

FACULTAD
DE ARQUITECTURA
PLANEAMIENTO Y DISEÑO
UNR

EJ2

Nº6

CENTRO UNIVERSITARIO ROSARIO
DE INVESTIGACIONES
URBANAS Y REGIONALES



CUADERNOS DEL
CURDIUR

CUADERNO Nº 6:

"La interpretación arquitectónica en las ciudades de reciente formación. Hacia la construcción de una teoría interpretativa."

Arq. Isabel Martínez de San Vicente.

Rosario, 1985.

CITE ESTE TRABAJO SI LO USA COMO REFERENCIA

Parte I: LA NATURALEZA ARQUITECTONICA DE LAS CIUDADES DE
RECIENTE FORMACION. HACIA LA CONSTRUCCION DE UNA
TEORIA INTERPRETATIVA.



LIBROS HHL

a/c:.....

Precio:.....

Prov: DONACIÓN

Fecha: 12/05/2022

N.º Orden: 17.638

Introducción.

En las últimas dos décadas, hemos asistido a una profunda transformación en los estudios que afrontan el problema de la ciudad desde la perspectiva disciplinaria de la arquitectura. Esta transformación, iniciada por la cultura arquitectónica italiana a partir de los estudios de Saverio Muratori¹, Giuseppe Samonà², y desarrollada en profundidad por el grupo de docentes e investigadores del Instituto Universitario de Arquitectura de Venecia³, se basa en la necesidad de un profundo conocimiento de la naturaleza arquitectónica de la ciudad -de la ciudad construida- a través del análisis de sus procesos de transformación y de los mecanismos que gobiernan su construcción.

Dichos estudios se articulan según dos grandes líneas o modos de aproximación al conocimiento de la ciudad: uno esencialmente cognoscitivo, tendiente a la formación de una teoría interpretativa de la ciudad; otro proyectual, tendiente al desarrollo de instrumentos capaces de vincular los programas políticos, económicos y sociales con las características particulares de cada ciudad y de cada sector urbano específico.

En nuestro país, sin embargo, esta necesidad de construir una teoría interpretativa de la forma de nuestras ciudades, -tanto en sus aspectos cognoscitivos como proyectuales-, ha sido con frecuencia interpretada de manera equívoca.

De estas investigaciones, en general, no se han utilizado los postulados básicos que fundamentan la construcción teórica sino -contradictoriamente con la posición frente al conocimiento científico que las mismas plantean-⁴ las conclusiones obtenidas de la confrontación con el material que otra ciudad real ha producido.

Así, postulados teóricos como la interpretación de la ciudad por partes o la relación entre tipología edificatoria y morfología urbana, son interpretados a través de conclusiones obtenidas para la ciudad europea, y la naturaleza arquitectónica de nuestras ciudades -ciudades nuevas, con procesos y dinámicas de transformación sustancialmente diferentes de las de las ciudades europeas-, es "forzada" a verificar los mismos fenómenos.

Por otra parte, la afirmación de la autonomía de la arquitectura ha conducido a la formulación de análisis de tipo coleccionístico y atemporal, donde variables como los modos de tenencia y subdivisión de la tierra, no son suficientemente valorados en su incidencia en la formación del tipo y de la morfología urbana.

La propuesta general que guía nuestra investigación, se origina en la carencia generalizada en nuestro medio de estudios analíticos aplicados a medios urbanos específicos, en particular en lo que se refiere a sus aspectos morfológicos y al rol de la arquitectura en la construcción de la ciudad, "a partir de la consideración del valor y de los límites de su autonomía en función de la propiedad del suelo y de las diferentes fuerzas sociales y políticas que dirigen la construcción de la ciudad".

Como consecuencia de esta carencia, cuando se trata de trabajar proyectualmente en nuestras ciudades, se recurre con frecuencia a modelos urbanos extraños a nuestras estructuras urbanas, o a soluciones "nostálgicas" que tienen como referencia a una ciudad "colonial" muchas veces inexistente, o no recontrable en la situación actual.

Es dentro de esta dirección que este trabajo intenta constituirse en un aporte al conocimiento analítico de nuestras realidades urbanas, y en la ocasión para verificar, -o modificar-,

una serie de meditaciones teóricas y metodológicas previas sobre el análisis urbano y su relación con el proyecto en la ciudad.

La experiencia de algunos años de análisis urbano desde la cátedra de Diseño Urbano de la Facultad de Arquitectura de Rosario con el arquitecto Manuel Fernández de Luco, nos ha permitido ir estableciendo lentamente ciertas leyes que consideramos propias de nuestras ciudades, y necesarias a la construcción de una teoría.

Esta tarea, y la conciencia de nuestra generalizada ignorancia en lo que se refiere al conocimiento sistemático de la arquitectura de nuestras ciudades "de reciente formación", ha generado la necesidad de las investigaciones que aquí presentamos.

1

Ver Muratori, Saverio. Studi per una operante storia urbana di Venezia. Istituto Poligrafico dello Stato. Roma, 1960.

2

Sobre la obra de Samona, ver Lovero, Pasquale (recopilador). L'unita architettura urbanistica. Scritti e progetti. 1929-1973. Franco Angeli Editore. Milán, 1973.

3

Ver Aymonino, Carlo, Polesello Gianugo, Rossi Aldo, bibliografía adjunta.

4

Al respecto, dice Gianugo Polesello: "La teoría de la ciudad por partes no es una teoría formalmente definida(...). La teoría de la ciudad por partes está construida sobre bases empíricas, a la par que todas las modernas teorías científicas. (...), está construida a través del conocimiento de la ciudad". Polesello, Gianugo, "La proyectación de la ciudad como arquitectura y como plan", en La proyectación analítica de la ciudad. Depto. de Teoría y Técnica de la Proyectación Urbana. Instituto Univ. de Arquitectura de Venecia. Venecia, 1979.

5

Linazasoro, J. Ignacio. Permanencias y Arquitectura Urbana. Pag. 17. Editorial G. Gilli. Barcelona.

I. Precisiones generales.

Dice Carlo Aymonino:

"La praxis urbanística nos ha habituado a conocer y juzgar los fenómenos urbanos como premisas para una intervención de planificación, según un proceso determinista, cuya representación bidimensional, a través de planimetrías, convalida su carácter de fenómenos esencialmente cuantitativos. Y si bien bajo ese aspecto es fácil captar ciertas transformaciones importantes, como las ampliaciones, las diferencias de destinaciones de uso, los sistemas viales, etc., no es posible comprender del todo los límites de una representación planimétrica respecto a la realidad histórico-física, es decir respecto a las relaciones tridimensionales y espacio-temporales que la caracterizan cualitativamente".

Se hace posible y necesario entonces para nosotros, a partir de las consideraciones anteriores, la definición de un ámbito de trabajo específico, que sin desconocer la presencia de otras fuerzas (económicas, sociales), constituya un ámbito técnico que pueda explicar las tendencias naturales de cada realidad urbana y de cada área de la ciudad y operar con ellas.

El objetivo de este trabajo ha sido el de tratar de avanzar en la construcción de una teoría que nos permita entender en que reside la especificidad arquitectónica de nuestras ciudades, tratar de precisar la naturaleza de su forma. Este cuerpo de conocimientos, esta teoría interpretativa que vamos a presentar y que estamos desarrollando, debe permitirnos a su vez profundizar un modo propio de intervenir en la ciudad y por lo tanto de transformarla a través de la arquitectura.

Es en función de esta teoría que hemos desarrollado o utilizado determinados métodos, determinados "caminos" organizados para llegar a un fin: el conocimiento arquitectónico de nuestras ciudades finalizado a la proyectación por medio de la arquitectura.

La geografía histórica y el análisis urbano nos han provisto

de herramientas tales como la descripción, la clasificación y el análisis del proceso de formación de aquéllas componentes de la ciudad (físicas y culturales) que ponen en evidencia su comportamiento en tanto que obra o experiencia colectiva.

El análisis por medio de cortes históricos nos ha permitido -mas que una búsqueda de los orígenes-, captar los momentos de ruptura, las discontinuidades, las transformaciones, para comprender las articulaciones de la ciudad actual y las etapas a través de las cuales ha encontrado su condición presente de equilibrio o desequilibrio.

Reconociendo las características particulares de los procesos de urbanización y de construcción de la ciudad en las áreas actualmente mas pobladas y económicamente mas desarrolladas del territorio argentino, que son aquéllas a las cuáles pertenece la ciudad de Rosario, -sobre la cual hemos trabajado-, hemos tratado de establecer las herencias y modelos presentes en la idea de ciudad con la que continuamente se enfrenta nuestra práctica.

Nos ha interesado dejar claro en este análisis los orígenes de la forma de la ciudad y sus transformaciones a través del tiempo, la formación de la estructura de sus espacios colectivos, estableciendo al mismo tiempo una relación constante con las ideas y modelos -a veces coherentes y a veces contradictorios o ineficaces-, con los cuáles la cultura arquitectónica tiende a interpretar o a oponerse a cada estado de la ciudad.

La investigación pretende poner en evidencia dentro de este enfoque y a través del análisis de material histórico, bibliográfico y cartográfico, el nuevo sentido y la nueva dirección que adquieren, en la ciudad de reciente formación nacida con la colonización agrícola, las componentes y la tradición

urbanística de la ciudad de la conquista española: la modificación de la relación entre espacio público y espacio privado, entre monumentos y tejido, el sentido de los trazados y el nuevo rol de las instituciones de control urbano.

Constituye una ampliación del trabajo "L'intervento architettonico in citta di recente formazione. Il caso della citta di Rosario, Argentina", que a su vez es síntesis del trabajo académico realizado en el Instituto Universitario de Arquitectura de Venecia con el arquitecto Manuel Fernández de Luco en 1984, a quién agradezco el aporte en el debate y en la organización del trabajo, así como la posibilidad de reutilizar algunos párrafos del trabajo mencionado.

Agradezco además la participación crítica y el aporte de material édito e inédito referida a Rosario por parte del agrimensor Alberto Montes y del arquitecto Oscar E. Mongfeld, de reciente desaparición.

1

Aymonino, Carlo. Lo studio dei fenomeni urbani. Officina Edizioni, Roma, 1977. Pag. 12.

II. La naturaleza arquitectónica de las ciudades de formación española.

II.1. Las referencias culturales de la ciudad colonial.

Al hablar del origen de las ciudades latinoamericanas, hacemos con frecuencia una referencia mecánica a la ciudad de fundación española: la ciudad de las Leyes de Indias es interpretada como cuadrículado homogéneo, damero monótono y sin diferencias. Al concepto o a la idea de damero se le adjudica, además, en general, un valor negativo.¹ Las potencialidades implícitas en la forma de la ciudad colonial y la sucesiva evolución de los tipos urbanos de las ciudades argentinas son, sin embargo, muchísimas más complejas.

Evidentemente, esta generalización de la idea de ciudad de las Leyes de Indias² se hace desconociendo tanto las diferencias culturales y geográficas de las distintas áreas que fueron objeto de la conquista,³ como el marco institucional que dio origen a las diversas ciudades. Se universaliza un modelo aparentemente homogéneo, sin tener en cuenta como esas indicaciones generales dan origen, en cada lugar y en cada momento de la larga historia de la dominación española, a ciudades con características específicas.

Es esencial, sin embargo, tener presente que en la Pampa Humeda, este modelo es esencialmente una referencia, una herencia cultural tomada como principio de ordenamiento del trazado, más que una realidad física.

Es sobre esta hipótesis que se apoyarán los análisis que presentaremos a continuación.

De donde surge la idea de ciudad de la conquista española. Se ha hecho referencia a la directa influencia de la idea de ciudad del Renacimiento, de la ciudad de los tratadistas, de Alberti o de Filarete. No obstante, en el territorio conquista- //

do, la experiencia, la relación permanente con la práctica y el sentido institucional de la ciudad hacen que ésta se constituya como un modelo original desde el comienzo. Un modelo original que tiene, por lo tanto, un correlato físico diferente.

La ciudad ideal del Renacimiento, tal como fuera concebida por los tratadistas, es un organismo proyectable por medio de la arquitectura como un hecho completo.⁵ En cambio, el modelo que se traspone y se adapta a la ciudad de la colonia española tiene como rasgo fundamental de originalidad el de su anli-
cabilidad a través de unos pocos principios prácticos fundamen-
tales.

Aun cuando algunos de esos principios prácticos-el traza-
do regular ortogonal, por ejemplo- son reencontrables en la tra-
dición medieval francesa y española de las ciudades fortaleza,
a la cual hacen referencia numerosos autores,⁶ al comparar éstas
con las primeras ciudades fundadas en tierra americana, puede ob-
servarse como a una ciudad concebida como hecho unitario, a una
pequeña unidad cerrada y completa, se le contrapone al poco tiem
po⁷ -aun manteniendo el trazado en cuadrícula que establece la
similitud aparente-, una ciudad sin límites, una ciudad que es
esencialmente la definición de un área de tierra para usos ur-
banos pero cuya forma es sólo comprensible en relación con el
territorio. Una ciudad, en suma, sin forma precisa.

II.2. Originalidad de la ciudad americana.

Nos parece importante detenernos para hacer un análisis
de las razones de esta "ausencia" de forma precisa.

La ciudad de la conquista española en América no nace ex-
clusivamente como un hecho físico originado por la necesidad
de habitar o comerciar, sino que es esencialmente un instrumen-
to jurídico que otorga al hecho de la fundación de la ciudad el
poder y la capacidad de controlar un territorio.⁸

Dice Javier Aguilera Rojas que " en América las estructu-

ras políticas preceden^{lv} general a las económicas en la formación de los asentamientos" ya que, "a diferencia de las ciudades mercantiles europeas, los asentamientos americanos fueron principalmente conquistadores".⁹

Para entender esta condición de instrumento jurídico de la ciudad española es significativa la acción de Cortés para librarse de la orden del Gobernador de Cuba, Diego de Velázquez, quién le había prohibido continuar avanzando en la conquista de nuevos territorios reservados a otros conquistadores. En 1519 Cortés funda la ciudad de Villarrica de la Veracruz y forma el Cabildo con sus propios adeptos. El primer acto del flamante Cabildo es el de desconocer la decisión del Gobernador y autorizar a Cortés a proseguir su expedición.¹⁰ Es decir que el objetivo fundamental de la fundación de Veracruz -que mas adelante se convierte sin embargo en el principal puerto de la costa oriental de Méjico-, no es el de construir un hecho físico definitivo sino el de dar, mediante la capacidad jurídica que posee el Cabildo, un mayor poder de conquista a su fundador.

En el proceso de conquista y colonización, la ciudad se va conformando como el núcleo central o el motor de la subdivisión de la tierra. Las experiencias prácticas y la sistematización de las mismas aparecen como mucho mas importantes que las orientaciones teóricas emanadas por el gobierno central español, quién tiende en general a racionalizar "a posteriori" la praxis ya afirmada.

En esta sucesión de experiencias adquiere particular importancia para las posteriores fundaciones en el territorio argentino la fundación de la ciudad de Lima, dónde por primera vez la ciudad es concebida como la valorización concreta de la centralidad de un territorio. En fundaciones anteriores, en cambio, cobra mayor importancia la destinación de uso de la ciudad -puerto o fortaleza-, o la reutilización de las estructuras urbanas prehispánicas -como Méjico o Guzco-.

Lima es la primer capital construída enteramente ex-novo.

Posee una gran carga innovadora y es el primer modelo en el cual la valorización del territorio nace del trazado de la plaza, primer gesto fundacional. A partir de ese centro, una malla cuadrada, rigurosamente ortogonal y capaz de extenderse en todas las direcciones es destinada a convertirse en la sede urbana de los conquistadores y su séquito, y de ella se procede a la subdivisión del territorio.¹¹

Dice Enrico Guidoni refiriéndose a Lima que "la matriz cultural no tiene nada que ver con posibles referencias a la antigüedad clásica o a hipótesis de tratadistas del primer Renacimiento: se trata de una grilla de malla cuadrada rigurosamente homogénea y posible de agrandarse en todas las direcciones, que tiene su núcleo central en un cuadrado compuesto por ocho manzanas dispuestas en torno a una plaza central porticada de neta influencia medieval...".¹²

Lima es la expresión mas acabada de esta necesidad práctica de controlar el territorio a partir del diseño de la ciudad, a la que hacíamos referencia mas arriba. Su modelo se aplicará, a causa de la influencia de Lima sobre la conquista del territorio argentino, en todas las ciudades argentinas, con mayores o menores grados de complejidad.

Ya no se trata, entonces, de una ciudad medieval o de un producto del Renacimiento europeo adaptado a diferentes condiciones climáticas o geográficas, sino que empieza a perfilarse una idea de ciudad diferente, con características originales que se mantendrán, no sólo en todas las ciudades de fundación española sobre el territorio argentino, sino que perdurarán, en sus principios mas elementales de racionalidad y eficiencia, como herencia cultural determinante de la evolución urbana de los períodos sucesivos.

II.3. Conclusiones acerca de la naturaleza arquitectónica de la ciudad.

Las características esenciales de esta ciudad están directamente relacionadas con su condición de ser un acto de conquista y toma de posesión del territorio, cuyo objetivo inmediato es el de permitir la división y la adjudicación de la tierra, no solo urbana, sino también rural.¹³ Esta condición determina dos rasgos esenciales: el de la extrema racionalidad en la división de la tierra, y el de la preexistencia de la división de la tierra a todo hecho construido.¹⁴ En este sentido, son sumamente significativos los planos que acompañan a las cartas de fundación: adquieren en ellos mas importancia los nombres de los propietarios que las definiciones edilicias, y se hace evidente que su principal valor es de instrumento legal-contractual.

A pesar de esta extrema racionalidad, y de la necesidad de una distribución privada de la tierra, la ciudad de la conquista española dedica gran parte de su extensión al espacio público. La previsión de tierras para usos comunitarios -esencialmente relacionados con la subsistencia- es una constante en las Leyes de Indias.

Todas las nuevas ciudades deben reservar una generosa superficie de tierras comunales destinadas a cultivo y abastecimiento de la comunidad (tierras de "pan llevar"), a pastoreo (dehesas) y a los posibles crecimientos urbanos (ejido). El gobierno municipal, representado por el Cabildo, es el encargado de administrar la tierra pública y los servicios: el matadero, las fuentes de agua, los hospitales públicos, las calles y las plazas. Es además el encargado de definir los desarrollos futuros de la ciudad por medio de las Ordenanzas Municipales, -primeros reglamentos de edificación-. Se ocupa de mantener y continuar la traza inicial delineada por el fundador, diseñar las futuras extensiones, controlar las líneas de edificación, controlar la higiene y el funcionamiento total de la ciudad.¹⁵

Los hechos primarios que caracterizan a los primitivos y reducidos núcleos urbanos coloniales argentinos son: la Plaza Mayor, -primera parcela determinada en el acto de fundación-, e-

lemento central de la ciudad y único lugar de las actividades públicas ciudadanas, -fiestas religiosas, mercados, espectáculos. actividades cívico-administrativas, ejecuciones. Se presenta en las ciudades del territorio argentino siempre como un "vacío urbano", ocasionado por la supresión de una o dos manzanas, y al no tener funciones predominantemente rituales o simbólicas, evidencia la falta de preocupación arquitectónica unitaria.

En torno a ella se nuclean la Catedral, el Cabildo, en algunos casos el Fuerte , y los edificios comerciales y de habitación privada mas representativos. Los otros escasos monumentos -iglesias, conventos, colegios de las distintas comunidades religiosas-, se disponen dentro del tejido de manzanas y lotes, caracterizándolo pero sin deformarlo.

El trazado de la ciudad, que las Leyes de Indias llaman "traza de la ciudad", organiza la división en manzanas tomando como punto de partida a la Plaza. En torno a la traza se establece el perímetro constituido por las tierras comunales (ejido, dehesas y tierras de "propios" o del Cabildo), y por último se procede a la subdivisión destinada a suertes de estancias, chacras, etc. Este trazado tiene el rol fundamental de definir, perimetrar y hacer funcional la tierra edificable para usos urbanos.

La calle establece la relación entre el ámbito público y el ámbito privado, cuyo dominio es el interior de la manzana y cuya unidad de división es el lote.

La dimensión y la posterior ocupación de la parcela, no están en relación a un módulo tecnológico-constructivo, como lo están en las ciudades europeas de la época, sino que están directamente vinculadas con las sucesivas divisiones del lote original de un cuarto de manzana que aparece en las cartas de fundación. En efecto, la manzana original de cuatro lotes comienza a dividirse poco a poco -en muchos casos antes de la construcción de la mayor parte de las manzanas- en fracciones de las cuales derivan una complejidad de tipos de vivienda.¹⁶ Las únicas restricciones a la construcción las imponen las Ordenanzas Municipales.

