



Centro de Estudios de Arqueología Histórica  
Universidad Nacional de Rosario



Teoría y Práctica de la Arqueología Histórica  
Latinoamericana | Año IX, Volumen 11 | 2020

Revista del Centro de Estudios de Arqueología Histórica,  
Facultad de Humanidades y Artes,  
Universidad Nacional de Rosario  
<https://teoriaypracticaah.unr.edu.ar/index.php/index>  
<https://rephip.unr.edu.ar/handle/2133/14804>

ISSN en línea: 2591-2801

ISSN versión impresa: 2250-866X

Atribución-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional  
(CC BY-NC-SA 4.0)

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/deed.es>

Gustavo Ferneti (ID.: <https://orcid.org/0000-0003-3999-6434>) y Soccorso Volpe (ID.: <https://orcid.org/0000-0003-3338-7486>). Las Caleras Rosarinas S.A. (1891-1927). Rosario, Argentina. Del plano urbano a la materialidad perdida

---

## **LAS CALERAS ROSARINAS S.A. (1891-1927). ROSARIO, ARGENTINA. DEL PLANO URBANO A LA MATERIALIDAD PERDIDA**

### **THE “CALERAS ROSARINAS S.A.” (1891-1927). ROSARIO, ARGENTINA. FROM THE URBAN BLUEPRINT TO LOST MATERIALITY**

Gustavo Ferneti\* y Soccorso Volpe\*\*

#### **Resumen**

A fines del siglo XIX, el crecimiento habitacional rosarino, por el saldo inmigratorio, implicó también un crecimiento urbano por extensión. La construcción de edificios –domésticos o públicos y de diferentes calidades, también requería de ingentes cantidades de material de construcción. Uno de estos materiales, usado universalmente aún hoy, era la cal. Los procesos de fabricación de cal necesitaban de espacios amplios, depósitos, hornos, agua en abundancia y un sistema de distribución, tanto de la materia prima –el carbonato de calcio- como del producto terminado: la cal, lista para ser usada.

En base a un antiguo plano de 1899, se localizó en Rosario una calera que se había perdido, tanto en su materialidad original como en la memoria popular, e incluso en los documentos históricos. Los restos hallados en 2018 permitieron visibilizar arqueológicamente esa pérdida y mediante una investigación actualmente en curso, definir su importancia industrial.

---

\* Centro de Estudios de Arqueología Histórica, Facultad de Humanidades y Artes, Universidad Nacional de Rosario. Programa Espacios, Políticas y Sociedades, Centro de estudios Interdisciplinarios, Universidad Nacional de Rosario. E-Mail: [arqferneti@hotmail.com](mailto:arqferneti@hotmail.com)

\*\* Centro de Estudios de Arqueología Histórica. Facultad de Humanidades y Artes. Universidad Nacional de Rosario. E-Mail: [ninosoccorso@yahoo.com.ar](mailto:ninosoccorso@yahoo.com.ar)

El objetivo de este trabajo es presentar el caso de las CALERAS ROSARINAS S.A. (c.1896 – c. 1927), como sitio articulado a procesos de cambio socioeconómicos y evidenciar (y reflexionar) cómo esos mismos cambios promovieron su desaparición.

**Palabras clave:** arqueología urbana, arqueología industrial, capitalismo, Rosario

### Abstract

At the end of the 19th century, Rosario's housing growth, due to the immigration balance, also implied an urban growth by extension. The architecture - domestic or public and of different qualities, also required huge amounts of material for building purposes. One of these materials, used universally even today, was lime. The lime manufacturing processes required large spaces, tanks, kilns, abundant water and a distribution system, both for the raw material - calcium carbonate - and for the finished product: lime, ready to be used.

An old urban blueprint from 1899, showed a lost lime factory in Rosario, lost in its original materiality and in popular memory, and even in historical documents too. The remains found in 2018 allowed to be seen archaeologically and through an investigation, currently underway, to define its industrial importance.

Based on the progress achieved to date, the aim of this paper is to present the case of CALERAS ROSARINAS S.A. (c.1896 - c. 1927), as an archaeological site joined to processes of socioeconomic change and to show -and to think- those same changes, that finally promoted their disappearance.

**Key Words:** Urban archaeology, industrial archaeology, capitalism, Rosario

### Introducción

La construcción de edificios en Rosario, a partir de la década de 1880, significó un cambio total del paisaje urbano. Lo que hoy puede verse como “patrimonio arquitectónico” fue el resultado de un boom edilicio para dar respuesta a la población en crecimiento por el fenómeno de la inmigración europea. Hacia fines del siglo XIX, se construían casas de lujo para la burguesía comercial y agraria, la vivienda unifamiliar, el edificio público y el conventillo y todas esas obras de albañilería de ladrillo consumían ingentes cantidades de materiales y sobre todo cal.

El crecimiento edilicio rosarino empezaba a notarse gracias a la venta de lotes a precios accesibles a los inmigrantes, que preferían la cercanía a los trabajos como la Refinería de azúcar, el ferrocarril o el matadero (Armus y Hardoy 1984; Hardoy, 1989). Esa periferia, semirural a fines del siglo XIX, lentamente comenzaba a completarse con viviendas unifamiliares, formando los primeros barrios y también la marginalidad propia de las ciudades capitalistas:

Imágenes contrapuestas, las crónicas del período nos hablan de una ciudad moderna y progresista al mismo tiempo que señalan la insuficiencia de las obras de infraestructura urbana, el hacinamiento de la población alojada en conventillos o en casillas precarias y los elevados índices de mortalidad de los sectores más pobres (Lanciotti, 2001, p. 2).

La planta urbana era el resultado de esas importantes transformaciones demográficas, pero también de cambios económicos, basados en un modelo agroexportador cuya implantación necesitaba (a nivel infraestructura) tanto del transporte ferroviario como del puerto (De Marco, 2016, Schvarzer, 1996).

Aparecen emprendimientos inéditos y modernos para una ciudad que dejaba de ser criolla y empezaba a considerarse europea por parte del gobierno municipal, lo que iba acompañado de transformaciones territoriales generadas por el gran intercambio económico tanto externo como interno. El consumo de bienes y servicios y la exportación generaron edificios aún visibles, que para la época significaron el progreso como concepto de modernidad. También influía la especulación inmobiliaria, que a partir de 1885 hacía que los grandes lotes se fragmentaran y vendieran, aparecieran casas de renta y microdivisiones, viviendas en pasillo y en altura, edificios de vivienda colectiva o renta y casas unifamiliares precarias o autoconstruidas (Lanciotti, 2001; Armus y Hardoy 1984; Hardoy, 1989; Pascual, 2011).

En ese contexto y a diferencia de la zona sur, el norte pareció ser históricamente un espacio eminentemente fabril. A la ya antigua instalación del Saladero de Urquiza desaparecido en la década de 1860, se sumaron en 1889 la Refinería de Azúcar y los talleres Centrales del Ferrocarril Central Argentino (FCCA), En 1916 Juan y Domingo Minetti compran el Molino y Fábrica de Fideos “La Argentina” de los Sres. Adami, Monteggia y Trabucco (Fernández, 2000).

Estos dos últimos emprendimientos ocupan el lugar conocido como Barrio de las Latas, una posible reserva de mano de obra fabril en un espacio clave: el hoy denominado Cruce Alberdi (González Aguirre, 2001), un espacio adquirido por el FCCA en 1905 y que se definió como un lugar sin edificaciones, para maniobras e intercambio de trenes y locomotoras, el cual permanece sin cambios sustanciales en lo espacial hasta el día de hoy. Es en ese espacio donde a fines del siglo XIX se generó un emprendimiento del que han quedado pocas huellas: Las Caleras Rosarinas S.A (el nombre es el del registro de comercio de 1891, en adelante se utilizará CRSA).



Figura 1. El sector del cruce Alberdi. Derecha, ubicación en Rosario. Izquierda: 1- Localización de las CRSA. 2- Silos de los Molinos Minetti. 3- Localización del Barrio de las Latas. 4- Parque Scalabrini Ortiz, ex Playón de Maniobras. 5- Avenida Alberdi. 6- Calle Salta.

Inaugurada en 1891 (MGSF, 1910) y visibilizada en un plano municipal de 1899, la planta dibujada allí muestra un edificio de dimensiones importantes para la época, comparable a los de la Refinería Argentina, los Molinos de Minetti y los Talleres ferroviarios. Geolocalizada en 2015 por los autores del presente trabajo, en 2018 se pudieron realizar intensas prospecciones arqueológicas que dieron por resultado el hallazgo de reveladores fragmentos recuperados (Figura 1).

El presente informe intenta describir, en base a la escasa documentación disponible y los restos

recuperados, la *presencia de una ausencia* la cual, a diferencia de otros edificios, no ha dejado huellas importantes en la memoria ni los documentos. En este sentido, se preanuncia lo que Gordillo llama, para la actual realidad argentina, “producción destructiva” (2019, p.11) un proceso que admite la eliminación de lo que no es útil para el proceso productivo, en tanto lo obstaculiza o es meramente inútil. Esto resulta, finalmente, en restos carentes de valor y sobre todo, de reconocimiento, superpuestos a otra función que oculta las anteriores en tanto “no sirven” (Gordillo, 2019) a una *producción hegemónica de servicios* como lo fue el ferrocarril de principios del siglo XX. En ese proceso, la destrucción implica no sólo lo material, sino las relaciones entre la producción y los sujetos con sus saberes (producir cal), reemplazadas por otras relaciones nuevas (Harvey, 2005).

Esta ausencia, sin embargo, puede ser visibilizada mediante una reconstrucción arqueológica del proceso productivo-destructivo mediante la evidencia disponible. Metodológicamente, la articulación entre documentos y vestigios arqueológicos permitió establecer posibles relaciones de producción interna, así como su origen en la economía rosarina y nacional. Esta metodología partió de un documento en particular, un plano de 1899.

