

LOS MERCADOS DE ALIMENTOS EN LA CIUDAD DE ROSARIO

Analia Brarda

FA-UAI -FAPyD. UNR

analia.brarda@uai.edu.ar

DOI: <https://doi.org/10.59047/2469.0724.v10.n13.43203>

Resumen

Desde mediados del siglo XIX, Rosario se sostuvo por la producción agroexportadora, donde el campo, los ferrocarriles, los puertos y sus edificios utilitarios desempeñaron roles clave en su desarrollo.

Hasta la fecha, a nivel local, el valor cultural y patrimonial de estos últimos ha sido escasamente estudiado, divulgado y/o preservado. En este contexto, el presente trabajo se ha propuesto registrar las características urbano-arquitectónicas de los distintos mercados de alimentos, con el objetivo de reconocer su importancia patrimonial.

De lo observado, se identificaron dos tipos de propuestas: las que se desarrollan en espacios abiertos y las que se ubican en espacios cerrados. Estas últimas presentaban características tipológicas y formales distintivas de la arquitectura industrial de finales del siglo XIX y principios del XX, diferenciándose entre sí de acuerdo con los lotes disponibles. Entre los casos paradigmáticos se destacan la Feria Modelo y el Mercado de Productores de Alimentos, ambos construidos en la década de 1960, donde se incorporaron algunas de las ideas del Movimiento Moderno.

Palabras claves: Arquitectura, Mercados de alimentos, Historia Local

Fecha recepción: 20 de noviembre de 2023

FOOD MARKETS IN THE CITY OF ROSARIO

Abstract

Since the mid-19th century, Rosario was supported by agro-export production, where the countryside, railways, ports and its utilitarian buildings played key roles in its development.

To date, at the local level, the cultural and heritage value of the latter has been barely studied, disseminated and/or preserved. In this context, the present work has proposed to record the urban architectural characteristics of the different food markets, with the aim of recognizing their heritage importance.

From what was observed, two types of proposals were identified: those that are developed in open spaces and those that are in closed spaces. The latter presented distinctive typological and formal characteristics of the industrial architecture of the late 19th and early 20th centuries, differing from each other according to the available lots. Among the paradigmatic cases, the Model Fair and the Food Producers Market stand out, both built in the 1960s, where some of the ideas of the Modern Movement were incorporated.

Keywords: Architecture, Food Market, Local History

Fecha aceptación: 04 de octubre de 2024

Introducción

El patrimonio histórico, cultural y arquitectónico representa una manifestación excepcional de la creatividad humana, comprendiendo monumentos, conjuntos arquitectónicos y sitios con valor histórico y artístico que configuran nuestro entorno construido.

Según la Carta de 1987 sobre conservación y restauración de objetos de arte y arquitectura, ningún proyecto de conservación o restauración puede avanzar a la fase de ejecución sin un exhaustivo estudio preliminar de estos y su contexto. Este estudio debe incluir investigaciones bibliográficas, iconográficas, documentales y experimentales sobre las propiedades materiales de los mismos (AAVV, 1988, p.8).

En este sentido es importante destacar que el reconocimiento o relevamiento de un bien no implica automáticamente su patrimonialización o preservación, sino su visibilidad.

El término inventario proviene del latín medieval inventarium, que a su vez deriva de inventorium, significando encontrar o descubrir. Desde el siglo XVI, se ha asociado con el registro ordenado de bienes pertenecientes a una persona o comunidad. En el siglo XIX, su uso legal reflejaba el examen integral con fines comerciales y administrativos. En la actualidad, existen dos tipos principales de inscripción: uno destinado a dar a conocer los bienes de interés patrimonial y otro orientado a facilitar su protección. (AAVV,2000)

Por otra parte, en las últimas décadas, la transformación tecnológica ha dejado obsoletos muchos edificios e instalaciones industriales del siglo XIX y principios del XX. En particular en Rosario, la falta tanto de políticas de protección patrimonial integrales como de recursos ha conducido al abandono, deterioro y pérdidas materiales y de documentación de este tipo edilicio.

Este trabajo plantea una síntesis de lo avanzado en el estudio de los mercados de alimentos de Rosario, con el propósito de realizar un registro que destaque su importancia patrimonial. Para ello, se llevó a cabo una investigación inicial mediante la búsqueda de fuentes secundarias, seguida por un análisis de las características urbano-arquitectónicas. Este análisis incluyó la evaluación de los geometrales disponibles, así como la revisión de fotografías históricas y la documentación fotográfica actual de los casos en estudio.

El surgimiento de la arquitectura utilitaria en la ciudad

En el mundo occidental la arquitectura del siglo XIX se manifiesta preferentemente en el espacio urbano, dado que, en este siglo, las ciudades crecieron vertiginosamente como es el caso de Londres, que pasó de un millón de habitantes a finales del XVIII a casi dos millones y medio en 1841. Por lo cual el proceso de industrialización creó la necesidad de construir edificios para alojar nuevos usos (fábricas, estaciones de ferrocarril, galpones, mercados, etc.) demandando que éstos fueran más económicos que los otros tipos edilicios y de rápida construcción; aportando al mismo tiempo soluciones técnicas innovadoras. (Liernur; Aliata,2004)

Desde mediados del siglo XIX, la economía argentina se sustentó en la producción agroexportadora. En este contexto, el desarrollo de la infraestructura, que incluía el campo, los ferrocarriles, los puertos y sus edificios utilitarios, fue crucial. Al comparar los resultados de este proceso en Rosario con los de Buenos Aires, se observan ciertas similitudes, en ambas ciudades ya que experimentaron tendencias urbanísticas y arquitectónicas comunes.

En particular Rosario, surgió en forma espontánea sin un acto de fundación formal por parte de los conquistadores españoles, dio lugar desde mediados del siglo XVIII a un pequeño caserío rural a la orilla del río Paraná atravesado por el Camino Real que unía Bs. As. con la ciudad de Santa Fe al que se conocía como: Pago de los Arroyos.

Cuando en 1823 se le otorgó el título de Ilustre y Fiel Villa, el poblado se presentaba desordenado con algunas casas bajas, ranchos, espacios vacíos y pocas calles de barro. Este agrupamiento de la población, el 3 de agosto de 1852, obtuvo el rango de ciudad y en poco tiempo se convirtió en uno de los centros económicos más importantes del país gracias a su desarrollo ferroviario y portuario. (AAVV,2003)

En el primer plano cartográfico realizado Timoteo Guillón de 1853, se pueden reconocer graficadas una serie hipotéticas manzanas regulares con sus respectivas calles entre la línea de la barranca del río Paraná hacia el este y una zona pantanosa a ocho cuadras hacia el oeste de la plaza principal denominada, Laguna de Sánchez, que actuaba de límite de la estructura urbana.