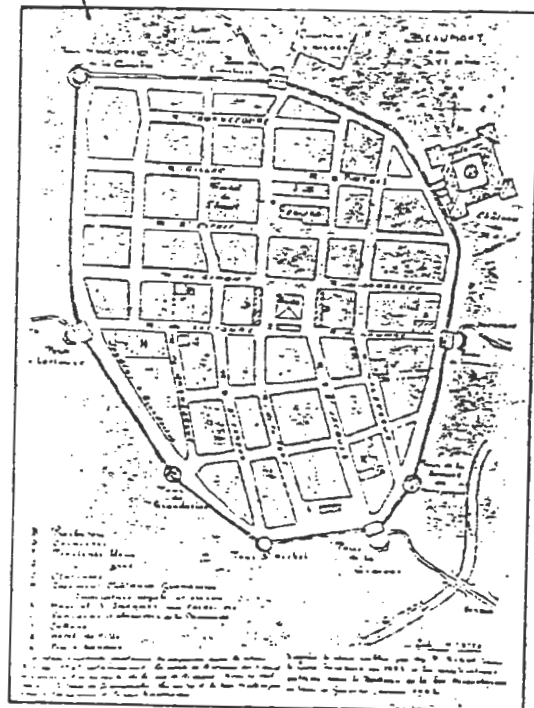
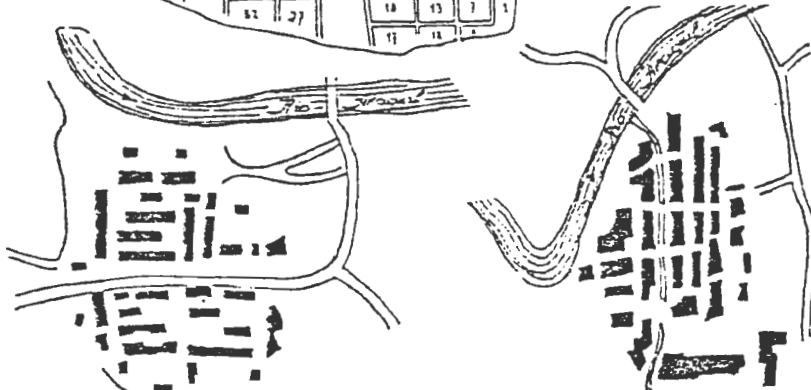
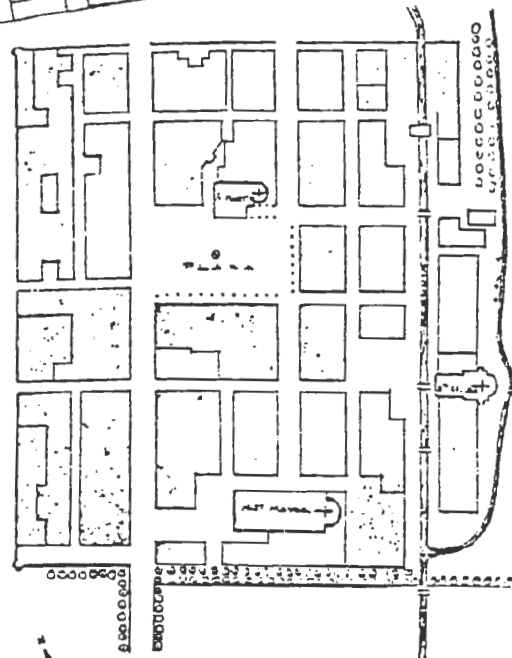
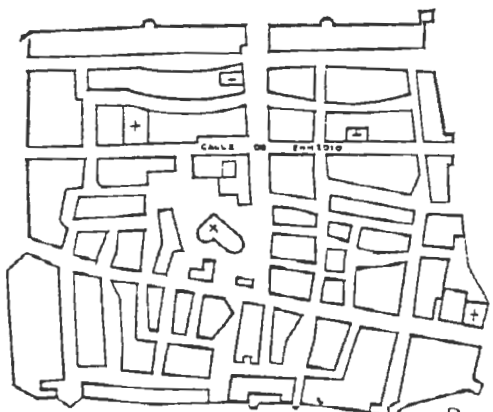
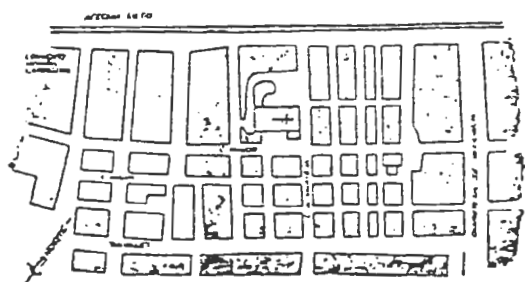
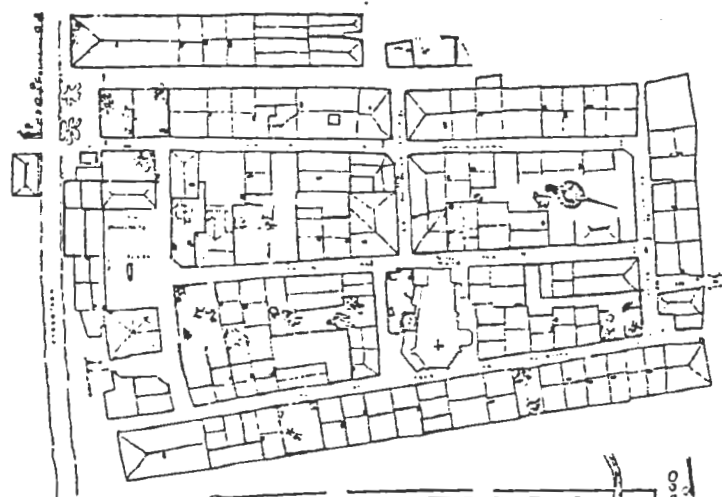
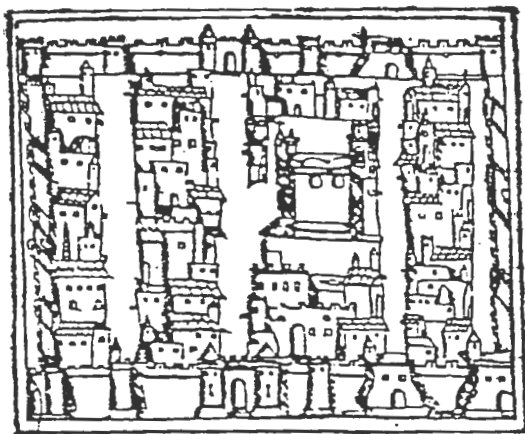
Haremos énfasis, para finalizar el análisis de la ciudad de este período, en aquéllos caracteres que nos permitirán establecer las continuidades y las discontinuidades con la conformación físico-arquitectónica de la ciudad del siglo XIX -la ciudad de la colonización agrícola-, y con la ciudad "moderna" del siglo XX, para llegar a precisar la especificidad formal, la razón de ser y por lo tanto los modos de interpretación de la ciudad de Rosario.

La ciudad de Indias es fundamentalmente un instrumento de apropiación y de dominio artificial y organizado de un ámbito natural. Nace como trazado y división de la tierra para usos urbanos, distintos de los usos rurales y no como hecho físico tridimensional. La dimensión de su trazado supera en mucho a las necesidades del momento en que se funda, y se contruye a lo largo del tiempo según una lógica no necesariamente determinada por el completamiento de cada manzana.¹⁷

Se presenta desde sus comienzos, y allí se encuentra el germen de los desarrollos posteriores, como una estructura que tiene infinitas posibilidades de crecimiento.

Como contraparte -y estos son los aspectos positivos que se perderán al comenzar el período republicano-, en esta ciudad todavía de pequeñas dimensiones, centrada sobre el gesto sacro de la fundación de la plaza, se mantiene una equilibrada relación entre lo público y lo privado. Es una ciudad que tiene su voluntad de representación depositada en las instituciones de tipo público, tanto civiles como religiosas, que adquieren un peso dimensional significativo dentro de la estructura total. Esta relación entre algunos hechos urbanos de un cierto grado de monumentalidad y el espacio privado perimetrado a su vez por las tierras comunitarias no es solo privativa de los grandes centros, sino que se mantiene en todas las escalas de asentamiento urbano.

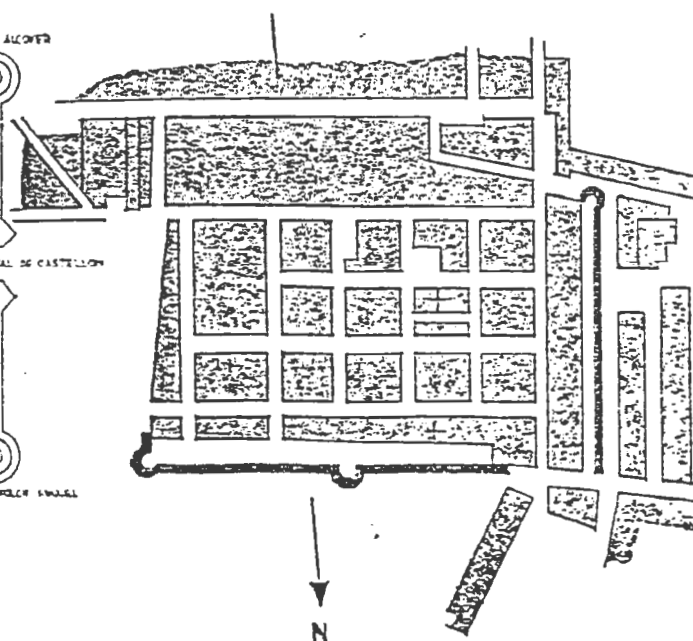
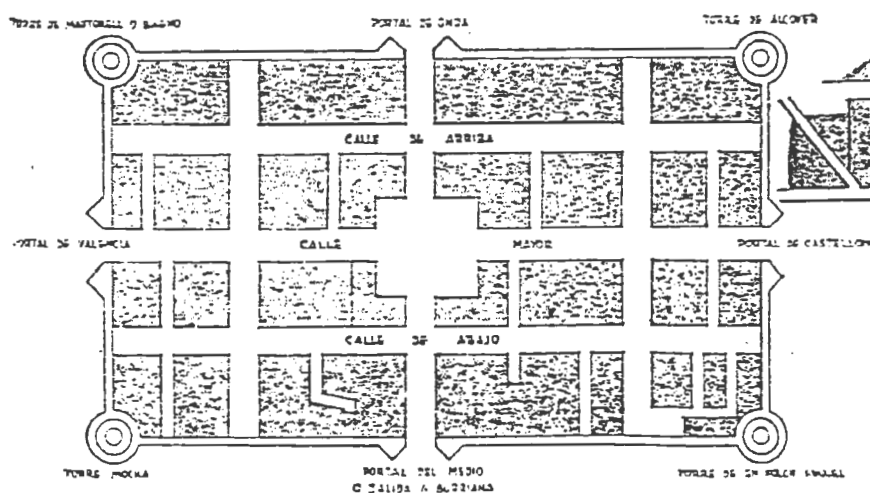
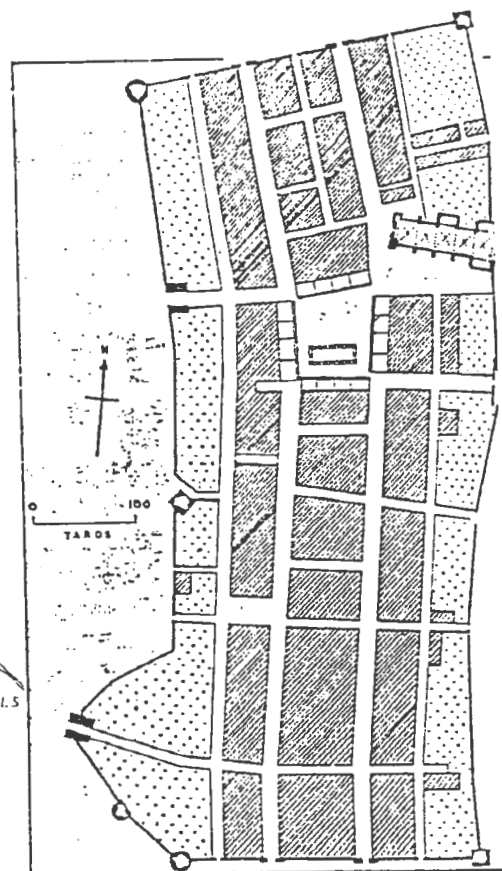
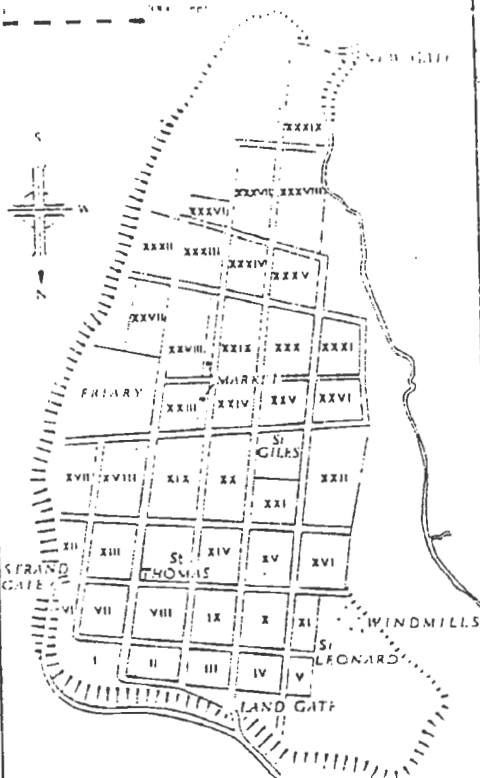
Veremos, en el capítulo sucesivo, en que momento y por que razones comienza a configurarse la nueva realidad urbana de la ciudad moderna. Una realidad urbana sustancialmente diferente: como idea de ciudad y como hecho físico en el territorio.



Las "ciudades-fortaleza" medievales en España, Francia e Inglaterra:
 1- Castellón de la Plana. De un grabado del siglo XVII. 2- Fonca. Esquema planimétrico actual del centro antiguo. 3- Nules. Esquema actual del núcleo antiguo. 4- Briviesca. Esquema de la ciudad en el medioevo. 5- Castellón de la Plana. Esquema del núcleo original. 6- Beaumont de Lomagne. Planta del siglo XVI. 7- Winchelsea. Reconstrucción del esquema distributivo de los lotes en la fundación. 8- Echarri-Aranaz. Esquema del núcleo antiguo. 9- Huarte-Arizquil. Esquema del núcleo antiguo.

Fuentes: 1,3,6,7, de V. Franchetti Pardo, Storia dell'Urbanistica. Dal 100 al 100. Ediz. Laterza, Roma-Bari, 1983. 2, 4, 5, 8, 9, de V. Franchetti Pardo, Storia dell'Urbanistica. Dal 100 al 100. Ediz. Laterza, Roma-Bari, 1983.

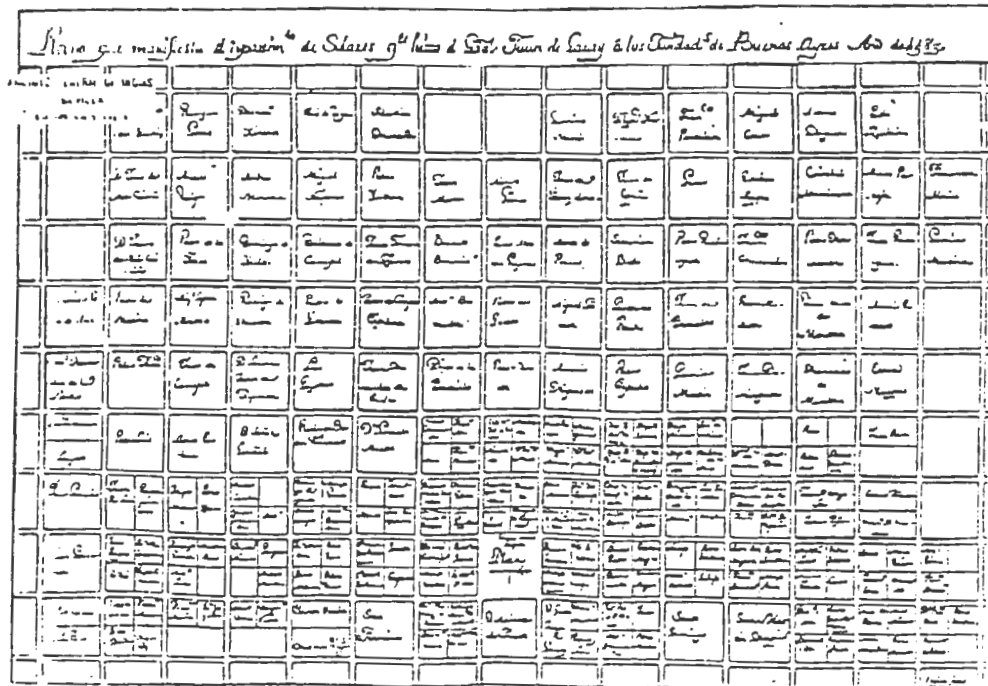
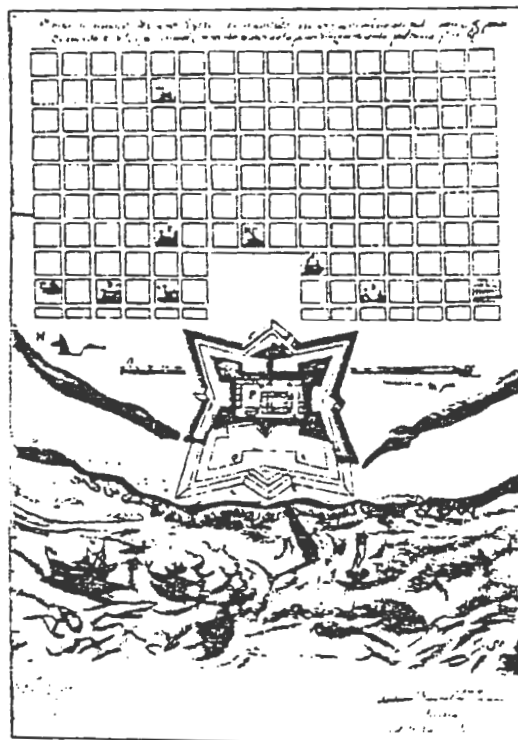
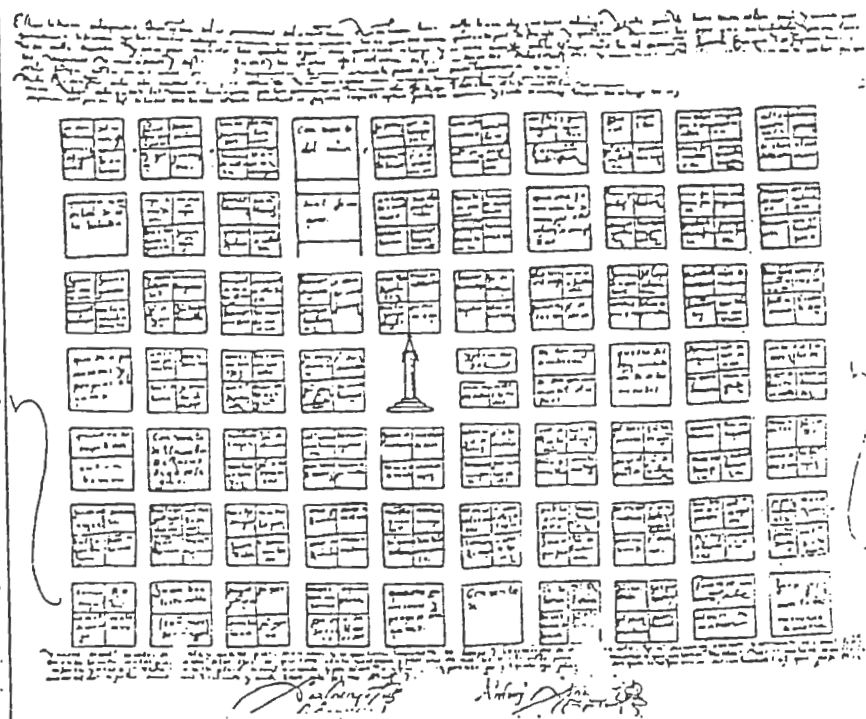
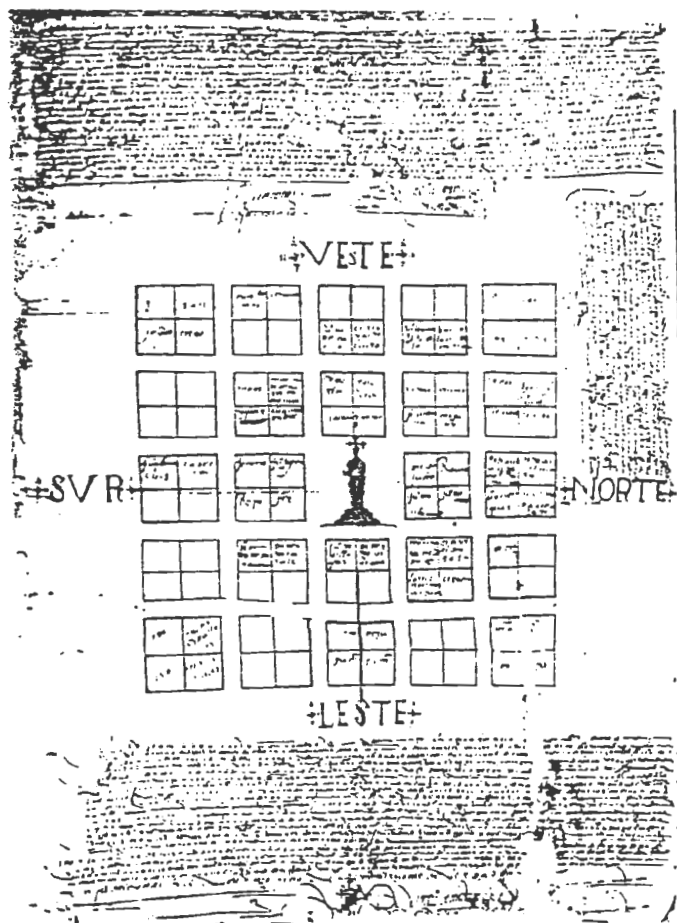
Fuentes: 1.3.4. E. Guidoni, A. Marino, Storia dell'urbanistica. Il 500. E. Jacini, Laterza, Roma, 1987. 2. V. Franchetti Barco, op. cit.



El trazado regular ortogonal es reencontrable en la tradición medieval de las ciudades-fortaleza francesas y españolas, pero estas son concebidas como una pequeña unidad cerrada y completa.

Las "ciudades-fortaleza" medievales en España, Francia e Inglaterra:
1- Aiguës Mortes. 2- Villareal, Castellón. 3- Winchelsea. Otra reconstrucción del esquema distributivo de los lotes de fundación. 4- Almenara, Castellón. 5- Beaumont de Perigord.

Fuentes: 1, L. Benevolo, *Storia della città*, Roma-Bari, 1975. 2, 4, L. Torres Balbás, op.cit. 3, 5, V. Franchetti Pardo, op.cit.



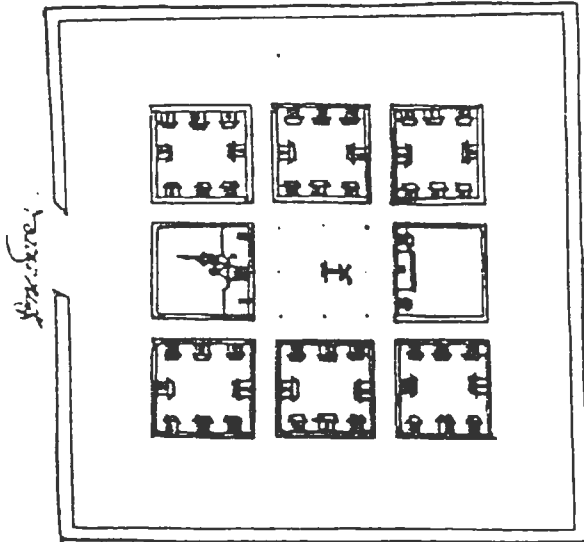
En el territorio conquistado empieza a perfilarse una idea de ciudad diferente, con características originales. Una ciudad sin límites, que es esencialmente la definición de un área de tierra para usos urbanos, pero cuya forma es sólo comprensible en relación con el territorio.

1- Mendoza. Planta fundacional. Versión de 1562. 2- Buenos Aires. Plano / de Bermúdez, 1708. 3- Carta de fundación de la ciudad de Córdoba. 4- Buenos Aires. Planta de 1853 con el reparto de tierras hecho por Garay.

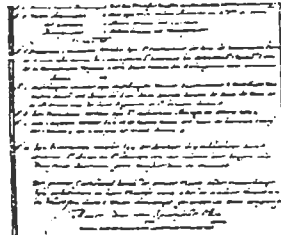
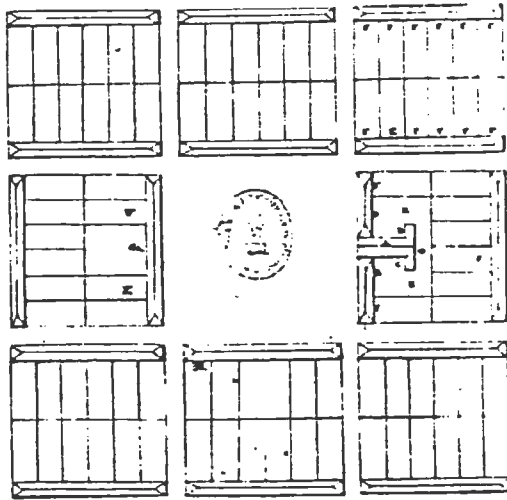
Fuentes: J. A. Razzori, Historia de la ciudad argentina, Tomo I, Buenos Aires, 1945. 2. R. Gutiérrez, "La colonización del territorio argentino", en 2 C Construcción de la ciudad N°19, Barcelona.

1872-

*Subordinación
Dada
Militar.*

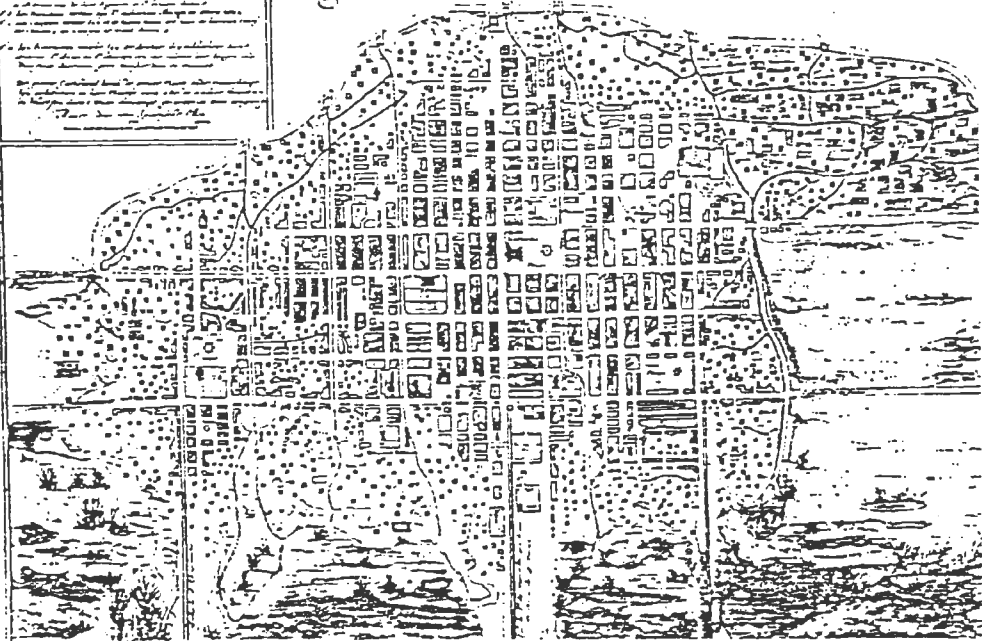


1872.