Gracias a este documento, otros planos y documentos (algunos muy conocidos) fueron interpretados y leídos con otro modo y profundidad. Así, se trató de utilizar la documentación para establecer un sitio arqueológico, en una secuencia inversa al hallazgo fortuito, habitual en la llamada arqueología de rescate (Ferneti, 2020).

De ese modo, metodológicamente hablando, *el sitio se construye*, no está predeterminado por los hallazgos, se trata de recuperar formas, funciones y materialidades perdidas, en base a muy escasos relictos y más escasa aún documentación.

También se consideraron las entrevistas a seis vecinos, con edades entre 70 y 88 años, con miras tanto a obtener un panorama del “recuerdo” de esas construcciones, para observar la construcción del sitio en tanto paisaje urbano con una historia ferroviaria y su posicionamiento respecto a la “ausencia”.

Con esa metodología (del documento al registro arqueológico, encuadrados en una “ausencia”) el presente trabajo es simplemente introductorio al estudio de una industria localizada en la ciudad, cuyo análisis podría permitir a futuro nuevas interpretaciones sobre su significación histórica y social y cuya presentación es objetivo de este trabajo.

## El problema de la cal

En Argentina, en el marco inmigratorio de fines del siglo XIX, las casas de azotea –de ladrillo- pasaron de 47.023 en 1869 a 111.908 en 1895 (MIRA 1895, p.IX, Roldán, 2013).

También Rosario crecía físicamente a medida que la planta urbana se materializaba, completando los baldíos y las fachadas urbanas de las cuadras. La mano de obra necesaria para esas edificaciones se incrementaba con la inmigración europea: los inmigrantes con frecuencia retomaban su oficio, que era el trabajo en su pueblo o bien adoptaban ese trabajo ante la dinámica realidad rosarina y la necesidad de constructores. Los albañiles pasaron de 442 en 1869 a 1213 en 1887; los arquitectos que en 1868 sumaban 3 profesionales, en 1887 se habían elevado a 18 (Carrasco, 1888, p.92).

Este panorama de crecimiento edilicio debía contraponerse a otro similar respecto a los otros materiales, cada vez más necesarios ante la urgencia de viviendas resultado de la inmigración. A nivel nacional, la edificación de “casas de azotea” o sea de mampostería era vista como un factor de progreso. Opuesta al rancho, la vivienda de ladrillos era mostrada en los censos con gráficos elocuentes que evidenciaban los “logros” argentinos y urbanos [MIRA1895, p. IX].

La alta necesidad de vivienda consumía ingentes cantidades de materiales de albañilería, sobre todo cuatro esenciales: los ladrillos, el agua, la arena y la cal. En el panorama de fines del siglo XIX, la presencia del río en Rosario solucionaba el problema de disponer de agua, arena y arcilla, por la cercanía del río y la barranca (Frutos de Prieto, 1985). Aunque la escasez de leña llevó al horneado de ladrillos cada vez más pequeños y resistentes, nunca se interrumpió su fabricación local (Ferneti y Volpe, 2019b).

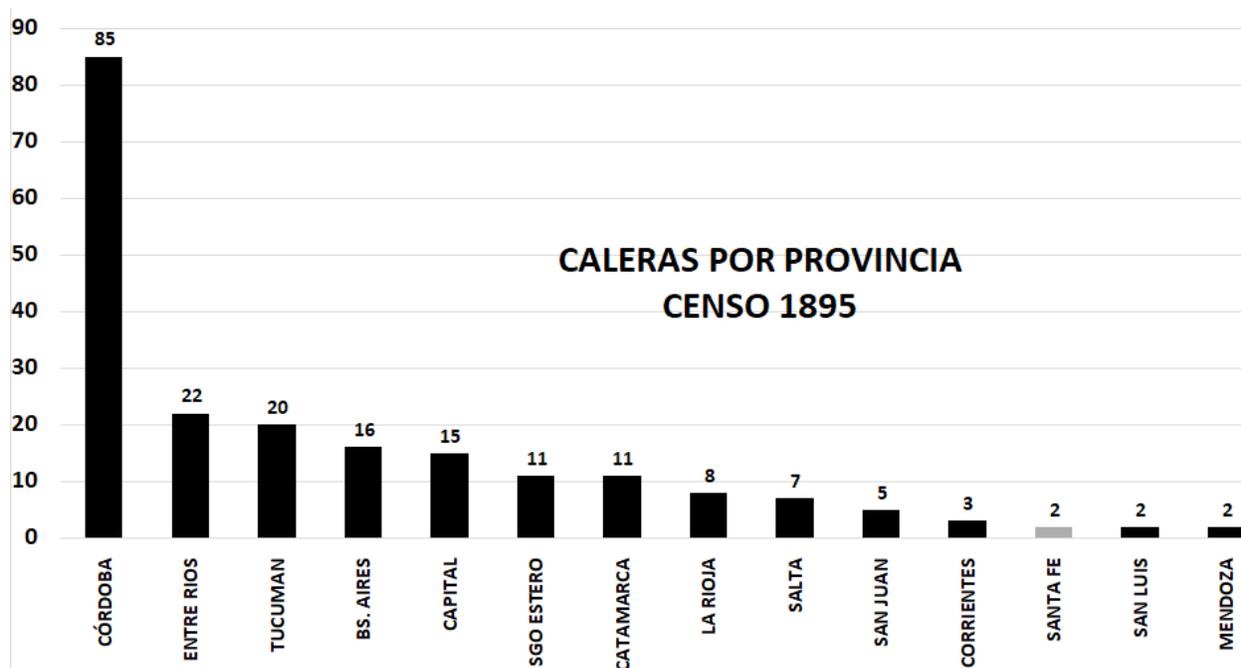


Figura 2. Caleras por provincia según el Censo nacional de 1895 [MIRA1895]. Nótese a Córdoba con la mayor cantidad de establecimientos (85) seguida por Entre Ríos (22) mientras Santa Fe tenía sólo 2.

En cambio Rosario, por estar ubicada en una llanura aluvional, carecía de sustratos geológicos calcáreos. Sin embargo, siempre se dispuso de cales para la construcción. La presencia de la cal en morteros desde la época colonial garantizaba, en las mezclas de asiento, una compacidad importante y una mayor resistencia del muro, que no se alteraba con el agua, como en el caso de los morteros de barro (Pasman, 1983). Su uso en revoques y encalados suministraba a los muros una mayor durabilidad y presencia estética, el endurecimiento de la cal los hacía particularmente impermeables y resistentes a la erosión. También permitía tender entrepisos con el añadido de una mínima cantidad de cemento Portland importado (Pasman, 1983).

La cal, en Argentina, se hallaba distribuida regionalmente y Santa Fe dependía hasta fines del siglo XIX, por su suelo, de las caleras vecinas. Mientras que Córdoba tenía 85 caleras en funcionamiento en 1895, Santa Fe sólo disponía de las CRSA, motivo de este trabajo.

Inversamente, las ladrilleras eran abundantes en esta provincia: al provincia de Santa Fe tenía 102 ladrilleras, Capital Federal tenía 104 y Córdoba, unas 84 ladrilleras según el Censo Nacional de 1895 (Figura 2).

Los yacimientos de cal a principios del siglo XX eran de diverso tipo de materia prima, predominando las cales de tipo dolomítico (Nágera Ezcurra, 1921, ps. 432-440):

- Cales azoicas del complejo Tandilia y las de Sierra de la Ventana (Loma Negra).
- Los de tipo paleozoico-silúrico, en la pampa central (Córdoba)
- Los de tipo paleozoico-ordovícico, de la precordillera (San Juan y Mendoza).
- Cales mesozoicas, del noroeste argentino (San Juan, La Rioja, Salta)
- Cales cenozoicas-eocénicas o patagónicas (Chubut, Río Negro)
- Calizas cenozoicas-miocénicas (Entre Ríos)

Esta distribución significó que algunas cales eran más o menos accesibles según el sistema de caminos de la época virreinal, dado que aquél se centralizaba ya en Buenos Aires y convergía fuertemente hacia el noroeste, así Córdoba resultaba la cantera principal de cales en el país. Las caleras cordobesas resultaban, a fines del siglo XIX sumamente conocidas: Candonga, San Antonio, Cosquín, La Calera, Malagueña, Alta Gracia, Monsalvo, Quebracho, Los Cóndores, La Cruz, Río de los Sauces, San Marcos, La Cumbre, San Francisco, Serrezuela, Guasapampa, Higuera, San Carlos, Alsacate, Ambul y Atautina. Las caleras entrerrianas, de menor volumen, abastecían la Mesopotamia desde fines del siglo XVIII (Nágera Ezcurra, 1921; Moretti, 2011).

El proceso de producción de la cal era, a principios del siglo XIX, de tipo tradicional. Para sintetizar el proceso -muy conocido- el mineral, denominado genéricamente “caliza” se extraía del yacimiento, en forma de grandes rocas de carbonato de calcio ( $\text{CaCO}_3$ ) para luego ser calcinado, transformándose químicamente en óxido de calcio ( $\text{CaO}$ ) con emisión de gran cantidad de dióxido de carbono ( $\text{CO}_2$ ). Al quemar la roca ( $\text{CaCO}_3$ ) se libera dióxido de carbono ( $\text{CO}_2$ ) quedando óxido de calcio ( $\text{CaO}$ ) o cal viva (Castro, Cano y Perucca, 2007; Moretti, 2011).

El proceso de calcinación llevaba implícito construir instalaciones de importancia. Los hornos de tradicionales eran muy similares a los de producción de ladrillos, con las rocas formando una cámara para el combustible. En México, Guatemala y Honduras se hallaron numerosos hornos de este tipo:

Los hornos de piedra se hacen excavando pozos de forma circular en la tierra, que posteriormente son recubiertos con piedra. En el sitio arqueológico de Chalcatzingo, Morelos, del 1500-200 a.C., se localizaron tres hornos de este material, el mayor de los cuales era subterráneo, de forma circular, con un diámetro de 2.8 m a 3.1 m, y una profundidad de 2.3 m (Palma Linares, 2009, p. 230).