La construcción de los ferrocarriles, los puertos privados primero y el puerto nacional moderno (1902) que posibilitó la carga a los buques de gran calado, así como la llegada de un significativo caudal inmigratorio, la convirtieron en una pujante urbe. Su crecimiento continuo tuvo sus inicios cuando Rosario comenzó a ser el principal puerto de la Confederación Argentina, con aduana propia, por donde se sacaba hacia exterior la producción agrícola ganadera de la pampa húmeda.

Fue entonces que, desde mediados del siglo XIX, la sociedad rosarina comenzó a exigir a la clase política la creación de un mercado público para satisfacer la demanda de la población en franco crecimiento. Como resultado, los productos alimenticios empezaron a comercializarse en algunas plazas. Pero la necesidad de mejorar las condiciones de salubridad llevó a que estas actividades se trasladaran rápidamente a establecimientos específicos lo que posibilitó mejorar la conservación y distribución de las mercancías. (AAVV, 1981)

A partir de este trabajo se ha podido registrar la existencia en la ciudad de mercados a cielo abierto como el de las Carretas de frutos del interior (Pellegrini y Laprida), el mercado de las Carretas del interior (hoy Plaza San Martín), e instalaciones específicas como del Mercado Central, (San Luis y San Martín), Mercado Norte (Tucumán y Mitre) y el Mercado Sur o Abasto (Pasco y Sarmiento), el Mercado Modelo (Bvd. Oroño y Salta), el Mercado el Porvenir (Avellaneda y Tres vías), y para la década de 1960 la Feria Modelo (Corrientes y Rioja) en el área central y el Mercado de productores Rosario (Bvd. 27 de febrero 3699) ubicado en una zona periférica que transformaron las propuestas arquitectónicas en otras más modernas.

Breve síntesis de los casos en estudio

A continuación, se presentará una síntesis del reconocimiento de las instalaciones y los sitios de ubicación que surgieron en la ciudad.

Según figura en el plano confeccionado por Nicolás Grondona (1858) el límite de la cuadrícula era la barranca, a partir de la cual se iniciaban las calles rectilíneas. Allí figuran la zona de puertos privados, la plaza 25 de mayo (calles Buenos Aires, Córdoba, Santa Fe y Laprida), la iglesia matriz, la jefatura política, la mensajería, un mercado, dando cuenta el inicio de la consolidación urbana. (AAVV,2003)

Ya desde 1877, se comenzó a definir el futuro crecimiento de la ciudad, determinando la existencia de cuatro sectores bien delimitados: el bajo, comprendido entre el río y la barranca ocupado con las actividades portuarias, el centro, como el área más consolidada limitada por los bulevares Argentino y Santafesino (Pellegrini y Oroño respectivamente); lo extramuros que continuaban la cuadrícula original hasta una segunda ronda de bulevares (27 de febrero y Av. Francia) y por último los suburbios, destinados para quintas.

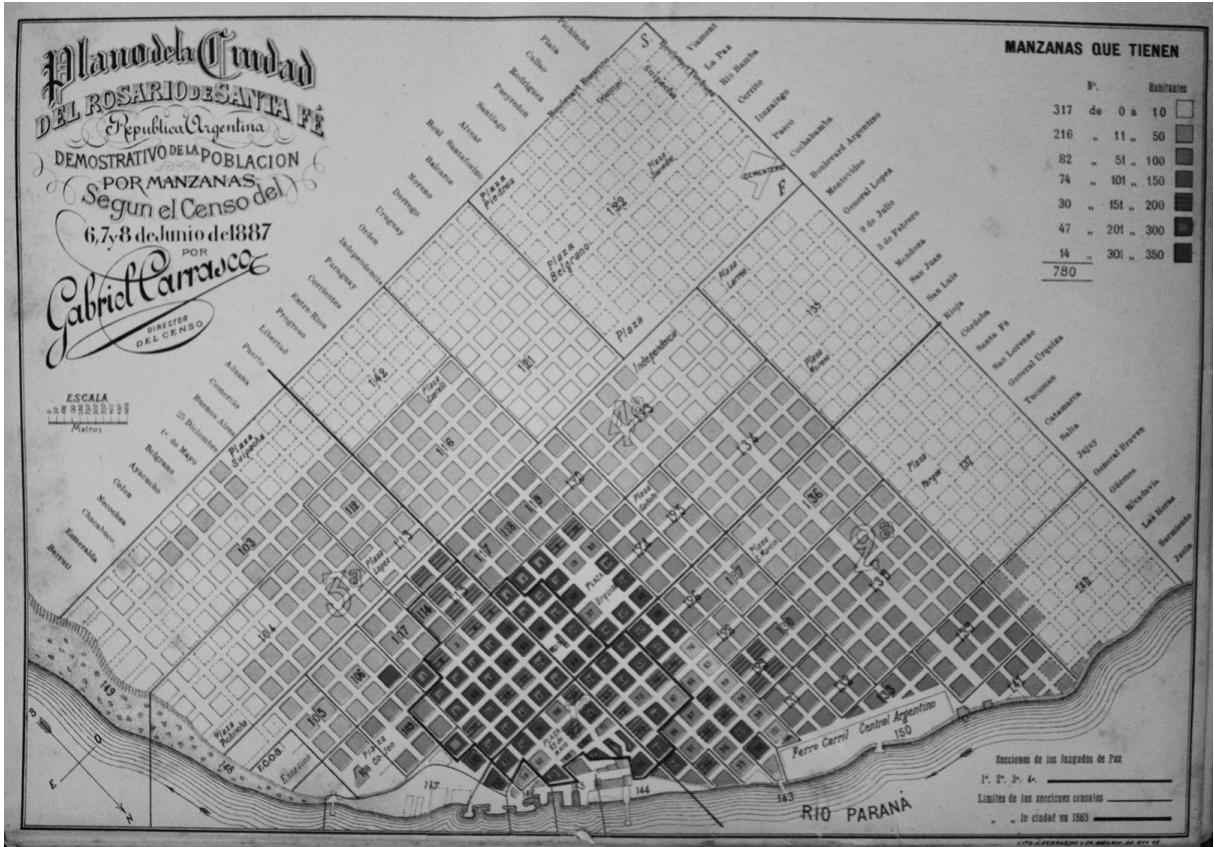


Figura 1. Plano de la ciudad de Rosario 1887. **Fuente:** CDA-FAPyD-UNR

En el sector centro, en la manzana delimitada por las calles San Luis, Puerto (hoy San Martín), San Juan y Libertad (hoy calle Sarmiento) en 1852, la administración municipal adquirió un terreno (incluía la Cortada Riva, hoy Pasaje Barón de Mauá) para establecer un mercado público, el que se inauguró en 1857 con el nombre de Mercado del Sur, este se complementaba con dos plazoletas que corrían paralelas a San Juan y a San Luis.



