-tiempo propio de las tecnologías digitales que, como emergente de ese proceso de tecnificación, interviene en los modos de vida urbanos y en los sueños de una sociedad que buscó, y busca, destacarse por su idea sobre el progreso, el desarrollo y la innovación.

V. Imaginarios tecnológicos

En último lugar cabe destacar la relevancia que adquirieron los *imaginarios tecnológicos* en los procesos de construcción urbana. Fue a partir de la matriz imaginaria moderna que la tecnología se tornó una significación dominante generando y estimulando sueños colectivos de progreso. Esos sueños requerían un espacio determinado para realizarse: la ciudad. El análisis realizado sobre los imaginarios tecnológicos se orientó hacia las vinculaciones entre los *artefactos técnico-científicos* y *simbólicos-identitarios* para dar cuenta del entramado socio técnico cultural con que se fueron construyendo tanto las tecnologías como las ciudades.

El imaginario tecnológico moderno se compuso de significaciones derivadas entre las que se destacaron la técnica, el progreso, el tiempo mecánico y el movimiento. Estos entramados de sentido fueron abordados a partir del análisis cultural del desarrollo de redes técnicas urbanas. Por un lado se estudiaron las redes sanitarias y de iluminación –agua potables y desagües cloacales– ambas ligadas a los fundamentos del higienismo que configuró las ciudades modernas, o que pretendían serlo y, por otro, las redes de transporte. La creación de parques y avenidas tenía como objetivo, para el higienismo, la circulación de aire que evitaría la propagación de enfermedades. La salubridad y la seguridad se transformaron en valores importantes de la ciudad moderna en su avance civilizatorio hacia el progreso.

Respecto al desarrollo de las redes sanitarias, la higiene pública se revistió de un aura tecnológica y las redes de agua corriente y desagües cloacales se tornaron artefactos técnicos para vida. En Rosario esto se manifestó insistentemente tanto en los argumentos que denunciaban las condiciones de hacinamiento en viviendas, como en aquellos que

perseguían la construcción o mejora de parques y calles, y la implementación del sistema de red de agua potable y desagües cloacales para disminuir la mortalidad y la propagación de pestes en una ciudad portuaria que tenía altos riesgos epidémicos debido a la gran circulación de gente. Los conflictos sociales y políticos que desataban los procesos de tendido y expansión de redes entre los vecinos, el municipio y los actores privados que participaban en su desarrollo, se explican si se entiende que era la idea de vida la que estaba ligada a las redes técnicas.

Por otro lado se encontraban las redes de iluminación que, si bien llegaron para satisfacer la demanda de seguridad pública en las calles, su importancia radicaba más en que la luz significaba un símbolo de progreso para la época. La potencia simbólica de la iluminación se reforzó con la llegada de la electricidad que revolucionó los sueños modernos y encandiló los deseos de *ser* una ciudad moderna. En Rosario, con la llegada de la electricidad se avivaron las demandas y reclamos de sustitución definitiva del alumbrado por la tecnología eléctrica, que tuvo como antecedentes al aceite de potro, vela, kerosén y gas. La electricidad acrecentó la potencia de la energía y la curiosidad, que contenía el encendido como un acto de apariencia mágica e inmediata que materializaba los progresos de las innovaciones técnicas. Sin embargo, también produjo miedos y desconfianzas, pero esto no implicó un freno a su expansión, sino que al contrario, las discusiones sobre su peligrosidad aceleró la definición por la tecnología eléctrica continua. La electrificación no sólo se destino a la luminaria pública, sino que también favoreció a las redes de transporte.

El *ser* modernos también estuvo construido en torno a las ideas de movimiento, circulación y velocidad que eran concebidas como medios para alcanzar el progreso. Surge así lo que se define como *modernidad cinética* que es un aspecto de la matriz de significaciones imaginarias modernas que reúne una serie de sentidos que permiten aproximarse a los vínculos establecidos en la ciudad entre las tecnologías de movimiento y sus condiciones. Dentro de los artefactos de la *modernidad cinética* de Rosario se analizaron las redes de transporte público ya que acentuaron el movimiento y la velocidad en la ciudad permitiendo, a su vez, consolidar algunos aspectos de la matriz imaginaria moderna. Entre ellos la mecanización de las tecnologías de comunicación y transporte que contribuyeron a acortar las distancias e incrementaron la posibilidad de circulación y desplazamiento de los habitantes. Las redes de transporte público de Rosario se inician con los tranvías tracción a sangre, sin embargo, con la incorporación del tranvía eléctrico, marca un paso más en su *autoconstrucción* como ciudad moderna y de progreso. Al ser una

de las primeras del país en hacerlo, estimula a sus habitantes, ya que, como se ha analizado, estar en la vanguardia en la carrera hacia el progreso, estar entre los primeros, siempre es un valor agregado para la identidad urbana rosarina.

Posteriormente se introduce en las calles de la ciudad el ómnibus que se presenta como un eslabón que une al tranvía con el automóvil. Todas estas tecnologías despertaron esperanzas y desconfianzas, siempre bajo los mismos argumentos. Entre las potencialidades se destacaron la velocidad, la capacidad para llegar a distintos puntos de la ciudad y la facilidad para circular hacia distintos espacios. Entre los descréditos se mencionaban el caos urbano que generaban, los ruidos que producía, los choques y la falta de llegada a las zonas más alejadas de la ciudad. No obstante, el incremento del movimiento y la velocidad dentro del espacio urbano fueron posibles gracias a ciertas tecnologías y avances técnicos, entre ellos, la renovación de las fuentes de energía. La electrificación de la red de transporte permitió extender la llegada de medios de transporte de pasajeros a distintos fragmentos urbanos contribuyendo, a su vez, a acercar a los barrios emergentes en los suburbios.

Como se mencionó, la incorporación de relojes públicos en la ciudad permitió observar la definición de espacios de circulación, ocio y movimiento a partir de la instalación de estos relojes en determinadas áreas urbanas. Además, desde un aspecto más simbólico, estos relojes encarnaron el ideal de tiempo fraccionado, mecánico y coordinado de una sociedad burguesa mercantil que necesitó –y necesita– mostrarse y sentirse moderna. En la actualidad, el valor simbólico que adquieren ya no recae tanto en el aspecto instrumental de conocer la hora, –la hora se ha tornado más *individual*–, sino en el valor patrimonial que adquieren los relojes públicos como objetos que representan rasgos de la identidad y la cultura urbana consolidándose como atractivos turísticos.

En síntesis, las redes constituyen un artefacto técnico y cultural en el cual se materializan los sentidos vinculados al progreso como la sanidad, la movilidad y la higiene. Configuran la ciudad, sus formas, sus usos y sus fragmentos a medida que la ciudad también las condiciona. En el caso de Rosario, como ocurrió en la mayoría de las ciudades, las redes técnicas urbanas expusieron y, en algunos casos, profundizaron las desigualdades sociales.

A medida que fue avanzando el proceso de tecnificación digital, las redes cobraron mayor relevancia simbólica porque se constituyeron en el “nuevo” medio de organización social, configuraron un nuevo espacio, el espacio virtual o de los flujos mencionado recientemente. Entonces, de a poco, el imaginario tecnológico se fue despojando de las

infraestructuras que soportaban las redes para ir haciéndose más invisibles e intangibles, lo cual se comprueba principalmente en las redes de comunicación. Mientras que las ciudades del proceso de tecnificación mecánico abrazaron con énfasis el desafío de transformarse en ciudades modernas, en esta nueva fase ven renovadas las esperanzas de consolidarse como referentes del desarrollo y el progreso. La técnica se torna una significación preponderante dentro de la matriz imaginaria contemporánea, componiendo una serie compleja de relaciones simbólicas y materiales que se expresan en concepciones de lo posible y deseable para la sociedad, a la vez que se erige como respuesta a cualquier problema. Si bien las vinculaciones simbólicas entre ciudad y tecnología se fortalecieron desde la Modernidad, consolidándose ambas como significaciones imaginarias que funcionan en el mismo entramado de sentidos, en la actualidad el imaginario tecnológico está más ligado a la ciudad. Esto se debe a que muchos de los sentidos que conformaron la matriz de significaciones de la Modernidad continuaron y se fortalecieron con el advenimiento de las tecnologías digitales. Por ejemplo, la idea de movimiento, velocidad, aceleración y ubicuidad que marcaron el imaginario espacio-temporal de la modernidad, fuertemente ligado a los artefactos técnicos, en el proceso de tecnificación digital se vieron potenciados.

Como resultado de este proceso se ha adjetivado a la ciudad de diversas maneras en función de las características de la técnica que fueron delineando también los valores de la ciudad. Ésta es una distinción significativa respecto a la fase de tecnificación mecánica donde, si bien la preponderancia del imaginario tecnológico condujo muchos sentidos sociales, no se denominaba a las ciudades a partir de las tecnologías, es decir, no se hablaba de ciudades eléctricas o mecánicas como ahora se trata de ciudades digitales, inteligentes, creativas o innovadoras. Este fenómeno es, sin dudas, un indicio de que la incorporación de las tecnologías digitales en el ámbito urbano y social está marcado por un fuerte optimismo tecnológico.