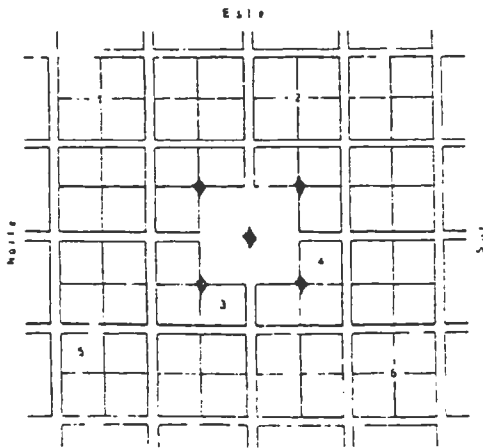


MEXICO
Laguna Grande

De S' Lazaro.



Local de San Juan Bautista



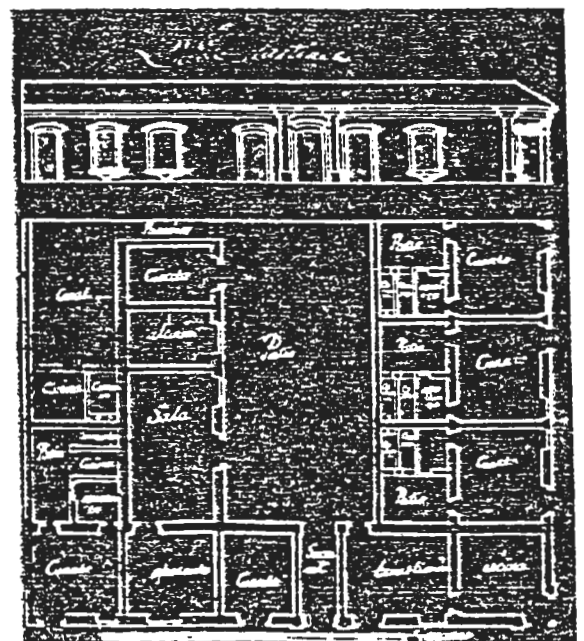
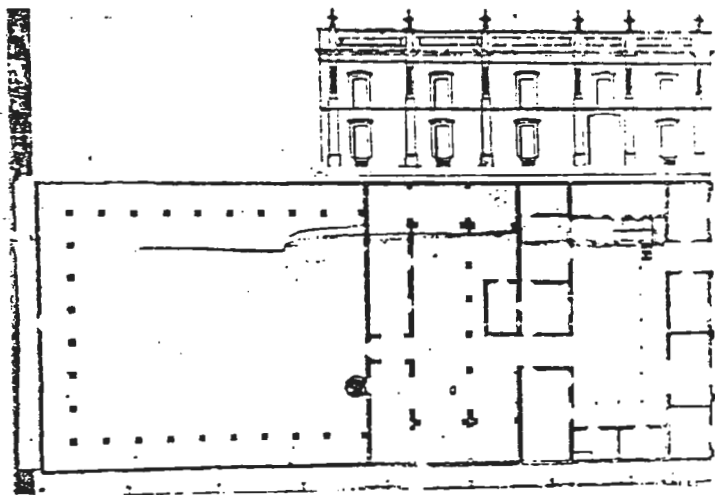
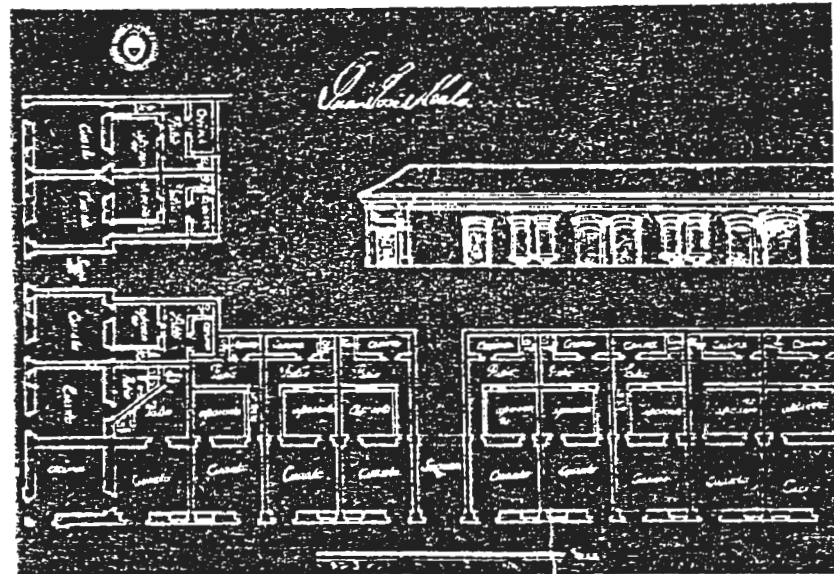
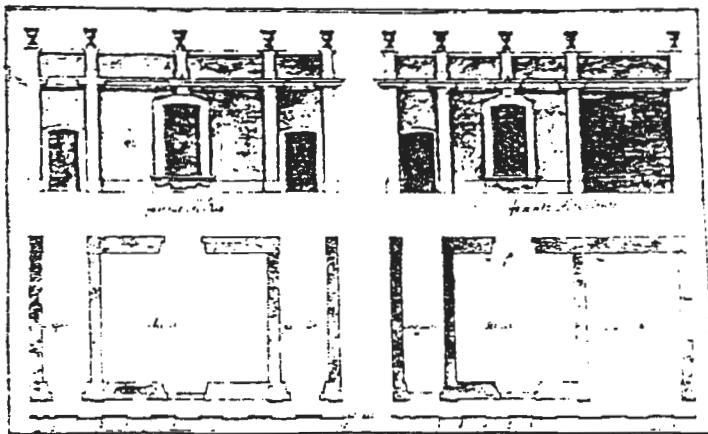
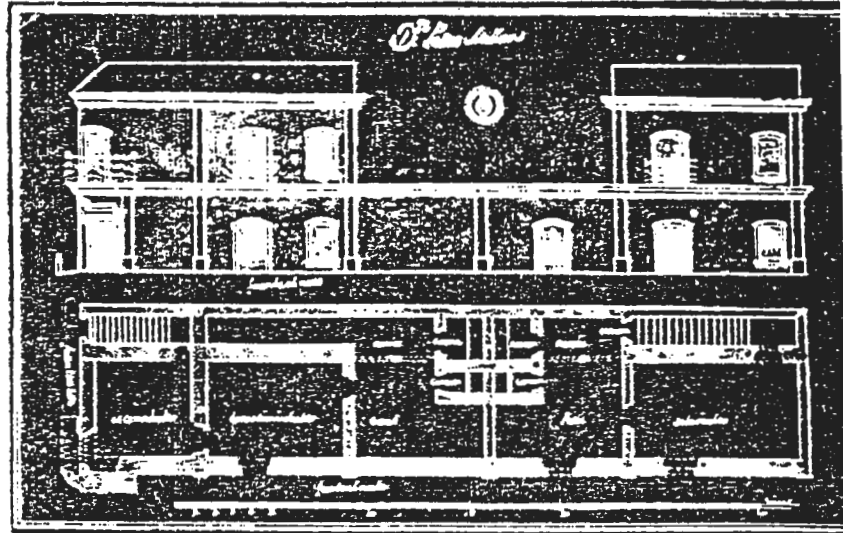
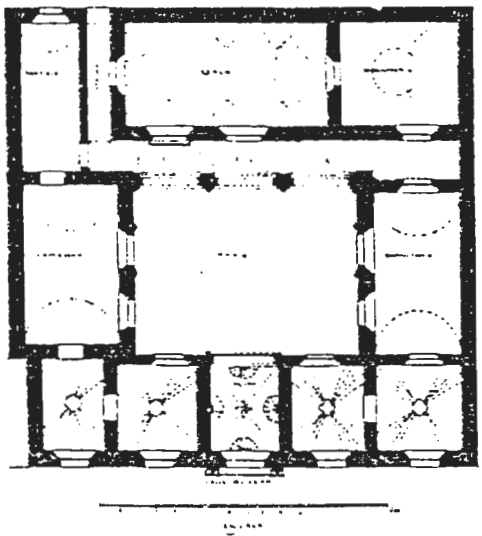
CIUDAD DE SAN JUAN BAUTISTA
DE LA RIBERA AÑO 1607



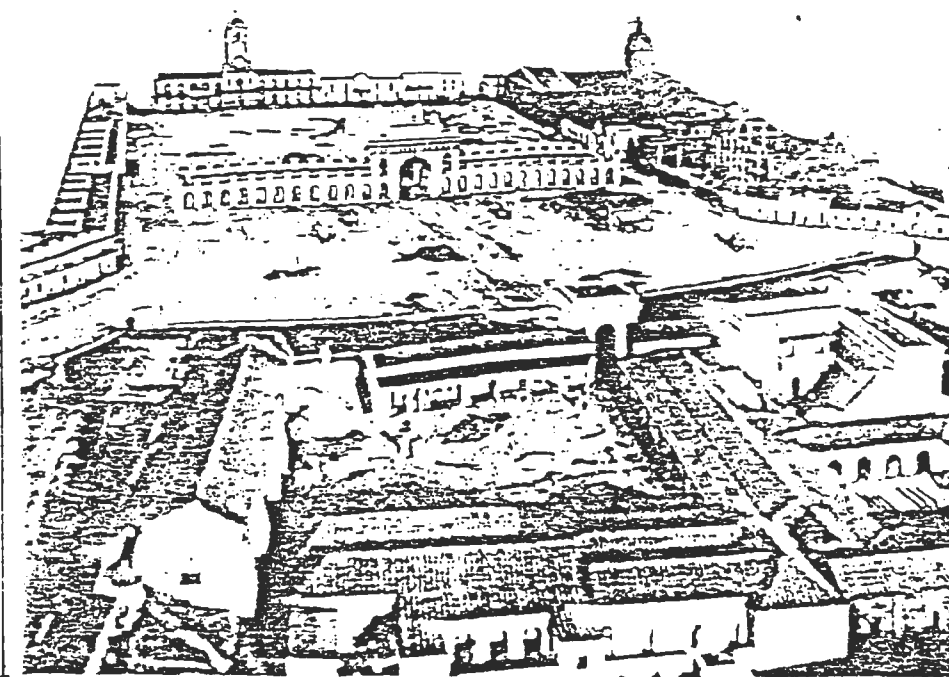
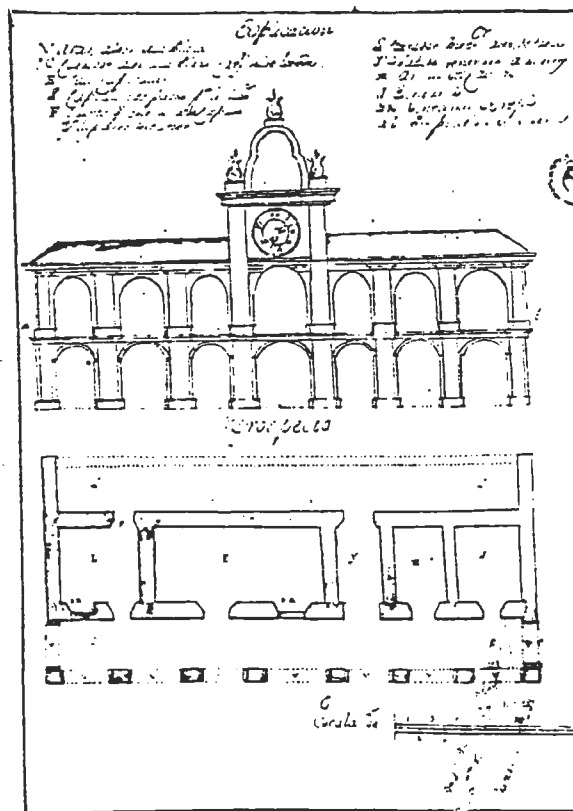
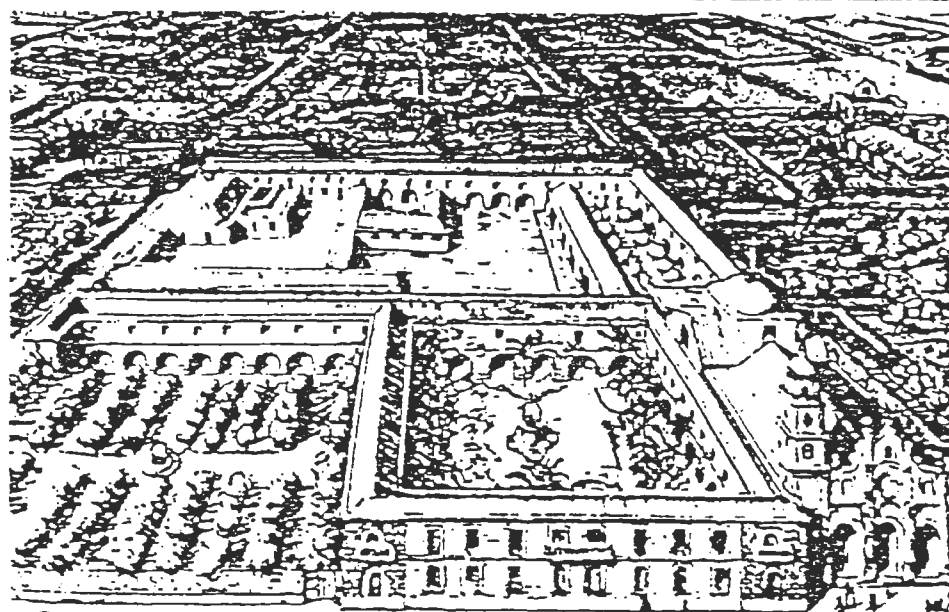
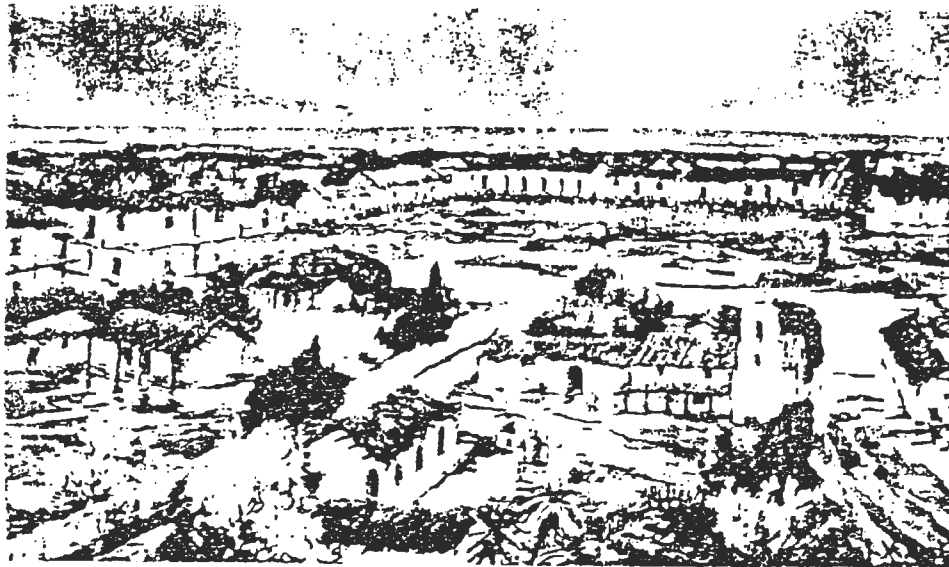
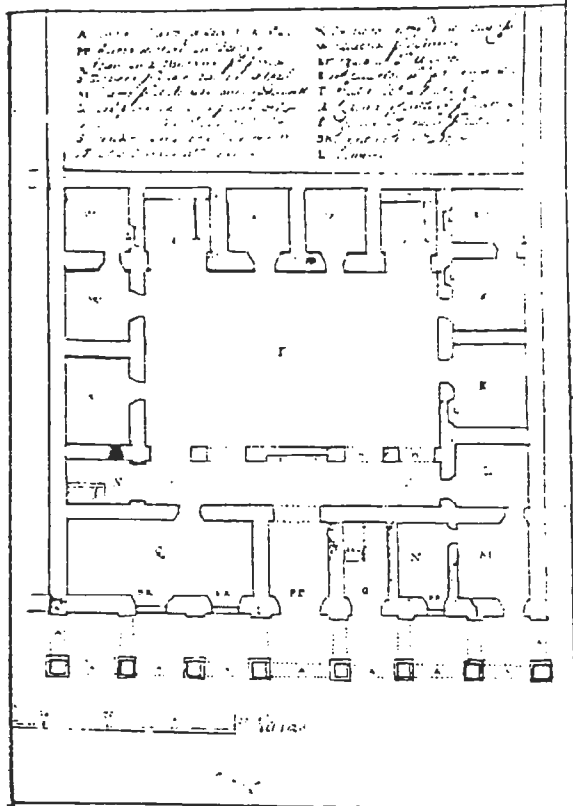
Los principios ordenadores de esta nueva idea de ciudad perdurarán, en sus principios más elementales de racionalidad y eficiencia, como herencia cultural determinante de los períodos sucesivos.

1- Pueblo de los Dolores, Prov. de Córdoba, 1730. 2- Proyección de ciudad en la Patagonia, Nueva Murcia, 1780. 3- S.J. Bautista de la Ribera, 1607. 4- Vista de la zona central de la planta de Lima, 1637. 5-6- Vistas Holandesas de Ciudad de México en 1665. De originales españoles.

Fuentes: 1. R. Gutiérrez, Presencia y continuidad de España en la arquitectura rioplatense, Buenos Aires, 1971. 2,3, R. Gutiérrez y otros, "La colonización..." op. cit. 4,5,6, E. Guidoni, A. Merino, op. cit.



1 a 6- Plantas de vivienda ...
op. cit.



La ciudad colonial, centrada sobre el gesto sacro de la fundación de la plaza, mantiene una equilibrada relación entre lo público y lo privado. Su voluntad de representación está depositada en las instituciones públicas, tanto civiles como religiosas.

1,2- Cabildos. 3- Plaza Mayor de Buenos Aires hacia 1650. Dibujo de Leonie Magchis. 4- La Manzana de las Luces en Buenos Aires, 1767. Reconstrucción. 5- Maqueta de Plaza de Mayo con los edificios circundantes, sin fecha. Museo Histórico Nacional de Luján.

Fuentes: 1,2, P.G. Furlong, Arquitectos Argentinos durante la dominación hispánica. Buenos Aires, 1940. 3,4,5, S. Fernández Arlaud, op.cit.

Notas al capítulo II.

- ¹ P.H.Randle, por ejemplo, señala: "El trazado en cuadrícula es, lógicamente, la primera imagen que acude a la imaginación de quien se pregunta por la forma urbana de la ciudad pampeana. Sin duda alguna, es el 'fósil' que aun conservamos de los tiempos de la dominación hispánica...". Randle, P.H. La ciudad pampeana. OIKOS, Buenos Aires. (2da. edic) 1977. Pag. 45.
- ² El ordenamiento jurídico general de la conquista española en lo que interesa al territorio actual de la Argentina fue reglado en España por los siguientes textos:
 - 1.- "Reales Ordenanzas e Instrucciones sobre Descubrimiento y Nueva Población", dictadas por Carlos V en 1526.
 - 2.- "Ordenanzas sobre Descubrimiento Nuevo y Población", que sanciona Felipe II en 1563.
 - 3.- "Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias", codificadas en 1860 en la materia del libro IV, título I a VII de: Razzori, Amílcar. Historia de las ciudades argentinas. Imprenta López, Buenos Aires, 1945. Tomo I, pag. 471.
- ³ Muy pocos estudios existen disponibles referentes a la construcción de una tipología que permita clasificar la gran variedad de ciudades de la conquista española según sus características morfológicas y funcionales, con modo de permitir un análisis en profundidad de las diferencias cualitativas entre los distintos tipos, y sus relaciones con las particulares condiciones históricas, culturales y geográficas. Ver bibliografía al final del presente ensayo.
- ⁴ Eduardo Cáceres señala que "El precedente mas directo de las Leyes de Indias se encuentra en el código de Juan de Ovando (1569-1573), pero de hecho es justamente a través de este código que se reagrupa toda la normativa existente en la época y tambien las cédulas que provisoriamente habían sido emanadas por Carlos V para las fundaciones de las Indias. Recoje, entre otras cosas, toda la cultura renacentista desde Vitruvio al Alberti, pasando a través de la Utopía de Tomás Moro y también a través de algunos textos como el del monje enciclopedista Eximenic, quién entre 1381 y 1386 escribe "El Cristiá", que insiste en la regularidad de la planta edificada y en la singularidad de la plaza central con el Duomo y la subdivisión de los barrios". Cáceres, Eduardo. "Teoría y práctica en la formación del urbanismo español. (1350-1940)". DAPU-IUAV, Venecia, 1983.
- ⁵ "Para los hombres del Renacimiento, el proyecto de una ciudad, como por otra parte emerge también de las experiencias urbanísticas de la época, significaba esencialmente búsqueda de uni-

tariedad del espacio urbano (...) Los episodios urbanísticos (plazas, calles) son considerados como elementos bien individualizados, bien definidos, y por lo tanto reconocibles por su configuración, que podían y debían componerse para después formar una unidad espacial de grado superior. El entero espacio urbano, entendido como integral (en el sentido matemático) de los episodios edilicios singulares era por lo tanto "leído" y percibido en clave óptico-prospéctica." Franchetti Pardo, Vittorio. Storia dell'Urbanistica. Dal trecento al Quattrocento. Editori Laterza, Roma, 1982.

- 6 En relación a las experiencias de fundación de nuevos centros realizadas en Europa en el 1300 y 1400, se ha tendido a simplificar el fenómeno dando una visión unitaria del problema. Así, mientras Javier Aguilera Rojas, y otros muchos autores, señalan como origen de los modelos de ciudad importados a las colonias, a las "bastides" francesas y a las ciudades españolas de la Reconquista como provenientes de una única raíz cultural, Vittorio Franchetti Pardo señala la necesidad de "establecer, caso por caso, los motivos que han conducido a aconsejar un tipo de política territorial, traducido luego en la decisión de fundar un nuevo centro. Es necesario andar mas allá de la aparente unitariedad del proceso para analizar sus elementos de diferenciación y caracterización específica". Ver, Javier Aguilera Rojas y otros. Urbanismo español en América. Madrid, 1973. Franchetti Pardo, Vittorio. (op.cit.), pag. 45.
- 7 Ver Guidoni, Enrico, Marino, Angela. Storia dell'Urbanistica. Il Cinquecento. Editori Laterza, Roma, 1982. Pag. 376 a 386.
- 8 Ver Razzori, Amílcar, (op.cit.), Pag. 469. Guidoni, Enrico. (op.cit) pag. 355.
- 9 Aguilera Rojas, Javier y otros. (op.cit.)
- 10 Konetzke, R. "Hernán Cortés como poblador de la Nueva España". En Revista de Indias, 31-32, 1948. Citado por E. Guidoni, (op.cit) pag. 355.
- 11 Guidoni, Enrico. (op.cit.) Pag. 384.
- 12 Guidoni, Enrico. (op.cit.) Pag. 384.
- 13 El valor que adquiere la subdivisión de la tierra como origen o como soporte material de la forma de la ciudad está directamente vinculado al modo en que se organiza la conquista. La conquista española, y en particular en el actual territorio argentino, se organiza como una empresa privada, establecida a través de un contrato entre el Rey y el Conquistador (la Capitu-

ción). Por medio de él el conquistador se hace cargo de todos los riesgos y recibe a cambio las riquezas o la tierra. La adjudicación de la tierra, además, está en relación con las distintas jerarquías de los participantes, y con el monto del capital aportado a la empresa. Ver Assadourian, Beato, Chiaramonte. Historia Argentina. De la conquista a la independencia. Paidós, Buenos Aires. Reimpresión 1983. Pag. 16 y 30

- 14 Ver Razzori, Amílcar. (op.cit.) pags. 304 y 305.
- 15 Ver Yujnovsky, Oscar. La estructura interna de la ciudad. El caso latinoamericano. Ediciones SIAP, Buenos Aires 1971. Pag 53 a 58.
- 16 La variedad de tipos de la vivienda en la ciudad colonial aun no ha sido suficientemente profundizada por la historiografía arquitectónica, siendo la obra mas importante la del padre Furlong. De ciertas recopilaciones realizadas en el Archivo Nacional, colaborando con el arq. Díaz en el trabajo "Buenos Aires, arquitectura de la manzana" (ver bibliografía al final del presente ensayo), se desprende que superan en variedad a la ya aceptada pero reductiva esquematización de la "casa de patios" y la "casa chorizo".
- 17 Para aclarar el sentido de esta idea de ciudad racional y eficiente, resulta pertinente ver como, contemporáneamente, en las misiones jesuíticas una realidad institucional y un sentido de la ciudad totalmente diferentes dan como resultado un tipo urbano tambien diferente.
La ciudad que tiene como origen la relación entre el misionero y el indígena (ver bibliografía del presente ensayo), adquiere no sólo una particular significación religiosa, sino que nace a partir de la necesidad de residir y no de poseer la tierra urbana. Aun cuando mantiene el trazado ortogonal y se organiza en torno a la Plaza, la ciudad ya no está hecha de parcelas sino de unidades construídas -las casas colectivas- que van definiendo el tejido en relación con el espacio público. Los edificios del trabajo y del culto construyen la plaza y la monumentalizan arquitectónicamente.