Figura 2. 1852 MERCADO SUD luego Mercado Central. **Fuente:** CDA-FAPyD-UNR

Dicho proyecto fue realizado por Demetrio Isola, poseía una dimensión de 25 varas por cada uno de sus cuatro frentes con un patio central con un aljibe con capacidad de 200 pipas de agua. La construcción se hizo con paredes de ladrillos, lo mismo que los pisos, los techos de baldosas; las galerías estaban sostenidas por columnas de hierro, utilizándose en las veredas exteriores piedra labrada y cerramientos con portones de hierro. Su fachada principal se conformada con grandes aberturas y en el eje central el ingreso principal estaba marcado por un gran arco de medio punto con un cartel en la parte superior, mientras que el remate de esta había sido definido con el uso de barandillas metálicas que se alternaban con parapetos de material que marcaba el ritmo.

Poco después, en 1895, durante la intendencia del Sr. Luis Lama, se construyó financiado a través de acciones adquiridas por los puesteros, en el mismo lugar un nuevo inmueble denominado Mercado Central. Este edificio de dos plantas destacaba por sus dimensiones: 13 metros de frente hacia las calles San Martín y la cortada Riva, y 64 metros de extensión entre las calles San Luis y San Juan. En la planta baja se ubicaban los negocios, con acceso directo desde las calles, mientras que, en el interior, los puestos estaban organizados en grupos de cuatro, con pasillos para la circulación del público. En el piso superior se encontraban las oficinas municipales.

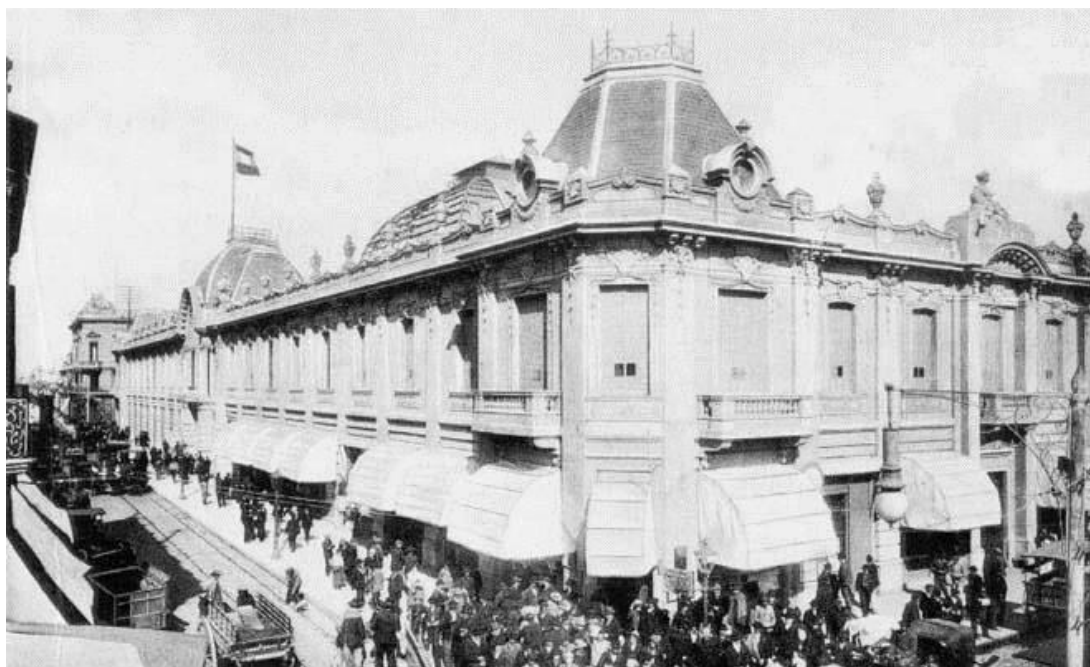


Figura 3. 1905 MERCADO CENTRAL San Martín y San Luis. **Fuente:** CDA-FAPyD-UNR

El inmueble contaba con cuatro entradas principales, ubicadas en los ejes biaxiales de la manzana, que estaban adornadas con esculturas, grandes ventanas, figuras alegóricas, relieves y amplios balcones sobre la calle San Martín. La fachada también se destacaba por sus pabellones en las esquinas, cubiertos con mansardas, lo que lo convertía en un hito urbano. En 1962, debido a razones sanitarias, el intendente Luis Cándido Carballo ordenó su demolición y el lugar fue transformado en una plaza pública.

En noviembre de 1858, en la zona sur del área central, a nueve cuadras de la plaza principal, comenzó a operar un mercado al aire libre conocido como el Mercado de Frutos. Esta iniciativa surgió a raíz de una ley provincial que otorgó a la firma Casinelli y Cía. una concesión para su explotación. Como contraprestación, la empresa donó instalaciones para establecer una oficina fiscal y una manzana de dos parcelas a cada lado de la calle Cochabamba, entre Laprida y Buenos Aires. Este lugar pasó a conocerse popularmente como la Plaza de las Carretas, donde diversos carros estacionaban para descargar mercancías del interior de la provincia, permitiendo a gauchos realizar sus transacciones sin descender de sus caballos.

Con la Guerra de la Triple Alianza (1865-1870), la plaza se convirtió en un corral para concentrar mulas y caballos destinados al abastecimiento del ejército. Esta transformación deterioró el lugar y contribuyó a la propagación de enfermedades epidémicas introducidas por las tropas en la ciudad.

En 1868, el gobierno municipal declaró el sitio como Mercado Público para la venta de frutas y cereales. En 1872, el lugar se convirtió en un paso público gracias a la iniciativa del Sr. Arteaga, quien instaló una parada del recién creado tranvía a caballo. Según el contrato de concesión, el mercado cedió la mitad de los terrenos al empresario del transporte para embellecer la plaza y cumplir con el compromiso asumido con las autoridades en el contrato de concesión. Posteriormente, el espacio empezó a llamarse Plaza General Juan Pablo López, en honor al hermano de General López. (Brarda,1997)



Figura 4. 1858 MERCADO DE FRUTOS hoy Plaza López. **Fuente:** CDA-FAPyD-UNR

En otro sector del centro, a doce cuadras al oeste de la plaza principal, en los terrenos ubicados entre las calles Santa Fe, Dorrego, Córdoba y Moreno que fueron donados al municipio por el Sr. Marcos Paz entre 1857 y 1859, sirvieron como espacio de mercado a cielo abierto. Allí se almacenaban las mercaderías transportadas por carretas provenientes del interior. Durante muchos años, estas actividades comerciales fueron cruciales para los ingresos municipales. Además, las ciudades del interior utilizaban el sitio para la carga y descarga de bienes destinados a otras localidades, especialmente del litoral. Hoy en día, este sitio es conocido como Plaza San Martín.