La idea de progreso ligado a la técnica es el antecesor cultural del imaginario social contemporáneo que se vincula a las nociones de desarrollo primero y de innovación más recientemente, como sentidos instituidos de la matriz imaginaria contemporánea. Esto se relaciona, a su vez, con que la creatividad y la innovación se consoliden como la nueva fuente de energía del sistema. Es decir, representan el carbón, el vapor y la electricidad del siglo XXI. Lo inmaterial, lo intangible no deja de profundizar las desigualdades existentes en un sistema que postula como objetivo colectivo el desarrollo tecnológico e innovador de bienes y servicios en función del modelo dominante. Y la ciudad metropolitana es, en la

tecnificación digital, el espacio de concreción de los sueños y las promesas del imaginario contemporáneo porque permite la concentración de recursos humanos, financieros y de conocimiento para poner en marcha nuevas espacialidades e instituciones. La idea de progreso siempre vinculada a la tecnología se imprimió en Rosario desde su configuración como ciudad moderna y en la actualidad tiene incluso más fuerza. Éste es uno de los factores por los cuales en la última década se registra un crecimiento considerable de instituciones científicas y tecnológicas, empresas de software, zonas wi-fi, incubadoras de empresas, polo tecnológico y digitalización de ciertos espacios y redes públicas como la de transporte que constituyen las espacialidades del progreso dentro del imaginario urbano actual. El propio modelo de ciudad se sustenta en la innovación tecnológica como recurso para *hacerlas* más eficientes e impulsar la actividad económica. Tener tecnologías, agentes innovadores y polos de desarrollo tecnológico significa entonces formar parte del mundo globalizado siendo, incluso, una ciudad metropolitana del interior.

La importancia de la movilidad y la circulación en el imaginario contemporáneo se ha acrecentado y acelerado, por esta razón gran parte de las estrategias de las ciudades que buscan posicionarse en la red mundial de ciudades abocan sus políticas a la gestión y aprovechamiento de los flujos de intercambio y movimiento construyendo marcas como si ellas mismas fuesen mercancías. Dentro del imaginario contemporáneo, las ciudades metropolitanas funcionan como nodos de centralización de poder productivo, económico, tecnológico, cultural y social. Esto se debe a que existe una idea dominante de que las ciudades que quieran *estar conectadas* y *formar parte* del mundo actual deben consolidarse como polos innovadores. Estos procesos se analizaron en el caso de Rosario verificando que los planes estratégicos de metropolización en lugar de estar orientados a descentralizar capacidades productivas, culturales y económicas, lo que hacen es reforzar y contribuir al crecimiento del nodo más grande, es decir, de la ciudad que funciona como centro del área metropolitana.

En definitiva, se trató de rescatar las vinculaciones entre artefactos, ideas y significaciones que constituyen la matriz cultural en un momento dado donde el espacio urbano, las subjetividades y las percepciones espacio temporales están implicadas con ciertas imaginerías respecto a las tecnologías. Se puede afirmar que entre las significaciones sociales derivadas de la matriz imaginaria instituida que, como emergentes modernos, continúan actuando de modo efectivo en el entramado de sentidos contemporáneos se encuentran: las nociones de progreso, desarrollo, innovación, movimiento, aceleración, circulación, velocidad, ubicuidad e instantaneidad. La ciudad

sigue consolidándose como el lugar de realización de los sueños contemporáneos junto a la tecnología como fuente de promesas e ilusiones de progreso, desarrollo e innovación. Sin embargo, entre las emergentes de la contemporaneidad se destaca un nuevo espacio tiempo que, a pesar de ser virtual, sigue relacionado a las significaciones espacio temporales modernas. Por ello se considera que no implica nuevas significaciones imaginarias centrales que modifiquen la estructura de sentidos dominantes de la sociedad.

Si bien la innovación puede considerarse como la nueva ensoñación social, no es absolutamente nueva en cuanto a gran parte de los sentidos que soporta. Por un lado, está compuesta por ideas nuevas vinculadas a los tipos de productos o bienes y a las asociaciones posibles entre diversos actores, pero por otro lado recupera y resignifica sentidos centrales del imaginario moderno como la idea de progreso, evolución, optimismo tecnológico, racionalidad técnica y futuro. Estamos en una época de transición en la que no somos modernos, porque nunca lo fuimos, como proclamó Bruno Latour. Pero tampoco la perspectiva posmoderna completa todas las expectativas porque los deseos de futuro y progreso de la mano de la ciencia y la tecnología son característicos de la Modernidad y hoy cobran fuerza por la renovación tecnológica.

Estas reflexiones son la expresión de un trabajo de investigación que no pretendió abarcar la totalidad de la problemática planteada, sino que se detuvo en la profundización de algunos aspectos del fenómeno a través de un estudio de caso. Por tales motivos abre numerosos caminos para continuar ensayando comprender cómo se configura nuestra sociedad a partir de la interacción entre ciudad y tecnología. Esos caminos, que se buscará recorrer en futuras investigaciones, se agrupan en tres temas. Por un lado el abordaje de los procesos de construcción social de las ciudades y las tecnologías desde la perspectiva de los imaginarios contra hegemónicos o instituyentes que permitiría indagar sobre perspectivas que no planteen legitimar el orden existente sino transformarlo. Un ejemplo para ello sería un estudio sobre clases subalternas, las periferias simbólicas y materiales de la ciudad o expresiones culturales alternativas. Otro de los temas es el de los modos de vida y las subjetividades característicos de los distintos procesos de tecnificación y construcción de las ciudades, profundizando en los dispositivos emocionales que contribuyen a modelar las conductas. Por último, se plantea la necesidad de indagar sobre la configuración del espacio público desde los imaginarios sociales dominantes ya que en los espacios públicos, al ser espacios colectivos, se manifiestan con mayor énfasis tanto las significaciones imaginarias dominantes como las alternativas respecto a la ciudad y las tecnologías.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AAVV (2009) Enciclopedia Contemporánea de América Latina y el Caribe, Madrid: Akal

A.T. KEARNEY (2012) *2012 Global Cities Index and Emerging Cities Outlook.* En: http://elordenmundial.files.wordpress.com/2012/12/2012_global_cities_index_and_emerging_cities_outlook_1.pdf

ACOSTA, Alberto (2010) "El Buen Vivir, una utopía por (re)construir", *Revista Casa de las Américas*, Nº 257, La Habana, febrero del 2010

ADORNO, Theodor (1993[1969]) "Tiempo libre", en *Consignas* (1993), Buenos Aires: Amorrortu

AIBAR, Eduardo (1996) *La vida social de las máquinas: orígenes, desarrollo y perspectivas actuales en la sociología de la tecnología,* en revista REIS (Revista Española de Investigaciones Sociológicas) nº 76, pp. 141-170.

ALIATA, Fernando (2006) *La ciudad regular. Arquitectura, programas e instituciones en el Buenos Aires postrevolucionario 1821-1835.* Buenos Aires: Prometeo-UNQ

ALMANDOZ, Arturo (2003) "Historiografía urbana en Latinoamérica: del positivismo al postmodernismo", en *Revista Diálogos,* 2003, vol. 7, p. 117-156.

ALTAMIRANO, Carlos (2002) *Términos críticos de la sociología de la cultura.* Buenos Aires: Paidós,

ÁLVAREZ, Juan (1998 [1943]) *Historia de Rosario (1689- 1939*), Rosario: UNR Editora

APPADURAI, Arjum (2001) *La modernidad desbordada. Dimensiones culturales de la globalización*, Buenos Aires: FCE

ASTESANO, Eduardo (1946) *Origen y Desarrollo Comercial de Rosario,* Rosario: S/dato

ATTALI, Jaques. *Historias del tiempo,* Madrid: Ed. Fondo de Cultura Económica, 2001

AUGÉ, Marc (1992) *Los no lugares. Espacios del anonimato,* Buenos Aires: Gedisa

AUGÉ, Marc (2012) *Futuro,* Buenos Aires: Adriana Hidalgo Editora

BACZKO, Bronislaw (1999) *Los imaginarios sociales. Memorias y esperanzas colectivas,* Buenos Aires: Nueva Visión

BAILLY, Antonie (1989) *Lo imaginario espacial y la geografía. En defensa de una geografía de las representaciones,* en Anales de geografía de la Universidad Complutense, nº9, pp11-19, Ed. Universidad Complutense, Madrid.

BAINBRIDGE, Williams; ROCO, Mihail (2003) *Converging Technologies for Improving Human Performance. Nanotechnology, biotechnology, information technology and cognitive science.* Dordrecht, The Netherlands: Kluwer Academic Publishers

BARALDI, Santiago (2011) Un viaje a través del tiempo, Diario *El ciudadano*, 11/11/2011

BARBERO, Jesús Martín (1987) *De los medios a las mediaciones*. México: GG

BARBERO, Jesús Martín (1987) *Procesos de comunicación y matrices de cultura,* México: FELAFACS/GG

BARBERO, Jesús Martín (2002) *Oficio de cartógrafo. Travesías latinoamericanas de la comunicación en la cultura.* Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica Ed.

BECK, Ulrico (2010[1998]) *La sociedad del riesgo. Hacia una nueva Modernidad,* Barcelona: Paidós

BELINSKY, Jorge (2007) *Lo imaginario: un estudio,* Buenos Aires: Nueva Visión

BELL, Daniel (1964[1960]) *El fin de las ideologías*. Madrid: Editorial Tecnos.