Este procedimiento, muy antiguo, se reemplazó en Europa por la construcción de un horno permanente, con un conducto de evacuación de humos de  $\text{CO}_2$ , que podía extinguir el fuego y una boca de acceso del mineral. La producción de cal viva en caleras con este procedimiento se extendió a Córdoba y Entre Ríos; La Calera en Córdoba data de 1569, las caleras de Victoria, Entre Ríos, datan de fines del siglo XVIII pero su traslado por río, hasta Rosario, era probablemente costoso. En 1884, Juan Bialek Masse y Carlos Adolfo Casaffousth desarrollaron la luego frustrada fábrica de cales hidráulicas *La Primera Argentina* (Moretti, 2011; Iñigo Carrera, 1969).

## El proceso industrial

La cal viva (el mineral calcinado) generaba la cal apagada o hidratada, que era la que se necesitaba realmente en la obra, agregándola directamente en la mezcla. Si el albañil adquiría cal viva, podía apagarla en la misma obra en un procedimiento sencillo, consistente en extender una capa de cal viva y agregar

agua. Por lo general se realizaba una batea excavada en el suelo, llamada *cachimbo*. De allí se extraía la “pasta de cal” que luego se disolvía en agua y quedaba lista para su uso en los morteros (mezclas).

Considerando entonces la cal como una mercancía, ella podía ser:

- El mineral natural o caliza ( $\text{CaCO}_3$ ), como cal potencial. Su valor depende de la calidad y el costo de extracción del yacimiento, sea puesta a pie de la montaña o en boca de horno.
- La caliza quemada en horno o cal viva ( $\text{CaO}$ ). La materia prima original (caliza) ya posee un valor agregado y por ende, es más costosa, ya sea puesta en el vagón de ferrocarril o en el expendio directo.
- La cal apagada ( $\text{Ca(OH)}_2$ ) o hidratada posee un valor agregado a la cal viva, ya que existía un procedimiento de agregado de agua, siendo más costosa que la cal viva. También se apagaba en los *cachimbos* de la obra (Castro, Cano y Perucca, 2007).
- Residuos de cal apagada, carbonatada por meteorización al ser expuesta al  $\text{CO}_2$  de la atmósfera, transformándose a largo plazo en  $\text{CaCO}_3$  en estado más o menos pulverulento.

Este contexto histórico afectaba a Rosario ya que la cal, como elemento imprescindible en la construcción urbana a partir del Reglamento de Edificación, comenzó volverse cada vez más necesaria. Si bien el Ferrocarril Central Argentino permitía la distribución de cales en todo el país, la cal apagada probablemente resultaba onerosa, ya que puede deducirse que, por el mismo flete podía cargarse la materia prima sin calcinar y procesarse en el punto de venta como “cal viva” y/o “cal apagada”.

El horno era la parte principal de la fábrica de cales, ya que al calcinar el mineral transformaba en un producto útil para la construcción. Estos hornos, si tradicionalmente eran una chimenea con un fogón inferior que se cargaba por la parte superior, pero en las fábricas modernas la carga se producía en forma continua, dada la gran cantidad de cal viva que se necesitaba.

La carga en los hornos se realizaba por pasarelas de grúa, de modo de arrojar el mineral en la cámara de la chimenea, debajo de las capas de caliza ( $\text{CaCO}_3$ ) se colocaba la hulla para la calcinación.

Bialet Massé propuso agilizar la carga y descarga con túneles con vagonetas que llevaban el mineral calcinado hacia las zonas de acopio. En 1887, Carlos Serrano diseñó una fábrica de cales, en la ciudad de Córdoba, barrio de San Vicente y que consistía en varios hornos seriados (Hornos Combe) con patios intermedios para el acopio (Carreño, 2004) y que se asemejaban a las instalaciones de las CRSA, como se verá más adelante.

Por lo tanto, la fabricación industrial de cales, si bien se basaba en el principio tradicional de calcinar la piedra caliza y transformarla químicamente, se diferenciaba de los métodos de calcinado antiguos e incluso domésticos, por la rapidez y volumen de la producción. Esto implicaba mayor superficie edificada, que resultaba permanente: un gran edificio fabril con un horno de gran capacidad, chimenea visible a escala urbana, amplios espacios de distribución y acopio, tanto para el mineral expuesto al aire libre, como para la cal viva. Ésta necesariamente debía protegerse de la intemperie, ya que su hidratación (apagado) en grandes masas era muy peligrosa por el carácter fuertemente exotérmico de la reacción (Searle, 1935).

Como puede constatarse aún hoy, tanto los hornos de Serrano como los de Bialet Massé aún pueden verse, aunque abandonados y declarados patrimonio histórico municipal y provincial respectivamente.

## El plano de 1899

En 2015 se halló un plano de proyecto de 1899, original realizado en tela por la Oficina de Obras Públicas, en ese momento a cargo del Ingeniero Horacio Thedy. El plano, guardado por un museo barrial

y confeccionado en tela, parece superponer en su dibujo el relevamiento de la zona norte, a una propuesta de trazado de calles. Probablemente el plano pretendía dar solución al problema urbano de conexión entre la ciudad y el barrio obrero de la Refinería, aislado por los talleres ferroviarios.

El plano, sellado el 31 de julio de 1899, mide 150 x 90 cm, fue representado en escala 1:2000 y dibujado en tela por Juan Bosco, de la Dirección de Obras Públicas municipal. Abarca desde la actual calle French hacia el norte hasta calle Salta al sur, hacia el este el río Paraná y hacia el oeste la calle Río de Janeiro (Figura 3. Fragmento).

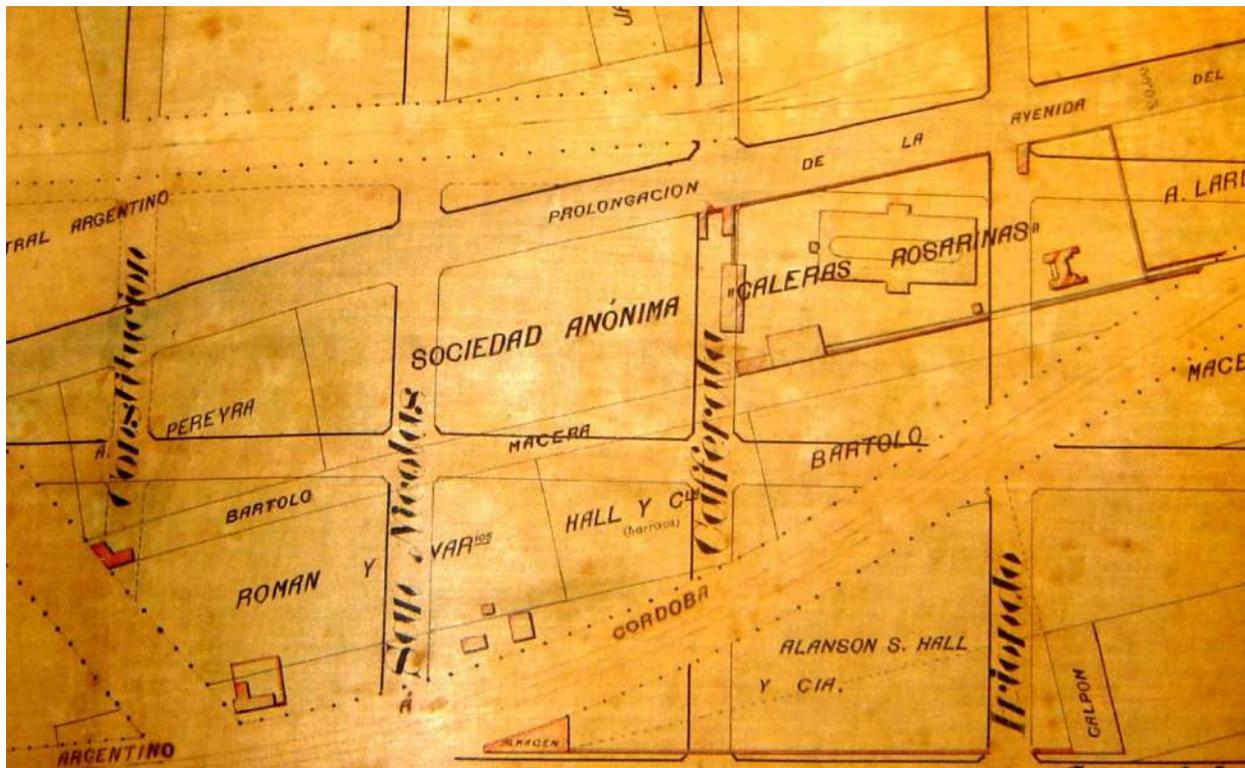


Figura 3. Fragmento del plano de 1899 de la Dirección de Obras Públicas, Municipalidad de Rosario. Nótese la planta de las CRSA. Gentileza Museo Itinerante del Barrio de la Refinería.

La mayor parte de las calle está dibujada como proyectadas, por lo que no coinciden con las calles actuales y son las prolongaciones de la trama ya construida de la ciudad. En el plano, se han señalado los propietarios de los diferentes terrenos, probablemente para establecer las áreas a donar o expropiar para realizar la vía pública.

Entre los propietarios, aparecen las “Caleras Rosarinas S.A.” en un terreno de gran superficie que hoy está destinado a intercambio de formaciones (triángulo) de modo de invertir el sentido de marcha de los trenes.

En este plano figuran varios propietarios: Román y varios; Hall y Compañía; Alanson, Hall y Compañía, Macera y Pereyra, además de las CRSA. Al norte, las tierras del FCCA ya estaba ocupadas por los Talleres Centrales y el hoy denominado “Barrio Inglés” (Talleres).