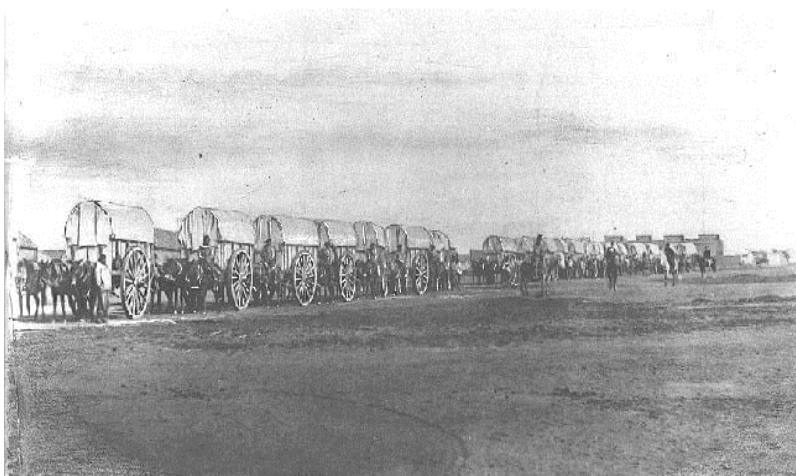


Figura 5. 1858 PLAZA DE LAS CARRETAS DEL INTERIOR hoy. Plaza San Martín. **Fuente:** CDA-FAPyD-UNR

En 1876, en la zona sur del poblado, fuera del centro y en el sector conocido como extramuros, se inauguró el primer Matadero Público Municipal de Rosario. Estas instalaciones estaban ubicadas cerca del río Paraná, lo que permitiría cumplir con las ordenanzas municipales sobre la localización de instalaciones contaminantes, evitando que los desechos vertidos al río afectasen a la población. Estaba sobre el llamado Camino de la Costa actual avenida Abanderado Mariano Grandoli, dando lugar poco tiempo después a la conformación del barrio denominado popularmente como la Tablada (el nombre hacía referencias a las tablas del matadero) comprendido hoy entre avenida Abanderado Mariano Grandoli, la calle Ayolas y Bvd. Seguí.

En aquel entonces, dicho matadero, se convirtió en el primer germen de urbanidad del área, atrayendo rápidamente la localización de otras industrias afines que les proveían de materia prima.

Para 1877, se iniciaron los trabajos para techar los espacios con el fin de proteger la hacienda en los corrales del sol y facilitar el consumo público, lo que era crucial para reducir el riesgo de enfermedades y la mortalidad de los animales.

En el matadero de La Tablada se procesaban más de 73,000 vacunos en una superficie de apenas 4 hectáreas. El aumento constante en el número de cabezas de ganado que llegaban a los corrales provocó que las instalaciones se volvieran obsoletas con rapidez, incapaces de manejar el creciente volumen de ganado. Además, el incremento en la demanda se vio potenciado por el aumento de la población; ya que, según el censo municipal de 1902, la ciudad contaba ya con 112,500 habitantes (AAVV, 1902). En consecuencia, apenas dos décadas después de su construcción, se hizo necesario reemplazar las instalaciones por otras nuevas.



Figura 6. MERCADO DE HACIENDA Y MATADERO MUNICIPAL. **Fuente:** CDA-FAPyD-UNR

En 1932, con la intervención de la Sociedad Rural, el municipio construyó un nuevo Matadero y Mercado de Hacienda, que era 30 veces más grande que el anterior y se ubicó quince cuadras más al sur del preexistente.

El conjunto de instalaciones presentaba características similares a las de otros mataderos argentinos, tanto en su desarrollo tipológico como en su relación con el territorio que lo abastecía. Este tipo de construcción retomaba algunos aspectos del modelo de los saladeros anteriores, como la disposición lineal de los espacios, que favorecía el control, la rapidez y la eficacia de los procedimientos técnicos, así como la disposición simple de los edificios (Aliata F- Silvestri G., 1988).

El proceso de construcción siguió el mismo patrón utilizado en otros mataderos del país: primero se establecieron los corrales, y posteriormente se construyeron diversos edificios longitudinales caracterizados por su racionalización y funcionalidad estricta. Estos edificios contaban con una estructura metálica y techos inclinados de chapa. Los espacios cerrados estaban diseñados de manera segmentada pero interconectada, con el objetivo de optimizar la eficacia del proceso de faenado.

En los años de 1960 antes del traslado definitivo de estos establecimientos ganaderos fuera de la ciudad, se vendió parte del Matadero a la Corporación Argentina de Productores de Carne (C.A.P.), cediéndole una fracción de su propiedad para el funcionamiento del Vivero Municipal. Por otro lado, los sectores en los que antes funcionaban los corrales de hacienda fueron utilizados a partir de aquel momento para la construcción de viviendas sociales debido al déficit habitacional del área, siendo hoy el sector del mercado, un área recreativa.

Por otra parte, en 1876, en un predio cercano a la plaza 25 de mayo, ubicado entre Mitre entre Tucumán y Pasaje Zabala, el 4 de noviembre, se adjudicó a Juan Razori la construcción de una parte del Mercado Norte. Este edificio poseía 68 puestos en su interior y contaba con 12 locales exteriores. Si lo comparamos con los otros mercados existentes era más pequeño y no muy higiénico. Se caracterizaba por poseer una esquina que formaba una pequeña placita donde se ubicó la entrada principal y fachadas laterales con aberturas de arcos de medio punto, una alternancia de balaustres y muro lleno definían el remate de las instalaciones



Figura 7. 1876 MERCADO NORTE esquina de Tucumán y Mitre. **Fuente:** Museo Municipal de la ciudad

En 1927, para el mismo solar, se realizó un concurso de anteproyectos para un nuevo mercado. Se presentaron en dicha oportunidad cuatro proyectos, resultando el 1er. premio para el lema Lechusa, el 2º el lema Etoile, 3º, el lema A y 4º el lema Lisa. Los dos primeros resultaron ser proyectados por Hortal y Godoy, el tercero por parte del Arq. Ing. Angel Guido (el proyectista del Monumento Nacional a la Bandera) y el cuarto por Emilio Saager. El diseño de la propuesta ganadora en esta nueva etapa constructiva posibilitó la materialización de un nuevo edificio de mayor escala, destacando su presencia en el entorno.