III. La ciudad de la Independencia.

III.1. Caracterización de la conquista del territorio. Transformación de la estructura de centros urbanos a partir de la formación del Virreinato.

Se ha afirmado al comienzo del anterior capítulo que las ciudades de la conquista, cuya naturaleza morfológica se ha tratado de precisar, en la Pampa Húmeda representan un modelo de referencia, una fuerte tradición en la construcción de la ciudad mas que una presencia física.

Para aclarar esta afirmación, se hace necesario detenerse sobre dos características esenciales de la conquista del territorio argentino:

En primer lugar, la conquista del territorio argentino se realiza sobre un área semivacía. En el momento de la conquista los asentamientos urbanos son muy escasos y limitados en su mayor parte a las regiones del Noroeste, vinculadas con el imperio inca.¹

La organización tribal de los nativos comporta dos dificultades esenciales a los efectos de la conquista: la ausencia de una organización urbana precedente sobre la cual apoyar la nueva, ya sea como sede de poder que como reserva de mano de obra; la ausencia de un poder central, por lo cual la pacificación o la sumisión de una tribu no implicaba de por sí la derrota de la tribu vecina. Esta fragmentación del poder implicaba también la necesaria división de las fuerzas de los conquistadores y explica la extrema debilidad de los primeros asentamientos urbanos, muchos de los cuales fueron destruidos en los primeros ataques.²

Desde este punto de vista, la escasez de población rural y urbana y su capacidad de resistencia frente a las nuevas condiciones sociales y económicas, es una clave esencial para com-

prender la evolución posterior de la red urbana argentina.

En segundo lugar, la conquista española del territorio argentino está directamente vinculada con la necesidad de expandir las fronteras del Virreinato del Perú agregando nuevos territorios que proveerían a su mantenimiento, y con el interés de proteger las fronteras contra las frecuentes invasiones de portugueses e ingleses dirigidas contra las regiones de producción de metales preciosos, fundamentales para el imperio español.³ Esto determina una cuidadosa planificación de las fundaciones siguiendo las rutas hacia el Perú y dejando vacías las rutas hacia el Atlántico.

Recién con el dictado del Reglamento de Comercio Libre en 1776, que permite el comercio de todos los puertos españoles con las colonias, y con la creación del Virreinato del Río de la Plata con sede en Buenos Aires en 1778, se inicia una nueva política que favorece a la costa atlántica, y que comienza a modificar el entero sistema de centros existentes desde hacía dos siglos. Así, mientras Lima, que ya tenía 37.000 habitantes a comienzos del siglo XVIII alcanza 52.000 en 1791, Buenos Aires, que tenía solamente 24.805 en 1778, pasa a 40.000 en 1801 y 55.000 en 1810.⁴

III.2. Modificaciones en la idea de ciudad y en los instrumentos de control urbano a partir de 1810.

Durante los primeros años de la independencia, no se modifica sustancialmente la estructura interna de la ciudad de origen colonial, ni tampoco las normas urbanísticas que las regulan. El crecimiento afecta de manera desproporcionada sólo a Buenos Aires, donde aumenta la subdivisión de la tierra urbana y se dividen áreas no urbanizadas hasta el momento, pero en términos generales, la estructura de centros y las características de la ciudad permanecen inmutables hasta mediados de siglo.⁵

La profunda transformación del sistema productivo que ma

ca el ingreso de la Argentina en los mercados internacionales, comienza sin embargo a inducir cambios fundamentales en la idea de ciudad, que van a comprometer los desarrollos futuros.

Dice Paolo Sica refiriéndose a los procesos de transformación urbana y territorial que se producen en el mundo capitalista en el transcurso del siglo XIX, de los cuáles la Argentina es partícipe: "... la propiedad del suelo y de los edificios asume un rol mas preciso, transformándose en capital fijo y en mercancía. Los Estados aceptan el principio de la privatización y valorización de las tierras públicas, y su colocación en el sistema productivo(...) Se anulan, al ser considerados inútilmente limitativos de la propiedad privada, los derechos de origen colonial referidos al uso comunitario de las propiedades agrícolas, y los reglamentos y los derechos consuetudinarios ejercidos por las comunidades y por las administraciones locales sobre el ambiente físico, debilitándose los instrumentos de control público justamente en una fase de profundas transformaciones."⁶

Simultáneamente, pierden valor las instituciones administrativas y representativas del poder colonial, se eliminan las prerrogativas del poder eclesiástico y se suprimen los Cabildos. La desaparición de estos últimos entraña a su vez el debilitamiento de la autonomía de los municipios, y está en estrecha relación con la privatización paulatina de las tierras comunales.⁷

Se adjudica al Estado un rol técnico-administrativo: se le atribuya la provisión de algunas infraestructuras y la prestación de algunos servicios de base y se le pide, en particular, que resuelva el conflicto entre la propiedad de la tierra y los intereses generales, para permitir el funcionamiento mínimo de la ciudad.⁸

Esta disminución de la capacidad del poder público para controlar la ciudad coincide, como ya hemos señalado, con un momento de grandes transformaciones en la escala territorial y en la escala urbana, los cuáles se hacen mas intensos a partir de

la definitiva puesta en producción del territorio agrícola-ganadero dentro del mercado internacional, que se produce en la segunda mitad del siglo XIX.

III.3. Nuevas modificaciones en el sistema de centros.

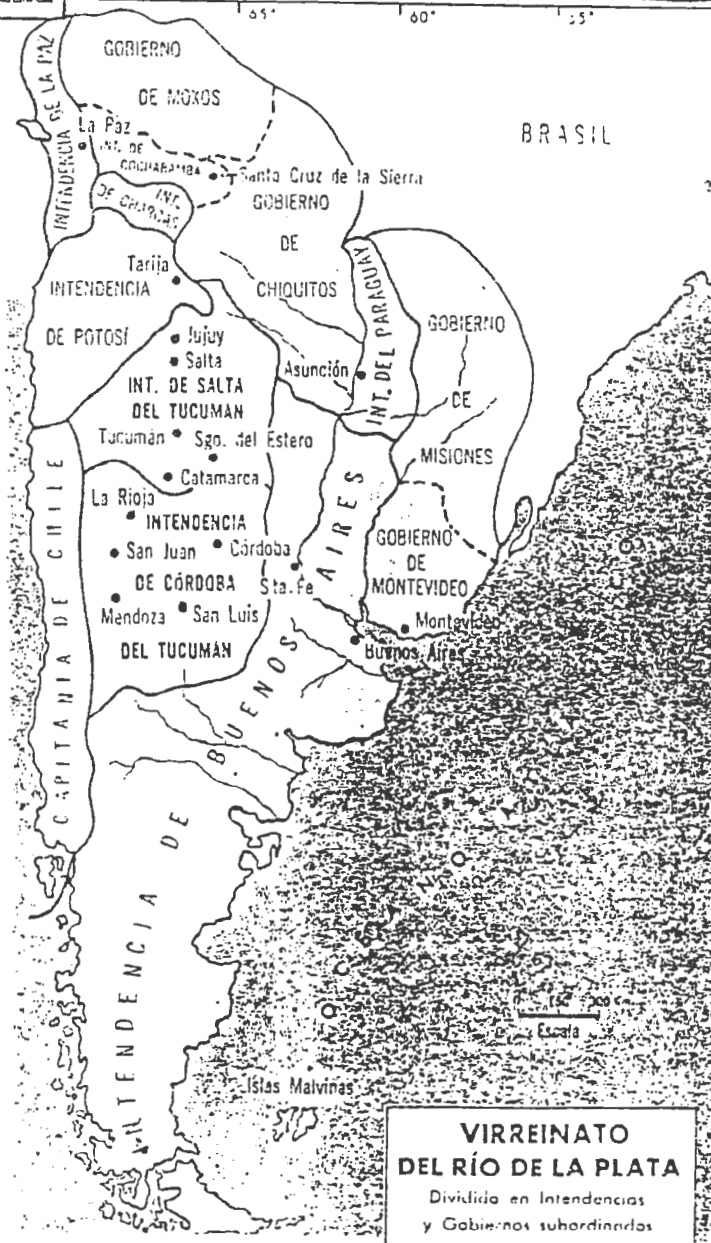
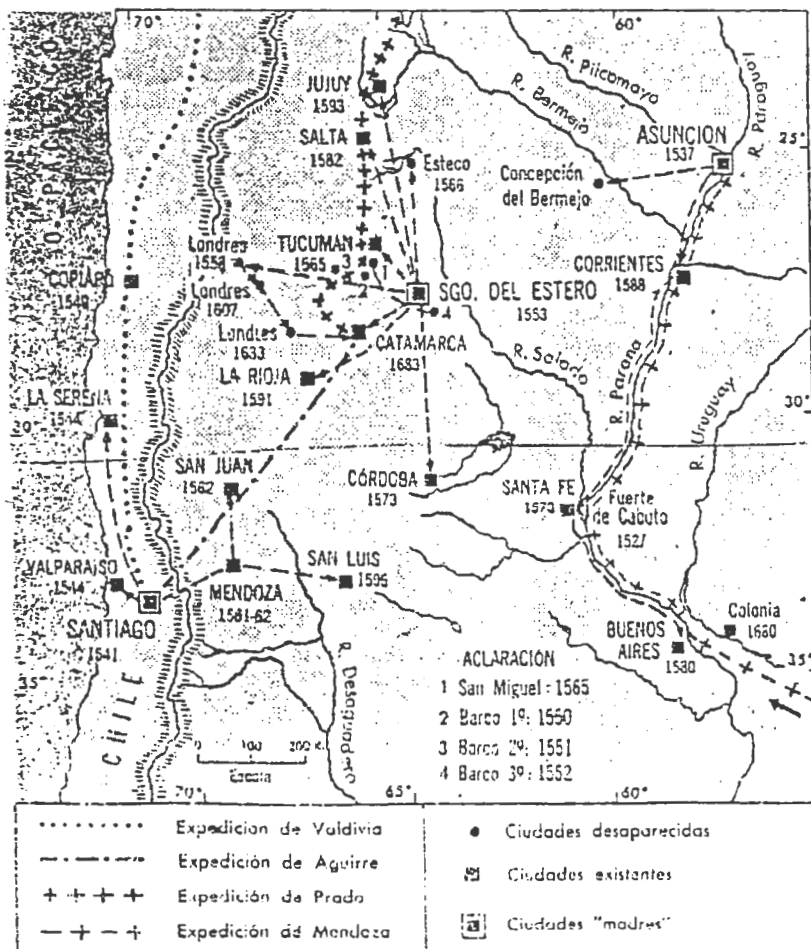
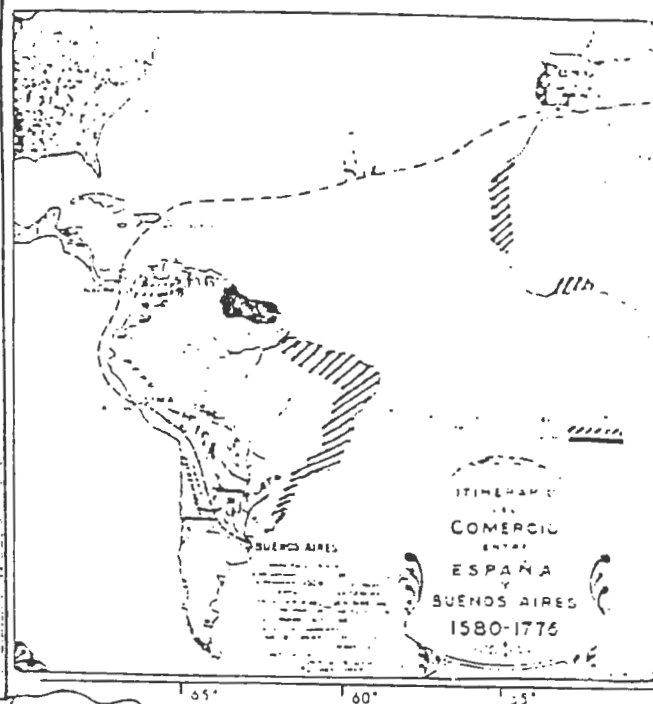
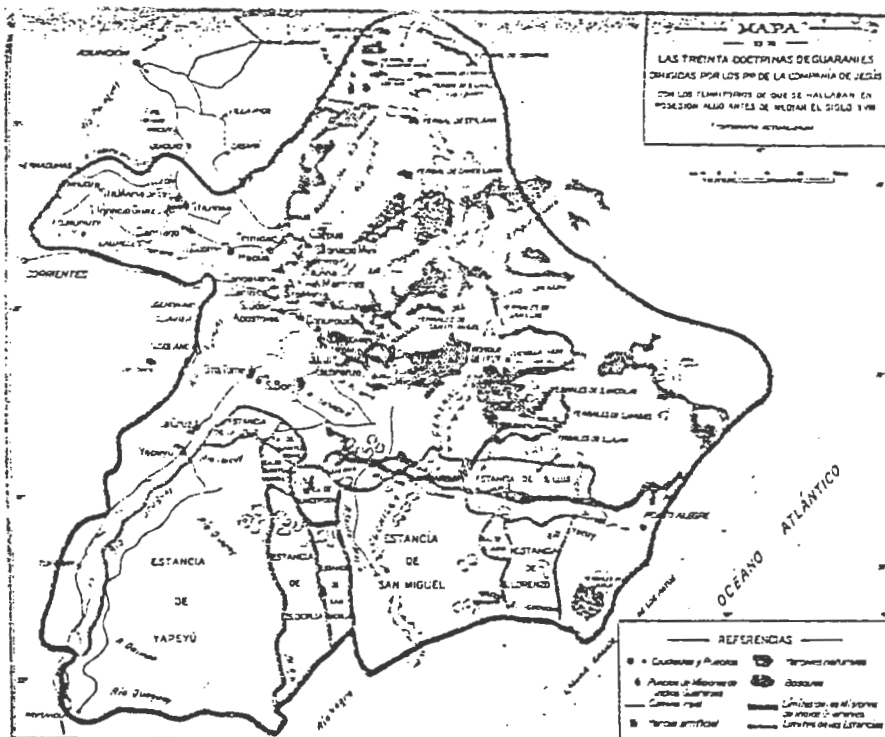
El período de acelerada urbanización que se abre en nuestro territorio hacia 1850-60 -comparable por su capacidad transformadora a la de la conquista española-, que reconoce como causa esencial esta inserción de las exportaciones argentinas en los mercados europeos y norteamericanos, se ve estimulado en el orden interno por la organización nacional, el fin de las guerras internas, el avance en la conquista de los territorios ocupados por los indios, y el fomento a la inmigración.⁹

En ese momento, cambia radicalmente el sentido de la ocupación del territorio nacional. La modificación de la estructura de centros heredada de la época colonial que se había puesto en marcha a partir de la formación del virreinato se completa con la formación, en no mas de cincuenta años, de una gran cantidad de centros urbanos, originados en su mayor parte por la colonización agrícola y por las compañías de tierras dependientes de las empresas de ferrocarriles,¹⁰ y con la incorporación, tanto a los nuevos centros como a las ciudades existentes, de gruesos contingentes de pobladores extranjeros.¹¹

Se registran en el período dos tipos de transformaciones urbanas que van a definir las características de la ciudad argentina contemporánea:

1.- Las que hacen al surgimiento de nuevos centros, y que se presentan bajo dos aspectos esenciales: los que surgen de la extensión de las fronteras en la lucha contra los indios, que define sobre todo las características de las ciudades de la provincia de Buenos Aires; los que surgen de la colonización agrícola y ferroviaria, que define a la provincia de Santa Fé, gran parte de la Mesopotamia y el Sur de la provincia de Córdoba.

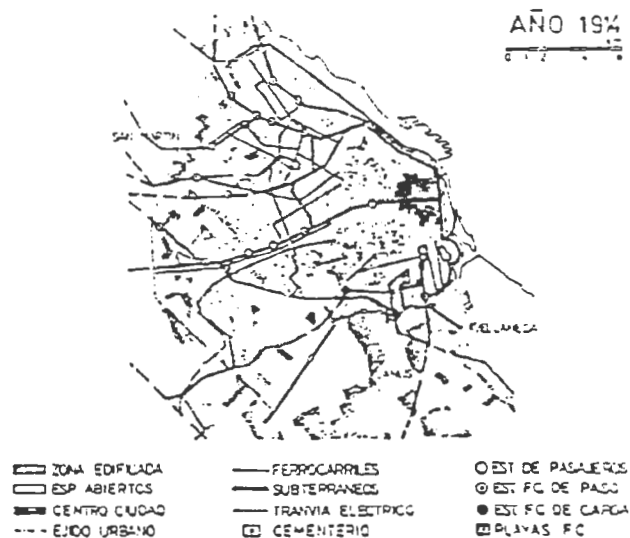
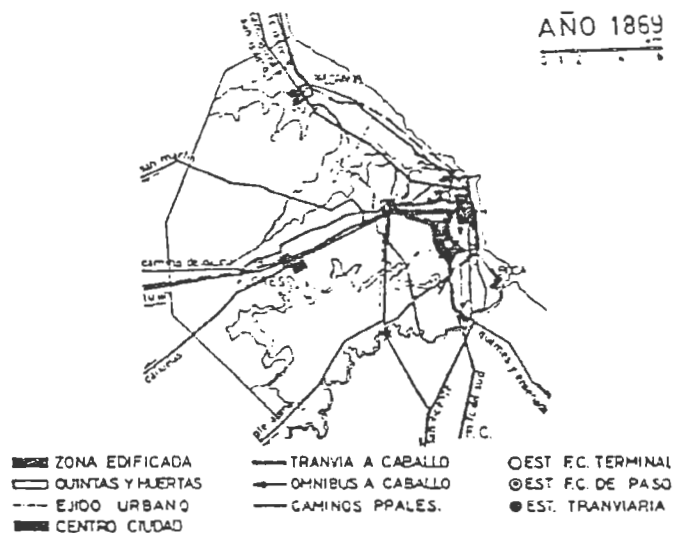
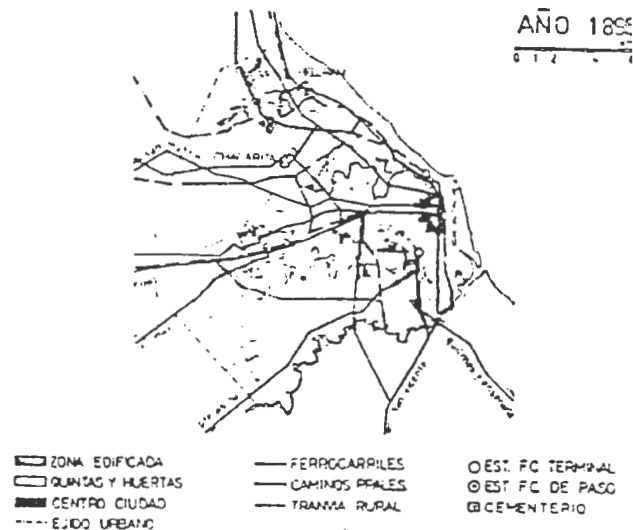
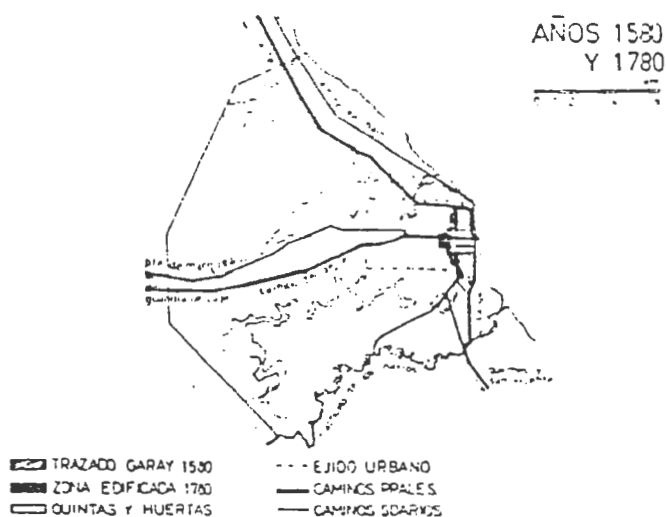
2.- Las transformaciones de las ciudades existentes, que afectan fundamentalmente a Buenos Aires y Rosario -las que reciben el caudal mas grande de inmigrantes en la región y las inversiones mas importantes en infraestructura y transportes-.



Transformaciones de la estructura de centros urbanos a partir de la formación del Virreinato del Río de la Plata.

1- Mapa de las reducciones jesuíticas. 2- Itinerario comercial entre España y las colonias. 3- Fundaciones españolas en territorio argentino. 4- Divisiones administrativas del virreinato según la Real Ordenanza de 1763.