Otros documentos dan testimonio de la realidad de las CRSA. Las fotografías antiguas del sector

muestran un edificio de grandes chimeneas y considerable volumen edificado. Este edificio coincidiría aproximadamente con el del plano, observándose un gran galpón oblongo, en sentido este-oeste, como indica el plano y con un gran volumen añadido, probablemente el horno. Las chimeneas podrían ser para la evacuación del dióxido de carbono resultante del apagado y el vapor de agua provocado por las reacciones exotérmicas, logrando así la ventilación de los recintos de hidratación (Figura 4).

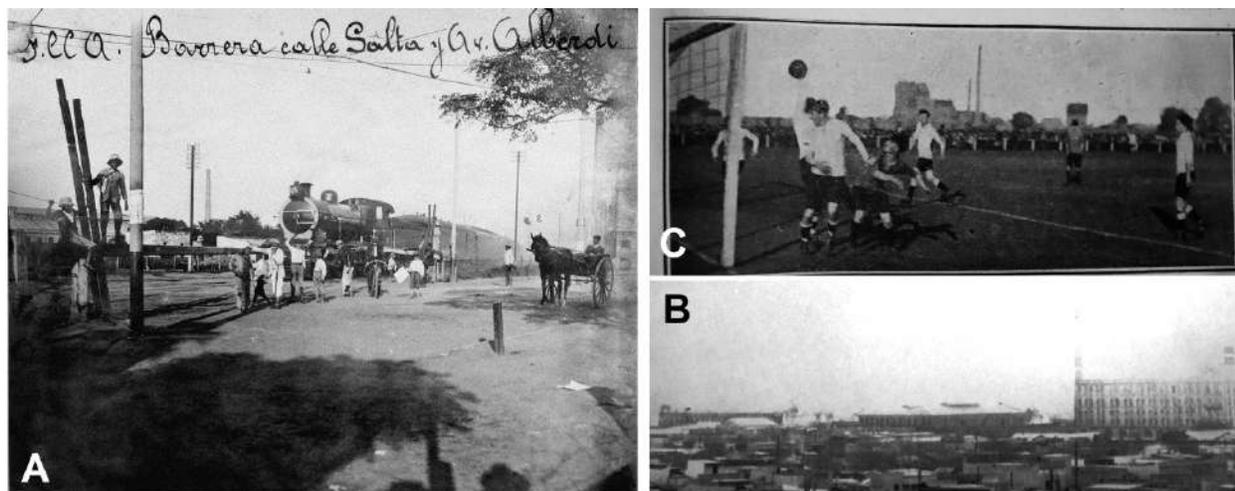


Figura 4. A. El Cruce Alberdi, foto tomada hacia el noreste. Al lado del poste telegráfico, una de las chimeneas de la CRSA (Archivo Diario La Capital, 1905, s/f); B- El gran edificio de las CRSA. Al lado, el molino Minetti por calle Salta. (Gentileza Museo de la Ciudad de Rosario “Wladimir Mikielievich”); C- Foto tomada desde el actual parque Scalabrini Ortiz hacia el este-sureste, pueden verse dos chimeneas, una de la fábrica Schlau y la otra la de las CRSA. Al lado se visualizaría el horno de calcinación. (Revista Plumazos, 11 de septiembre de 1920).

El plano de 1999 da cuenta de numerosas edificaciones de mampostería, presentadas como probables obstáculos al proyecto, pues debían ser demolidas y por lo tanto fueron relevadas y dibujadas, no así las construcciones menores, los ranchos de lata y los bares del lugar (Monos y Monadas, 1910). En el proyecto municipal, las CRSA figuran como “Sociedad Anónima Caleras Rosarinas”, tal vez para dar cuenta del tipo de propietario a expropiar a futuro las calles Cafferata e Iriondo.

La exactitud del plano no pudo comprobarse, pero la prolongación de las calles y la escala 1:2000 parecen adecuadas para extrapolar a una ubicación inicial con fines arqueológicos.

### El registro arqueológico

El plano de 1899 permitió establecer con certeza algunas referencias físicas que aún permanecen, sobre todo el trazado de calles. Dado que se trató evidentemente de un plano de proyecto para adaptar el norte (Talleres, Refinería) a la trama urbana existente, el plano debía contar con una exactitud aceptable para las prospecciones, ya que si se admite una demolición “a ras de cimientos” la localización aparecería

probablemente como una mancha o nube de escombros más o menos concentrada en el lugar de la edificación original.

También una fotografía aérea de c. 1937 mostraba el contorno visible de la demolición, que había sido realizada aproximadamente una década atrás.

Mediante el sencillo método observar dicha foto, prolongar las calles en el plano y marcar las coordenadas aproximadas, pudieron localizarse numerosos vestigios de las CRSA. El sitio fue alterado constantemente y se visualiza como un espacio ferroviario, separado de otros similares mediante calles de acceso sin pavimentar. Ha permanecido de la época un antiguo ramal ferroviario, que finalizaría exactamente en la entrada del predio dibujado en 1899.

Las fotografías disponibles muestran un lugar anegadizo, que en 2004 se parquizó, excavando una pequeña laguna, con una isla central o “la montañita”, producto de la excavación efectuada a motopala. En el arrastre de los materiales, se pudo observar un gran campo de cal hidratada de antiguo, en forma de “terrones”. En resumen se localizaron tres tipos de residuos fabriles:

- Mineral de cal, carbonato de calcio ( $\text{CaCO}_3$ ), en forma de escasos gránulos duros, cristalinos e insolubles en agua.
- Terrones de cal calcinada en horno  $\text{Ca(OH)}_2$  y probablemente apagada por meteorización, resultando luego por paulatina carbonatación  $\text{CaCO}_3$ , mostrando evidencia de quemado.
- Terrones de cal apagada, que tal vez provengan de una cancha de apagado o *cachimbo*, presentan oquedades, producto de la salida de  $\text{CO}_2$  y aristas agudas, probablemente carbonatadas a  $\text{CaCO}_3$ .
- Restos murarios de ladrillos quemados y en forma de mampostería.

Todas las muestras reaccionaron a una prueba elemental con ácido clorhídrico (CIH) con un residuo aparente de cloruro de calcio ( $\text{CaCl}_2$ ).

Estos restos demostrarían que en la fábrica se procesaba la cal ( $\text{CaCO}_3$ ) mediante quemado y así se obtenía cal viva ( $\text{CaO}$ ). Probablemente se apagaba el producto para su venta como cal hidratada ( $\text{Ca(OH)}_2$ ).

Estos indicios dieron cuenta de la actividad, pero no del edificio.

Los bordes artificiales de la laguna, permitieron ver restos murarios, ocultos por el suelo acumulado. Además se agregó suelo probablemente externo al sitio, una capa de unos 80 cm sobre el piso original del edificio de las CRSA, con varias oquedades con coladuras y deslaves, resultado de las lluvias.

Una excavación en el lugar se consideró muy dificultosa y se la consideró un trabajo arqueológico de gran escala, aunque seguramente útil para establecer la planta edificada. También se consideró que los trabajos de movimiento de suelos eran frecuentes, por lo que la recolección debió ser en superficie y expeditiva. Por todo ello, como metodología de campo se decidió un registro superficial del área coincidente con la del plano, área localizada en base a la prolongación de las calles Cafferata y Jujuy.