Sobre la calle Mitre se ubicó la fachada principal la que se jerarquiza con la presencia de una puerta de ingreso de dos niveles de altura a la manera del arco de Triunfo. Por otra parte, en el cruce de las calles Mitre y Tucumán se eliminó la pequeña plaza del inmueble anterior pero el ingreso de la esquina se marcó con la presencia de un arco de medio punto quebrado. Las grandes aberturas de los dos laterales marcan la modulación de estos, siendo la cornisa superior la actuaba de unión del conjunto.

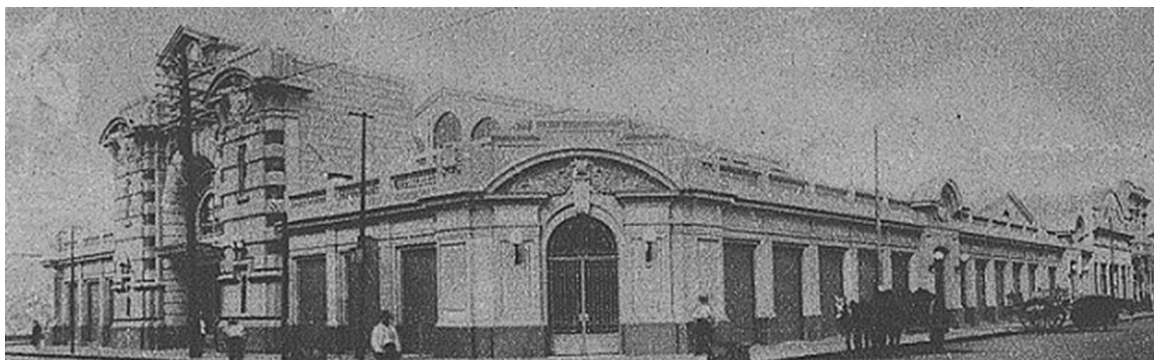


Figura 8. 1927 MERCADO NORTE esquina de Tucumán y Mitre. **Fuente:** Museo Municipal de la ciudad

Por otro lado, cerca de la primera ronda de bulevares, en la zona adyacente a la Estación Rosario Norte, se construyó en 1887 el Mercado Modelo, también conocido como Mercado Oroño. Este se extendía desde la calle Alvear (entre Brown y Jujuy) hasta Oroño. Su diseño incluía un tramo más corto, orientado hacia el norte, que no tenía salida, mientras que el sector sur contaba con una salida hacia la calle Jujuy, conformando así un esquema en forma de T.

El edificio, proyectado por el arquitecto italiano Ítalo Meliga, contaba con 84 puestos distribuidos en varias categorías, de los cuales cuatro locales minoristas daban a la calle del bulevar. La fachada principal del mercado, de dos niveles, fue creada con un lenguaje arquitectónico que fusionaba elementos clásicos, como frontis y arcos de medio punto, destacándose por su simetría bien definida y una serie de aberturas que marcaban un ritmo visual. Los detalles ornamentales, tales como molduras y capiteles, conferían al edificio una notable elegancia. Además, el uso de amplios ventanales permitía la entrada de luz natural, acentuando la transparencia y permitiendo visualizar el dinamismo del mercado. La combinación de estos elementos no sólo definía su estética, sino que también reflejaba su funcionalidad y carácter.



Figura 9. 1887 MERCADO MODELO. Bvd. Oroño entre Jujuy y Brown. **Fuente:** Museo Municipal de la ciudad

Tiempo más tarde, en 1895, durante la intendencia del Sr. Edudobro Díaz, por ordenanza municipal del 11 de enero, se dispuso la construcción del mercado denominado General Urquiza. Este se ubicó en la esquina de 1 de mayo y Mendoza en el solar que anteriormente había funcionado la maestranza municipal. El objetivo era el de trasladar allí varios puestos que hasta el momento estaban funcionando a ambos lados del Mercado Sud de calle Mitre y San Lorenzo.

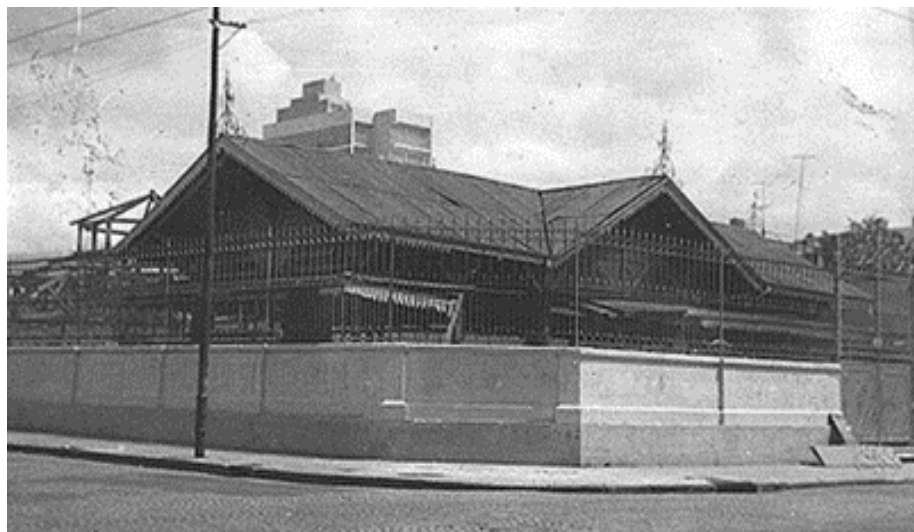


Figura 10. 1875 MERCADO Mendoza y 1 de mayo. **Fuente:** CDA-FAPyD-UNR

Dichas instalaciones en su origen estuvieron constituidas por 35 puestos distribuidos en varios pabellones de hierro y madera. El conjunto estaba rodeado por una pared de ladrillo rematada por una alta reja de hierro. La puerta de ingreso también de hierro se hallaba sobre la esquina de Primero de Mayo y Mendoza. Un año después de su inauguración, en 1896, para proteger al público de las inclemencias del tiempo, se le construyeron galerías y se colocaron persianas a los pabellones. Hacia 1980 estas instalaciones fueron demolidas convirtiendo el espacio en una pequeña plaza pública.