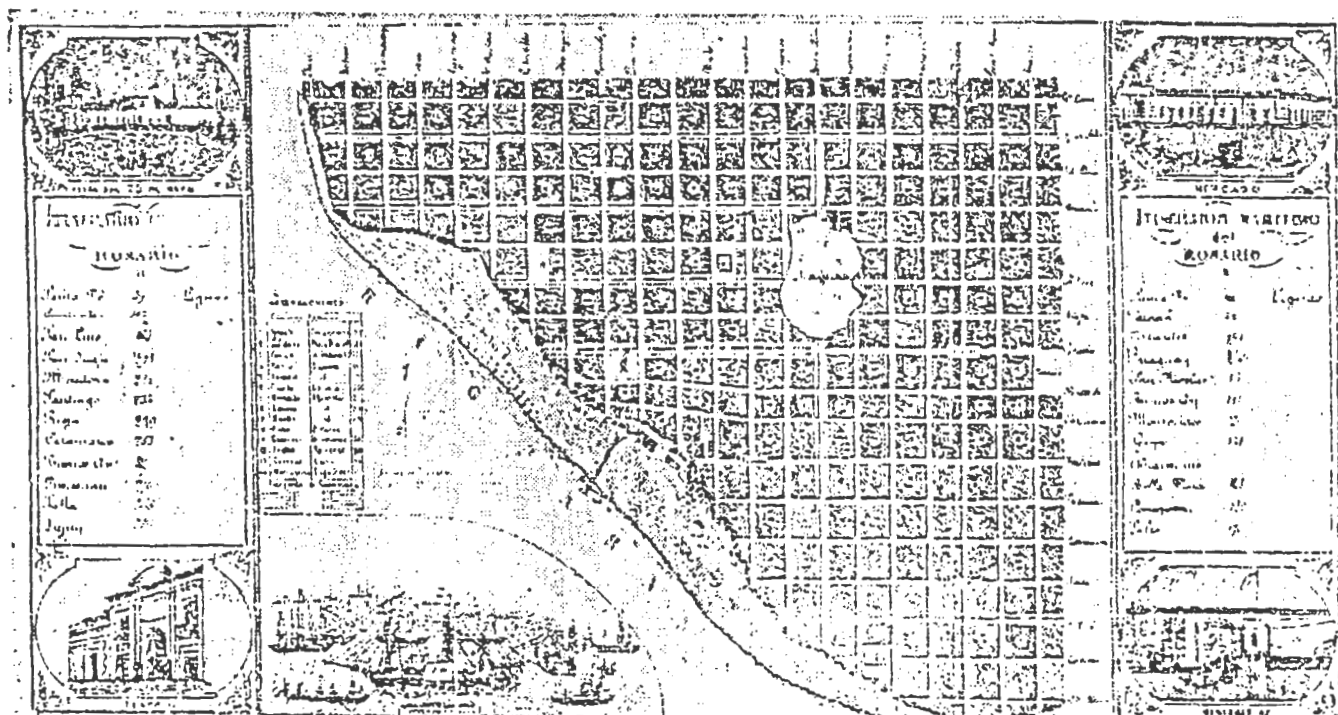
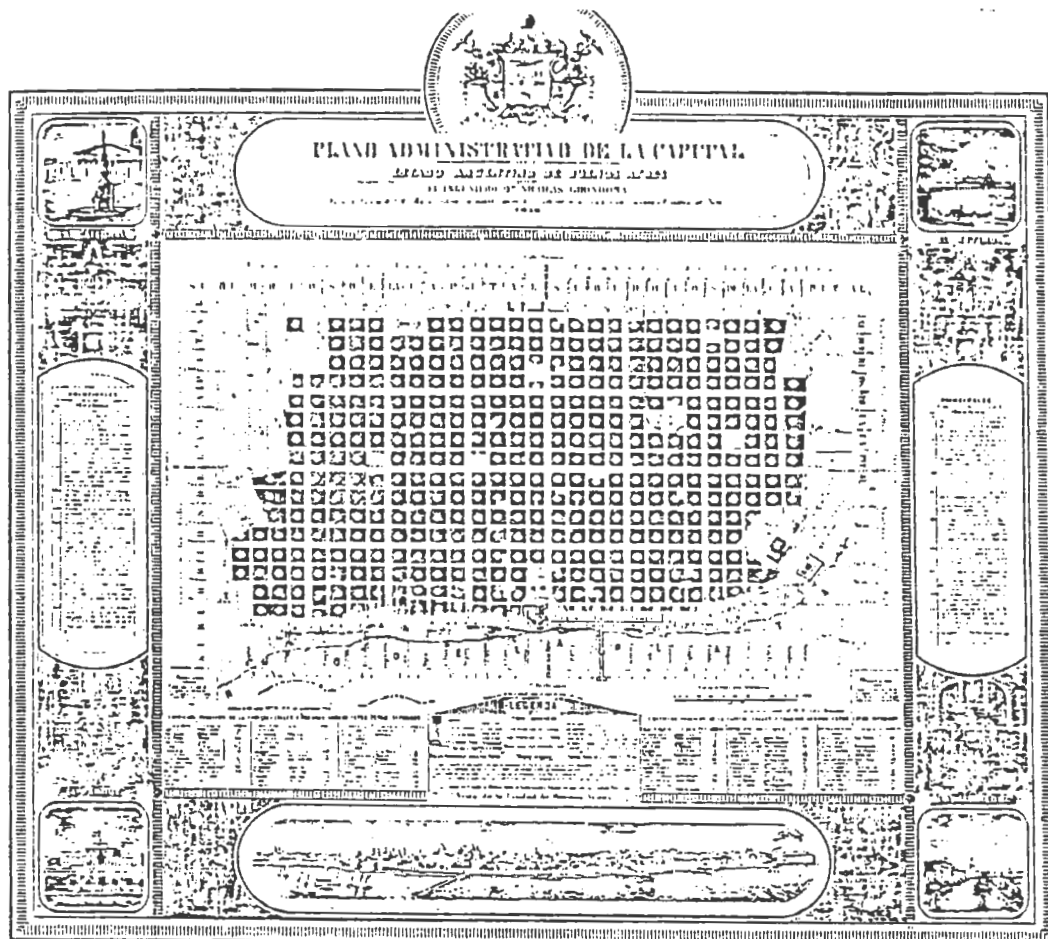
Fuentes: 1, 3, 4, S. Fernández Arlaud, *Historia Argentina*, Buenos Aires, 1967. 2, S. Tarragó, "La urbanización de la locomotora" en: C. Construcción de la ciudad, op. cit.



Las profundas transformaciones en el sistema productivo y por lo tanto en la estructura de centros que marca el ingreso de la Argentina en los mercados internacionales, comienza a inducir cambios fundamentales en la idea de ciudad, que comprometerán los desarrollos futuros.

1 a 4- Evolución de Buenos Aires desde 1580 hasta 1914. 5- Ciudades argentinas de más de 100.000 habitantes en 1863 y en 1915. 6- Argentina, distribución de la red ferroviaria en el territorio.

Fuentes: 1,2,3,4. Revista de Arquitectura, Estudio del Plan de Buenos Aires. En O. Yujnovsky, La estructura interna de la ciudad. El caso latinoamericano. Buenos Aires, 1971. 5,6. Sica, Paolo, op. cit.



Durante los primeros años de la independencia no se modifican sustancialmente ni la estructura interna de la ciudad de origen colonial ni las normas urbanísticas que la regulan.

1- Plano administrativo de la ciudad de Buenos Aires de Nicolás Grondona, 1836. 2- Plano de Rosario, también de Nicolás Grondona, 1836.

Fuentes: 1, del Plan Regulador de Buenos Aires, publicación oficial, 1923. 2, de J. Alvarez, Historia de Rosario, 1943.

Notas al capítulo III.

- ¹ Ver Rex González, A y otros. Historia Argentina. Argentina indígena, vísperas de la conquista. Paidós, Buenos Aires. (2da. reimpresión), 1983. Pag. 29-30.
Ver Serrano, A. Los aborígenes argentinos, síntesis etnográfica. Buenos Aires, 1947.
- ² Ver Assadourian, Beato, Chiaramonte (op.cit.). Pag. 55.
- ³ Ver Assadourian y otros (op.cit.). Pags. 39 a 44.
- ⁴ Yujnovsky, Oscar (op.cit.). Pag. 66.
- ⁵ Ver Hardoy, Jorge Enrique. Las ciudades en América Latina. Seis ensayos sobre la urbanización contemporánea. Paidós, Buenos Aires, 1972. Pags. 85 y 169.
Ver Yujnowsky, Oscar. (op.cit.). Pags. 69-70.
- ⁶ Sica, Paolo. Storia dell'Urbanistica. L'Ottocento. Tomo II. Editori Laterza, Bari, 1977. Pags. 12-13.
- ⁷ Yujnovsky, Oscar. (op.cit.). Pag. 70.
- ⁸ Sica, Paolo. (op.cit.) Pag. 15.
- ⁹ En 1864 se crea una "Comisión promotora de la inmigración", con sede en Rosario. En 1869, bajo la presidencia de Sarmiento, se estableció una "Comisión Central de Inmigración" y durante el gobierno de Avellaneda se sancionó la "Ley de Inmigración" (1876). Dicha ley aseguraba a los inmigrantes una serie de derechos, tales como el alojamiento gratuito a su llegada al país durante cinco días y pasaje gratuito hasta el lugar donde deseara trabajar.
- ¹⁰ Sobre el tema, ver Gutiérrez, Ramón. "2C Construcción de la ciudad." N° 19, nov. de 1981. Barcelona. Randle, P.H. (op.cit.) Razzori, Amílcar (op.cit.), Tomo III.
- ¹¹ Ver Ensinck, Oscar Luis. Historia de la inmigración y la colonización en la Provincia de Santa Fe. Fundación para la Educación, la Ciencia y la Cultura, Buenos Aires, 1979.

IV. La ciudad de la colonización agrícola.

IV.1. Los nuevos centros.

Los nuevos que surgen a partir de la necesidad de poner en producción la enorme cantidad de territorios inexplotados, tienen entre sí una gran similitud -a pesar de ciertas diferencias debidas a sus dimensiones o a las razones de su nacimiento, cuyas características morfológicas específicas nos interesará señalar-, porque nacen bajo un mismo momento cultural, bajo una serie de requerimientos productivos similares, y se basan en una misma tradición urbanística.

El proyectista de estas ciudades, sin embargo, ya no es mas el conquistador guiado por la experiencia y la tradición, sino que es un técnico: el ingeniero agrimensor. Las normas, -basadas en las antiguas Leyes de Indias-, son dictadas por el Departamento Topográfico o el Departamento de Obras Públicas de cada gobierno provincial.

A partir de esta nueva concepción urbana -una ciudad que ya no es mas el instrumento de conquista y la sede del poder, sino un hecho técnico, un instrumento de puesta en producción del territorio-, las oficinas técnicas de los Departamentos Topográficos confeccionarán instrumentos de intervención y control urbano mucho mas abstractos y genéricos que los de la legislación indiana.¹

En efecto, los nuevos trazados urbanos -propuestos o autorizados por los Departamentos Topográficos-, permiten una división de la tierra mucho mas "eficiente", en la medida en que tienden cada vez mas a dar predominio a los terrenos y a los usos estrictamente privados por sobre los usos públicos, y a legalizar la especulación sobre la tierra urbana, a partir no solamente de permitir, sino en muchos casos de fomentar o recomendar la subdivisión del lote en dimensiones menores que los de la vieja manzana colonial. Los reglamentos que los Departamen

tos emanan promocionan o estimulan además la expansión indefinida de la ciudad, asimilándola a la idea de progreso.²

La extensión rigurosa y homogénea de la malla de calles y el énfasis en la definición de las dimensiones mínimas del lote serán, de allí en adelante, los instrumentos mas adecuados para permitir la funcionalidad mínima de las distintas componentes urbanas y para asegurar una mayor rentabilidad a la inversión inmobiliaria, en la medida en que fijan la continuidad de la malla vial independientemente de los momentos de construcción de la parcela y proporcionan condiciones homogéneas de relación entre espacio privado e infraestructura pública.

Cuáles son los monumentos y los espacios a los cuáles esta nueva ciudad otorga mayor significación colectiva?

Hemos ya hablado de la paulatina pérdida de valor de las instituciones urbanas tradicionales y de la desaparición de las áreas de reserva comunitaria que se inicia con el comienzo de la etapa independiente. Los monumentos de esta nueva ciudad, en consecuencia, ya no son la plaza con la sede del gobierno comunal y de las autoridades religiosas, sino el puerto, la estación ferroviaria, los grandes recorridos territoriales de transporte y los grandes equipamientos comerciales y de intercambio. Su trazado, diseñado sobre el territorio mucho antes de ser construído, celebra, toma forma y se organiza en torno a los grandes cortes, las grandes interrupciones que ocasionan los hechos geográficos e infraestructurales -puerto, ferrocarriles-, y a los equipamientos que le dan el sentido productivo a cada ciudad.

Es así como, a pesar de la similitud notable en el modo de subdivisión del suelo y en el modo de organización de estos centros, podemos registrar diferencias o características específicas entre aquéllos que tienen diversas connotaciones en sus orígenes.

Las diferencias pueden observarse con claridad en una serie de ejemplos seleccionados. Así, en las ciudades que tienen

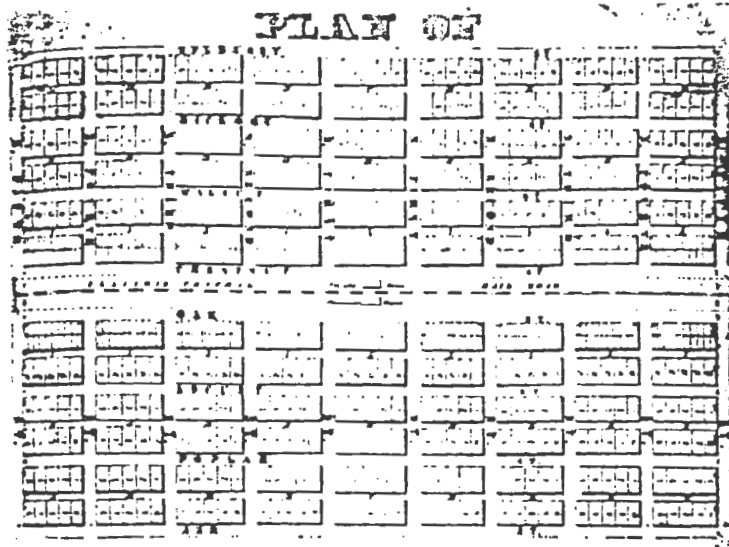
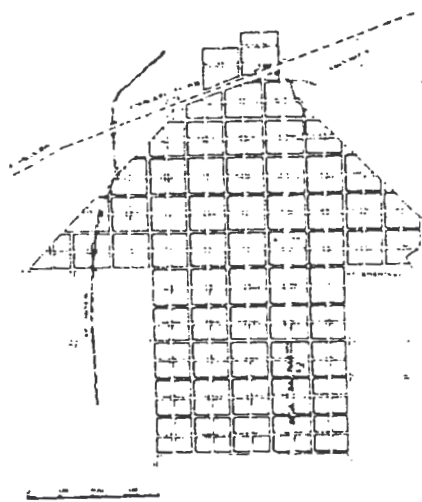
como origen a un fortín -Mercedes, Rojas, San Antonio de Areco-³ la déil estructura inicial, indiferente a condicionantes externas, es borrada por los desarrollos posteriores. En ellos, un hecho urbano primario como el ferrocarril se aproxima tangencialmente. La estructura urbana es independiente y existe a pesar del ferrocarril.

Los centros, en cambio, cuyo origen es la división del territorio a partir de una colonia agrícola -Colonia La Candelaria (Sta.Fé), Colonia Florencia, Colonia Resistencia, Colonia Formosa-,⁴ se organizan con frecuencia en esquema concéntrico, determinando -en continuidad con la tradición hispánica- "a partir de una plaza central, el área de solares urbanos formados por partición en cuatro de las manzanas de 100 x 100 mts; mas allá se desarrolla la zona de quintas, equivalente cada una de ellas a una manzana y finalmente, los lotes destinados a chacras de cultivo. Las zonas son separadas entre sí por calles de circunvalación mas anchas".⁵

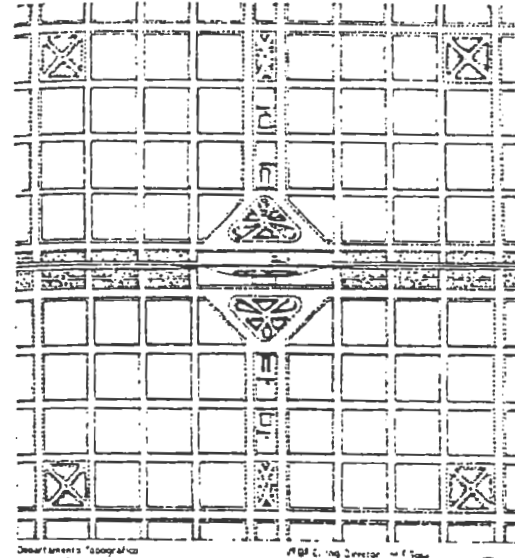
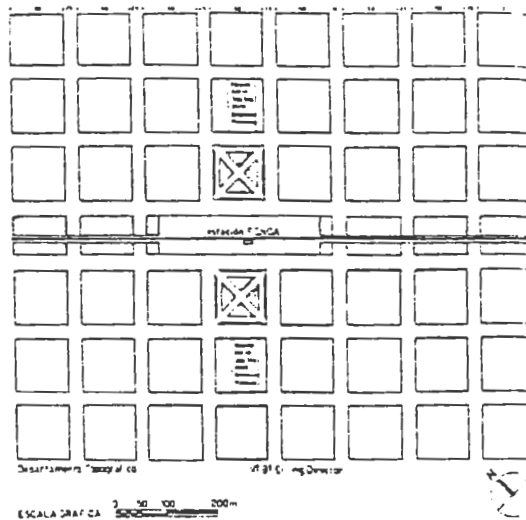
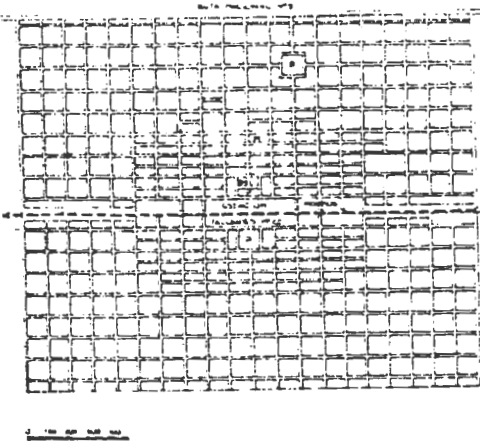
Cuando el Ferrocarril es el origen del trazado urbano -poblados de la Compañía de Tierras del Ferrocarril Central Argentino y del Noroeste argentino-⁶ la presencia de la estación ferroviaria es celebrada por la forma y por la organización inicial de la ciudad. Ninguno de estos nuevos trazados desconoce como monumento urbano, como valor urbano fundamental en relación al cual se organiza el sistema de espacios colectivos de la ciudad al ferrocarril.

En ciertos casos -Villa Alberdi, Villa Quinteros, Villa A-lurralde-⁷ todo el eje de composición de la planta fundacional está condicionado por la presencia del ferrocarril. Se pierde la vinculación tradicional con la plaza central y, partiendo de referencias culturales y normativas similares, comienzan a adjudicárseles valores nuevos a hechos primarios como la estación, que en este momento adquiere un rol protagónico.

Esa clara estructuración de los centros en relación a su



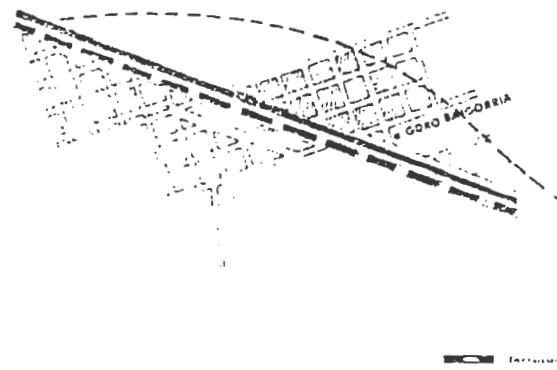
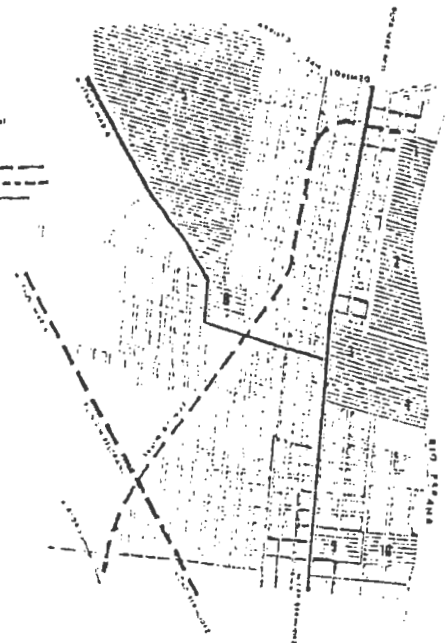
FIRMS AND HOMES TO ATTRACTION
EMIGRANTS
 INTEREST
 FARMS AT \$3. PER ACRE
 AND NOT A FOOT OF WASTE LAND
 FARMS ON TEN YEARS CREDIT
 Lands not Taxable for Six Years
 FARMING LANDS OF
EASTERN KANSAS
 THE CENTRAL PACIFIC
 EXOT. PACIFIC RAIL. BOLD CO.
 152,417 ACRES.
 SCHOOLS AND CHURCHES.



GDRO. BAIGORRIA

SAN LORENZO FRACCION NORTE

IBARLUCEA



Los nuevos centros que surgen a partir de la colonización agrícola, serán controlados o creados a partir de instrumentos técnicos mucho mas "eficientes" y genéricos que los de la legislación de Indias.

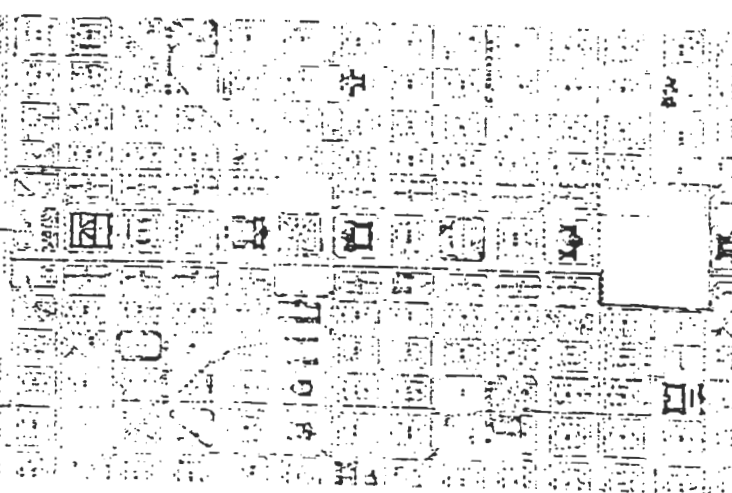
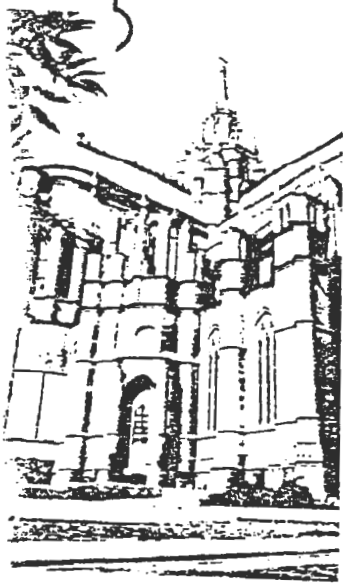
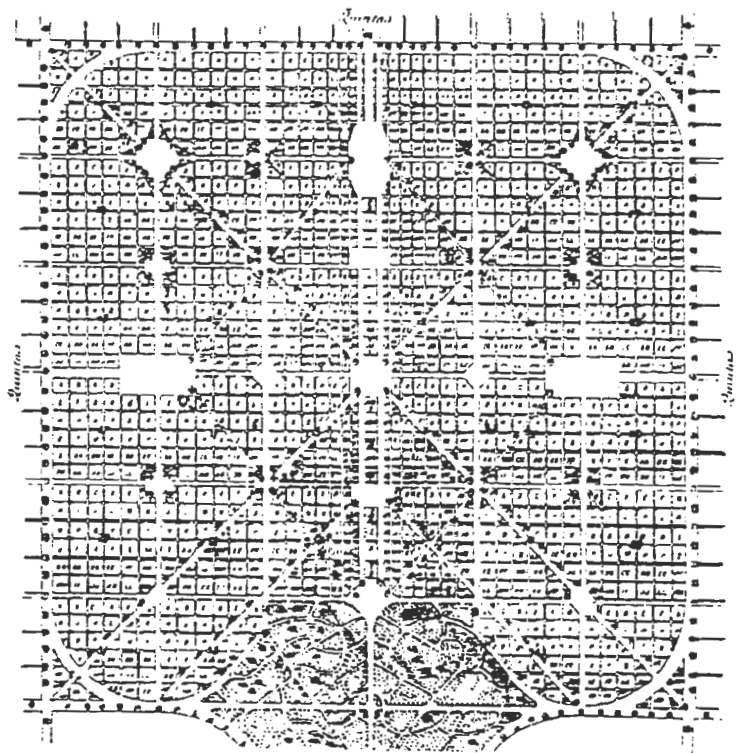
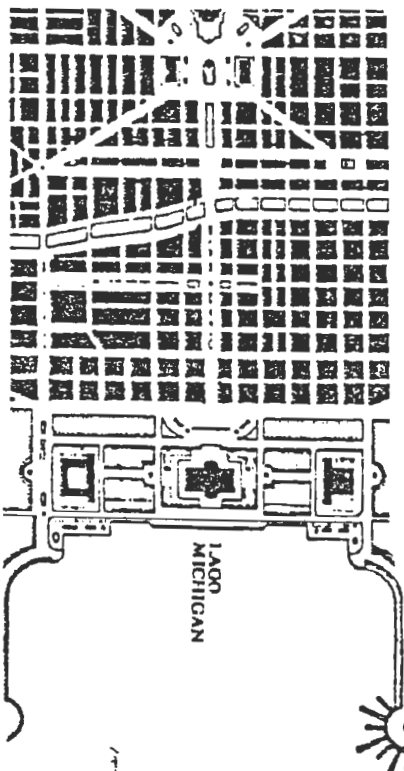
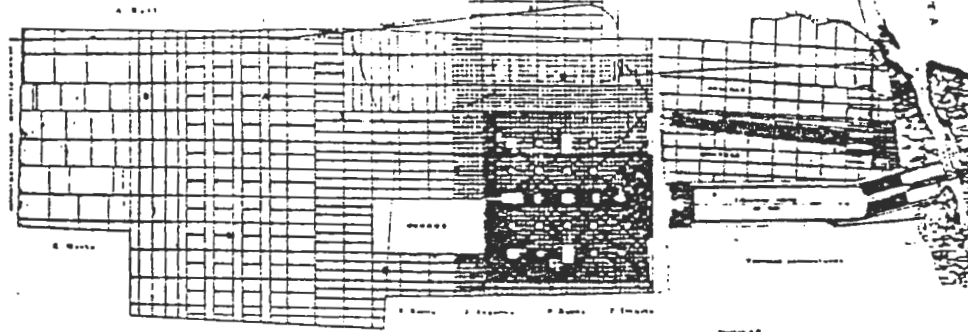
1- Tránsito de Colonia Caroya. 2- Plano standard para la fundación de ciudades de la Illinois Central Associates. 3- Afiche publicitario de la Union Pacific. 4- Tránsito de Marcos Juárez. 5- Villa Alberdi, poblado del Ferrocarril NOA (1938). 6- Villa Quinteros, idem. 7,8,9- Pueblos y estaciones ferroviarias de la actual Area Metropolitana de Rosario.