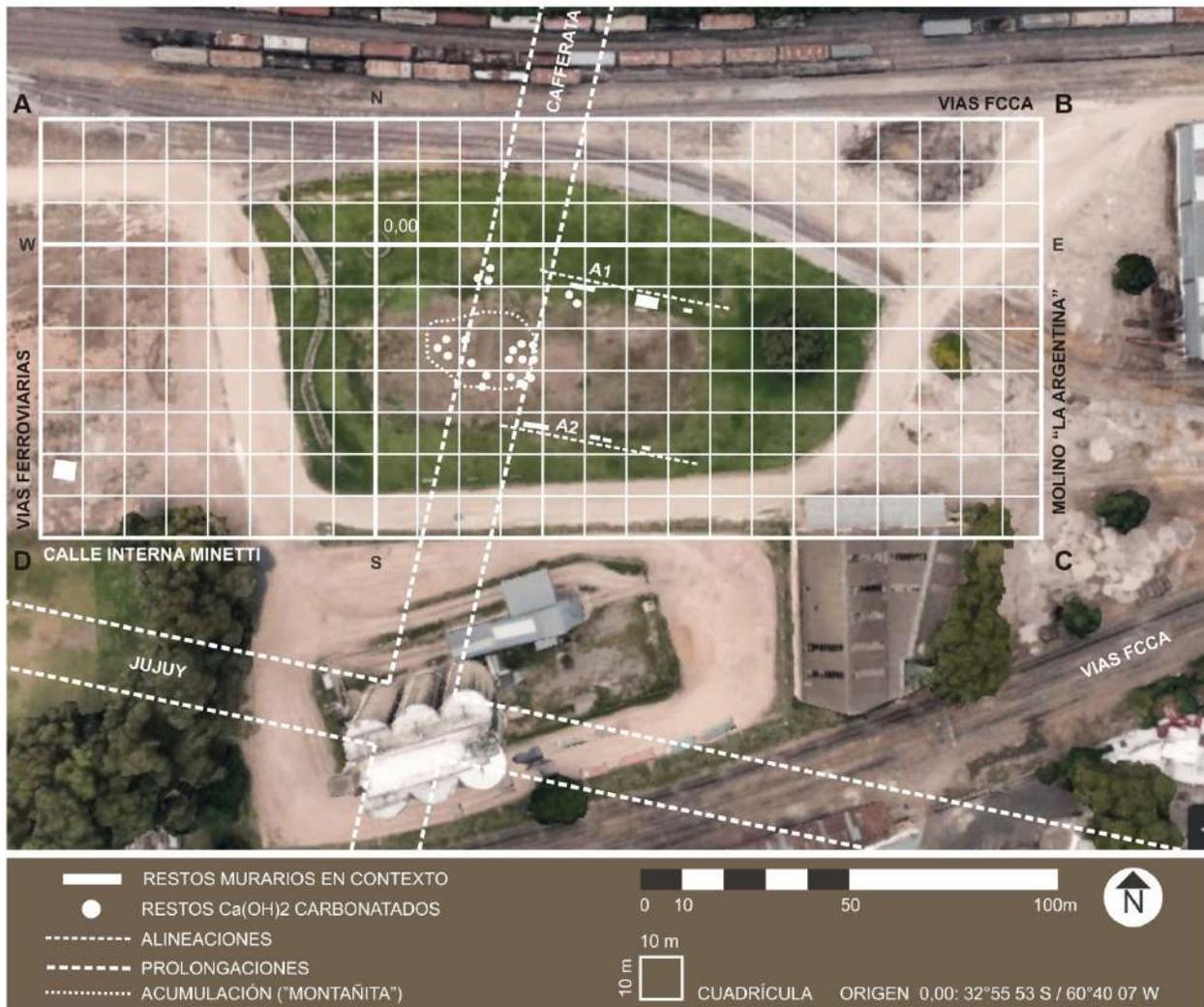


Figura 5. Esquema general del área con la poligonal ABCD para georreferenciar los hallazgos. Las alineaciones A1 y A2 de los restos murarios coincidirían con la planta de la calera del plano de 1899. La laguna artificial puede verse en el centro de ABCD como un espacio sin manto vegetal.

Ese registro sistemático se hizo mediante un cuadrículado general en el plano del área (Figura 5). La poligonal ABCD cuadrículada permitió ubicar las concentraciones de material, georreferenciar restos murarios y establecer asociaciones. Pudo establecerse una concentración de material industrial calcáreo en las cuadrículas 2E-3S, 3E-3S y 4E-3S, resultado de la construcción de la “montañita” y la laguna artificiales, trabajo de la motopala en la parquización. Sin embargo no se halló material calcáreo en superficie más allá de ABCD, hallando material calcáreo en menor concentración en los bordes de la laguna, vinculados con restos murarios, en un todo alineado con una orientación y localización coherentes con el plano de 1899.

Respecto al material murario, los muros resultaron tramos de mampostería de 30 cm de espesor, de ladrillos de 27 x 12 x 5 cm, unidos con mortero de cal. En la cuadrícula 4E-5S se halló un posible umbral,

con ladrillos de la misma medida y en sardinell. También se encontró en 8W-6S un macizo de hormigón, probablemente un cimiento de gran resistencia.

Los restos de ladrillos aislados recuperados fueron variados: ladrillos comunes para la época (27 x 12 x 5, Ferneti y Volpe, 2019b) otros de medidas diferentes, de 20 x 12 x 10; 22 x 14 x 7 y 22 x 14 x 5. Se registró un tramo de mampostería en esquina, producto de demolición (Figura 6). También se recuperaron ladrillos refractarios de varias dimensiones y fábricas, aunque por lo general rotos o ya transformados en cascotes. Un caso especial resultaron ladrillos “de boquilla” con una leve curvatura y que presentaron tres característicos agujeros en sus caras. Probablemente hayan sido briquetas para chimeneas, aunque se hallaron muy alejados del sitio donde se encontraron los terrones de cal.

Otro elemento importante y muy localizado, fue la hulla o carbón de piedra, en las inmediaciones de la isla de la parquización, seguramente arrastrado y acumulado por las tareas de 2004.

Si bien no fueron utilizados para el presente trabajo, también se recolectaron restos de loza, material ferroviario y vidrio se hallaron en la acumulación en forma de “isla”.

Probablemente provengan de los bordes de la antigua y desaparecida laguna *Baño de Mandinga*, un lugar de vertido de basura que se localizaba en el lugar de los actuales silos de cemento de la empresa Minetti (Monos y Monadas, 1910; De Marco, 2009; Ferneti y Volpe, 2019).

Quizás han pertenecido a las numerosas viviendas, bares y conventillos de la zona. La cerámica consistió en fragmentos de vajilla doméstica, sobre todo tazas y platos de café o té y tazones para sopas. Abundaron las lozas decoradas (48 fragmentos) las lozas blancas de tipo *hotelware* (loza de bar, 22 fragmentos). También se recuperaron cerámicas rojas vidriadas de ollas y cazuelas (11 fragmentos) y de tinajas de aceite o para aceitunas (4 fragmentos). El vidrio resultó de la rotura de botellas de ginebra (5 fragmentos) y vino (12 fragmentos), de vasos (10 fragmentos) y de medicamentos (3 fragmentos).

Respecto a la recuperación de los restos de arquitectura, resultaron escasos a pesar del tamaño de las CRSA. No se descartaría que el edificio haya sido construido con chapas acanaladas para muros y cubiertas y el ladrillo solamente en los lugares precisos, como el horno, la chimenea y los pilares de sostén. Esto explicaría los pocos de ladrillos (incluso de cascotes) en el predio donde se ubicaban las CRSA. Esa escasez podría implicar un aprovechamiento casi total de los materiales que probablemente tenían valor de reuso para el FCCA y el poco valor que se le dio a la arquitectura existente, al reformular el uso del predio.

## La fábrica

Según el plano, el probable espacio de la fábrica abarca 180 m x 70 con un muro perimetral. La planta en escala 1:200 mostraba un edificio de proporciones considerables, estimadas en 70 m x 30 m. Si bien el dibujo no representaría necesariamente la realidad, ya que es un plano de urbanismo, las fotografías muestran coherentemente al dibujo un edificio de medias similares. El edificio dibujado presenta una planta rectangular con un patio central y lo que podría ser una chimenea en el extremo oeste, construcciones auxiliares y un edificio con planta en H.

Probablemente sea un horno del “Sistema Serrano”, industria cordobesa próxima a la fábrica Leticia, de Minetti, experiencia que pudo haber influenciado en el diseño del *layout* de producción: horno continuo, con chimenea elevada y carga superior mediante pasarelas. Esto significó seguramente un edificio importante.

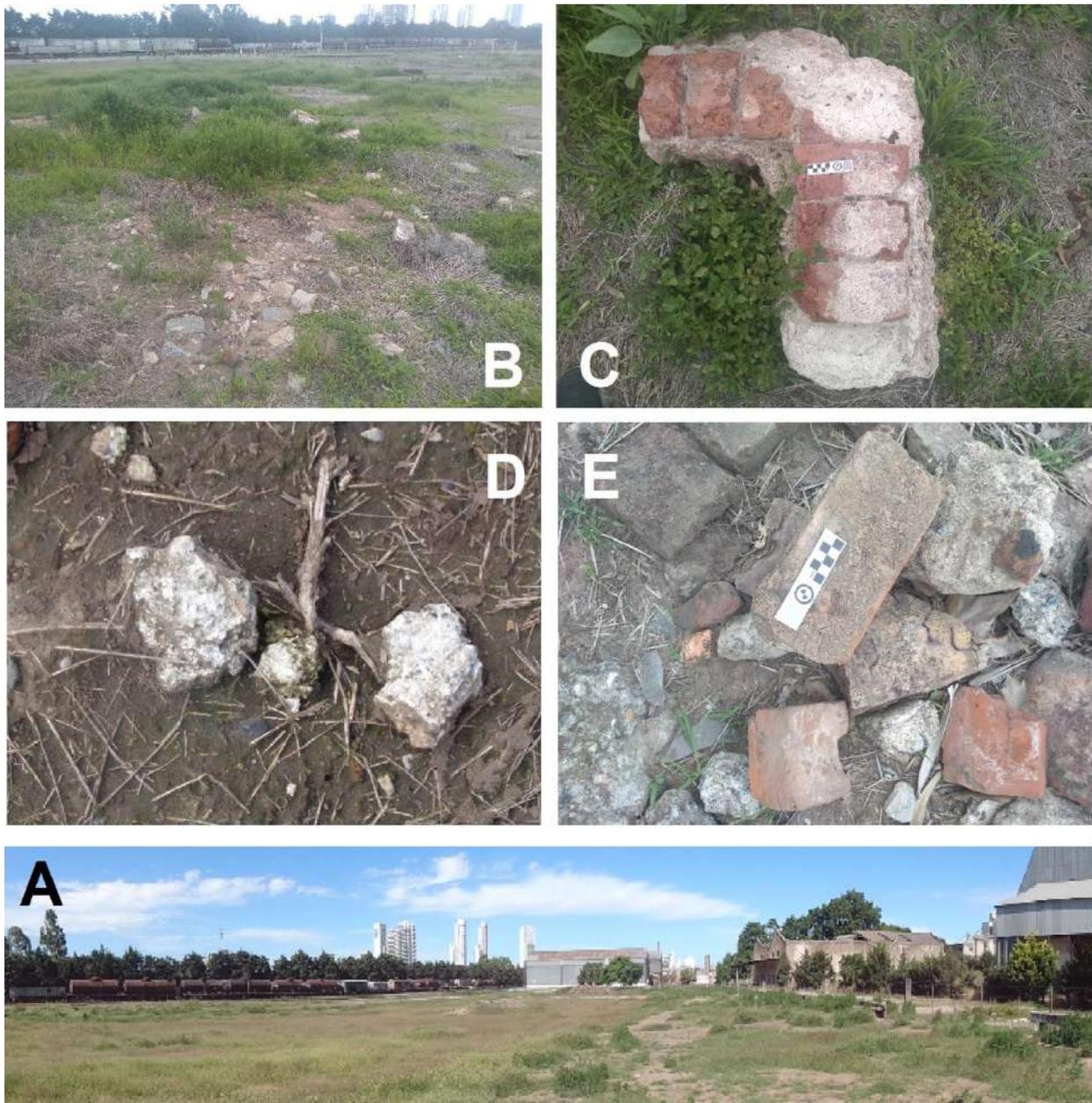


Figura 6. A- Aspecto panorámico del lugar. B- Acumulación de fragmentos en la “isla” de la parquización de 2004. C- Resto murario extraído en 2004 por el movimiento de suelos. D- Restos de cal viva, hidratada por meteorización. E- ladrillos de distintos tipos en la “isla”.