BENJAMIN, Walter (2005) *Libro de los pasajes,* Madrid: Akal

BERGER Peter y LUCKMANN Thomas (2008[1968]) *La construcción social de la realidad,* Amorrortu, Buenos Aires.

BERGNIA DE CÓRDOBA LUTGES, Amanda (1963) "Primera nomenclatura de las calles de Rosario", en *Revista de Historia de Rosario,* n° 1, año 1, 1963.

BERGNIA DE CÓRDOBA LUTGES, Amanda (1963) "Alumbrado público de Rosario. Su evolución", en *Revista de Historia de Rosario,* n° 3, año 1, 1963.

BERIAIN, Josexto (2002) "Modernidades Múltiples y Encuentro de Civilizaciones", en *Papers 68*, 2002, pp. 31-63

BERICAT ALASTUEY, Eduardo (1994) *Sociología de la movilidad espacial. El sedentarismo nómada.* Madrid: CIS Centro de Investigaciones Sociológicas

BERMAN, Marsahll (2011[1988]) *Todo lo sólido se desvanece en el aire. La experiencia de la modernidad.* Buenos Aires: Siglo XXI

BERNABÉ, Mónica (2006) "El crítico como escritor. Ángel Rama y sus compañeros de la diáspora" en *Revista Orbis Tertius,* año XI, número 12, 2006

BEVERLY, John (1996) "Sobre la situación actual de los estudios culturales", en MAZZOTTI, J.A.; CEVALLOS, J. (ed.) (1996) *Asedios a la heterogeneidad cultural. Libro de Homenaje a Antonio Cornejo Polar.* Pittsburg: Asociación Internacional de Peruanistas. pp. 455-474.

BIJKER, Wiebe (2008): "La construcción social de la baquelita: hacia una teoría de la invención", en THOMAS, Hernán; BUCH, Alfonso (coord.) (2008) *"Actos, actores y artefactos: sociología de la tecnología"* Bernal: Ed. Universidad Nacional de Quilmes,

BIJKER, Wiebe; HUGHES Thomas; PINCH, Trevor (1987) *The social construction of technological systems. New directions in the sociology and history of technology,* MIT Press, Cambridge

BOFF, Leonardo (2009) "El buen vivir", en http://www.leonardoboff.com/site-esp/vista/menu09.html

BONAUDO, Marta (2005) (coord.) *Imaginarios y prácticas de un orden burgués, Rosario, 1850-1930: Los actores entre las palabras y las cosas*, Rosario: Prohistoria ed.

BORDIEU, Pierre (1991) *El sentido práctico,* Madrid: Taurus

BORDIEU, Pierre; CHAMBOREDON, Jean-Claude; PASSERON, Jean-Claude (1975) *El oficio del sociólogo*. Buenos Aires: Siglo XXI

BORJA, Jordi (2003) *"La ciudad conquistada"*, Madrid: Alianza

BUCH, Tomás; SOLIVÉREZ, Carlos (2011) *De los quipus a los satélites. Historia de la tecnología en la Argentina.* Bernal: Universidad Nacional de Quilmes Editorial

BURY, John (1971) *La idea de progreso,* Madrid: Alianza Editorial

BRESSER PEREIRA, Luiz Carlos (1998) "La reforma del Estado en los años noventa. Lógica y mecanismos de control", en: Desarrollo Económico, Vol. 38, Nº 150, IDES, Buenos Aires, julio - setiembre de 1998.

CABRERA, Daniel (2004) "La matriz imaginaria de las nuevas tecnologías", en *Revista Comunicación y Sociedad*, 2004, vol. XVII, nº 1, pp. 9-45.

CABRERA, Daniel (2006) *Lo tecnológico y lo imaginario. Las nuevas tecnologías como creencias y esperanzas colectivas.* Buenos Aires: Editorial Biblos

CABRERA, Daniel (2006b) "Movimiento y Conexión", en *Revista Política y Sociedad*, 2006, Vol. 43 n°2, pp. 91-105.

CABRERA, Daniel (2008) (coord.) *Fragmentos del caos. Filosofía, sujeto y sociedad en Cornelius Castoriadis*, Buenos Aires: Ed. Biblos

CABRERA, Daniel (2011) *Comunicación y cultura como ensoñación social*. Madrid: Fragua

CALVINO, Ítalo (2003[1972]) *Las ciudades invisibles*, Barcelona: Siruela

CÁRCANO, Miguel Ángel (1953) *Y...la ciudad fue creciendo...*, Rosario: Publimac

CASSIÁN YDE, Nizaiá (2012) "De qué está hecha una ciudad creativa. Una propuesta para abordar la cultura, el ocio y la creatividad en la urbe contemporánea", en *Atenea Digital,* vol. 12, n° 1, pp. 169-190.

CARRASCO, Gabriel (1884) *Descripción geográfica y estadística de de la Provincia de Santa Fe,* Rosario: Imprenta de Carrasco

CARRASCO, Gabriel; CARRASCO, Eudoro (1897) *Anales de la Ciudad del Rosario de Santa Fe,* Buenos Aires: Imprenta, litografía y encuadernación de J. Peuser

CARRASCO Gabriel (1907) *Los progresos demográficos y sanitarios de la Ciudad del Rosario de Santa Fé, 1887-1907.* Buenos Aires: Compañía Sudamericana de Billetes de Banco

CARRIÓN, Fernando (2007) “Espacio público: punto de partida para la alteridad”, en SEGOVIA, Olga (2007) *Espacio público y construcción social. Hacia un ejercicio de ciudadanía”*, pp. 79-97, Chile: Ediciones SUR

CARTA DE ATENAS (1993[1933, 1° ed. 1957]) Barcelona: Ed. Planeta

CASTELLS, Manuel (1995 [1989]) *La ciudad informacional. Tecnologías de la Información, reestructuración económica y el proceso urbano-regional*. Madrid: Alianza Editorial.

CASTELLS, Manuel (1997) *La era de la Información. Economía, sociedad y cultura*. Madrid: Alianza Editorial

CASTELLS, Manuel (2001) *La Galaxia Internet*. Barcelona: Plaza & Janes Editores

CASTORIADIS, Cornelius (2000) *Ciudadanos sin brújula*, México: Ed. Coyoacán

CASTORIADIS, Cornelius (2003) *La institución imaginaria de la sociedad*, Buenos Aires: Tusquets

CASTRO GÓMEZ, Santiago (2009) *Tejidos oníricos. Movilidad, capitalismo y biopolítica en Bogotá (1910-1930)*, Colombia: Ed. Pontífica Universidad Javeriana

CASTRO GÓMEZ, Santiago (2010) *Historia de la gubernamentalidad. Razón de Estado, liberalismo y neoliberalismo en Michel Foucault*, Bogotá: Siglo del Hombre Editores

CASTRO NOGUEIRA, Luis (1997) *La risa del espacio. El imaginario espacio-temporal en la cultura contemporánea: una reflexión sociológica*, Madrid: Ed. Tecnos,

CASTRO NOGUEIRA, Luis (2005) “¿En qué espacio habitamos *realmente* los hombres?”, en *Revista de Estudios Sociales*, n°22, diciembre de 2005, pp-89-98, Colombia.

CASTRO, Edgardo (2004) *El vocabulario de Michel Foucault.* Bernal: Universidad Nacional de Quilmes

CEPAL (2007) “Cinco piezas de desarrollo productivo”, en Serie Desarrollo Productivo N° 176, ONU-CEPAL, Chile. Disponible en http://www.eclac.org/publicaciones/xml/2/29022/lcl2704e.pdf

CERDÀ, Francesc Llorens (2006) “Tecnología fantasma. La construcción del imaginario tecnológico contemporáneo”, en *Quaderns digitals: Revista de Nuevas Tecnologías y Sociedad*, ISSN-e 1575-9393, Nº. 43, 2006

CHALMERS, Alan (1988) *¿Qué es esa cosa llamada ciencia?*, Buenos Aires: Siglo XXI

CHOAY, Francoise (1970) *El urbanismo. Utopías y realidades*, Barcelona: Lumen

CHOAY, Francoise (1994) “El reino de lo urbano y la muerte de la ciudad”, en RAMOS, Ángel (comp.) (2004) *Lo Urbano en 20 autores contemporáneos*, Barcelona: Ed. UPC

CICUTTI, Bibiana (2006) “Notas sobre el discurso cartográfico: planos de Rosario en el siglo XIX”, *en Imágenes y lenguajes cartográficos en las representaciones del espacio y del tiempo:*

I Simposio Iberoamericano de Historia de la Cartografía. Carla Lois (et.al.)(coord) (2006). Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires

CICUTTI, Bibiana; PONZINI, Bibiana (2010) *Representaciones cartográficas y transformaciones del territorio*, ponencia en el III Bienal del Coloquio de Transformaciones Territoriales (AUGM)

CICUTTI, Bibiana (2012) (comp.) *La cartografía como objeto de cultura. Materiales para su discusión.* Buenos Aires: Nobuko

COLOBRANS, Jordi; SERRA, Artur; FAURA, Ricard; BEZOS, Carlos; MARTIN, Iñaki (2011) La Tecno-Antropología. En XII Congreso de Antropología: *Lugares, Tiempos, Memorias*. Universidad de León 6-9 Septiembre 2011

COLOMBI, Beatriz (2006) "La gesta del letrado (sobre Ángel Rama y la ciudad letarda)" en *Revista Orbis Tertius*, año XI, número 12, 2006.