Fuentes: 1,4,5,6. R.Gutiérrez y otros, "La colonización..." op.cit. 2,3. P.Sica, L'Ottocento, op.cit. 7,8,9. Análisis preliminar de la estructura física del Gran Rosario. Edición a cargo de la Fac. de Arquitectura de Rosario.



MUNICIPIO DE LA CAPITAL DE LA PROVINCIA LA PLATA

EDIFICIO
QUINTAS Y CHACARAS
BOVEDAS
PUERTO LA PLATA
PUERTO Y PARQUE DE LA EXHIBICION



Aun en el caso de composiciones urbanas "académicas" como la de la ciudad de La Plata, es posible establecer paralelos mas directos con el fenómeno de la ciudad norteamericana de fines del siglo XVIII y principios del XIX, que con los modelos de la ciudad europea del Ochocientos (Viena, París).

1,2- Modos de ocupación del área fundacional. 3- Plano del Municipio de La Plata (del "Anuario Estadístico de la Prov. de Buenos Aires", 1931). 4- Propuesta de Daniel Burnham para el Lake Front de Chicago, 1909. 5- Plano fundacional, 1832. 6,7- Catedral y edificio público, La Plata. 8- Particular del Eje Monumental.

Fuentes: Revista "Ambiente", N°32, Buenos Aires.

origen tiende a desaparecer, sin embargo, cuando los centros nacen como una descarnada inversión especulativa alrededor de estaciones existentes o previstas -Capitán Bermúdez, Pérez, Soldini-.

En lo que respecta al tejido tal como se lee en las elaboraciones catastrales de la época, la manzana sigue comportándose como una unidad de tierra urbana de dominio privado, pero la división en parcelas pierde su condición de adjudicación personal a un vecino -de la cual el plano era el documento probatorio- para convertirse en un trazado genérico y constante.

IV.2. Transformaciones en la ciudad existente. Los casos de Buenos Aires y Rosario.

Entre fines del siglo XIX y comienzos del XX se produce el crecimiento mas rápido de Buenos Aires. Dice J.E.Hardoy que "A fines del siglo XIX la Argentina era ya uno de los países mas urbanizados del mundo, y entre 1850 y 1890 Buenos Aires había experimentado un crecimiento anual del 11,5%"⁸, crecimiento que propone por primera vez dos tipos de transformaciones urbanas simultáneas y complementarias: la modernización del centro, en torno a Plaza de Mayo, y la expansión de los suburbios.⁹

El impulso generado por las obras portuarias, por los ferrocarriles y por la elección de la ciudad como capital de la Nación en 1880, produjo el aumento del comercio, la inversión y la inmigración, centrados en Buenos Aires. La ciudad se transforma de "gran aldea" en una "moderna y progresista ciudad europea".¹⁰

Durante la intendencia de Torcuato de Alvear, entre 1880 y 1887, se producen las transformaciones mas profundas del centro de la ciudad: demuele la Recova Vieja, que dividía en dos la Plaza de Mayo¹¹; proyecta la apertura de la Avenida de Mayo; remodela el Paseo de la Recoleta; proyecta plazas, abre

nuevas calles como las actuales Avenida Alvear y Avenida Callao, etc.¹²

En los años sucesivos, el Senado y la Cámara de Diputados se trasladan desde una esquina de la Plaza de Mayo adyacente a la Casa Rosada al actual edificio (1906). En 1904 se coloca la piedra fundamental del actual Palacio de los Tribunales, y en 1908 el Teatro Colón se traslada a su actual emplazamiento.

Simultáneamente, la expansión de la ciudad se realiza según la lógica dictada por la implantación de los ferrocarriles, que comienza en 1857 con la inauguración del Ferrocarril entre Flores y Plaza Lavalle y la posterior inclusión, a partir de 1870, de los tranvías a caballo. La expansión se ve muy acelerada, a partir de 1900, con la electrificación de las líneas.¹³

El crecimiento se produce según los ejes radiales determinados por las líneas fijas de circulación por rieles, y supera rápidamente el perímetro urbano designado como Capital Federal en 1887, dispersándose hacia el interior y dejando grandes triángulos intersticiales vacíos. La orientación del damero inicial es reemplazada en las nuevas periferias por una "ciudad" de loteos externos y por el fortalecimiento de los vínculos con pequeños pueblos preexistentes, como Flors, Mataderos, Villa Devoto.¹⁴

En Buenos Aires, las direcciones principales de la expansión fueron "delineadas" por el ferrocarril, sobre cuya red se superpone el tranvía, sirviendo a las áreas intermedias, "a menudo las zonas mas humildes, ubicadas en tierras bajas y a alguna distancia de las vías. Hacia el oeste, Nueva Chicago, cerca del Matadero Municipal, y Villa Santa Rita deben sus orígenes a ese servicio. Alrededor del cementerio de Chacarita y mas allá del mismo, Villa Crespo, Villa Malcolm y Villa Alvear tomaron una forma parecida en 1890 y se convirtieron en zonas ur-

banizadas hacia 1910. Mas alejadas aun, Villa Ortúzar, Villa Mazzini y Villa Modelo se expandieron a lo largo de las líneas de tranvía tendidas desde 1904.¹⁵

Comparando la serie de esquemas elaborados por Jujnowsky¹⁶ con el plano de Adolfo Sourdeaux de 1850, hasta llegar a una planta actual, puede observarse con claridad como este cambio en la estructura urbana no es una transformación sólo dimensional sino, y fundamentalmente, un cambio cualitativo.

En la primera fase (hasta 1850) puede leerse claramente la expansión urbana como un "agrandamiento" o crecimiento por agregación. Se conserva la misma estructura de la ciudad original, a pesar de no haberse mantenido la zona urbanizada dentro del perímetro propuesto por Garay. La ciudad se expande ensanchándose en torno al núcleo original en forma equidistante y con una relativa indiferencia al sentido de los trazados territoriales. La gravitación del área representativa de la ciudad -Plaza Mayor, Fuerte- todavía es determinante en las expansiones urbanas.

Ya en el esquema correspondiente al año 1869 esta relación comienza a cambiar. El crecimiento ya no se produce alrededor del núcleo primitivo, sino que se observan crecimientos lineales hacia el oeste y hacia el norte. En las fases sucesivas (1875, 1914 y 1964) esta tendencia se acentúa, hasta llegar a la ciudad actual.

En la ciudad de Rosario este nuevo tipo de conformación urbana se hace aun mas evidente porque la fase de extensión alrededor del núcleo original que Buenos Aires atraviesa en sus primeros dos siglos y medio de vida se realiza en forma simultánea a la expansión según las líneas de transporte urbanas (tranvías) e interurbanas (trenes y rutas).

Las investigaciones realizadas en torno a los orígenes de la ciudad¹⁷ -que carece de fundación formal- atribuyen su nacimiento al fraccionamiento de las tierras del capitán San-

tiago Montenegro a partir de 1741. El principal estímulo a la división de la tierra lo constituye su doble condición de encrucijada de rutas terrestres y de puerto natural -inicialmente de contrabando.

Al carecer de fundación formal reglamentada por las Leyes de Indias, el área urbana no se constituye en el punto de generación de la división del territorio, sino que las primitivas cesiones de tierras toman como puntos de referencia a los accidentes costeros y se trazan en forma perpendicular a la costa.

La tradición de Indias proporciona, sin embargo, el esquema de ordenamiento básico y el núcleo urbano comienza a consolidarse en torno a la actual Plaza de Mayo, desde donde se trazan las primeras calles.

El crecimiento de la ciudad es sumamente lento en los primeros años. Después de la batalla de Caseros es erigida en "ciudad" por Ley de la Confederación del 8 de agosto de 1852, y comienza su actividad portuaria a raíz del Decreto de Libre Navegación de los Ríos dispuesto por Urquiza ese mismo año. Es así como el gran salto dimensional por el cual Rosario pasa de ser una pequeña ciudad de 9.780 habitantes en 1858 a tener 23.169 en 1869 (más del doble en 11 años) y a duplicarlos nuevamente en 1887¹⁸ coincide con el comienzo de la etapa agroexportadora y con la iniciación de inversiones masivas de capitales en la zona, en especial en el rubro de transportes ferroviarios e infraestructura portuaria.

Como consecuencia de la vertiginosa expansión de la ciudad, el pequeño núcleo central originado en torno a la capilla y al puerto natural es perimetrado en 1868 por los "boulevards" Argentino y Santafesino, y ya en 1873 la ciudad es dividida en cuatro secciones: ciudad, extramuros, suburbios y bajo. Se manda abrir una segunda ronda de boulevards para separar los extramuros de los suburbios y en éstos se reconocen tres "aldeas": Sa-

ladillo, Ludueña y San Francisquito. En 1888 se ordena la apertura de la tercera ronda Avellaneda- Segui.

Estimulado además el crecimiento por la expansión portuaria, en el período 1875 a 1890 se produce una duplicación de la población, que pasa de 30.415 a 62.440 habitantes. Con la aparición del ferrocarril, y a partir de 1872 del tranvía de tracción a sangre, comienza un acelerado proceso de creación de nuevos pueblos en las afueras del municipio: La Florida en 1876, Pueblo Alberdi en 1887, Pueblo Sorrento en 1889, Pueblo Eloy Palacios y Fisherton, etc. A diferencia de Buenos Aires, donde la expansión tiende a la unión con pueblos ya existentes, Rosario crea ex-novo sus suburbios mediante operaciones especulativas. En algunos casos el proceso se invierte o se complementa, porque son los propietarios de líneas de tranvías quienes organizan la urbanización, la venden y luego abandonan la explotación de la línea.¹⁹

El fenómeno incide además en la extensión del área central y en el nacimiento de barrios periféricos, particularmente en los asentamientos iniciales de los barrios Refinería, Talleres e Industrial en la zona Norte, Matadero y Tablada en el Sur, debido a las ya mencionadas instalaciones ferroviarias, portuarias e industriales instaladas sobre la costa.²⁰

A partir de ese momento y hasta mediados de siglo, cuando se inicia la decadencia de la actividad portuaria, la historia de las transformaciones urbanas de Rosario y en particular del área central es, por una parte la historia de los conflictos jurisdiccionales (nacionales, provinciales, municipales y privados) que ocasiona la lucha por la posesión de las tierras que permiten el acceso al puerto, y que se extenderán hacia el interior a partir de la extensión de las líneas ferroviarias. Por otra, la historia de la dependencia con Buenos Aires, que se hace evidente en el plano cultural, en la medida en que Rosario adopta los mismos modelos de referencia y transita las mismas experiencias urbanísticas, con adhesión mas vehemente que otras ciudades del país.

Podríamos decir entonces que la historia urbanística de Rosario es la historia de los fallidos intentos por liberarse de los conflictos ocasionados por las mencionadas superposiciones jurisdiccionales, y la historia de los fallidos intentos por reproducir las experiencias y proyectos de "modernización" de la ciudad encarados por la capital.

Dentro de estos conflictos actúa como determinante de la evolución urbana y de la definición de la naturaleza de la ciudad la relación entre puerto y trazados ferroviarios, que por su diversificación y densidad determinarán en forma definitiva las características de la ciudad.

En 1886 se habilita se habilita el Ferrocarril Buenos Aires y Rosario con la actual Estación Rosario Norte. Mongsfeld²¹ hace coincidir esta fecha con el comienzo de la ocupación de la barranca Norte, al ubicarse el ramal frente a la estación con galpones, el elevador y muelle del Ferrocarril Central Argentino a Sunchales y se consolida con las instalaciones del servicio de aguas corrientes en 1884, de Refinería Argentina en 1889 y otras instalaciones privadas.

En 1891 el Ferrocarril Provincial de Santa Fé y el Ferrocarril Córdoba y Rosario construyen sus accesos a embarcaderos y graneros en el Norte y en el Sur. Las instalaciones ferroviarias envuelven a la ciudad y acceden a embarcaderos emplazados al Norte y al Sur del primitivo puerto del bajo en el área central.

En 1908 la Compañía General de Ferrocarriles de la Provincia de Buenos Aires libera al servicio público el tramo Rosario-Buenos Aires, en 1910 el Ferrocarril Rosario a Puerto Belgrano inaugura sus actividades.

Cada una de las empresas ferroviarias que se instalan en nuestra ciudad contaba, por lo general, " con sus propios accesos a la ciudad y al puerto; sus patios de recepción, maniobras y despacho de trenes; sus estaciones de carga por lote y por va-

gón completo; una o varias estaciones de pasajeros y, en algunos casos, talleres de reparación de su materia rodante, de tracción, de telégrafo y de señales, a todo lo cual se sumaban las instalaciones de intercambio de una concesionaria a otra".²¹

En el período de tiempo en que se instalan las empresas ferroviarias -desde 1866 hasta 1912-14-, se fijan además las condiciones definitivas sobre las cuáles tomará forma la ciudad actual: los ríos y la costa -únicas discontinuidades naturales de la llanura pampeana-, como límites físicos infranqueables contra los cuáles se apoya la ciudad; las rutas territoriales y las líneas de transporte urbano como los grandes ejes o las grandes líneas que pondrán en relación los crecimientos sucesivos de la ciudad con el área central; los ferrocarriles, los equipamientos ferroviarios internos y los grandes equipamientos urbanos (cementeros, mataderos, cárcel, etc.) como cortes negativos, que aíslan enteras áreas de la ciudad.

Comportándose del mismo modo que los centros de nueva formación a los que se hizo referencia en el punto anterior, la ciudad toma su forma y su organización de las particulares condicionantes geográficas e infraestructurales, y de los equipamientos que le dan sentido productivo.

Complementariamente, los debates en torno al área central se balancean entre dos grandes bloques de problemas: los estrictamente funcionales, que hacen a la organización de la actividad portuaria sobre la costa y a la solución de los ya mencionados conflictos ocasionados por la necesaria vinculación ferrocarril-puerto, y los frustrados intentos que tomando como modelo a seguir a Buenos Aires, se proponen su "embellecimiento". (Avda. Central, Parque a la Bandera).

Analizando los esquemas correspondientes a la ciudad de Rosario en los años 1895, 1915, 1930, 1970, puede observarse que la estructura sufre un tipo de transformación semejante, en términos morfológicos y organizativos a la de la ciudad de Buenos

Aires.

El fenómeno de transformación presenta sin embargo ciertas diferencias con esta última, ya que como ha sido señalado, la mayor parte de los "núcleos satélites" suburbanos con los cuáles se irá paulatinamente fundiendo el área central o la "ciudad madre" no son núcleos preexistentes (como San José de Flores en Buenos Aires), sino exclusivamente producto de loteos originados en el tendido de vías férreas o de tranvías. Las fusiones con núcleos preexistentes como Funes, Roldán o San Lorenzo se producirán recién a mediados de este siglo, y aun así son sólo fusiones logradas a partir de las rutas de transporte automotor.

El carácter estrictamente especulativo de los suburbios así generados definirá, no ya la conformación de una estructura policéntrica, sino la carencia de una estructura colectiva en los nuevos suburbios, y por lo tanto el reforzamiento (morfológico y funcional) del área central constituida por la "ciudad antigua".

IV.3. Conclusiones acerca de la naturaleza de la ciudad de la colonización agrícola y la formación de un tipo urbana cualitativamente diferente. Modelos culturales de referencia.

La ciudad que crece o se consolida a partir de mediados del siglo pasado constituye un hecho nuevo, cualitativamente distinto, y esa condición está fundamentalmente determinada -o evidenciada- por aquéllos hechos que definen su especificidad arquitectónica o morfológica:

- 1.- La expansión urbana ya no se produce por agregación de unidades conservando la misma estructura de la ciudad original, -como en la primera fase de crecimiento-, sino que comienzan a solidificarse las vinculaciones con núcleos preexistentes hasta lograr su anexión, y nacen núcleos subordinados. Ambos fe-

nómenos relacionados con la red territorial y con la expansión de las líneas de transporte urbanas e interurbanas.

2.- La nueva relación con el territorio, la vinculación con los puntos de intercambio, determinan no solamente un valor monumental nuevo, sino una caracterización de la relación entre tejido y edificios públicos también nueva. Ya el edificio público no se expresa como la concentración de valores monumentales alrededor de un espacio público, -la plaza-, sino que tiende a mimetizarse con el tejido de usos privados. Se coloca en posiciones de un cierto valor urbano, -la esquina, la plaza-, pero pierde su capacidad de referencia respecto a un sistema mayor.

3.- Con el cambio cualitativo de la estructura total, sobreviene también un cambio fundamental en el modo de subdivisión y en el modo de uso de la unidad del tejido, la manzana.

Una vez agotada la capacidad de la unidad manzana de dividirse en lotes, una vez profundizada al máximo su posibilidad de división en términos de rentabilidad del suelo, se produce la subdivisión de la manzana tradicional y aparece el tejido de cordadas.

4.- La manzana comienza a diferenciarse tipológicamente además según sus valores de posición (ya no sólo en relación a su antigüedad o a su proceso de formación). La unidad se vuelve heterogénea y tiende a construirse según una enorme variedad de tipos, algunos mas simples, otros mas complejos, pero no necesariamente distribuidos en forma regular o agrupada, es decir que no construyen partes arquitectónicamente terminadas.

Esta precisión aparentemente elemental y evidente, de que la ciudad moderna es un hecho cualitativamente diferente, ha sido registrada perfectamente por los estudios que analizan a la ciudad desde el punto de vista sociológico, económico o del planeamiento territorial, pero curiosamente ignorada por los estudios arquitectónico-urbanísticos.

Al considerarla una cualidad negativa de la ciudad moder-

na, tanto las propuestas proyectuales como los instrumentos normativos que intentan controlar a esa ciudad siguen partiendo de la referencia inicial a la unidad generadora de la ciudad -la manzana-, en los términos planteados por las Leyes de Indias, y sus continuadoras naturales, las primeras normativas del período republicano. Siguen considerando a la plaza y a la manzana como los elementos que generan la ciudad, y por extensión, por sumatoria, dan como resultado una ciudad cada vez mas grande.

El fenómeno que aquí interesa dejar claro, y que será recurrente en la influencia que ejercerá la ciudad de Buenos Aires como modelo de crecimiento aspirable de todas las ciudades argentinas en transformación -y en gran medida en los nuevos núcleos- es la permanente contradicción entre lo real y lo deseable, que se transforma en parámetro de interpretación de la realidad. Dicha contradicción se hace evidente en la paulatina separación entre la dimensión del fenómeno de la nueva ciudad, que adquiere una nueva escala territorial, y la pérdida de capacidad del poder público para operar algo mas que la transformación de la ciudad central.

Mientras la ciudad se escapa a la tradicional escala de la ciudad colonial, mientras su dimensión territorial se hace prácticamente inabarcable por los instrumentos de control, todavía el poder público trata de abarcar, trata de entender y de interpretar a la ciudad como el área de la ciudad central, y controlarla a través de un proyecto único y total.

El modelo que se toma como referencia cuando se intenta analizar nuestro fenómeno de crecimiento urbano de fines del siglo XIX, es el de la ciudad europea de mediados del siglo.

Los análisis realizados nos conducen a sostener que, a pesar de que los modelos de la ciudad europea del Ochocientos han influido notablemente sobre las transformaciones urbanas de las ciudades americanas en general, existen diferencias sustanciales entre este modo de crecimiento y cambio, -al cual hemos

hecho referencia en el punto anterior-, y la ciudad europea de ese momento.

Mientras los crecimientos en las ciudades europeas (Viena, París) se producen todavía por partes morfológicamente definidas y diferentes entre sí, en nuestras ciudades, tanto las transformaciones restringidas a la ciudad central como los esquemas de crecimiento a partir de los ejes territoriales, van adquiriendo características propias vinculadas con la separación temporal entre subdivisión de la tierra, trazados y construcción de la parcela.