Dada la escasez de documentación, se podría conjeturar una producción no tradicional, “moderna” en el sentido de un modo más o menos continuo de horneado y aprovechamiento de recursos, tanto materiales como en lo relativo a costos. Dado que el procedimiento fabril consistiría en la descarga de material “en crudo” –minerales- un horno de calcinación y una cancha o *cachimbo* para el apagado, sería necesario un acceso ferroviario, el ramal abandonado probablemente habría cumplido esa función.

El lugar de horneado debería tener una chimenea, de la cual los ladrillos curvos podrían ser restos no aprovechados por reuso. Además, el proceso a pesar de su carácter tradicional debía tener oficinas administrativas o de control, espacios de acopio del mineral, estiba de bolsas, etcétera. La cal viva es sumamente sensible a la humedad y por ser exotérmica, susceptible de explosiones en caso de quedar masivamente expuesta a grandes cantidades de agua, por lo que el guardado debió ser en galpones.

La carencia de detalle en el dibujo y la inaccesibilidad de la planta en contexto edáfico impiden establecer con seguridad las funciones dentro de la fábrica. Sin embargo puede hipotetizarse un ingreso del mineral de cal al predio por el muro perimetral, usando el ramal ferroviario, un acopio en el espacio inmediato y la quema en el patio central del edificio, que sería en un horno rodeado de instalaciones de acopio en bolsa, ya que la cal viva a apagar en obra no puede recibir agua de lluvias (Figura 6). El edificio también acopiaba el combustible para el horno, probablemente hulla (carbón mineral) idéntico al usado en las locomotoras a vapor, del cual se hallaron numeroso fragmentos.

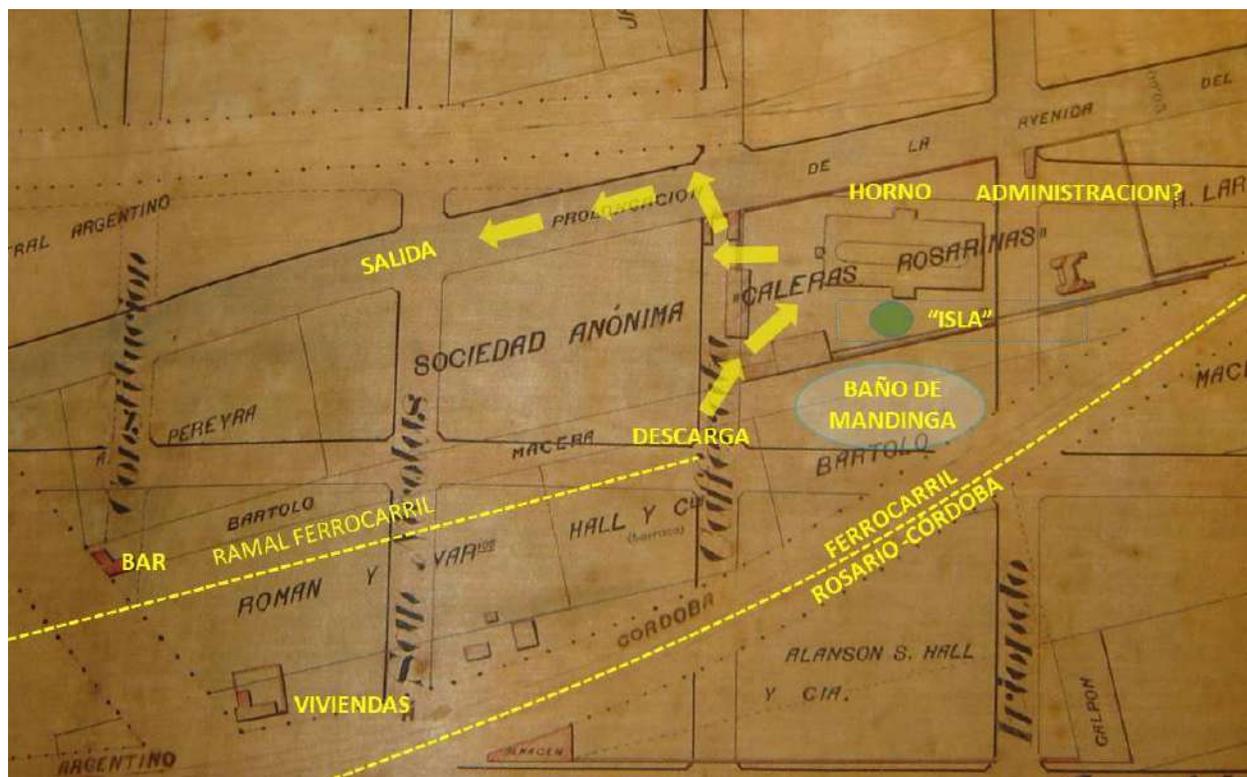


Figura 6. Hipótesis de funcionamiento de las CRSA. El mineral ingresaba por un ramal ferroviario, aún existente, a un playón de descarga. De allí pasaba a acopio y al horno. La salida se haría por la prolongación de Av. Del valle hasta la Avenida Castellanos, hoy Alberdi. Se ha dibujado arriba de Baños de Mandinga, la “isla” de la parquización de 2004, donde se hallaron los fragmentos.

No podrían confirmarse molineras del material, pero el mineral no pudo ser calcinado en el tamaño de la roca, resultando que, o bien se muele en la boca de la mina encareciendo el producto al pie del vagón, o bien ese trabajo se incluye en el precio de venta.

Dado que el apagado de cal viva ( $\text{CaO}$ ) en cal apagada o hidratada ( $\text{Ca(OH)}_2$ ) requiere gran can-

tividad de agua, la presencia del Baño de Mandinga como cuba de agua pudo haber sido utilizada para ese fin. La producción de vapor de agua y de CO<sub>2</sub> durante el proceso de apagado podría dar sentido a la leyenda del lugar (Monos y Monadas, 1911).

Esto no pudo confirmarse empíricamente, aunque en base al registro arqueológico podría establecerse un circuito de descarga, calcinación, acopio, apagado y probablemente comercialización.

## El proceso de demolición

No se halló documentación respecto a la demolición de las CRSA, aunque la producción debió ser importante para la ciudad. El Anuario D'Italia registraba a las CRSA en su calendario (ADI 1896), en tanto las industrias allí mencionadas eran supuestamente modernas, ya que el calendario italiano era evidente un indicador del progreso de los connacionales en el extranjero.

Pero el ferrocarril, como empresa tenía muchos más medios para la expansión económica luego de la gran crisis de 1890. Según Dorfman en el mundo el ferrocarril atravesaba una gran crisis expansiva:

(...) pero la Argentina desempeña un papel de primer orden en cuanto concierne al mantenimiento de la actividad industrial y financiera de Inglaterra; mientras la construcción de redes férreas en todo el mundo decae en la forma que acabamos de puntualizar, la Argentina se cubre de rieles; el aumento es de 1.500 kilómetros entre 1870 y 1879, 5.500 en la década siguiente y 8.300 en el decenio final del siglo (Dorfman, 1986, p. 206).

La zona, según los documentos, estaba formada por lotes de personas físicas y el FCCA comenzó su fase expansiva a fines del siglo XIX, adquiriendo varios terrenos, incluyendo finalmente el lugar ocupado por las CRSA.

En 1905, el FCCA absorbe al Ferrocarril Rosario Buenos Aires, pasando a disponer de los terrenos de esa propiedad. En 1910, una nota –sintomática– del Monos y Monadas critica en forma irónica a las poblaciones del lugar, sobre todo el Barrio de Las Latas y el Baño de Mandinga, con alusiones a la política higienista de la época y que había impulsado al intendente Lamas a quemar numerosos ranchos del sector. La estigmatización probablemente jugaba a favor de los intereses ferroviarios, que de este modo revelaba un espacio insalubre y a la vez aprovechable para la ciudad (Monos y Monadas, 1910).

Desalojadas las poblaciones marginadas, se tendieron hacia la década del 20 las vías de maniobra, junto con las ubicadas al oeste de Avenida Alberdi, mientras los Talleres de locomotoras se mudaban a la cercana localidad de Pérez. La necesidad de ampliar los negocios y disponer de amplios espacios de maniobra y de acumulación de formaciones ferroviarias a la espera de la carga y descarga en el puerto, hizo que los playones de maniobra se multiplicaran. Este proceso transformó definitivamente el espacio del actual Cruce Alberdi, que se convertía de una zona semirural y marginada. A un gran predio urbano, con escaso uso residencial humano, pero sí apto para las evoluciones de los trenes en espera o reparación (Figura 7).

Para el año 40, las construcciones en el predio ya habían sido demolidas, probablemente desde la década de 1920. Para esa época, la cal cordobesa y bonaerense llenaba las necesidades edilicias rosarinas y las primeras fábricas de cemento nacional aportaban materiales a las obras nacionales de la Aduana, la cercana Estación Francesa y el puerto. También el Código de Minería, a pesar de los intentos de transformarlo, implicaba la concentración de capitales en pocas manos, y los particulares comenzaron a absorber los emprendimientos caleros en el país (trusts) bajando los costos en un contexto de entreguerras (1918-

1945), cuando la afluencia de materiales extranjeros, sobre todo cemento, se había reducido drásticamente. Obligando a una sustitución de importaciones (Dorfman, 1986). La concentración de la producción, el embolsado y la venta en manos de pocos fabricantes a partir de la década del 30 (Loma Negra, Minetti, Malagueño) significó el fin de los pequeños industriales, entre los cuales seguramente estaban las CRSA (Lavandaio, E. y Catalano, E., 2004).