Hacia el norte del casco fundacional, en la zona de suburbios donde el General Urquiza había establecido el Saladero 11 de septiembre y que desde 1859 se había definido como sector industrial, se concedió al Sr. Fasce el permiso para construir un mercado de abasto. El 4 de octubre de 1910, el decreto N.º 54 del Concejo Deliberante de la Municipalidad de Rosario autorizó el proyecto en la intersección de Av. Avellaneda y French. El edificio, inaugurado en 1911 bajo el nombre de Mercado El Porvenir, fue diseñado para satisfacer las necesidades de un barrio populoso, que albergaba a más de 1.800 obreros empleados en la Refinería Argentina del Azúcar que se hallaba en las proximidades de éste.



Figura 11. 1910-11- MERCADO PORVENIR. Bvd. Avellaneda y French. **Fuente:** Museo Municipal de la ciudad

El edificio ocupaba un cuarto de manzana y contaba con veinticuatro ambientes. Allí se empleó una arquitectura con estructura de hierro y techos de chapa y vidrio en el interior, lo que favorecía una disposición funcional que garantizaba la eficiencia y un buen mantenimiento de la higiene, a la manera del mercado de San Telmo en Buenos Aires. La fachada, construida con muros tradicionales de ladrillo, presentaba varias grandes ventanas que facilitaban la entrada de luz natural a los locales de ventas minoristas situados en la parte frontal del edificio. Los accesos principales se destacaron con la presencia de cartelitas sobre las puertas. (Brarda,1997)

Debido al rápido crecimiento de la ciudad, se construyó el Mercado Municipal de Abasto entre 1916 y 1918 en una zona que, en ese momento, estaba alejada del centro de Rosario. Las instalaciones se situaron entre las calles Sarmiento, Ituzaingó, Mitre y Pasco, con su fachada principal en la esquina de Pasco y Mitre.

El diseño preveía la ubicación de locales minoristas en los frentes y puestos mayoristas en el interior del edificio, organizados en isletas accesibles a través de calles internas. El conjunto estaba atravesado por un par de calles empedradas paralelas que se extendían de Mitre a Sarmiento, y una tercera calle que cruzaba de Pasco a Ituzaingó. Además, poseía una segunda arteria con entrada por la calle Mitre y se extendía hasta el centro de la manzana.

Los puestos exteriores estaban destinados a la venta de frutas y hortalizas. Cada uno tenía unas dimensiones de cuatro metros de frente por seis metros de fondo y contaba con entradas y salidas tanto internas como externas. Algunos de dichos puestos disponían de sótano para facilitar una mejor refrigeración de la mercadería.

En el interior, vigas metálicas sostenían las amplias luces de las cinco naves: cuatro dispuestas perpendicularmente a la calle Mitre y una longitudinal, acentuando su carácter industrial.

Las paredes, con un grosor de 45 centímetros, destacan la robustez de la construcción. Los puestos exteriores estaban identificados con placas azules y números blancos esmaltados, similares a los utilizados en las viviendas, mientras que el nombre de cada comercio se pintaba en la persiana del frente. (Garrofé, 1997)

Las fachadas del Mercado de Abasto eran un notable ejemplo de arquitectura industrial, estaban construidas en ladrillo transmitían una impresión de solidez y durabilidad. Allí se alternan las ventanas de los locales con diversas puertas de acceso, creando un equilibrio entre la visibilidad y la accesibilidad. El techo, de diseño plano y con bovedillas en las esquinas, complementaba armónicamente la estructura general del edificio.



Figura 12. 1918- MERCADO DE ABASTO. **Fuente:** CDA-FAPyD-UNR

Ya para la década de 1960, en pleno centro de la ciudad, se construyó la Feria Modelo en la esquina de Rioja y Corrientes, por los arquitectos Mariotti, Valenti y Molteni. Este proyecto formaba parte de un programa destinado a establecer centros de aprovisionamiento diario en terrenos céntricos desocupados, que habían sido cedidos temporalmente a la Municipalidad. La Feria se convirtió en una experiencia piloto innovadora para Rosario, introduciendo conceptos de la arquitectura moderna.

Los arquitectos aprovecharon de manera eficiente los materiales disponibles en el municipio en ese momento, como la perfilera metálica, vidrio y mosaicos. El montaje se diseñó en seco, contemplando la posibilidad de trasladar la estructura debido a la precariedad de la tenencia del terreno. La concepción espacial se definió por una cubierta metálica que se extendía sobre los puestos de venta de menor altura y flotaba sobre ellos creando una relación de espacio fluido. Esto permitía que los locales, modulares en su diseño, se integraran de manera flexible dentro de la retícula. Esta instalación, de escala reducida, representó un cambio significativo en la comercialización de productos alimenticios diarios, ofreciendo una nueva forma de distribución y acceso a los alimentos, que funcionó hasta 1980 en que fue demolida.



Figura 13. 1960 FERIA del MERCADO Corrientes y Rioja. **Fuente:** FAPyD-UNR

Un ejemplo singular que comenzó a gestarse en terrenos comprados por la municipalidad en el año 1932 abarcaba 4 manzanas entre las calles Castellanos, Bvd. 27 de febrero, San Nicolás y vías del Ferrocarril Belgrano hacia el oeste de la ciudad se construiría mucho tiempo después un edificio para reemplazar el Mercado de Abasto ubicado en la calle Sarmiento y Pasco, solo logrará concretarse mucho tiempo después.

El objetivo era dotar a la ciudad de un moderno centro para la concentración y distribución de hortalizas, verduras y frutas producidas en sus alrededores. Para ello, se había convocado un concurso de anteproyectos.

En 1935, el estudio De Lorenzi, Otaola y Roca obtuvo el segundo premio en dicho concurso. Sin embargo, sería en la década de 1960 cuando se llevaría a cabo la ejecución parcial del proyecto.

La propuesta tenía doscientos treinta y dos metros de frente y una organización claustral rodeada por dos volúmenes de diferentes alturas, siendo la de mayores dimensiones la del sector interior. Dichos volúmenes encerraban 5 naves interiores donde se había proyectado zona de ventas mayorista. Estas naves de hormigón armado sólo podían ser vistas desde el interior del conjunto ya que la estructura se dejaba expuesta allí. Estas ideas dieron como resultado el diseño de un edificio público monumental, que no pudo ser concretado en su totalidad. (Cataneo,2003)

En las calles laterales se proyectaron la ubicación de las actividades adicionales o secundarias. También se diseñaron espacios para disponer de una sala bancaria, oficinas administrativas, sala de primeros auxilios, oficinas municipales de control, servicios complementarios y las instalaciones de un Instituto de Investigaciones tecnológicas.