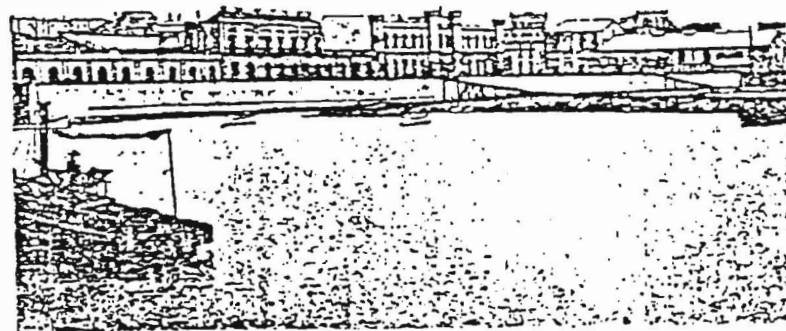
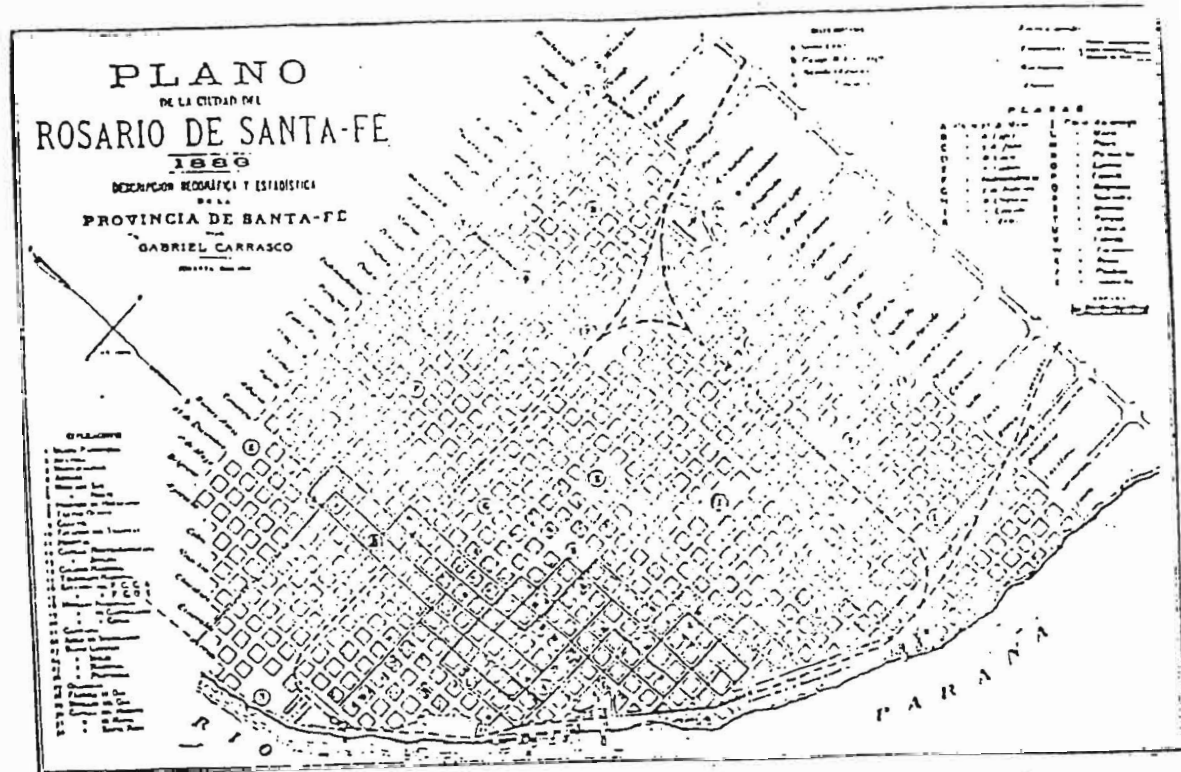
En este sentido, es posible establecer paralelos mas directos con el fenómeno de la ciudad norteamericana de fines del siglo XVIII y principios del siglo XIX, debido sin duda a que responden a procesos económicos y de concentración territorial mas similares.



El fenómeno de transformación de las ciudades existentes, afecta fundamentalmente a Buenos Aires y Rosario, las cuáles reciben el caudal mas grande de inmigrantes en la región y las inversiones mas importantes en infraestructura y transportes.

1- Plano de Sourdeaux, 1850. 2- Buenos Aires a vuelo de pájaro, 1864. 3- Rosario. El puerto y la ciudad en 1877. Litografía de Fleuti.

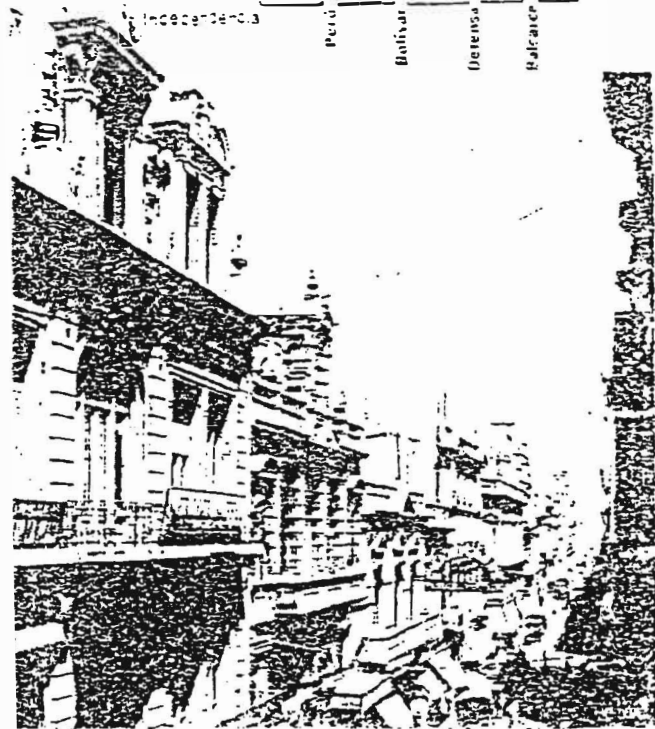
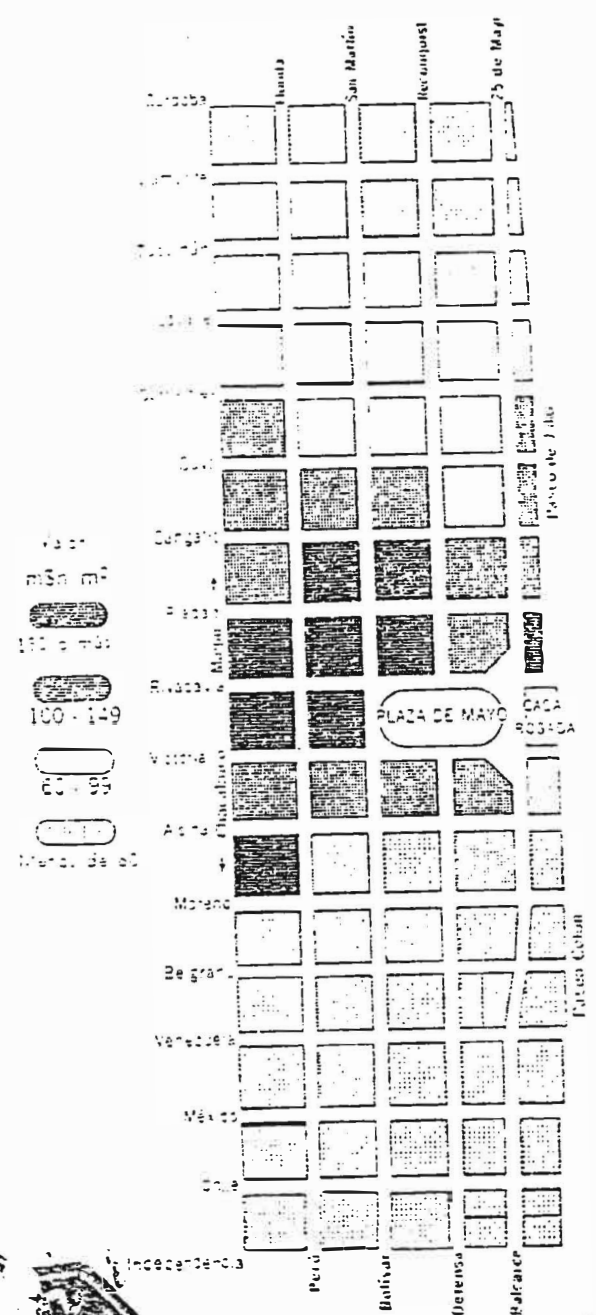
Fuentes: 1. Taillard. Los planos mas antiguos de Buenos Aires. En J.L. Romero y otros. Buenos Aires. Historia de cuatro siglos. Buenos Aires, 1983. 2. J.L. Romero y otros. op.cit. 3. M.A. De Marco y otro. Historia de Rosario Santa Fé, 1978.



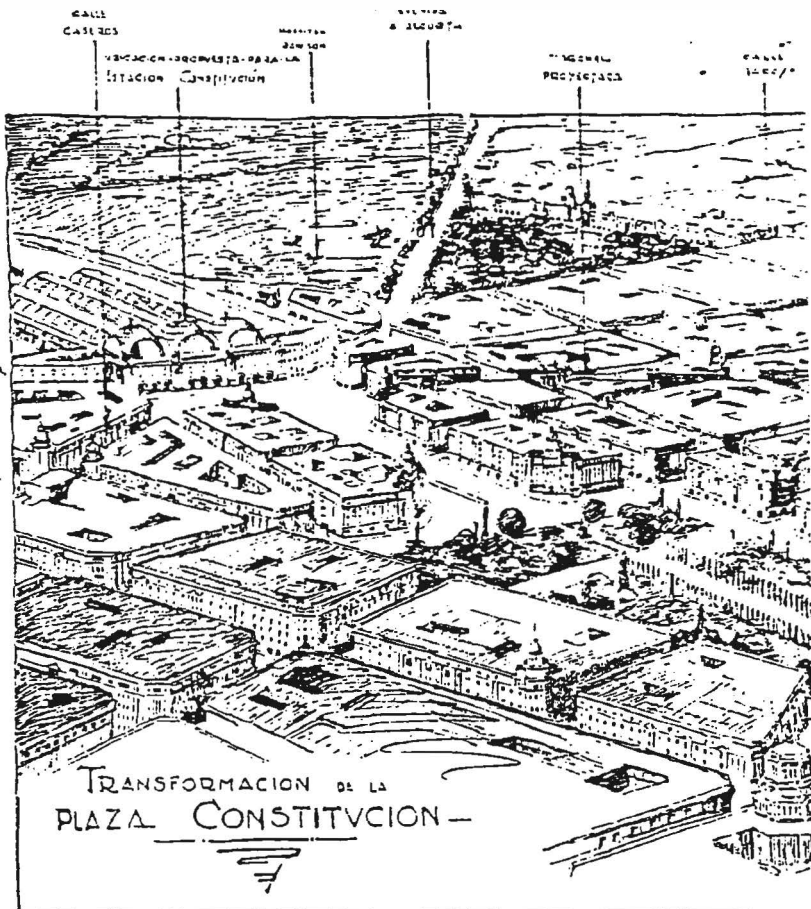
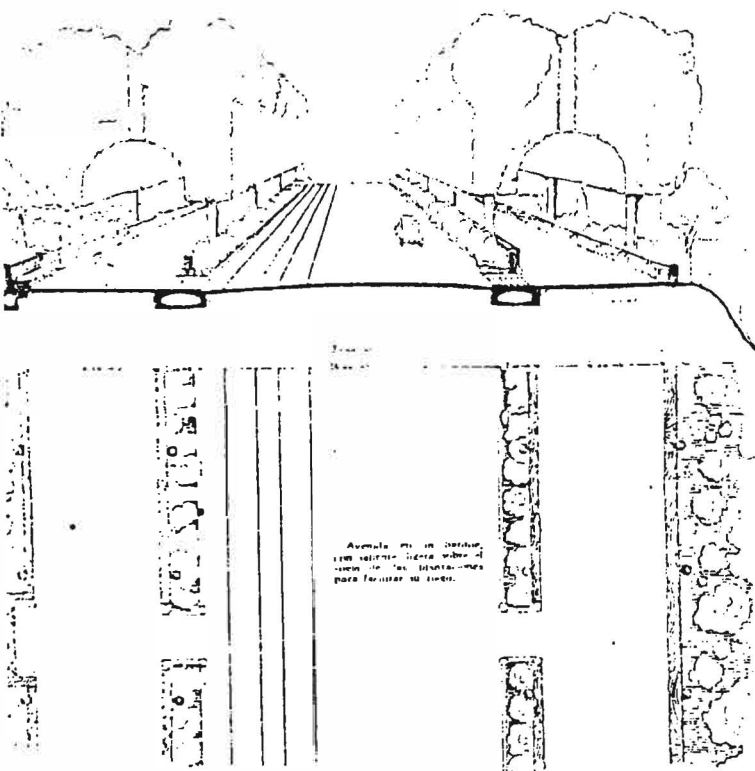
El gran salto dimensional por el cual Rosario pasa de ser una pequeña ciudad de 9.780 habitantes en 1853 a tener 23.169 en 1869 y a duplicarlos nuevamente en 1887, coincide con la iniciación de la etapa agroexportadora y las inversiones masivas de capitales en la zona en ferrocarriles e infraestructura portuaria.

1- Plano de Rosario en 1833. 2- El Puerto de Rosario hacia 1895. 3- Calle de Rosario en los años '70. 4- El Palacio Municipal y la Catedral a fines del siglo XIX..

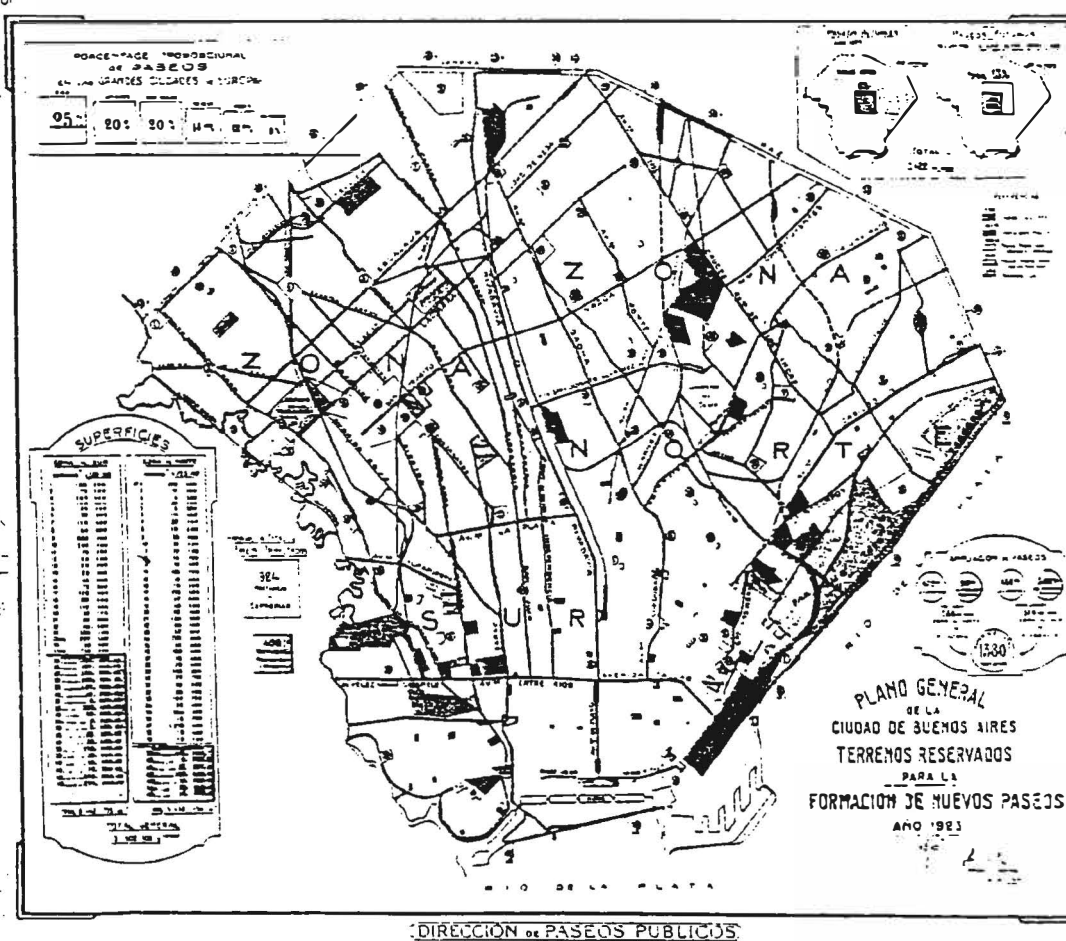
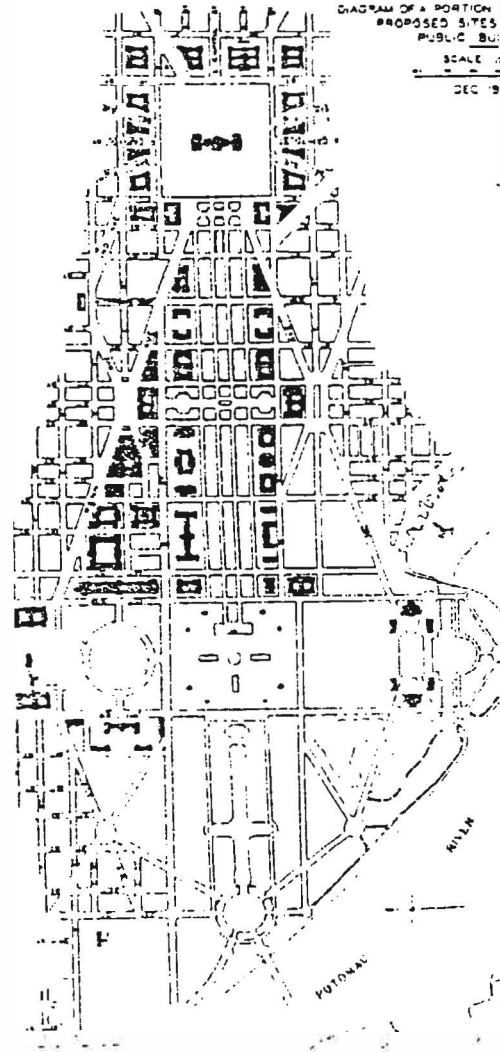
Fuentes: A.Montes. Plan Rosario. Rosario, 1964. 2,3,4. M.A. De Marco y otro. op.cit.



Fuente: J. Sobrie, Entre Aires. Del centro a los barrios. 1870-1910. Oxford University Press, 1994. Buenos Aires, 1997.



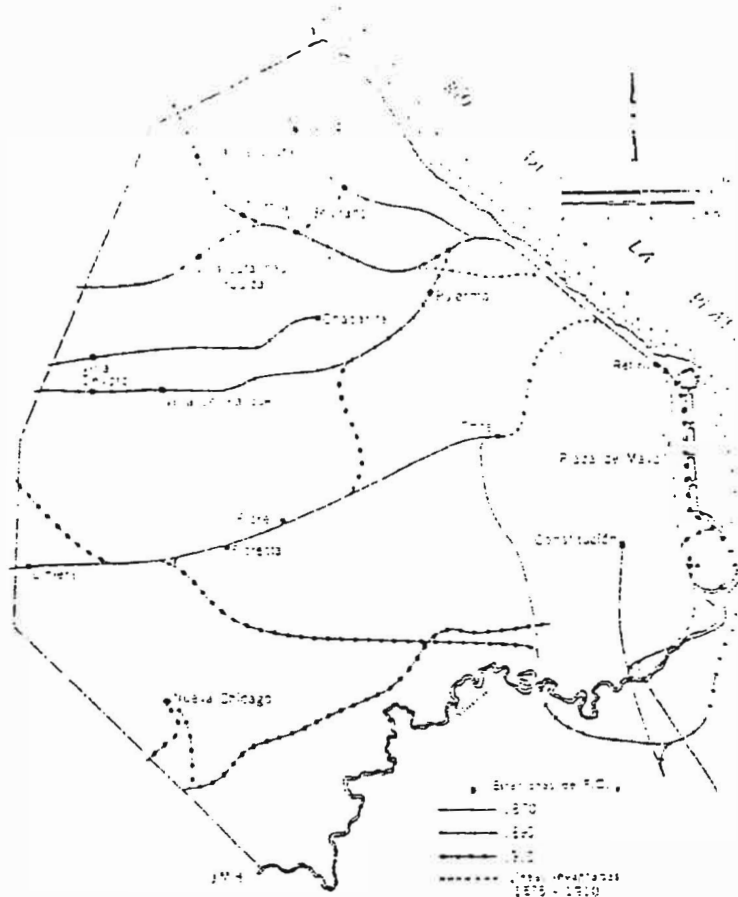
WASHINGTON, D.C.
DIAGRAM OF A PORTION OF CITY, SHOWING
PROPOSED SITES FOR FUTURE
PUBLIC BUILDINGS
SCALE 1:2500
DEC '901



En los años veinte, la cultura local se plantea por primera vez la necesidad de "reproyectar" la ciudad de una manera sistemática. En 1923, una comisión de la cual forma parte el arquitecto francés Forestier prepara un proyecto para Buenos Aires que superpone al trazado existente una red de recorridos monumentales y de parques.

1- Sección de avenida en un parque. 2- Transformación de la Plaza Constitución. 3- Proyecto de la Senate Park Commission, 1901. 4- Plano General Bs. As.

Fuente: 2- Plan Regulador para la ciudad de Buenos Aires. Publicación Oficial. 1923. Intendente Noel. Projectista J.C.N. Forestier. 3- P. Sica, op.cit.



El gran remate del día para los pobres!

95 soberbios terrenos en el centro de Flores!
 Sobre las Avenidas SAN PEDRITO DIRECTORIO, MERLO y calles SILVEIRA y QUIRNO
 El pago es de 25 pesos mensuales por cada terreno.

MAÑANA DOMINGO 8 DE MAYO A LAS 3 DE LA TARDE

RISO

PATRON

Hay no hay distancia para vivir

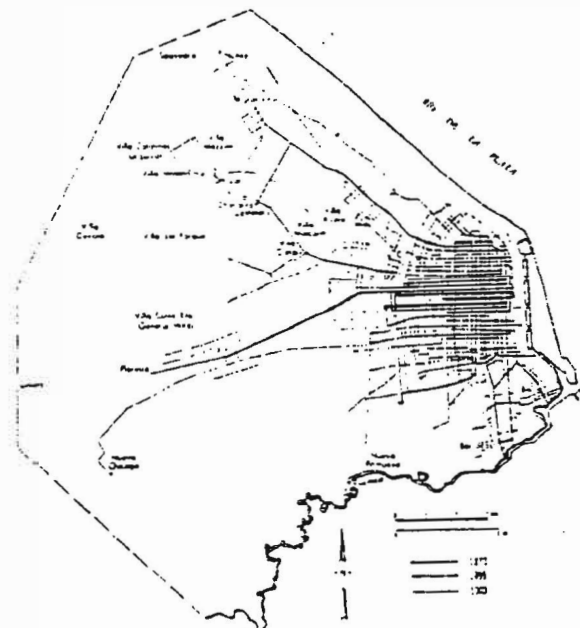
En la parroquia de Flores muy especialmente, todo como en el centro hay todo género de recursos, lo que es más importante aun para el pobre, por lo que sin cesar podrá viajar al centro en el tranvía Argentino que queda a tres cuadras de los terrenos que vendemos.

El día 8 de mayo se publica que esta forma de venta es la única y verdadera que se conoce, pues el pobre paga en corto plazo a ver propietario de un buen terreno y lo que quiere.

QUIEN NO COMPRE UN TERRENO CENTRAL DE ESTOS PAGA SOLO 2 PESOS MENSUALES

Condiciones de la venta:

Todo comprador entregará en el acto del remate el importe de 3 mensualidades que serán descontadas de las últimas y además el 20 por ciento de nuestra comisión, haciendo así el anticipo del 20 por ciento que pagan al contado. Los pagos se harán mensualmente del 5 al 15 de cada mes y por trimestre a gusto del comprador. Los terrenos se entregaran todos amojonados con líneas municipales. Se dará posesión inmediata y la escritura gratis para que el comprador pueda utilizar su terreno en cualquier forma.



Simultáneamente, la expansión de la ciudad se realiza según la lógica dictada por la implantación de los ferrocarriles, a partir de 1857, y la posterior inclusión, en 1870, de los tranvías a caballo.

1- Vista aérea del centro de Buenos Aires. 2- Invitación para la inauguración del primer ferrocarril argentino en 1857. 3- Expansión de la red ferroviaria de Buenos Aires, 1870-1910. 4- Anuncio de remate, La Prensa, 1904. 5- Expansión de la red tranviaria de Buenos Aires, 1875-1910.

Fuentes: 1, G. Fernández Arland, op.cit. 3,4,5, J. Scobie, op.cit.