*Figura 7.* Foto aérea del lugar. Las manchas claras corresponden a los restos del Baño de Mandinga (Monos y Monadas, 1910). Arriba de ellas, en el centro de la foto, aparecen dos líneas rectas paralelas, coincidentes con las dibujadas en la Figura 5 . Gentileza Museo de la Ciudad de Rosario “Wladimir Mikielievich”.

Esto hizo imposible la producción de cal rosarina, ahorquillada entre contexto industrial crecientemente hegemónico y la presión económica del FCCA en expansión, las CRSA estaban destinadas a no sobrevivir. La venta de las tierras de las ex CRSA al FCCA, según la documentación municipal disponible, se produjo en 1921.

### **Algunas reflexiones finales**

Si bien el objetivo del presente trabajo fue presentar un hecho histórico hoy físicamente invisible por haber sido demolido, esto no impide cierta reflexión de tipo teórica. Esto significaría, por un lado, avanzar un poco más allá epistémicamente hablando, de lo meramente fáctico-empírico-historiográfico y por otro, poder encuadrar futuros trabajos en marcos teóricos un poco más consistentes que una mera descripción de lo hallado en contexto edáfico o documental. En síntesis, es necesaria una interpretación.

Desde un paradigma marxista, la existencia de bienes de capital (medios de producción) en el ca-

pitalismo fue vista como una relación de continuidad en el tiempo, de adquisiciones y transformaciones pero no de destrucción. Los medios de producción, como instrumentos y materiales que intervienen en el proceso de trabajo y se presuponen así inversiones que permiten la formación del capital, dinero del capitalista que se ha transformado en un bien físico.

La des-ruralización de Rosario, un proceso que no necesariamente fue urbanización, implicó que la renta de la tierra no dividida fuera un bien apetecible para un uso extensivo del suelo y no intensivo, como sería la agricultura. Las únicas empresas capitalistas capaces de uso extensivo eran el ferrocarril y las fábricas; las CRSA estaban asentadas en tierras indivisas, no eran lotes pequeños para viviendas o pequeños propietarios.

El ferrocarril, mucho más poderoso económicamente, compró los terrenos indivisos de Macera, Hall, Bartolo, Pereyra, etcétera, como un gigantesco terrateniente y así evitar lo dicho por Marx (2017, p. 935): “*el suelo, un perenne imán que atrae, para el terrateniente, una parte del plusvalor succionado por el capital*”. De este modo, para el FCCA “... *capital y medio de producción producido se convierten en expresiones idénticas. Del mismo modo, el suelo y el suelo monopolizado por la propiedad privada se vuelven expresiones idénticas*” (Marx, 2017, p. 1050).

Al transformarse progresivamente en un terrateniente, la empresa FCCA podía unificar esa tríada suelo-trabajo-capital; a principios del siglo XX sólo quedaba controlar a los obreros mediante un estado regulador de estallidos sociales. Lo construido en el suelo, para el terrateniente, es de su propiedad y si no era funcional al servicio ferroviario, sería eliminado.

Desde un punto de vista arqueológico, los restos escasos implicaron que los materiales quizás fueron aprovechados (una ganancia marginal) pero no así el gran edificio. Tal vez ocurrió que la existencia de una producción específicamente no ferroviaria (producción de cales) lejos de haber sido apropiada como un subproducto del ferrocarril o bien como una arquitectura de uso ferroviario, directamente fue demolida para extender la capacidad de maniobras del FCCA. Si los bienes de capital tuvieron un valor específico – en materiales y horas de trabajo, por ejemplo- este valor comparado con el servicio ferroviario como forma de obtener un beneficio, desapareció al punto que la demolición no resultó una pérdida, *al contrario*.

Extender este concepto –perder para ganar- implica ver las relaciones entre sistemas de trabajo dentro del capitalismo y que probablemente ya estaban obstaculizándose entre sí a comienzos de la década de 1910. La “trinidad” marxista capital, suelo, trabajo, se materializa aquí en la destrucción de trabajo socialmente materializado, para poder obtener una “renta diferente” de la tierra, en forma de servicio ferroviario.

En estos últimos tiempos la sociedad se ha acostumbrado a la patrimonialización de sus edificios más ostentosos, extraños o artísticos, las municipalidades han formado oficinas específicas para su conservación y restauración y las redes sociales se han convertido en espacios virtuales de difusión de la arquitectura sobresaliente por su antigüedad o rareza. Esos edificios “ilustres” incluyen los ferroviarios y fabriles, y muchos lamentan su pérdida o alteración. Sin embargo, es poco visible el proceso de supervivencia de esos edificios, que con frecuencia quedaron exentos de la demolición porque sencillamente favorecían o no entorpecían los procesos dinámicos, cambiantes y adaptativos del capitalismo.

Socialmente hablando también se invisibiliza el cambio social producto de esas transformaciones, que podemos resumir en dos fenómenos o procesos. Una relación pragmática entre la necesidad de ciertas mercancías, la relación entre empresarios y el lugar, incluyendo, además de las caleras, los molinos harineros de origen cordobés que aprovecharon la situación favorable del espacio cercano a los servicios ferroviarios y así minimizar el costo de los fletes.

Este proceso iniciado en la última década de 1880 finalizó con un segundo proceso de apropiación inmobiliaria urgida por la expansión de los negocios del FCCA. El antiguo espacio de vivienda de criollos, inmigrantes y negros (Las Latas, Mandinga) también fue demolido, sus poblaciones primero estigmatizadas y luego desalojadas a finales de la década del 20. Las fotos aéreas de la década del 30 muestran un espacio de maniobra esencialmente técnico, libre de viviendas y asentamientos, siquiera precarios. El fin del modelo agroexportador empezó a dar un nuevo rol al ferrocarril, destinado a transporte de pasajeros por las migraciones internas y al nuevo rol de un puerto administrado por el estado nacional. El incremento de rutas nacionales rápidas en la década del 40 y la aparición del camión permitió que las cales cordobesas y bonaerenses se abarataran y fueran accesibles al consumo doméstico, al igual que el cemento.

La destrucción de un espacio habitacional y fabril, y la sucesiva construcción de otros de servicios resultó, más allá de la destrucción de una arquitectura que hoy se denominaría “patrimonial”, el cambio adaptativo del capitalismo en Rosario.

Este cambio se extiende hasta el día de hoy. Los cinco vecinos entrevistados (Manuel F., 88; Edgardo P., 71; Alberto C., 70; Gladys P., 70 y Ángela T., 70) no tienen una memoria del sitio como un espacio fabril o de viviendas. Por el otro sí hay una memoria específica de bares vinculados a la salida y llegada de los trabajadores de los Talleres Gorton de Pérez y al fútbol ocasional (“la canchita del cruce”; “la canchita del ombú”). También se recordó el lugar como un espacio vacío aprovechable para actividades informales, especiales (el circo), delictivas e incluso hasta sexuales (“tierra de nadie”, “escondrijo”). Sin embargo, ninguno refirió un pasado fabril para el lugar. Estos relictos mnémicos son coherentes con los despojos *de lo que nunca existió*. El ferrocarril es una forma de progreso (idealizada por los entrevistados) que reemplazó a otra producción (la de la cal) generada por lo inmigratorio y que se convierte en la memoria como *insólita-insolis* o sea *desacostumbrada* y a la vez, *sin suelo*.

Tales cambios del paisaje social/cultural llevaría a pensar, desde lo teórico, si no ha ocurrido que los cambios económicos del capitalismo no han traído aparejada una *desmemorización social* profunda y el reemplazo de ciertas memorias por otras que dejan de lado las anteriores.

Se podría ejemplificar con los cementerios urbanos clausurados, cuyo olvido es tan profundo que asombra a los actuales habitantes de las ciudades cuando se descubren huesos en obras de remodelación urbana. Esos cementerios por lo fueron pre capitalistas y el cambio social los borró. En ese sentido se podría pensar que el capitalismo, en sus cambios adaptativos, también afectó los aparatos simbólicos de los grupos que componen las sociedades. Sin embargo, el sistema simbólico de los cementerios de la ciudad capitalista ha permanecido incólume y legible, *patrimonializado* luego de los cambios propios de la dinámica del modo de producción y la memoria de los antiguos se ha traducido en objetos nobles y museificados (Gordillo, 2019). Pero la visibilidad de los despojos –lo que queda– no es voluntad de los que observan, sino de la estructura económica hegemónica, como selectora de lo útil y necesario para la obtención una ganancia.

Así, la *ganancia mediante una pérdida* de un edificio (las CRSA) se contextualizó en un proceso socioeconómico fundacional de la época de sustitución de importaciones y más tarde, del peronismo. Para el caso de las caleras rosarinas, el cambio fue tan profundo que un paisaje fabril *de progreso* fue reemplazado por otro, ferroviario y hegemónico, que dio trabajo a los vecinos del sector, cuyas memorias se vincularon a lo deshabitado, a los trenes y a las numerosas vías férreas como paisaje excluyente.

¿Podemos aquí hablar de una visión “schumpeteriana” de lo arqueológico analizando los resultados de una destrucción creativa? En parte podría decirse que sí, al menos para este caso mediante “destrucción creativa” dentro del proceso de mutación capitalista:

“(..) que revoluciona incesantemente la estructura económica desde dentro, destruyendo interrumpidamente lo antiguo y creando continuamente elementos nuevos. Este proceso de destrucción creadora constituye el dato de hecho esencial del capitalismo. En ella consiste en definitiva el capitalismo y toda empresa capitalista tiene que amoldarse a ella para vivir” (Schumpeter, 1996, p. 120)

La faceta de un capitalismo destructor de ciertos (y propios) factores de producción no podría, entonces, ser desechada y eso podría tener implicancias arqueológicas importantes. Como una *arqueología de la ausencia* la presente intenta desandar ese camino, no con propósitos nostálgicos o redentores, sino para poder evidenciar procesos ocultos por sus mismas características, fuerzas socioeconómicas que si bien construyeron, también destruyeron para poder ponerse en funcionamiento, incluyendo en esa destrucción la estigmatización, el desalojo y a veces, como consecuencia, cierta conveniente des-historicidad de la sociedad ante el despojo, en una historia a la medida de la ciudad burguesa “hija de su propio esfuerzo” en medio de un *cambio de negocios* en la década de 1930, anclada en la voracidad inmobiliaria del FCCA expansivo y urbanísticamente hegemónico. La zona norte de la ciudad ya no sería, a la vuelta del siglo XX, una zona originalmente industrial, al menos como memoria, sino *desde siempre ferroviaria*.

Establecido ese cambio, la invisibilidad de las poblaciones previas conjugado con la presencia de lo arquitectónico *noble*, se superpuso a lo vivencial como una memoria totalizante, amable y hegemónica: la patrimonialización de lo existente y el auge del *tren* como pérdida a recuperar, de todo lo cual puede participarse como testigo. Poniendo en crisis el concepto popular de una ciudad cuya evolución es fundamentalmente constructiva y positivamente comprobable, se podría proponer una ciudad-saldo, resultado de las construcciones y las demoliciones que permitieron que el capitalismo cambiara y se sostuviera en el tiempo, a veces en forma físicamente invisible, pero siempre dinámico.

Las Caleras Rosarinas SA serían un caso demostrativo de los procesos, no siempre constructivos ya veces destructivos, que formaron la ciudad que hoy vemos.

## Referencias bibliográficas

- ANNUARIO D'ITALIA. (1896). [ADI]. *Calendario Generale del Regno. Pubblicazione Ufficiale*. Anno XXIV. Roma.
- ARMUS, D. Y HARDOY, J. (1984). Vivienda popular y crecimiento urbano en el Rosario del novecientos. En: Revista De Estudios Urbano Regionales N°31. 29-54.
- CARRASCO, G. (1888). *Censo General de la provincia de Santa Fe, levantado los días 6, 7 y 8 de junio de 1887 por Gabriel Carrasco, bajo la administración de José Gálvez*. Buenos Aires: Jacobo Peuser.
- CARREÑO, L. (2004). *Guía Turística de Barrio San Vicente. Una recorrida por sus calles, su historia y su cultura*. Primera Córdoba, Córdoba, Argentina: Comisión Vecinos de Turismo y Cultura Barrio San Vicente.
- CASTRO, G.; CANO E. Y PERUCCA, J. (2007) Industria de la cal en San Juan (Argentina). *XII ENT-MMEIYII MSHMT*. Ouro Preto. Minas Gerais, Brasil.

DE MARCO, M. (h).

(2009). Las empresas centenarias de Rosario y su Región. En: *Revista de la Bolsa de Comercio de Rosario*. Rosario: BCR. 62-72.

(2016). *La ciudad puerto como fundamento identitario de los actores del desarrollo institucional y económico regional frente las grandes crisis internacionales. El caso de Rosario (Argentina), 1890-2001*. París: Nuevo Mundo, Mundos Nuevos.

DORFMAN, A. (1986). *Historia de la industria argentina*. Buenos Aires: Hyspamérica.

FERNÁNDEZ, S. (2000). La industria molinera en Santa Fe, modernización y cambio tecnológico en un ámbito regional pampeano. Un estudio de caso en el cambio de siglo (xix-xx) *Cuadernos de Historia* N° 3. Córdoba: CIFFyH-UNC. 77-112.

FERNETTI, G. (2020). Arqueología urbana: ¿Qué hacemos con Rosario? En: *Teoría y Práctica de la Arqueología Histórica Latinoamericana. Especial: Documentos de Trabajo*. Año I, Número 1. 21-39.

FERNETTI, G. Y VOLPE, S.

(2018a). El Baño de Mandinga (Rosario, Santa Fe, Argentina, 1910): Arqueología de una tierra de nadie. En: *Revista de la Escuela de Antropología XXVII*. FHyA. Rosario: UNR Editora. 271-290.

(2018b). El sitio Baño de Mandinga. Potencialidad arqueológica de un basural periférico de fines del siglo XIX (Rosario, Santa Fe, Argentina). En: *Revista Teoría y Práctica de la Arqueología Histórica VII* (7), Buenos Aires: Aspha. 31-42.

(2019a). Prospección de Basurales Históricos de la Ciudad de Rosario. Centro de Arqueología Histórica UNR. En: *Revista Teoría y Práctica de la Arqueología Histórica IX* (9), Buenos Aires: Aspha. 19-35.

(2019b). Ladrillos: el cambio en el barro. Recuperado de: [https://www.academia.edu/37315886/LADRILLOS\\_EL\\_CAMBIO\\_EN\\_EL\\_BARRO.El\\_caso\\_de\\_Rosario\\_Argentina](https://www.academia.edu/37315886/LADRILLOS_EL_CAMBIO_EN_EL_BARRO.El_caso_de_Rosario_Argentina)

FRUTOS DE PRIETO, M. (1985). Evolución industrial de Rosario. Desde sus orígenes hasta 1900. En: *Revista Historia de Rosario*. Año XXIII – N°37. Rosario: Amalevi. 23-53

GONZÁLEZ AGUIRRE, A. (2001). Grupos de poder en la región cordobesa. La familia Minetti, su actividad en la industria molinera, 1867-1920. En *Travesía* (5/6), 233-248. Recuperado de [http://www.travesia-unt.org.ar/pdf/travesia56\\_7.pdf](http://www.travesia-unt.org.ar/pdf/travesia56_7.pdf). Último acceso: 2/4/2020

GORDILLO, G. (2019). *Los escombros del progreso: Ciudades perdidas, estaciones abandonadas y deforestación sojera en el norte argentino*. Buenos Aires: Siglo XXI Editora.

HARDOY, JORGE. (1989). La administración del crecimiento y del desarrollo urbano. Rosario entre

1890-1910. En: *Revista de Indias* N° 185. 342-361.

HARVEY, D. (2005) El “nuevo” imperialismo: acumulación por desposesión. En: *Socialist Register* 2004 (Enero 2005). Buenos Aires: CLACSO. 99-129. Recuperado de: <http://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/se/20130702120830/harvey.pdf>. Último acceso: 2/10/2020.

IÑIGO CARRERA, H. (1969). Juan Bialet Masse. Una batalla por el desarrollo y la justicia Social. *Revista Todo es Historia* N°31. Suplemento N° 20. Buenos Aires: Alemann y Cía.

LANCIOTTI, M. (2001) Las transformaciones de la demanda inmobiliaria urbana y el acceso a la propiedad familiar, Rosario 1885-1914. En: *AAEP. XXXIIIa REUNION ANUAL*. Buenos Aires. Recuperado de: [https://aaep.org.ar/anales/pdf\\_01/lanciotti.pdf](https://aaep.org.ar/anales/pdf_01/lanciotti.pdf)

LAVANDAIO, E. Y CATALANO, E. (2004). Historia de la minería argentina. Tomo 1. Buenos Aires: Segemar.

MARX, C. (1975). *El Capital. Crítica de la Economía Política. III. El proceso global de la producción capitalista*. Madrid: Siglo XXI.

MINISTERIO DE GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE SANTA FE. (1910). [MGSF]. *Expediente 032/10. S.A. caleras rosarinas. Rosario. Solicitud de aprobación de las modificaciones de sus estatutos*. Santa Fe Capital.

MONOS Y MONADAS (1910) N° 3. 26 de Junio 1910. *El Baño de Mandinga*. Rosario.

MUNICIPALIDAD DE ROSARIO. (1900). [MR1CM 1900]. *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*. Buenos Aires: Litográfica, Imprenta y encuadernación Guillermo Kraft.

MORETTI, G. (2011). Poblados cementeros en Argentina y España. De la industrialización a la desindustrialización de los conjuntos. Acciones realizadas en pos de su preservación. En: *Revista Arquitectos* 26. Arquitectura y Urbanismo Industrial. Lima: Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Universidad Ricardo Palma.

PALMA LINARES, V. (2009). Historia de la producción de cal en el norte de la cuenca de México. En: *Ciencia, ergo sum*. Vol. 16-3. Universidad Autónoma del Estado de México. Toluca, México. 227-234.

PASCUAL, M. C. (2011). Espacios ausentes. Conventillo, rancho y periferia: emergentes urbanos de la segregación. Rosario, Argentina (1900-1935). *Historelo. Revista de Historia Regional y Local*.

DOI: <http://dx.doi.org/10.15446/historelo.v9n18.57736>Espacios ausentes.

PASMAN, M. (1983). *Materiales de construcción*. Buenos Aires: Cesarini.

MINISTERIO DEL INTERIOR DE LA REPUBLICA ARGENTINA. (1895). [MIRA1895]. *Segundo Censo de la República Argentina*. Buenos Aires: Taller Tipográfico de la Penitenciaría Nacional.

ROLDAN, D. (2013). Inventarios del deseo. Los censos municipales de Rosario, Argentina (1889-1910).

En: *História 32-1*. Universidade Estadual Paulista Julio de Mesquita Filho. Faculdade de Ciências Humanas e Sociais. 327-353. DOI: <https://doi.org/10.1590/S0101-90742013000100018>

SEARLE, A. (1935). *Limestone & its products : their nature, production, and uses*. Londres: Ernest Benn.

SCHVARZER, J. (1996) *La industria que supimos conseguir*. Una historia político social de la industria argentina. Buenos Aires: Planeta.

SCHUMPETER, J. (1996). *Capitalismo, socialismo y democracia*. Barcelona: Ediciones Folio.

Recibido: 10-04-2020

Aceptado: 28-08-2020