CRISTIANO, Javier (2009) *Lo social como institución imaginaria. Castoriadis y la teoría sociológica*, Villa María: EDUVIM

DABOVE, Juan Pablo (2010) "Ciudad letrada", en SZURMUK, Mónica; IRWIN, Robert McKee (coords.) (2010) *Diccionario de estudios culturales latinoamericanos*. Pp. 55-60. México: Siglo XXI

DÁVALOS, Pablo (2008) "Reflexiones sobre el *sumak kawsay* (el buen vivir) y las teorías del desarrollo", en Revista *ALAI, América Latina en Movimiento*, 05-08-2008

DE CERTEAU, Michel (2007) *La invención de lo cotidiano.1 Artes de hacer*, México: Universidad Iberoamericana

DELGADO, Manuel (2007) *Sociedades movedizas. Pasos hacia una antropología de las calles*, Barcelona: Anagrama

DÍAZ, Esther (2003) "Efectos socioculturales del desarrollo tecnocientífico", en *Revista Estudios Sociológicos*, Vol. XXI, n° 62, mayo-agosto 2003, México.

DOS SANTOS NOGUEIRA, Camilla (2012) "La situación actual de la teoría marxista de la dependencia: un estudio de los debates contemporáneos en torno a las nuevas formas de dependencia", Tesis de maestría inédita, Magíster en Estudios Latinoamericanos Facultad de Humanidades, Universidad Nacional de San Martín, Buenos Aires

DUPUY, Gabriel (1998) *El urbanismo de las redes. Teorías y métodos*, Barcelona: Oikos

DURAND, Gilbert (2000) *La imaginación simbólica*, Buenos Aires: Amorrortu,

ELIAS, Norbert (1998) *La civilización de los padres y otros ensayos*, Barcelona: Ed. Norma

ELIAS, Norbert (2010) *Sobre el tiempo*, México: Ed. Fondo de Cultura Económica

ESCODA, Ferran (2003) *Barcelona Imaginada*, Colombia: Aguilar

ETZKOWITZ, Henry; LOET LEYDESDORFF (eds.) (1996) *Universities in the Global Economy: A Triple Helix of University-Industry-Government Relations,* London: Cassell Academic

FALCÓN, Ricardo; STANLEY, Myriam (2001) *Historia de Rosario,* Rosario: Homo Sapiens

FEDELE, Javier (2011) *El río en la ciudad del Plan,* Santa Fe: ediciones UNL

FERNÁNDEZ, Sandra (2000) "Una ciudad en transición y crisis (1930-1943)", en PLA, Alberto (coord.) *Rosario en la historia (de 1930 a nuestros días) Tomo 1.* Rosario: UNR Editora

FERNÁNDEZ, Sandra (2010) *La revista EL Círculo o el arte de papel Una experiencia editorial en la Argentina del Centenario,* Murcia: Editum

FERNÁNDEZ, Sandra (2011) "Una ciudad sobre ruedas. Transformación urbana e innovación municipal (1932-1943)", en BADALONI, Laura; GALASSI, Gisela (coord.) *Historia del transporte público de Rosario (1850-2010),* Rosario: Editorial Municipal de Rosario

FERRY, Jean-Marc (1992) "Las transformaciones de la publicidad política". En Jean-Marc Ferry et al: *El nuevo espacio público*. Gedisa, Barcelona.

FINQUELIEVICH, Susana; SCHIAVO, Ester (1998) (comps.) *La ciudad y sus TICs.* Bernal: Universidad Nacional de Quilmes

FINQUELIEVICH, Susana (2000) (ed.) *Ciudadanos, a la Red!* Buenos Aires: Ciccus – La Crujía

FINQUELIEVICH, Susana (2007) (coord.) *La innovación ya no es lo que era. Impactos meta-tecnológicos en las áreas metropolitanas.* Buenos Aires: editorial Dunken

FLORIDA, Richard (2002). *The Rise of the Creative Class: And How It's Transforming Work, Leisure, Community and Everyday Life*. Nueva York: Basic Books.

FLORIDA, Richard (2005). *The flight of the Creative Class. The new global competition for talent*. Nueva York: Harper Collins Publishers.

FLORIDA, Richard (2009) *Las ciudades creativas*. Barcelona: Paidós

FOUCAULT, Michel (2002) *Las palabras y las cosas. Una arqueología de las ciencias humanas.* Buenos Aires: Siglo XXI

FOUCAULT, Michel(1992) "Verdad y poder", en *Microfísica del poder*. Madrid:La Piqueta

FOUCAULT, Michel (2005[1973]) *El orden del discurso,* Buenos Aires: Tusquets

FOUCAULT, Michel (2005) *Historia de la sexualidad,* Buenos Aires: Siglo XXI

FOUCAULT, Michel (2007[1978-1979]) *Nacimiento de la biopolítica. Curso en el Collége de France,* Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica

FUKUYAMA, Francis (1992[1989]) *El fin de la historia y el último hombre*. Barcelona: Editorial Planeta

GALIMBERTI, Cecilia (2012) "Reflexiones sobre la construcción cultural del paisaje contemporáneo de la ribera de Rosario", en CICUTTI, Bibiana (comp.) (2012) *La cartografía como objeto de cultura*, pp. 105-130. Buenos Aires: Nobuko

GALINDO Jesús (1987) *Movimiento social y cultura política*. Universidad de Colima

GARCÍA, Ángel (1925) *La Gaceta Rosarina 1725- 4 de octubre-1925. Homenaje al segundo centenario de Rosario.*

GARCÍA CANCLINI, Néstor (1991) *Culturas híbridas. Estrategias para entrar y salir de la modernidad*, CONACULTA/Alianza, México.

GARCÍA CANCLINI, Néstor (2007[1997]) *Imaginarios urbanos*, Buenos Aires: Eudeba

GARCÍA CANCLINI, Néstor (2002). "Las industrias culturales y el desarrollo de los países americanos" Disponible en http://www.oas.org/udse/espanol/documentos/1hub2.doc

GARNIER, Tony (1917) *Une Cité industrielle. Etude pour la construction des villes*, Paris: Vincent

GEERTZ, Clifford (2000[1980]) *Negara. El estado-teatro en el Bali del siglo XIX*, Barcelona: Paidós

GEERTZ, Clifford (1992) *La interpretación de las culturas*, Barcelona: Ed. Gedisa

GIDDENS, Anthony (1993) *"Las nuevas reglas del método sociológico"*, Buenos Aires: Amorrortu

GIUCCI, Guillermo (2007) *La vida cultural del automóvil. Rutas de la modernidad cinética*, Bernal: UNQ-Prometeo

GLÜCK, Mario (2010) "Juan Álvarez y la consagración historiográfica de un mito de orígenes para Rosario: La hija de su propio esfuerzo", en Megías, Alicia (coord.) (2010) *Los desafíos de la modernización: Rosario 1890-1930*, Rosario: UNR Editora

GOMBO, Tiberio (1976) "Un largo y complicado conflicto. Las primeras obras de desagües cloacales en Rosario", en *Revista de Historia de Rosario*, n° 28, 1976.

GÓMEZ, Guadalupe (2003) "Torres y relojes de Rosario", en *Revista Rosario, la fuerza de su historia*, n° 19, año 4, noviembre 2003

GORELIK, Adrián. (2003) "Lo moderno en debate: ciudad, modernidad, modernización", en Revista *Punto de Vista*, agosto-septiembre 2003.

GORELIK, Adrián (2004) *Miradas sobre Buenos Aires. Historia cultural y crítica urbana*, Buenos Aires: Siglo XXI

GORELIK, Adrián (2010) *La grilla y el parque. Espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1936.* Buenos Aires: Ed. Universidad Nacional de Quilmes

GRAHAM, Stephen (2004) *The cybercitis reader,* Londres: Routledge

GUDYNAS, Eduardo (2010) "Si eres tan progresista ¿porqué destruyes la naturaleza? Neoextractivismo, izquierda y alternativas", en *Revista Ecuador Debate,* n°79 CAAP, Quito.

HABERMAS, Jürgen (1989) "The Public Sphere", en Steven Seidman (ed.), *Jürgen Habermas on Society and Politics.* A reader. Boston: Beacon Press, 1989, pp. 231 – 236.

HACKING, Ian (2001) *¿La construcción social de qué?,* Buenos Aires: Paidós

HALL, Peter (1996) *Ciudades del mañana. Historia del planeamiento urbano en el siglo XX,* Barcelona: Ediciones del Serbal

HARD, Michael; NEGRI, Antonio (2004) *Imperio.* Buenos Aires: Paidós

HARDOY, Jorge (1974) "El proceso de urbanización en América Latina" en *La cultura en América Latina. Monografías, 2*. Oficina Regional de Cultura para América Latina y el Caribe, La Habana.