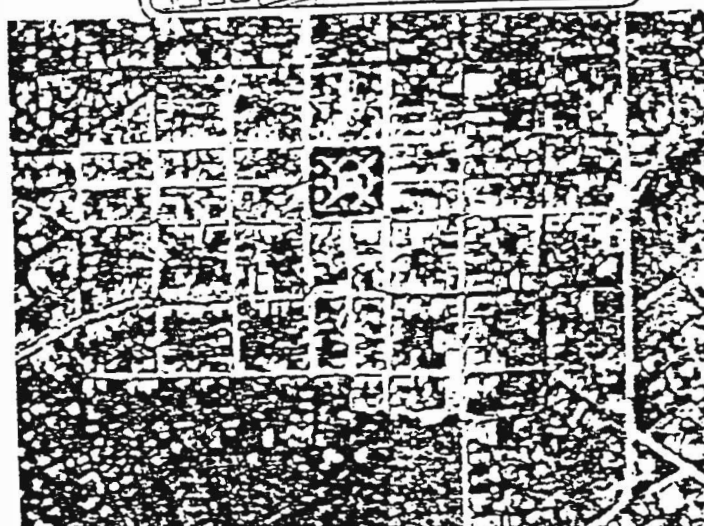
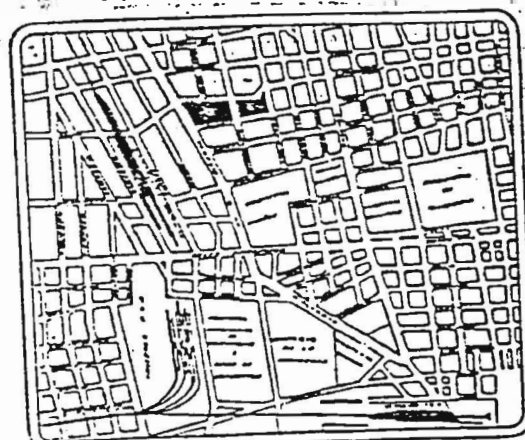


G. G. GROSSO
 EL GRAN REMATE DE FIN DE AÑO
 Los terrenos de la AVENIDA SAN MARTÍN
140 LOTES
 SIN BASE



En la avenida Alcorta

DOS MANZANAS EN 113 LOTES



Comparando la serie de esquemas de evolución de Buenos Aires desde 1580 hasta 1914 con el plano de Sourdeaux, hasta llegar a la planta de 1964, puede observarse con claridad un cambio en la estructura urbana no sólo de índole dimensional, sino fundamentalmente cualitativo.

1.- Buenos Aires en 1964. 2,3.- Remates de tierras en La Paternal y Patricios, 1909. 5,6.- Tracado ortogonal regular en ciudades de reciente formación.

Fuentes: 1. O. Yujnowsky, op.cit. 2,3. J. Scobie y otro, en J.L. Romero y otros, op.cit. 4,5. P.H. Randle, op.cit.

Notas al capítulo IV.

- 1 Randle, P.H. (op. cit.). Pags. 44-45.
- 2,3 Randle, P.H. (op.cit.). Pag. 57 y documentación gráfica.
- 4,5 En Gutiérrez, Ramón y otros (op.cit.), ver: Leiva de Dorso, María Esther. "Colonias del área chaqueña".
- 6,7 En Gutiérrez, Ramón y otros (op.cit.), ver: Silva, Marta B. "Poblados ferroviarios del N.O.A."
- 8 Hardey, Jorge Enrique. Las ciudades en América Latina. Paidós. Buenos Aires. Pag. 174.
- 9,10 En Romero José Luis y otros. Buenos Aires. Historia de cuatro siglos. Ver: Scobie, James R. y Ravina de Luzzi, Aurora. "El centro, los barrios y el suburbio". Pags. 173 y 174.
- 11,12 Ver Alonso, Armando. Torcuato de Alvear, primer intendente de Buenos Aires. Colección Documentos de Historia. Ediciones A/P. Buenos Aires.
- 13,14,15 Ver Sica, Paolo (op.cit.). Tomo 2. Pag. 793 a 796.
Ver Scobie, James. (op. cit.), y Scobie, James. Buenos Aires Del centro a los barrios. 1870-1919. Ediciones Solar S.A. Buenos Aires 1977. (original en inglés, Oxford University Press, 1971).
- 16 Jujnovsky, Oscar (op.cit.). Ver documentación gráfica.
- 17 Ver Montes, Alberto. Santiago Montenegro. Fundador de la ciudad de Rosario. Ediciones IEN. Rosario, 1977. y toda la bibliografía adjunta al presente ensayo.
- 18 Según el primer empadronamiento realizado en la ciudad en 1853 y según el censo de 1869, citados en el Censo Municipal de 1900, realizado durante la intendencia de Luis Lamas. Publicado por Editorial Guillermo Kraft, Buenos Aires, 1902. Actualmente en el Museo Histórico Provincial, Rosario.

19

Mikielevich, Wladimir C. "El tramway". En Revista de Historia de Rosario, N°28, año 1976. Pag. 13.

20

Mongsfeld, Oscar. "Rosario: ciudad-puerto". Ejemplar mimeografiado y distribuido por el Centro de Estudios Urbanos del Rosario. Rosario, 1982. Pag. 5. y Alvarez, Juan. Historia de Rosario. Universidad Nacional del Litoral. 1943. Pag. 439.

21

Montes, Alberto. "Cartografía Rosarina Contemporánea". En Revista de Historia de Rosario, N°2. Pag. 6.

V. La ciudad "moderna".

El proceso descrito en capítulo anterior es enunciado con claridad por Carlo Aymonino:

"En primera aproximación se puede constatar que la ciudad moderna, basada sobre los modos de producción capitalista, fue inicialmente organizada sobre la separación entre destinación de uso del edificio y la porción del suelo correspondiente..."

"Esta separación garantiza, por lo menos teóricamente, una libertad de localización inexistente hasta ese momento..."

"En términos edilicios esto significa que la ciudad tiende a organizarse a través de un trazado vial predeterminado que permite usar las cantidades de suelo a edificar, una serie de nuevos equipamientos y un sistema de servicios necesarios a perfeccionar tal uso; éstos, en la ciudad precedente, eran completamente inexistentes o existentes de un modo parcial." ¹

V.1. La formación del pensamiento urbanístico.

La naturaleza "heterogénea" y llena de contradicciones de esta nueva ciudad hace surgir en la cultura arquitectónica local la necesidad de proponer nuevamente la homogeneidad de la ciudad.

En los años veinte, la cultura local se plantea por primera vez el problema de "reproyectar" la ciudad de manera sistemática. En Rosario, el Plan Bouvard proponía ya en 1911 un proyecto completamente fuera o por encima de la ciudad existente, tratando de imponer un sistema de plazas vinculadas por diagonales sobre el trazado oficial. En 1923, una comisión de la cual forma parte el arquitecto francés Forestier prepara un proyecto para Buenos Aires que trata de superponer al trazado existente una red de recorridos monumentales y de parques. Del total del plan solamente se realizará una parte de la Avenida Costanera, pero en cambio será notable la influencia que tendrá sobre el plan elaborado por

el arquitecto Angel Guido para Rosario.

En 1929 Le Corbusier visita Buenos Aires, donde dicta una serie de conferencias sobre el reordenamiento urbanístico de la ciudad. Mas tarde, en 1938, en el estudio de Le Corbusier en París y con la colaboración de los arquitectos argentinos J. Ferrari Hardoy y Juan Kurchan, es redactado un esquema de plan basado en la modificación del sistema circulatorio, la reducción de la extensión de la ciudad a cerca de la mitad de la existente, en radicales operaciones de reestructuración y en la reorganización del centro en base a criterios de especialización funcional.

El plan permanecerá sólo como un modelo experimental pero tendrá una notable influencia sobre todos los planes sucesivos.

Pueden ser identificadas entonces dos posiciones del pensamiento urbanístico: una académica -planes de Guido y Forestier-, que propone la homogeneidad figurativa a través de la imposición o de la superposición de un sistema de recorridos monumentales sobre la ciudad existente, y otra "moderna" -plan de Le Corbusier-, que propone una construcción alternativa a la ciudad existente.

Estas dos posiciones, aun cuando fracasan en su confrontación con los reales mecanismos de construcción de la ciudad, permanecerán en la cultura local en sus contenidos mas negativos: el rechazo a la ciudad existente y la necesidad de la disciplina de desarrollar instrumentos técnicos que permitan construir un proyecto alternativo, homogéneo en sus valores y compositivamente unitario.

La posibilidad de aplicación de estos dos modelos a través de instrumentos -el Código Urbano y el Plan Regualdor-, concebidos como capaces de actuar un orden compositivo completo que se sustituye al existente, queda restringida a tres tipos de acciones: la inducción a la sustitución paulatina de las áreas centrales; la construcción de modelos parciales de ciudad alternativa en la periferia (los grandes conjuntos de vivienda pública); el estímulo a la construcción de las grandes obras de infraestructu-

ra (las autopistas urbanas), en un total desconocimiento de la ciudad existente.

Se produce aquí la escisión definitiva entre los instrumentos del proyecto urbano y la ciudad real: la rotunda separación entre el nivel urbanístico y el nivel edilicio, entre la materia físico-arquitectónica de la ciudad y los instrumentos urbanísticos.

1

Aymonino, Carlo. Lo studio dei fenomeni urbani. Officina Edizioni. Roma, 1977. Pag. 40.

VI. Nuevas hipótesis.

"Pocas cosas ilustran la pobreza de una parte de las investigaciones en la arquitectura moderna como el uso del concepto de neutralidad que es explícitamente unido al de neutralidad".¹

Ninguna investigación puede, para nosotros, ser neutral, sino que su razón de ser es la modificar, tan profundamente como su alcance lo permita, el modo de ver de una cultura.

A través de un análisis no neutral pero si objetivo, en la medida en que trata de proceder a la verificación de una serie de hipótesis a través de la observación de los hechos específicos, -en nuestro caso a través del análisis de sus transformaciones a lo largo de la historia-, hemos podido establecer ciertas leyes generales, que enuncian a su vez las posibles direcciones a seguir en la investigación:

1. La ciudad de reciente formación no puede ser considerada una ciudad con estructura en damero, porque las unidades de finidas por el trazado ortogonal se comportan como un "relleno" de una estructura definida por componentes de mayor escala: recorridos territoriales; redes ferroviarias; accidentes topográficos, que constituyen los elementos permanentes en las transformaciones urbanas.
2. Esta ciudad no es, a su vez, homogénea ni radioconcéntrica, -tal como se inferiría de la lectura de los instrumentos urbanísticos actualmente en vigencia-, sino que está formada por áreas de valores fuertemente diferenciados, cuyas diferencias están directamente relacionadas con los procesos de formación de la estructura urbana total, y con los valores de posición de dichas áreas en relación a la misma.
3. Los hechos y los espacios colectivos de esta ciudad captan o hacen evidente el diseño de los distintos valores adjudica-

dos al sitio por los recorridos territoriales y los recorridos urbanos, que determinan así las áreas de valores "positivos" (áreas centrales o de valores centrales) y las áreas de valores "negativos" (áreas deprimidas o marginales), fenómenos complementarios que no verifican la relación mecánica de proximidad o distancia a un centro. Surgen así las "periferias internas" o áreas marginales internas por una parte, y las "áreas de valores centrales" por otra. (áreas residenciales suburbanas de alto valor edilicio y social y dotación completa de servicios, parques, áreas deportivas, etc.)

4. Las unidades proyectuales que componen a esta ciudad ya no son las manzanas, ya que éstas registran un proceso de transformación continua por sustitución, y en gran parte de los casos son sólo unidades de subdivisión de la tierra arquitectónicamente no definidas.

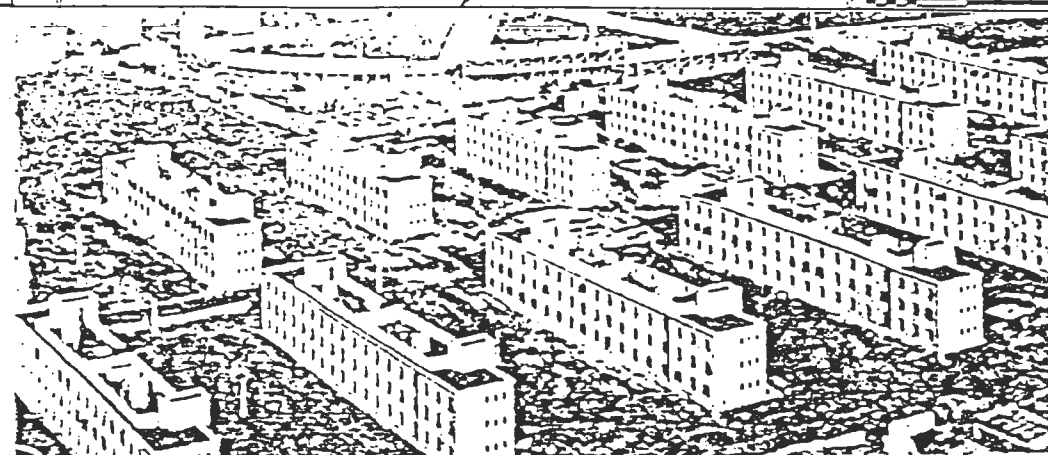
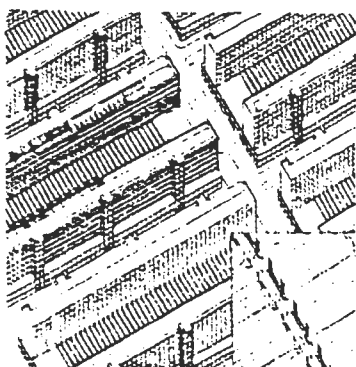
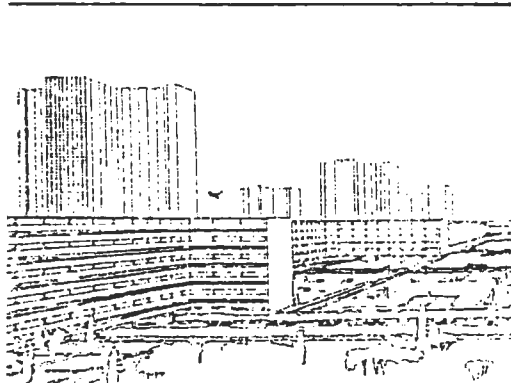
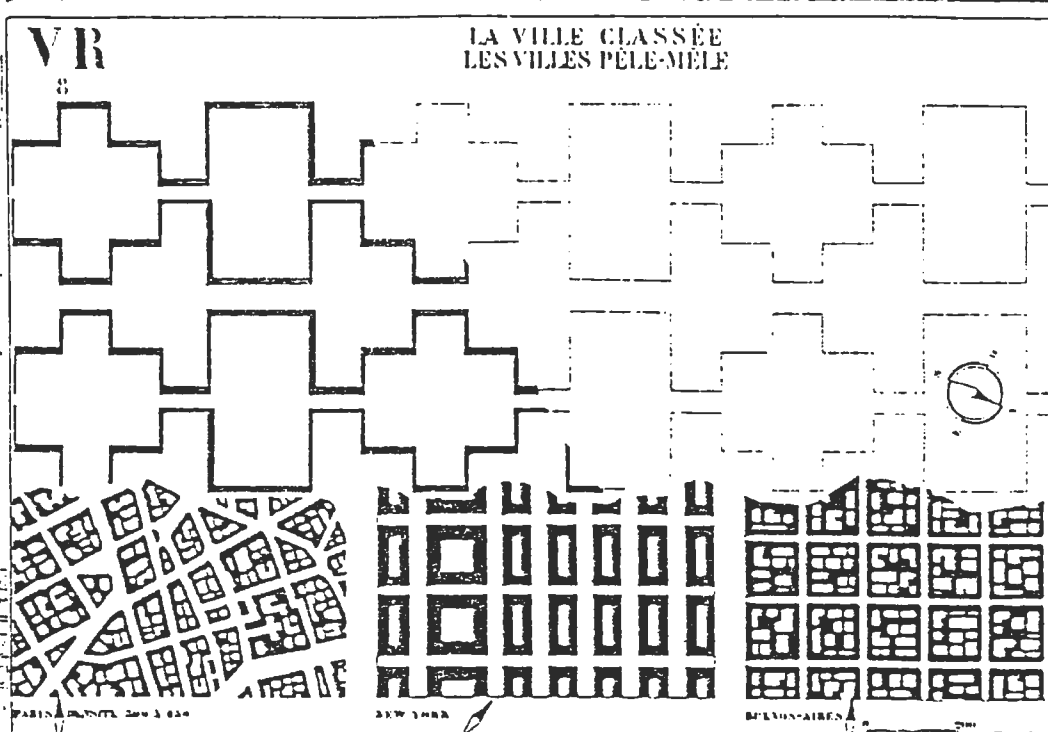
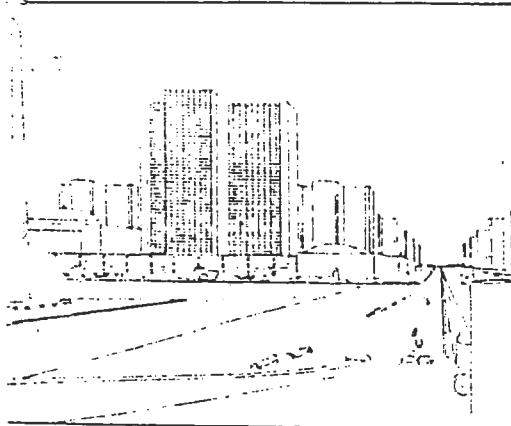
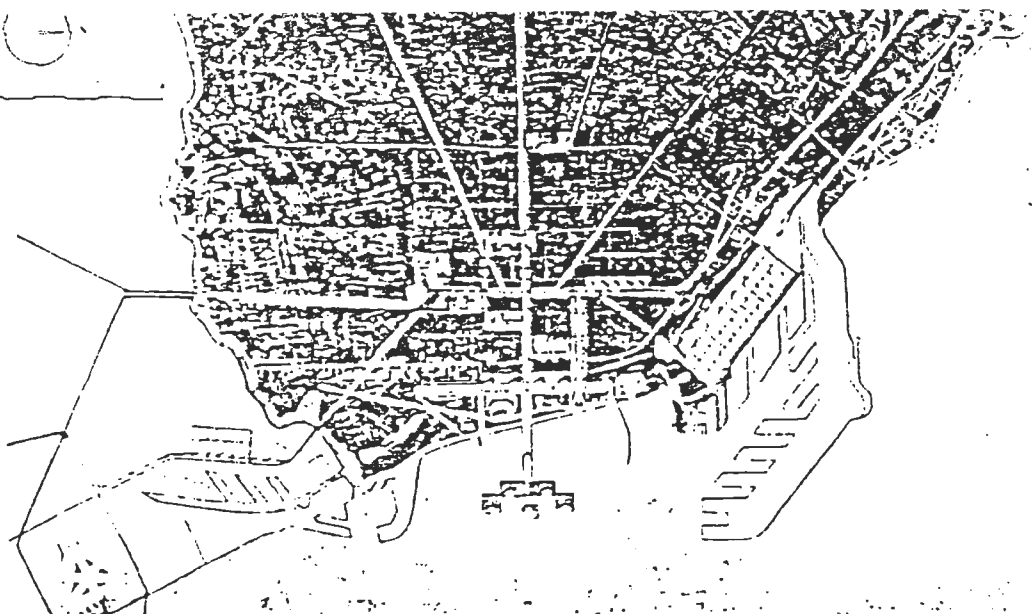
5. La matriz a partir de la cual puede interpretarse arquitectónicamente a esta ciudad no está determinada, por lo tanto, por partes definidas que se colocan según relaciones entre ellas, sino que se vinculan a partir de una colocación en una estructura total determinada por aquéllos elementos (puntos, ejes, concentraciones funcionales), cuya transformación es mucho mas lenta, y que han caracterizado y condicionado a la ciudad desde su nacimiento. Dichos elementos constituyen las componentes mas permanentes de la estructura colectiva de la ciudad.

6. Nuestra cultura urbanística, -en directa relación con la evolución del pensamiento urbanístico internacional-, ha tendido sistemáticamente a desconocer estas transformaciones, desarrollando instrumentos que promueven -implícita o explícitamente-, la sustitución total de la ciudad existente en las áreas consolidadas y la extensión de la periferia por medio de modelos de asentamiento alternativos.

Las conclusiones generales obtenidas de esta primera parte del trabajo se convierten a su vez en las "hipótesis herramienta", es decir en nuevas leyes generales a ser confrontadas con el caso específico, para afrontar el análisis de la formación del espacio colectivo urbano de la ciudad de Rosario, que constituyen la segunda parte de la investigación.

1

Rossi, Aldo. La arquitectura de la ciudad. Editorial Gustavo Gilli. Barcelona, 1976. (1a. edición, 1966).



El Plan de Le Corbustier para Buenos Aires permanecerá sólo como un modelo experimental, pero sus contenidos, -construcción de un proyecto alternativo a la ciudad existente-, permanecerán en la cultura local en sus aspectos mas negativos.

1- Vista aérea de amontonamiento cuadrangular. 2- Planta general del Plan Regulador de Le Corbustier para Buenos Aires, con la colaboración de los arq. argentinos J. Kurchan y Ferrari Hardov. 3- Buenos Aires desde el río. Dibujo de Le Corbustier, 1929. 4,5- "La ville contemporaine". Planta general y detalle. 6- Límina de la "Ville Radieuse". 7- L.Hilberseimer. Estudios para la ciudad vertical. 8- Conjunto Los Perales, Buenos Aires.

Fuentes: 1. P.H. Randle, La ciudad nupocina. Bs As., 1977. 2 a 6. Le Corbustier, Obras Completas. Zurich, 1955-1967. 3. Sica, P. El Novecento, op.cit.

Bibliografía.

Problemas de metodología de la investigación en Geografía.

George, Pierre. Los métodos de la Geografía. Editorial OIKOS TAU. Buenos Aires.

Randle, Patricio H. (editor). Teoría de la Geografía. Sociedad Argentina de Estudios Geográficos.

Problemas de teoría y metodología particular del Análisis Urbano.

Aymonino, Carlo. Lo studio dei fenomeni urbani. Officina Edizioni. Roma, 1977.

Cerasi, Maurice. Lo spazio collettivo della città. Gabrielle Mazza Editore. Roma, 1978.

Fernández de Luco, Manuel. Una hipótesis de transformación urbana. La unidad del espacio colectivo. Publicación interna de la Facultad de Arquitectura de Rosario. Rosario, 1983.

Linazasoro, José I. Permanencias y arquitectura urbana. (Colec. Arquitectura y Perspectivas). Edit. G. Gilli. Barcelona.

Pittaluga, Franca. La progettazione analitica della città. (Cuadernos del Departamento de Teoría y Técnica de la Proyección Urbana). Instituto Universitario de Arquitectura de Venecia. Venecia, 1978.

Rossi, Aldo. La arquitectura de la ciudad. Edit. G. Gilli. Barcelona 1976. (1a. edic. 1966).

Historia del Urbanismo.

Ensinck, Oscar L. Historia de la inmigración y la colonización en la Provincia de Santa Fé. Fundación para la Ciencia, la Educación y la Cultura. Buenos Aires, 1979.

Guido, Angel. Plan Regulador de Rosario., 1935. Edición Oficial. y ot.

Locateli, Delfo. Historia de la propiedad territorial en el Municipio de Rosario. Dirección Municipal de Topografía y catastro. Municipalidad de Rosario.

Mongsfeld, Oscar. "Rosario, ciudad-puerto" Publicación del Centro de Estudios Urbanos del Rosario. Rosario, 1982.

Mongsfeld, Oscar. "El área metropolitana de Rosario y el Pago de los Arroyos". (inédito). Centro de Estudios Urbanos del Rosario. Rosario, 1983.

Montes, Alberto. "Plan Rosario. Ley Nacional 16.052 y sus antecedentes. Proyecto de Decreto Reglamentario." Publicación del Centro de Estudios Nacionales, Provinciales y Municipales, filial Rosario. 1964.

Montes, Alberto. Santiago Montenegro. Fundador de la ciudad de Rosario. Ediciones IEN. Rosario, 1977.

Municip. de Rosario. Compendio de Digesto Municipal de la Ciudad de Rosario. (desde 1852 hasta 1931). Publicación oficial. 6ta. edic. Rosario, 1931.

Archivos consultados. (Material inédito. Documentación cartográfica).

Dirección de Transporté. (Municipalidad de Rosario).

Dirección de Topografía y Catastro. (Municipalidad de Rosario).

Dirección de Desarrollo Urbano. (Municipalidad de Rosario).

Oficina del Digesto Municipal. (Conc ejo Deliberante de Rosario).

Centro de Estudios Urbanos del Rosario.

Archivo del señor Wladimir Mikielevich.

Entrevistas con el agrimensor Alberto Montes.