Sin embargo, varios intentos de construcción del mercado fracasaron debido principalmente a problemas de financiamiento y a los continuos cambios en los planos de las obras municipales.

Por ejemplo, el 4 de junio de 1947 se colocó la piedra fundamental para el Mercado Municipal y se convocó una licitación que, lamentablemente, fracasó. Durante mucho tiempo, se llevaron a cabo diversas gestiones para concretar la construcción del edificio. Finalmente, en 1965, los quinteros de Rosario formaron cooperativas y solicitaron al municipio que se construyera el mercado con sus propios recursos. Bajo la intendencia de Alejandro Bercovich, la solicitud fue aprobada por unanimidad mediante el Decreto N.º 4823, que permitió a los cooperativistas gestionar el mercado durante 25 años.

Así se retomó el proyecto del año 1935 de los arquitectos Ermete De Lorenzi, Otaola y Roca, cuya propuesta en hormigón armado se asemejaba en parte a la del Mercado de Abasto de Buenos Aires. Pero de las 5 naves interiores proyectadas originalmente solo pudo construirse una, a la que se denominó Ovidio Lagos, esta poseía 240 metros de longitud por 40 metros de ancho y 23 metros de altura lo que permitió duplicar la capacidad receptiva del mercado en comparación con el de Mitre y Pasco. Con posterioridad las instalaciones se ampliaron anexionando otra nave esta vez realizada en estructura metálica, y nuevas instalaciones para el ingreso de la playa de maniobras y estacionamientos.

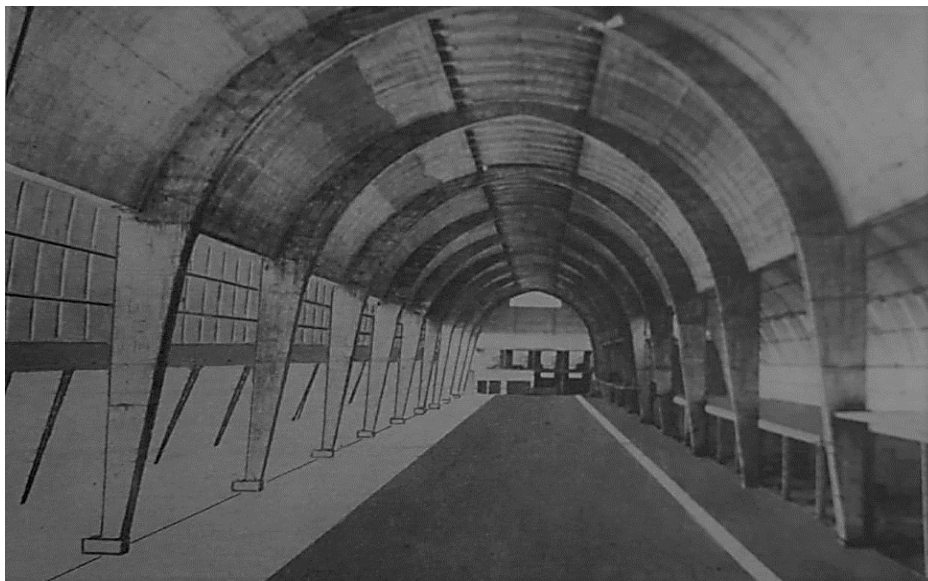


Figura 14. 1965 MERCADO COOPERATIVO DE PRODUCTORES 4 manzanas entre las calles Castellanos, Bvd. 27 de febrero, San Nicolás y vías del Ferrocarril Belgrano. **Fuente:** Diario La Capital

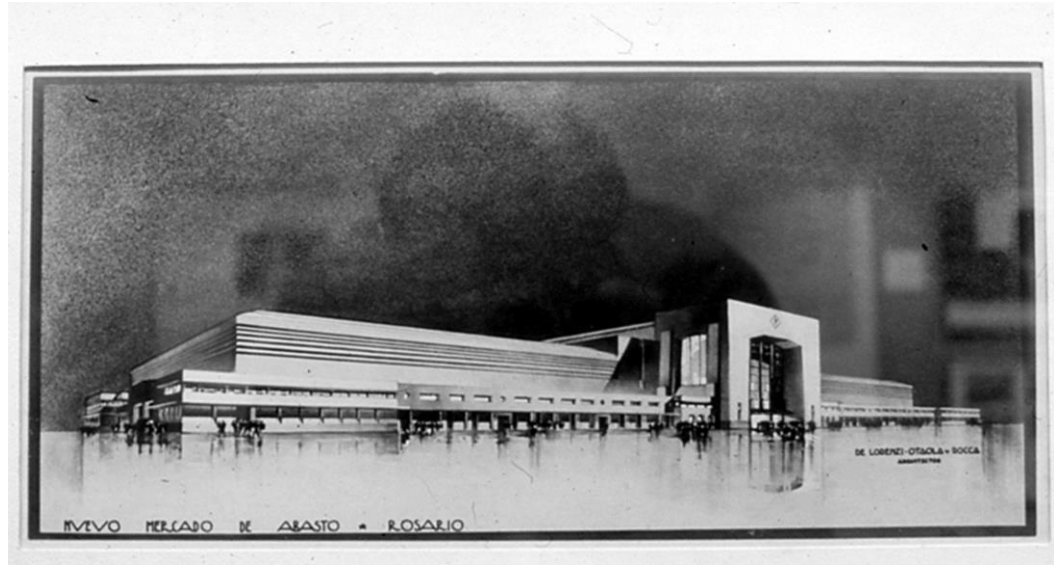


Figura 15. Proyecto Arq'tos Ermete De Lorenzi -Otaola y Roca. **Fuente:** FAPyD-UNR

Reflexiones provisorias

A partir de la observación de los mercados de alimentos en la ciudad de Rosario, se pudieron identificar dos tipos principales: los mercados al aire libre y los cubiertos.

En el siglo XIX, los primeros eran simplemente grandes espacios vacíos integrados en la trama urbana. Con el tiempo, las instalaciones evolucionan, incorporando una variedad de características tipológicas y formales. Algunos de los mercados cubiertos contaban con recintos de acceso controlado y distribuían los puestos en islas internas, organizadas de manera regular y zonificadas según los accesos. (Liernur; Aliata, 2004)

Desde mediados del siglo XIX hasta bien entrado el siglo XX, los mercados de alimentos en Rosario comparten características comunes en términos morfológicos, espaciales, tipológicos y estructurales a saber:

Cada tipo de mercado presentaba un diseño y disposición específicos en función del lote disponible, que a menudo limitaba el número de locales y se diferenciaban por su función principal, como mercados de alimentos frescos, pescaderías o productos secos.