HARVEY, David (2008[1990]) *La condición de la posmodernidad: Investigación sobre los orígenes del cambio cultural.* Buenos Aires: Amorrortu editores

HARVEY, David (2003) *Espacios de esperanza*. Madrid: Akal

HIERNAUX, Daniel (2007). "Los imaginarios urbanos: de la teoría y los aterrizajes en los estudios urbanos", en *Revista EURE,* Vol. XXXIII, n°99, pp. 17-30, agosto 2007, Chile

HUGHES, Thomas, (2008) "La evolución de los grandes sistemas tecnológicos", en THOMAS, H. BUCH, A. (coomp) *Actos, actores y artefactos: sociología de la tecnología.* Bernal: Universidad Nacional de Quilmes

HUTCHISON, Ray (2010) (Ed.) *Encyclopedia of Urban Studies,* Estados Unidos: SAGE Publications

KATZ, J. E., AAKHUS, M. (Eds.) (2002): *Perpetual Contact: Mobile Communication, Private Talk and Public Performance*, Cambridge: Cambridge University.

KOTLER, PH., HAIDER, D. Y REIN, I. (1994) *Mercadotecnia de localidades,* México: Editorial Diana

JACOBS, Jane (2011[1961]) *Muerte y vida de las grandes ciudades,* Buenos Aires: Capitán Swing

JUDD, Dennis, (2003) "El turismo urbano y la geografía de la ciudad", en *Revista Eure,* vol.XXIX, n°87, pp.51-62, septiembre 2003, Chile.

LASH, Scott; URRY, John (2007[1997]) *Sociología del posmodernismo,* Buenos Aires: Amorrortu editores

LASH, Scott; URRY, John (1998) *Economías de signos y espacio. Sobre el capitalismo de la posorganización.* Buenos Aires: Amorrortu editores

LATOUR, Bruno (2007[1991]) *Nunca fuimos modernos.* Buenos Aires: Siglo XXI

LATOUR, Bruno (2001) *La esperanza de Pandora. Ensayo sobre la realidad de los estudios de la ciencia*, Barcelona: Gedisa

LATOUR, Bruno (2008) *Reensamblar lo social. Una introducción a la teoría del actor–red,* Buenos Aires: Manantial

LE CORBUSIER (1924) *Urbanisme,* Paris: Editios Cres. (trad. Esp.) (1962) *Ciudad del futuro,* Buenos Aires: Infinito Ed.

LEFEBVRE, Henri (1972a[1970[) *La Revolución Urbana*; Madrid: Alianza Editorial

LEFEBVRE, Henri (1972b) *Contra los tecnócratas,* Buenos Aires: Granica

LEFEBVRE, Henri (1978) *El derecho a la ciudad,* Barcelona: Ediciones Península

LÉVY, Pierre (2007) *Cibercultura. La cultura de la sociedad digital,* Barcelona: Anthropos

LIERNUR, Jorge; SILVESTRI, Graciela (1993) *El umbral de la metrópolis. Transformaciones técnicas y cultura en la modernización de Buenos Aires*. Buenos Aires: Ed. Sudamericana

LIERNUR, Jorge (2008) *Trazas de futuro. Episodios de la cultura arquitectónica de la modernidad,* Santa Fe: Ediciones UNL

LINDÓN, Alicia (2007) *Los imaginarios urbanos y el constructivismo geográfico: los hologramas espaciales*. Revista EURE (Santiago) v.33 n.99 agosto 2007.

LINDÓN, Alicia; HIERNAUX, Daniel; AGUIAR, Miguel Ángle (coords.) (2006) *Lugares e imaginarios en la metrópolis,* Barcelona: Anthropos

LÓPEZ LEVI, Liliana (2012) "Arte, ciudad y territorio" en URBS Revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales, Vol. 2, n° 2, pp. 9-12, 2012.

LUJÁN, José Luis; MORENO, Luis (1996) "El cambio tecnológico en las ciencias sociales: el estado de la cuestión" En Revista Española de Investigaciones Sociológicas *REIS* nº 74, pp. 127-161. Disponible en: www.reis.cic.es/REISWeb/PDF/REIS_074_08.pdf

LURY, Celia (2007). Haciendo y viviendo el negocio de Barcelona: Espacio, valor y poder de la marca. En YProductios (Ed.), *Producta50* (pp. 118-133). Barcelona: CASM

LYNCH, Kevin (1984[1960]) *La imagen de la ciudad,* México: Gustavo Gili

NISBET, Robert (1981) *Historia de la idea de progreso,* Barcelona: Gedisa

MARTLAND, Samuel (2002) "Cuando el gas pasó de moda: la elite de Valparaíso y la tecnología urbana, 1843-1863", en *Revista EURE* v.28 n.83 Santiago mayo 2002

MANZANAL, Mabel (2006) “Descentralización y municipios en Argentina. Contrastes y contradicciones”, en *Revista Latinoamericana de Ciencias Sociales: Crítica en Desarrollo,* n°1, 1° semestre 2006, pp. 37-60, Buenos Aires.

MASSEY, Doreen (1994) *Space, place, and gender*. Minneapolis: University of Minnesota

MASSEY, Doreen (2005[1999]) “La filosofía y la política de la espacialidad” en ARFUCH, Leonor. (comp) (2005) *Pensar este tiempo. Espacios, afectos, pertenencias,* Buenos Aires: Paidós pp. 101-127

MASSEY, Doreen (2008) Ciudad mundial, Venezuela: Ed. Fundación el perro y la rana

MATTELART, Armand y Michele (1987) *Pensar sobre los medios. Comunicación y crítica social,* Madrid: FUNDESCO

MEGÍAS, Alicia (coord.) (2010) *Los desafíos de la modernización: Rosario 1890-1930,* Rosario: UNR Editora

MITCHELL, Williams (2001) *E-topía: vida urbana, Jim, pero no la que nosotros conocemos.* Barcelona: Gustavo Gili

MITCHELL, Williams (2007) “Intelligent cities”, en *UOC Papers: Revista sobre la Sociedad del Conocimiento,* (5), 1

MIKIELIEVICH, Wladimir (1965) “El tramway”, en *Revista de historia de Rosario,* n° 10

MIKIELIEVICH, Wladimir (1976) “La hora oficial”, en *Revista de historia de Rosario* n° 28

MIKIELIEVICH, Wladimir (1979) “La fuerza motriz en Rosario durante el siglo XIX”, en *Revista de historia de Rosario,* n° 31

MONGIN, Olivier (2006) *La condición urbana. La ciudad a la hora de la mundialización,* Buenos Aires: Paidós

MONTEJANO ESCAMILLA, Jorge Alberto (2013) “Nuevas tecnologías y la explosión de la ciudad”, en *Revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales,* vol. 3, n°1, pp. 45-67

MONTES, Alberto (1979) “La aparición del ómnibus en Rosario”, en *Revista de historia de Rosario,* n° 31

MONTINI, Pablo (2010) “El programa cultural de la burguesía”, en PRIETO, Agustina (et.al.) (2010) *Ciudad de Rosario,* Rosario: Editorial Municipal de Rosario

MORLEY, David (2005) “Pertenencias. Lugar, espacio e identidad en un mundo mediatizado”, en ARFUCH, Leonor. (2005) (comp.) *Pensar este tiempo. Espacios, afectos, pertenencias,* Buenos Aires: Paidós pp. 129-168

MORLEY, David (2007) *Medios, Modernidad y tecnología. Hacia una teoría interdisciplinaria de la cultura,* España: Gedisa

MORIN, Edgar (1988) *El Método. El conocimiento del conocimiento,* Madrid: Cátedra

MORIN, Edgar (2008) *Introducción al pensamiento complejo*, Gedisa, Buenos Aires

MORSE, Richard (2005[1985]) "Ciudades periféricas como arenas culturales. Rusia, Austria, América Latina", en *Revista Bifurcaciones*, n° 3, 2005.

MUMFORD, Lewis (1945a) *Técnica y civilización*, Tomo I Buenos Aires: Ed. Emecé,

MUMFORD, Lewis (1945b) *Técnica y civilización*, Tomo II Buenos Aires: Ed. Emecé

MUMFORD, Lewis (1959) *La cultura de las ciudades*, Buenos Aires: Ed. Emecé

MUMFORD, Lewis (2012[1961]) *La ciudad en la historia*, España: Pepitas de calabaza

MUMFORD, Lewis (1966) *La carretera y la ciudad*, Buenos Aires: Ed. Emecé

MUMFORD, Lewis (2011a [1967]) *El mito de la máquina*, vol.I, España: Pepitas de calabaza

MUMFORD, Lewis (1969) *Perspectivas urbanas*, Buenos Aires: Ed. Emecé

MUMFORD, Lewis (2011b [1970]) *El mito de la máquina*. *El pentágono del poder* volumen II, España: Pepitas de calabaza

ONTAÑÓN PEREDO, Antonio (2005) *Los significados de la ciudad. Ensayo sobre memoria colectiva y ciudad contemporánea.* Barcelona: Edicions de l´Escola Massana

OROZCO, Guillermo (1991) *Recepción televisiva. Tres aproximaciones y una razón para su estudio*. PROICOM, Universidad Iberoamericana, México.

RTIZ, Renato (2004) *Otro territorio. Ensayo sobre el mundo contemporáneo*, Bernal: Universidad Nacional de Quilmes

PAPALINI, Vanina (2006) "Para una discusión sobre la tecnología", en *Revista Astrolabio. Nueva Época*, n°4, 11/9/2006, Universidad Nacional de Córdoba

PARUSSINI, Alejandra (2013) "La dispersión como forma de crecimiento urbano. El caso del Cordón Oeste Metropolitano de Rosario", en *Revista Arquisur*, n°3, año 3, pp. 106- 123

PASAVENTO, Sandra Jatahy (1999) *O imaginario da cidade: visoes literarias do urbano-Paris, Rio de Janeiro, Porto Alegre.* Porto Alegre: Ed. Universidade UFRGS.

PAZ, Sergio; TKACHUK, Carolina (2004) "Tiempo de City Marketing. La imagen de Rosario", en 1º Seminario virtual "marketing de ciudades y desarrollo urbano", Seminario virtual de imago urbis, del 9 al 17 de diciembre 2004, disponible en: http://hm.unq.edu.ar/archivos_hm/SP_CT_tiempos_Marketing.pdf

PÉREZ, Inés (2012) *El hogar tecnificado. Familias, género y vida cotidiana 1940-1970*, Buenos Aires: Editorial Biblos

PÍREZ, Pedro (2008) "Gobernabilidad Metropolitana en Argentina", en BADÍA, G; CARMONA, R. (comp.) *La gestión local en Argentina: situación y perspectivas*, Los Polvorines: Universidad Nacional de General Sarmiento.

PONS, Adriana; RUIZ, Rosalyn (2005) “Tras el velo del comercio, la materia prima se transforma. Una aproximación al perfil industial-manufacturero de Rosario (1873-1914)”, en BONAUDO, Marta (2005) (coord.) *Imaginarios y prácticas de un orden burgués, Rosario, 1850-1930: Los actores entre las palabras y las cosas*, Rosario: Prohistoria ed.

PONZINI, Bibiana (2012) “La diagonal como símbolo de la ciudad moderna”, en *Los anillos de Saturno,* Disponible en: http://losanillosdesaturno.org/ciudades-imaginadas/la-diagonal-como-simbolo-de-la-ciudad-moderna/

PUIG, Toni (2008) *Marca Ciudad. Cómo rediseñarla creativamente para afrontar diferencia y vida emergente. Barcelona como estilo,* Barcelona: e-book disponible en www.tonipuig.com

PRIETO, Agustina (2012) “Postales proletarias del progreso”, en AAVV (2012) *Ciudad de Rosario,* Rosario: Editorial Municipal de Rosario

QUARTESAN, Alexandra; ROMIS, Mónica; LANZAFAME, Francesco (2007) Las industrias culturales en América Latina y el Caribe: desafíos y oportunidades. Disponible en: http://www.iadb.org

RAMA, Ángel (1970) *Rubén Darío y el modernismo.* Caracas. Universidad Central de Venezuela, Colección temas, n° 39.

RAMA, Ángel (1984) *La ciudad letrada*, Montevideo: Fundación Internacional Ángel Rama.

REGUILLO; GONZÁLEZ J. (1992) "México, volver al futuro. Comunicación y culturas a la vuelta del milenio". En Guillermo Orozco (coord.) *La investigación de la comunicación en México, Tendencias y perspectivas para los noventas*. *Cuadernos de Comunicación y Prácticas Sociales* Nº 3, PROICOM, Universidad Iberoamericana, México.

REGUILLO, Rossana (2007) *Ciudad y comunicación. Densidades, Ejes y Niveles*, Revista Diálogos de la comunicación FELAFACS, nº 74, mayo-agosto 2007.

RHEINGOLD, Howard (2004) *Multitudes Inteligentes. La próxima revolución social*, Barcelona: Gedisa.

REMEDI, Gustavo “La ciudad Latinoamericana S.A. o el asalto al espacio público”, en *Revista Escenario2*, n° 1, Uruguay

REY, Germán (1993) “Los instrumentos de la levedad” en *Intermedios* Nº 6, RTC abril, 1993, México

REYES, Giovanni (2001) “Principales teorías sobre Desarrollo económico y social” en *Revista Crítica de Ciencias Sociales y Jurídicas Nómadas* n°4, vol 2, pp.125-142

RIGOTTI, Ana María (2010) “El río como argumento” en PRIETO, Agustina *et.al.* (2010) *Ciudad de Rosario,* Rosario: Editorial Municipal de Rosario

RIZO, Marta (2004) “Reseña del libro: Teoría de la comunicación humana. El diálogo entre la comunicación y las ciencias psicológicas, *Revista Razón y Palabra*, nº40, agosto-septiembre 2004, México

RIZO, Marta (2005) *La ciudad como objeto de la comunicología. Hipótesis, preguntas y rutas para la construcción de un estado del arte sobre la línea de investigación Ciudad y Comunicación*, Andamios. Revista de Investigación Social, vol.1, nº2, junio 2005, pp.197-225, Universidad Autónoma de la Ciudad de México.

RIZO, Marta (s/f) “Redes. Una aproximación al concepto”, en http://www.cecaargentina.com.ar/documentosinteres/redes.pdf

ROLDÁN, Diego P. (2005) *Del ocio a la fábrica. Sociedad, espacio y cultura en Barrio Saladillo. Rosario 1870-1940.* Rosario: Prohistoria

ROLDÁN, Diego P. (2007) “Historia cultural de las ciudades e historias de los imaginarios urbanos. Argentina y América Latina”, en FERNÁNDEZ, Sandra (comp.) (2007) *Más allá del territorio. La historia regional y local como problema. Discusiones, balances y proyecciones.* Rosario: Prehistoria

ROLDÁN, Diego (2011) *Electrificar, ampliar, municipalizar: tranvías y ómnibus (1906-1932),* en BADALONI, Laura; GALASSI; Gisela (2011) *Historia del transporte público de Rosario (1850-2010),* Rosario: Editorial Municipal de Rosario

ROLDÁN, Diego P. (2012) *La invención de las masas. Ciudad, corporalidades y culturas. Rosario, 1910-1945*, Buenos Aires: Universidad Nacional de La Plata

ROLDÁN, Diego P. (2013) Inventarios del deseo. Los censos municipales de Rosario, Argentina (1889-1910), en *Revista História* (São Paulo) v.32, n.1, p. 327-353, jan/jun 2013

ROMERO, José Luis (2009) *La ciudad occidental*, Buenos Aires: Siglo XXI

ROMERO, José Luis (2010) *Latinoamérica: las ciudades y las ideas*, Buenos Aires: Siglo XXI

ROMERO, María del Huerto (1997) (coord) “Posicionamiento, competitividad e imagen de la ciudad de Rosario”.

En : http://www.perm.org.ar/biblioteca/articulos/dposicionamiento_competitividad....pdf

ROSTOW, Walt (1961) *Las etapas del desarrollo económico,* México: Fondo de Cultura Económica

ROZENWURCEL, Guillermo; BEZCHINSKY, Gabriel (2007) “Economía del Conocimiento, Innovación y Políticas Públicas en la Argentina” Documento de Trabajo N° 25, Universidad Nacional de San Martín. Disponible en www.unsam.edu.ar/escuelas/politica/documentos/25.pdf

SANTOS, Milton (2008 [1994]) *Técnica, Espaço, Tempo.* São Pablo: Edusp

SARLO, Beatriz (2002) "Raymond Williams: una relectura", En: MORAÑA, Mabel (editora) (2002) *Nuevas perspectivas desde/sobre América Latina: el desafío de los estudios culturales.* Pittsburgh: Instituto Iinternacional de Literatura Iiberoamericana.

SARLO, Beatriz (2004 [1992]) *La imaginación técnica. Sueños modernos de la cultura argentina,* Buenos Aires: Nueva Visión

SARLO, Beatriz (2007 [1988]) *Una modernidad periférica: Buenos Aires 1920 y 1930* Buenos Aires: Nueva Visión

SARLO, Beatriz (2009) *La ciudad vista. Mercancías y cultura urbana.* Buenos Aires: Siglo XXI

SARMIENTO, Domingo Faustino (1967) *Facundo,* Buenos Aires: Centro Editor de América Latina

SASSEN, Saskia (1999[1991]) *La ciudad global. Nueva York, Londres, Tokio,* Buenos Aires: EUDEBA,

SASSEN, Saskia (2007) *Una sociología de la globalización,* Buenos Aires y Madrid: Katz

SCAVINO, Dardo (1999) *La filosofía actual. Pensar sin certezas,* Buenos Aires: Paidós

SCHIAVO, Ester (2000) "Los Ciudadanos de la Sociedad de la Información: entre los Señores del Aire y el Pueblo Natal". En: FINQUELIEVICH, Susana (ed.) *Ciudadanos, a la Red!* Buenos Aires: Ciccus – La Crujía

SCHIAVO, Ester (2004) *Des Réseaux Techniques Urbains aux Technologies de la Société de l'Information***,** Doctorat Nouveau Régime 03/PA03/0047, Atelier National de Reproduction de Thèses, Université de Lille III, Lille.

SCHIAVO, Ester (2007) "Investigación científica y tecnológica en el campo de las TIC: ¿conocimientos técnicos, contextuales o transversales?", en CTS - Revista Iberoamericana de Ciencia Tecnología y Sociedad, Organización de Estados Iberoamericanos (OEI), Centro Redes, Instituto ECYT – Universidad de Salamanca, AECID, Vol 3, Nº 9, agosto 2007

SCHIAVO, Ester; VERA, Paula, DOS SANTOS NOGUEIRA, Camilla (2013) "Estudio sobre indicadores TIC en instituciones Científicas y Tecnológicas de Iberoamérica", publicado en Observatorio CTS, Organización de Estados Iberoamericanos (OEI)- AECID, Septiembre, 2013. Disponible en: http://www.observatoriocts.org/files/Archivo%20Documental/Documentos%20de%20proyectos/ticoctsREVISADO.pdf

SCHIAVO, Ester; SERRA, Artur (2013) "Laboratorios ciudadanos e innovación abierta en los sistemas CTS del siglo XXI. Una mirada desde Iberoamérica", en CTS - Revista

Iberoamericana de Ciencia Tecnología y Sociedad, Organización de Estados Iberoamericanos (OEI), Centro Redes, Instituto ECYT – Universidad de Salamanca, AECID, Vol 8, Nº 23, junio 2013

SCHMUCLER, Héctor (1997) *Memoria de la comunicación*, Buenos Aires: Biblios

SCHWEINHEIM, Guillermo F. F. (2011) "¿Un nuevo desarrollo en América Latina? Implicancias en las políticas públicas, el Estado y la Administración", en Revista del CLAD Reforma y Democracia. No. 49. (Feb. 2011). Caracas

SENNET, Richard (2010[1997]) *Carne y piedra. El cuerpo y la ciudad en la civilización occidental.* España: Alianza Editorial

SENNETT, Richard (2001) El capitalismo y la ciudad. En MARTÍN RAMOS, A. (ed.) (2004) *Lo Urbano en 20 autores contemporáneos.* Barcelona: Ediciones UPC, pp. 213-220.

SENNET, Richard (2013) Artesanía, tecnología y nuevas formas de trabajo. Buenos Aires: Katz

SERRA, Artur. (2010) Citilabs: ¿Qué pueden ser los laboratorios ciudadanos? In Revista La Factoría, enero febrero 2010, nº45-46. Consulted 1/7/2010 Available in: http://www.revistalafactoria.eu/articulo.php?id=523

SILVA, Armando ([1992] 2006) *Imaginarios urbanos,* Colombia: Arango Editores

SILVA, Armando (1992) *Graffiti, una ciudad imaginada,* Bogotá: Tercer Mundo Editores

SILVA, Armando (2003) *Bogotá imaginada,* Bogotá: Taurus

SIMMEL, George (1970 [1903]) Las grandes ciudades y la vida del espíritu. En CHOAY, Francoise (1970) *El urbanismo. Utopías y realidades,* Barcelona: Lumen.

SPIGEL, Lynn (1997) "Haciendo sitio a la tele." En CROWLEY, D.; HEYER, P., *La comunicación en la historia. tecnología, cultura, sociedad,* pp.338-348. Barcelona: Bosch.

SONZOGNI, Élida; GALASSI; Gisela (2011) "De la aldea silenciosa a la urbe moderna. Los inicios del transporte urbano (1850-1906)", en Badaloni, Laura; GALASSI; Gisela (2011) *Historia del transporte público de Rosario (1850-2010),* Rosario: Editorial Municipal de Rosario

SZURMUK, Mónica; IRWIN, Robert McKee (coords.) (2010) Diccionario de estudios culturales latinoamericanos. México: Siglo XXI

THOMAS, Hernán; BUCH, Alfonso (coordinadores) (2008) *Actos, actores y artefactos: sociología de la tecnología,* Ed. Universidad Nacional de Quilmes, Buenos Aires.

THOMPSON, Edward (1979) *Tradición, revuelta y consciencia de clase*. Barcelona: Crítica

TUOMI, Ikka. (1999). Corporate Knowledge: Theory and Practice of Intelligent Organizations

VÁZQUEZ BARQUERO, Antonio, (1993) *Política Económica Local*. Madrid: Editorial Pirámide

VERA, Paula (2010) "TIC y ciudad: un abordaje desde el constructivismo social", en Revista Question, Universidad Nacional de La Plata, nº27, invierno 2010, En: http://www.perio.unlp.edu.ar/question/files/vera_1_ensayos_27invierno2010.pdf

VERA, Paula (2012) "Disputas en la construcción simbólica de las ciudades. El caso Rosario", en Revista La Trama de la Comunicación Anuario del Dpto. de Ciencias de la Comunicación Facultad de Ciencia Política y RRII UNR, Vol.16 2011-2012, pp. 69-86, UNR Editora, Rosario,

VERA, Paula; SCHIAVO, Ester; NOGUEIRA DOS SANTOS, Camilla "Los movimientos sociales y formas de urbanización metropolitana en el marco del posneoliberalismo. El caso de GIROS en la ciudad de Rosario", Revista Quid 16, Nº 3 (2013), Dossier: "Ciudades neoliberales": políticas urbanas, diseño y justicia social, Instituto de Investigaciones Gino Germani, Facultad de Ciencias Sociales, UBA, en prensa 2013.

VERA, Paula (2013) "Imaginarios tecnológicos y procesos de construcción urbana en la ciudad moderna. El ferrocarril, el automóvil y las TIC", en URBS Revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales Vol 3, n°1, mayo 2013, pp. 9-26, Universidad de Almería, España. Disponible en: http://nevada.ual.es:81/urbs/index.php/urbs/article/view/vera/115

VERA, Paula (2013) "Temporalidades e imaginarios tecnológicos en la ciudad moderna. Los relojes públicos en Rosario, Argentina", en *Scripta Nova* Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales, Universidad de Barcelona. Vol. XVII, núm. 454, 1/11/ 2013, Disponible en http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-455.htm

VERA, Paula (2013) "Imaginarios urbanos y procesos de urbanización en las nuevas ciudades turísticas. El caso de Rosario, Argentina", en Revista Bitácora Urbano Territorial, vol. 22, n° 1, enero-junio 2013, Dossier Central, pp. 153-162. Instituto de Investigaciones Hábitat, Ciudad y Territorio, Facultad de Artes, Universidad Nacional de Colombia. En: http://www.revistas.unal.edu.co/index.php/bitacora/article/viewFile/34607/pdf_477

VIDELA, Oscar (1999) *Ambiente urbano e idea de la ciudad. Las imágenes de los viajeros en Rosario a mediados del siglo XIX*. Papeles de trabajo, año2, n°1, CESOR, Facultad de Humanidades y Artes, Rosario, 1999

VIRNO, Paolo (2003) *Gramática de la multitud. Para un análisis de las formas de vida contemporánea*. Buenos Aires: Colihue

VIVAS, Pep; RIBERA-FUMAZ, Ramon (2007) "Ciudades, movilidad y tecnologías: hacia la Barcelona móvil", en *UOC Papers* "Ciudades en la sociedad de la información", Nº 5. Disponible en: http://www.uoc.edu/uocpapers/5/dt/esp/vivas_ribera.pdf

WALLERSTEIN, Inmanuel (1979) *El moderno sistema mundial. La agricultura capitalista y los orígenes de la economía-mundo europea en el siglo XVI*. Madrid, Siglo XXI

WATZLAWICK, Paul; BAVELAS, Janet B.; JACKSON, Don D. (1989) *Teoría de la comunicación humana,* Barcelona: Ed. Herder

WEINBERG, Gregorio (1998) *La ciencia y la idea de progreso en América Latina, 1860-1930*, Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica

WILLIAMS, Raymond (1974) *Television: Technology and Cultural Form.* London: Fontana

WILLIAMS, Raymond (1992) *Historia de la comunicación,* Cambridge: Ed. Bosch

WILLIAMS, Raymond (1996) "Tecnología y sociedad". En *Causas y Azares*, año 3, nº 4, pp.155-172, Buenos Aires

WILLIAMS, Raymond (2003) *La larga revolución.* Buenos Aires: Nueva Visión

WILLIAMS, Raymond (2008) *Palabras clave. Un vocabulario de la cultura y la sociedad.* Buenos Aires: Nueva Visión

WILLIAMS, Raymond (2011) *El campo y la ciudad.* Buenos Aires: Paidós

ZOOK, Matthew, DODGE, Martin, AOYAMA, Yuko y TOWNSEND, Anthony (2004). New digital geographies: Information, communication, and place. En Stanley D. Brunn, Susan L. Cutter y James W. Harrington (eds.), *Geography and technology* (pp. 155-176). Nueva York: Kluwer.

I Documentos

EXPEDIENTES TERMINADOS HONORABLE CONSEJO DELIBERANTE, 1890-1940

MUNICIPALIDAD DE ROSARIO (1902) *Primer Censo Municipal de Población con datos sobre edificación, comercio e industria de la ciudad de Rosario de Santa Fe* (República Argentina), Levantado el día 19 de octubre de 1900 bajo la administración del Sr. Don Luis Lamas, Rosario de Santa Fe, 1902.

MEMORIA DE INTENDENTES *Intendente Luis Lamas. Del 15 de febrero 1901 al 31 de diciembre 1903*, Talleres Gráficos de la Capital, Rosario, 1904.

MEMORIA DE INTENDENTES *Administración del Sr. Santiago Pinasco, Años 1904-1905*, Imprenta Inglesa, Rosario, 1906.

MEMORIAS DE INTENDENTES *La ciudad de Rosario y la Intendencia Municipal de Don Agustín Repetto. 1940-28 de noviembre-1942*, Rosario: FEN, 1942

MUNICIPALIDAD DE ROSARIO (1910) *Rosario, su origen, sus progresos. Cincuentenario de su Municipalidad*, Santa Fe: Talleres La República

MICA 2013, Informe del Mercado de Industrias Culturales Argentinas, disponible en: http://www.mica.gob.ar/sitio/wp-content/uploads/2013/02/BRO-Mica13-Espanol.pdf

MUNICIPALIDAD DE ROSARIO "Ordenanza, 16/V/1900", en C*ompendio de Digesto Municipal*, Papelería y Talleres Gráficos "La Velocidad", Rosario, 1926, p. 104.

MUNICIPALIDAD DE ROSARIO, (s/f) *Rosario, parte por parte*, Programa Municipal de Descentralización y Modernización, Editorial Municipal

MUNICIPALIDAD DE ROSARIO, (1996) Programa Municipal de Preservación del Patrimonio Urbano y Arquitectónico FOLLETO *Relojes de Rosario, I y II*

MUNICIPALIDAD DE ROSARIO (1998) *Plan Estratégico Rosario*

MUNICIPALIDAD DE ROSARIO (2010) *Plan Estratégico Rosario Metropolitano +10*

MUNICIPALIDAD DE ROSARIO (2010) *Plan de Desarrollo de Turismo Sustentable 2010-2018*

MUNICIPALIDAD DE ROSARIO (2011) *Plan Urbano Rosario 2007-2017*

II Fuentes periodísticas

Para cada tema se han indagado los siguientes períodos

DIARIO LA CONFEDERACIÓN (1854-1858)

DIARIO LA CAPITAL (1871-1883) (1910-1940) (2000-2013)

ÍNDICE DE GRÁFICOS, CUADROS E IMÁGENES

GRÁFICOS

Gráfico 1: Modelo de circularidad constructiva entre lo imaginario instituido e instituyente.. 65

CUADROS

Cuadro 1: Esquema conceptual de los entramados de significaciones imaginarias sociales.. 73
Cuadro 2: Conceptos vinculantes sobre procesos tecnológicos y culturales..... 88
Cuadro 3: Matices de las Significaciones Derivadas..... 91
Cuadro 4: Modos de interpretación de los imaginarios urbanos..... 111
Cuadro 5: Cantidad de ciudades de 20.000 o más habitantes (1800-1900)..... 120
Cuadro 6: Cantidad de habitantes aproximada en las grandes ciudades de América Latina..... 121
Cuadro 7. Población de Rosario (1858-1926)..... 138
Cuadro 8: Cantidad de profesionales en 1900..... 141
Cuadro 9: Evolución de las actividades industriales en Rosario entre 1900 y 1906..... 153
Cuadro 10: Cantidad de conventillos..... 155
Cuadro 11: Tipo de Alumbrado y costo mensual..... 196
Cuadro 12: Evolución de casas con agua corriente desde 1887..... 203
Cuadro 13: Evolución de casas con servicio de desagües cloacales desde 1898..... 206
Cuadro 14: Movimiento de pasajeros..... 210
Cuadro 15: Cantidad de ómnibus..... 218

IMÁGENES

CAPÍTULO 4. EL PROGRESO COMO ENSOÑACIÓN SOCIAL
Imagen 1: Fábrica de *Metrópolis*..... 148
Imagen 2: La ciudad *Metrópolis*..... 148
Imagen 3: Área metropolitana Gran Rosario..... 148
Imagen 4: Estación del Ferrocarril Central Córdoba, 1903..... 149
Imagen 5: Coche comedor FFCC Rosario-Tucumán, 1910..... 149
Imagen 6: Red de subterráneos, Plan Regulador Rosario, 1935..... 150
CAPÍTULO 5. SIGNIFICACIONES ESPACIO – TEMPORALES DE LA MODERNIDAD EN ROSARIO
Imagen 7: Calles Córdoba y Progreso, 1885..... 182
Imagen 8: Bv. Oroño principios de siglo XX..... 182
Imagen 9: Edificio de Aduana y rancheríos lindantes, 1866..... 182
Imagen 10: Imagen de “Rosario Moderno”..... 183
Imagen 11: Plano de la ciudad elaborado por Guillón..... 183
Imagen 12: Plano oficial de la ciudad elaborado por Nicolás Grondona..... 184
Imagen 13: Locales de comercios, 1866..... 184
Imagen 14: Calle Puerto, 1866..... 184
Imagen 15: Inauguración Parque de la Independencia, 2 de diciembre 1902..... 185
Imagen 16: Boceto del proyecto “Avenida Central” de D. Infante..... 185
Imagen 17: Plano del proyecto “Avenida Central” de D. Infante, ca. 1910..... 186
Imagen 18: Trazado en Proyecto “Avenida Central” de D. Infante, ca. 1910..... 186
Imagen 19: Plan de embellecimiento Joseph Bouvard, 1911..... 187
Imagen 20: Esquina Puerto y Santa Fe, 1900..... 188
CAPÍTULO 6. ARTEFACTOS E IMAGINARIOS MODERNOS EN ROSARIO
Imagen 21: Faroles a kerosene, Hotel Paix, 1866..... 236
Imagen 22: Litografía de la Usina de gas, 1883..... 236
Imagen 23: Iluminación de calle Córdoba y Entre Ríos, 1910..... 237
Imagen 24: Publicidad Casa Olivari..... 237
Imagen 25: Publicidad de la Compañía Eléctrica del Rosario Lda, 1910..... 237

Imagen 26: Aguador en Plaza 25 de Mayo, 1866..... 238
Imagen 27: Primera línea de *tramways* de Rosario, 1872..... 238
Imagen 28: Lámina representativa del movimiento de pasajeros de *tramways*..... 239
Imagen 29: Recorrido del *Tramway* Rosario, 1885..... 239
Imagen 30: Líneas de *tramways* existentes en Rosario, 1900..... 240
Imagen 31: Tranvía eléctrico, Av. Pellegrini, 1910..... 241
Imagen 32: Ómnibus Empresa La Rosa, 1923..... 241
Imagen 33: Postal Av. Pellegrini..... 241
Imagen 34: Primer reloj público de Rosario en Iglesia Matriz, 1866..... 242
Imagen 35: Referencias plano..... 242
Imagen 36. Plano de los relojes más significativos de Rosario..... 243
Imagen 37: Estación FCA, 1885..... 244
Imagen 38: Estación FCA, 2011..... 244
Imagen 39: Palacio Municipal, 1896..... 244
Imagen 40: Ex Palacio de Tribunales, 1975..... 245
Imagen 41: Panel reloj Ex Palacio de Tribunales..... 245
Imagen 42. Palacio Fuentes s/f..... 245
Imagen 43. Postal Edificio Federación Agraria s/f..... 245
Imagen 44: Inauguración Plaza Bélgica, 1933..... 246
Imagen 45: Reloj 4 caras Bv. Oroño y Av. Pellegrini..... 246
CAPÍTULO 7. INNOVACIÓN ¿NUEVA ENSOÑACIÓN SOCIAL?
Imagen 46: Silos- Museo MACRO..... 285
Imagen 47: Ex Estación Rosario Central..... 285
Imagen 48: Torres Dolfines-Guaraní..... 285
Imagen 49: Hotel en construcción, Puerto Norte..... 285
CAPÍTULO 8. ROSARIO: AUTOCONSTRUCCIÓN DE UNA IMAGEN
Imagen 50: Plano de los distritos de Rosario..... 314
Imagen 51: Mancha metropolitana Gran Rosario..... 314
Imagen 52: Rosario, la mejor ciudad para vivir..... 315
Imagen 53: Marca Ciudad..... 315
Imagen 54: Yo amo Rosario..... 315
CAPÍTULO 9. IMAGINARIOS TECNOLÓGICOS CONTEMPORÁNEOS Y MATERIALIZACIONES URBANAS
Imagen 55: Messi en la campaña publicitaria Yo Amo Rosario..... 344
Imagen 56: Circuitos turísticos. A. Patrimonio, B. Che Guevara..... 344
Imagen 57: Mapa turístico de Rosario..... 345
Imagen 58: Ubicación Puerto Norte en área Costa Central..... 346
Imagen 59: Torres Dolfines-Guaraní..... 346
Imagen 60: Espacios Públicos verdes proyectados en el Plan Regulador 1935..... 347
Imagen 61: Espacios públicos verdes proyectados en el Plan Montes..... 347
Imagen 62: Espacios públicos abiertos, Rosario 2007..... 348
Imagen 63: Zona Calma en espacio público verde..... 349
Imagen 64: Circuito Calle Recreativa, Rosario 2013..... 349
Imagen 65: Centro de Expresiones Contemporáneas..... 350
Imagen 66: Proyecto rehabilitación galpones..... 350
Imagen 67: Proyecto rehabilitación galpones..... 350
Imagen 68: Proyecto de Reconversión Ex Batallón de Comunicaciones 121..... 351