Entre finales del siglo XIX y principios del XX, estos incorporan estructuras metálicas, como columnas y vigas de hierro, que permitían grandes espacios sin sostén intermedio. Esta innovación estructural facilitó un diseño más flexible y una mejor distribución del espacio interior. Las cubiertas, generalmente de chapa metálica, a veces combinadas con sectores de vidrio, proporcionaban iluminación natural y buena ventilación, que se consideraban esenciales para mantener la higiene y el confort en el mercado.

Internamente, los edificios estaban organizados en grandes naves que facilitaban el flujo continuo de personas y mercancías. Estas naves se disponían en una o varias filas, creando espacios amplios y abiertos que favorecían el tránsito y el intercambio comercial. Los puestos de venta, situados a lo largo de las calles interiores, eran unidades modulares donde los comerciantes exhibían sus productos.

Las fachadas y paredes, comúnmente construidas en mampostería de ladrillo, brindaban una estructura sólida y duradera, además de contribuir a mantener una temperatura interna adecuada para la conservación de los alimentos.

Solían presentar un diseño austero, con detalles ornamentales mínimos. Sin embargo, algunos incluían grandes ventanales y puertas amplias para facilitar el acceso y mejorar la visibilidad de los productos.

Entre finales del siglo XIX y principios del XX, las fachadas de estas instalaciones combinaban funcionalidad con detalles decorativos que reflejaban las tendencias arquitectónicas de la época. Las fachadas, orientadas hacia las calles principales de la ciudad, estaban diseñadas para captar la atención de los transeúntes, destacando la importancia comercial del edificio mediante inscripciones o logotipos. Así, los mercados ofrecían un espacio práctico para el comercio mientras mantenían una presencia imponente en la trama urbana.

Por ejemplo, el Mercado El Porvenir, situado en la zona norte, presentaba una organización centralizada, con los puestos mayoristas ubicados en el centro del edificio. Las estructuras metálicas permitían mayores alturas y una compartimentación eficiente sin obstruir la visibilidad. Alrededor del sector central, otras construcciones albergaban comercios minoristas accesibles directamente desde la calle.

En el Mercado de Abasto, debido a la amplitud del terreno, se habilitaron seis entradas que conectaban con calles internas. A lo largo de estas calles, los puestos estaban alineados en sectores claramente diferenciados.

En contraste, el Mercado Oroño se organizó de manera perpendicular, con los puestos dispuestos en relación con dos calles que se cruzan, generando cuatro sectores distintos. Esta disposición resultó en una separación clara entre las áreas interior y exterior, cada una con un lenguaje expresivo propio.

Con el acelerado crecimiento de la ciudad a mediados del siglo XX, los antiguos mercados comenzaron a resultar incompatibles con las nuevas dinámicas urbanas. Esto llevó a la necesidad de trasladar las funciones de abastecimiento a zonas más alejadas de la zona céntrica.

Por su parte, la Feria Modelo y el Mercado de Productores, construidos en la década de 1960, son ejemplos representativos de cambio en la concepción espacial y constructiva de este tipo de instalaciones. La primera se destacó por su diseño modular con puestos bajos y una cubierta plana que unifica el conjunto, mientras que el Mercado de Productores adoptó una estructura longitudinal con bóveda de hormigón, similar al Mercado de Abasto en Buenos Aires.

Finalmente, si bien muchas de las características arquitectónicas de los antiguos mercados han desaparecido o se han transformado en plazas públicas o estacionamientos, algunas se han conservado en buenas condiciones y forman parte de la memoria de la ciudad que es necesario conservar.

Este estudio también ha permitido identificar y registrar otros edificios utilitarios en la ciudad, como galpones de almacenamiento ferroviario, cabinas de señales, talleres ferroviarios, edificios industriales y usinas, que abren nuevas vías para la investigación sobre la arquitectura utilitaria local.

Bibliografía

Aliata, F., y Silvestri, R. (1988). *El paisaje como cifra de armonía*. UNL.

AAVV. (2003). *Guía de arquitectura de Rosario*. Junta de Andalucía.

AAVV. (1988). *Carta de 1987 de la conservación y restauración de los objetos de arte y cultura*. <http://www.planmaestro.ohc.cu/recursos/papel/cartas/1987-restauracion.pdf>

- AAVV. (1902). *Censo de Rosario: Censo histórico comercial, social e industrial. 2o centenario de la ciudad de Rosario*. Ernesto Brancucci y Cía. Editores.
- AAVV. (1981). El mercado, testigo del pasado En *Revista Historia de Rosario*, 1(pp.1). Municipalidad de Rosario. Editorial Amalevi.
- AAVV. (2000). *Sistemas de inventarios del centro internacional para la conservación del patrimonio*. Unidad Técnica de Inventarios y Catalogación del CICOP. Centro Internacional para la Conservación del Patrimonio. Canarias.
- Brarda, A. (1997). Plaza López. Ex plaza de las carretas. Av. Pellegrini entre Laprida y Buenos Aires.1858-1872 En *Conocer y cuidar la ciudad en que vivimos*. (pp. 64-67). Municipalidad de Rosario. Secretaría de Planeamiento. Programa Municipal de Preservación del Patrimonio Arquitectónico y Urbanístico.
- Brarda, A. (1997). El Porvenir mercado. Boulevard French.1910-11. En *Conocer y cuidar la ciudad en que vivimos*. (pp. 36-37). Municipalidad de Rosario. Secretaría de Planeamiento. Programa Municipal de Preservación del Patrimonio Arquitectónico y Urbanístico. Universidad Nacional de Rosario. Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño.
- Cataño, D. (2003). La empresa. En A. Rigotti & M. Ermete De Lorenzi (Eds.), *Obras completas*. UNR. <https://rehip.unr.edu.ar/bitstream/handle/2133/2607/empresa.pdf?sequence=1>
- Liernur, J. F., & Aliata, F. (2004). *Diccionario de arquitectura en la Argentina*. Buenos Aires: Diario Clarín.
- Garrofé, M. (1997). Viejo Mercado de Abasto. Actual Plaza Libertad- Sarmiento, Mitre, Pasco e Ituzaingo 1916-1918. En *Conocer y cuidar la ciudad en que vivimos* (pp. 100-105). Municipalidad de Rosario. Secretaría de Planeamiento. Programa Municipal de Preservación del Patrimonio Arquitectónico y Urbanístico: Universidad Nacional de Rosario. Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño.