

FACULTAD
DE ARQUITECTURA
PLANEAMIENTO Y DISEÑO
UNR

CENTRO UNIVERSITARIO ROSARIO
DE INVESTIGACIONES
URBANAS Y REGIONALES

CUADERNOS DEL
CURDIUR

Cuaderno N° 12

LOS INSTRUMENTOS DEL PROYECTO
PUBLICO EN LA CONSTRUCCION DE
LA CIUDAD. Planes y Proyectos
para Rosario 1890/1910.

Arq. Isabel Martínez de San Vicente
Trabajo realizado para el CONICET
Rosario, 1986.

CITE ESTE TRABAJO SI LO USA COMO REFERENCIA

LOS INSTRUMENTOS DEL PROYECTO PUBLICO EN LA CONSTRUCCION DE LA CIUDAD Ira. PARTE.
PLANES Y PROYECTOS PARA ROSARIO 1890-1910

arquitecta Isabel Martínez de San Vicente.

Presentación

Al .zamos nuestra voz, hace ya un año, tratando de alertar contra los riesgos de la preservación como acto de museo, contra las nefastas consecuencias de atribuir a ciertas áreas urbanas una nueva disciplina autónoma -la preservación-, aislándolas de la gestión unitaria de la ciudad (1).

Es evidente, sin embargo, que esta necesidad de conservar aquéllas partes de la ciudad a las cuáles la comunidad ha asignado un particular valor arquitectónico y ambiental, aparece como la solución a un mal cuyas raíces son mucho más profundas: la devastadora capacidad de destrucción del patrimonio construido que han evidenciado los actuales instrumentos de control y proyectación urbana.

Decíamos en aquella ocasión, que ante la necesidad de construir un nuevo modelo de desarrollo urbano a los fines de elevar las actuales condiciones de vida, adquiere significado el objetivo de recuperar el patrimonio urbano en su conjunto, sin el establecimiento de distinciones u órdenes de prioridad entre "nuevo" y "viejo", "antiguo" y "moderno", "centro" y "periferia".

Entender el proceso de construcción de la ciudad como un fenómeno complejo es lo que nos lleva a rechazar la posibilidad de la preservación como una política aislada, y a privilegiar aquellas investigaciones que tiendan a avanzar en el conocimiento de ese proceso, de las leyes que lo gobiernan, de la relación entre arquitectura de la ciudad y normas técnicas de actuación.

Definido así nuestro campo de preocupación, este explica por qué el trabajo que aquí presentamos no es histórico en el sentido estricto, sino que intenta hacer evidente la naturaleza arquitectónica implícita en los instrumentos de control urbano en Rosario, en cuanto descripción de un modelo urbano y de sus componentes, y en cuanto implementación de una estrategia de construcción de ese modelo. En cuanto manifestación, en síntesis, del aparato teórico-técnico con el que la arquitectura participa -o es excluida- de la transformación de la ciudad contemporánea.

En efecto, si consideramos que a cada idea de ciudad le corresponden instrumentos específicos de actuación, el análisis histórico-crítico de los instrumentos del proyecto público provee las bases críticas necesarias para la formulación de nuevos instrumentos y se constituye en un "campo preciso de la investigación arquitectónica". (2).

En el caso de las ciudades de reciente formación como Rosario, adquiere un valor esencial el rol desempeñado en cada fase por el cuerpo normativo vigente y por el debate urbanístico correspondiente, que tienden permanentemente a acentuar la separación temporal entre momento urbanístico y momento arquitectónico que la caracteriza desde sus orígenes (3). Partiendo entonces de las características particulares de este proceso de urbanización y de construcción, hemos tratado de establecer las herencias y modelos presentes en la idea de ciudad con que continuamente se enfrenta nuestra práctica, a los efectos de rastrear las causas de esta crisis.

Las formación de la ciudad.

Rosario es un ejemplo particularmente didáctico de lo que hemos denominado "ciudades de reciente formación" de la llanura argentina (4), porque a pesar de que numerosos estudios realizados a los efectos de reconstruir su proceso de formación registran asentamientos fijos desde mediados del siglo XVIII (5), éstos no alcanzaban la categoría de pueblo, ni su organización respondía a voluntad alguna de orden o distribución de acuerdo con las normas tradicionales. Las investigaciones realizadas en torno a sus orígenes -la ciudad carece de fundación formal-, atribuyen su nacimiento al fraccionamiento de las tierras del capitán Santiago 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.

La preexistencia de una subdivisión territorial de propiedad privada sobre la cual va produciéndose la parcelación en solares urbanos, establece una diferencia sustancial con los trazados de las ciudades de conquista (recordemos las amplias previsiones de crecimiento de la traza fundacional de Buenos Aires), que determinará no sólo las direcciones de los crecimientos sucesivos, sino también, a partir de los numerosos conflictos surgidos en los deslindes de propiedad, los cambios de rumbos y las deformaciones en la trama legibles en la actualidad.

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 "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 once años- y a duplicarlos nuevamente en 1887 (6), coincide con el comienzo de la etapa agro-exportadora 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 esta más que vertiginosa expansión, el pequeño núcleo 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 para separar los extramuros de los suburbios y en éstos se reconocen tres "aldeas": Saladillo, Ludueña y San Francisquito. En 1888 se ordena la apertura de la tercera ronda, Bvrd. Avellaneda - Bvrd. Seguí (7).

Estimulado además el crecimiento por la expansión portuaria, en el período de 1875 a 1890 se produce una duplicación de la población, que pasa de 30.145 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 tranvía quienes organizan la urbanización, la venden y luego abandonan la explotación de la línea (8). El fenómeno incide también en la extensión del área central y en el nacimiento de barrios periféricos, particularmen-

te en los asentamientos iniciales de los barrios Refinería, Talleres e Industrial en la zona Norte, Matadero y Tablada en el Sur, debido a la presencia de las instalaciones portuarias, ferroviarias e industriales sobre la costa (9).

A partir de 1890 y hasta mediados de este siglo, cuando se inicia la decadencia de la actividad portuaria, la historia de las transformaciones urbanas de Rosario 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 al acceso al puerto y la continua demanda de nuevas áreas para colocar en el mercado de tierras. 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 más 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 de jurisdicciones e intereses, y la historia de los fallidos intentos por reproducir las experiencias y proyectos de "modernización" de la ciudad encarados por la capital.

A partir de ese momento, 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-, la permanente contradicción entre lo real y lo deseable, que se transforma en parámetro de interpretación de la realidad a través de los planes urbanos. Contradicción que se hace evidente en la paulatina separación entre la dimensión del fenómeno de una nueva ciudad que adquiere escala territorial, y la pérdida de capacidad del poder público para operar algo más 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, el poder público aun traba de abarcar, de entender y de interpretar a la ciudad sólo como el área de la ciudad central, y controlar la a través de un proyecto único y total.

La ciudad comenzará a participar simultáneamente, desde entonces, de la herencia empobrecida que la tradición de las ciudades españolas deja en la cultura urbanística de nuestro país (10) -trazado en cuadrícula como modo de subdivisión del suelo, muy anterior a la subdivisión de la parcela; trazado vial que se

hace homogéneo e indiferenciado al introducirse en la trama urbana-, y de las características comunes a la ciudad capitalista del siglo XIX -reducción del espacio público y de las instituciones de control urbano; predominio de la centralidad; jerarquización espacial entre centro y periferia; separación neta entre ámbito público y ámbito privado en la construcción de la ciudad.

La formación de un pensamiento urbanístico.

Hacia el año 1910 la organización general del territorio en el área de Rosario ha sido concluida. No se registran ni la formación de nuevas colonias ni la fundación de nuevos pueblos con posterioridad a la iniciación del siglo, y se ha completado casi la totalidad del tendido de vías férreas. Es desde finales de siglo hasta 1910, entonces, cuando la necesidad que tiene la ciudad de dotarse de una forma "reconocible" se hace más intensa (11).

La burguesía rosarina había invertido más en la especulación sobre el valor de la tierra que en el comercio y las actividades urbanas, las cuales se desarrollaban todavía con alto grado de precariedad y sobre la base de las infraestructuras extranjeras. Cuando su dinamismo económico y social se hacen más intensos, la ciudad ha alcanzado ya dimensiones que superan la capacidad de las clases dirigentes de operar una transformación sustancial en la estructura urbana (12), más aún cuando las actividades especulativas de pequeña escala aún proporcionaban buena renta.

Es así como sólo pueden llevarse a cabo proyectos de reestructuración sólo donde y cuando se dan las condiciones para una modificación indolora de la estructura urbana, y cuando éstos pueden ser aprovechados por la especulación y la renta. En este método, sostiene Maurice Cerasi (13), está implícita la renuncia a una profunda transformación de la ciudad.

Las propuestas son de dos tipos: las que tienden a proyectar la ciudad en su conjunto o partes de ella, y los proyectos de formalización de componentes urbanas aisladas. Entre las primeras se encuentran los proyectos de "ensanche" inspiradas en la experiencia de los ensanches europeos de mediados de siglo, tal como se ven en los planos de Francisco Marcelino de 1888 y de Rodolfo Warner y Puzo de 1890. Este último propone un primer ensanche de la ciudad paralelo a las calles existentes desde el Oeste, y un ensanche hacia el sur atravesado por un diseño de avenidas diagonales con plazas en sus ángulos. Aparecerá luego el plan

de "embellecimiento" del arquitecto Bouvard, del cual nos ocuparemos seguidamente, y que en esencia no se separa culturalmente demasiado de los anteriores.

Entre las segundas, podemos enumerar en primer lugar la mayor parte de los proyectos de grandes componentes edilicias que aun hoy constituyen las únicas reconocibles de la ciudad actual: el Parque Independencia, la Avenida Belgrano, el primer Monumento a la Bandera, la formalización definitiva de los bulevares de ronda, el Puerto Nacional, el Hospital del Centenario, el ensanche y formalización de la Avenida San Martín y la construcción de los Baños sobre el Arroyo Saladillo, el primer proyecto de creación de un parque sobre el arroyo Ludueña. En segundo lugar una serie de proyectos de intervención urbana no realizados: la Avenida Primera Diagonal, desde la intersección de las avenidas Castellanos y Santa hasta los bulevares Argentino y Santafesino; la Gran Diagonal, prolongando la Avenida Alberdi hasta el cruce de los mismos bulevares; la Diagonal de Infante, desde la Plaza 25 de Mayo hasta el Parque Independencia; la Avenida Central, etc.

Mientras tanto la ciudad se construye según dos tipos de mecanismos: en la periferia, la expansión por medio de los "loteos" -operaciones de subdivisión de dimensiones mayores a las de una manzana, que reemplazan al crecimiento por fundación de "pueblos" del siglo anterior-, y la sustitución lote a lote del precario construido preexistente en las zonas centrales.

El Plan Bouvard.

En septiembre de 1909 (14), llega a la ciudad el arquitecto Bouvard, invitado por el Intendente Municipal Don Isidro Quiroga, con el objeto de requerirle "un plan regulador del Rosario, a la manera que lo ha hecho para Buenos Aires" (15). Bouvard acepta el encargo de confeccionar "varios planos de embellecimiento de la ciudad" (16), y en sesión del Concejo Deliberante de octubre de 1909 "por sus fundamentos y por unanimidad se aprobó enseguida el proyecto contenido en el informe de la Comisión de Hacienda a propósito de la comunicación del arquitecto francés señor J. Bouvard aceptando encargarse de confeccionar un plan completo de embellecimiento" (17).

En abril de 1911, Bouvard envía a Quiroga, una breve memoria descriptiva del "Proyecto de embellecimiento de la villa de Rosario de Santa Fe", un "plano de conjunto y vista de la ciudad dentro de los límites del municipio" y un "pla-

no con los detalles de las disposiciones especiales de la parte de la ciudad a lo largo del puerto y del río Paraná" (18).

Si bien en su memoria declara que sus estudios han sido "hechos y confeccionados después de varias visitas al terreno y después de un atento examen de los lugares, y como consecuencia de un anteproyecto tomando en cuenta todo lo posible las observaciones recogidas de las personas que se han interesado por la prosperidad y grandeza del Rosario" (19), es llamativo el grado de abstracción de su propuesta.

En el plano de conjunto (20) -única documentación que ha permanecido sobre el plan-, Bouvard superpone al trazado oficial un sistema de recorridos viales en diagonal, que se unen a través de plazas. La abstracción y la arbitrariedad de esta superposición se manifiesta en dos escalas de lectura: por una parte en la localización de las plazas, -indicadas mediante círculos y sin formalización arquitectónica precisa-, cuya magnitud no aparece vinculada a la particular significación de un lugar urbano sino a la aparente disponibilidad de tierras en las áreas aún por urbanizar; por otra, en la indiferencia con que el nuevo sistema de diagonales se encuentra con el trazado preexistente.

Con respecto a la localización, no aparece ninguna plaza en el sector ya semiurbanizado entre la primera y la tercera cinta de boulevares de ronda, sector en el cual el sistema de diagonales se encuentra de manera abrupta y casi casual con los boulevares. Hacia el Sur del Boulevard Seguí y hacia el Oeste de Boulevard Avellaneda, la propuesta adquiere las características de un ensanche, pero la pérdida de la regularidad y el orden del ensanche de Warner y Pussó no es su plantada por una verdadera propuesta de revalorización de las componentes urbanas de la ciudad anterior, en la medida en que se disponen casi casualmente sobre un territorio aún rural, si exceptuamos algunas colocaciones de cierto valor urbano, como las ubicadas sobre los ejes de Avda. Godoy y Avda. Córdoba al Oeste, y Avda. Ayacucho y Avda. San Martín al Sur.

El plan evita además, dar un juicio sobre otras componentes urbanas -funciones cívicas, educativas, grandes componentes urbanas como el cementerio, las estaciones, etc.-. Bouvard las ignora completamente, incorporando sólo a los parques como modo de completar la composición planteada: un parque en el extremo Oeste del municipio; otro en el actual emplazamiento del Parque Alem, construido en la década del '30; jardines en los alrededores de la estación del Ferrocarril Rosa-

rio a Puerto Belgrano (21).

El Plan, cuya instrumentación operativa no llegó siquiera a debatirse, ha sido objeto de airadas críticas.

Dijo Werner Hegemann en 1931:

"La moderna circulación sobre rieles y automovilística, exige urgentemente que se eviten los cruces a nivel, y evitarlos es tan costoso que cada apertura de una avenida moderna debería resolver al mismo tiempo estos urgentes problemas de tránsito ferroviario, tranviario y automovilístico. En Buenos Aires se construyen costosas diagonales simétricas, que en lugar de resolver el problema contribuyen a complicarlo, creando dificultades nuevas e insolubles. El Plan Bouvard, propuesto para Rosario en 1911, tiene esos mismos juegos de simetría ajenos al urnismo moderno" (22).

Dice Oscar Mongsfeld:

"...el plan Bouvard (...), que respondía a una irracional profusión de nuevas arterias en diagonales con sendas plazas circulares en los cruces, y superpuestas a la geografía urbana, sin respetar el trazado existente y la subdivisión del suelo, sin duda era la bella época de las diagonales que infructuosamente se quisieron incorporar en la estructura urbana, como las diseñadas para la extensión Sur del municipio"(23) (alusión al plano de ensanche de Warner y Pusso de 1890, al que hiciéramos referencia).

Efectivamente, el Plan Bouvard se aparta totalmente de la ciudad real y el sistema vial propuesto no toma como referencia a la estructura urbana preexistente.

Es un producto que evidencia lo que podríamos llamar "formalismo puro". Formalismo que, al decir de Maurice Cerasi "no puede ser asumido como juicio ético o artístico, sino que es un dato estructural -la imposibilidad de construir en toda su complejidad el hecho urbano, y por lo tanto la praxis de dar forma a los elementos internos al tejido sobre los cuáles tienen menor fuerza o influencia los procesos coercitivos que escapan del plano proyectual arquitectónico" (24).

El Plan Bouvard es un empobrecido reflejo de lo que el movimiento por la City Beautiful significa para los urbanistas europeos. Empobrecido porque no alcanza a poner en evidencia los elementos esenciales que constituyen la ciudad que pretenden "mejorar y embellecer", como lo hacen otros planes para ciudades coloniales (el plan de Lutyens para Nueva Delhi o el Plan Regulador de Canberra). Formalista, porque las transformaciones urbanas y las articulaciones del espacio urbano propuesto se basan "exclusivamente en la diferenciación formal del espacio libre, sin que esto responda a particulares exigencias funcionales y tipológi-

cas" (26).

El hecho, sin embargo, de que las críticas citadas sólo se refieran al "antifuncionalismo" de las soluciones viales adoptadas, a la conflictualidad con los trazados viales preexistentes o a la dificultad de poner en práctica las expropiaciones necesarias para llevarlo a cabo, evidencia la falta de objetivos de los planes de embellecimiento urbano y el profundo desconocimiento -que tal vez manifiesta la inexistencia- de los contenidos colectivos y representativos de la estructura del espacio público preexistente.

El plan no reconoce el valor colectivo de la costa, ni la implantación original alrededor de la Aduana o de la Plaza. En un esfuerzo por no alterar el "orden establecido" del área más consolidada -y por lo tanto con un mayor agregado edilicio-, las transformaciones propuestas dejan intacta el área comprendida por el perímetro de los primeros bulevares, a excepción de algunas propuestas paisajísticas sobre la costa.

Desconoce también el valor incipiente de las estaciones ferroviarias en la formación del espacio colectivo urbano. El sistema de plazas y diagonales propuesto no responde en casi ningún caso a la necesidad de vincular hechos urbanos preexistentes en la ciudad, sino al repertorio de un formalismo exasperado, comprensible en los proyectos de expansión de finales del siglo anterior, donde el proyecto se apoyaba sobre la tierra rural indivisa, pero inadmisible al promediar el año 1910, cuando ya las principales acciones tendientes a la definición del rol de las distintas partes de la ciudad se habían cumplido.

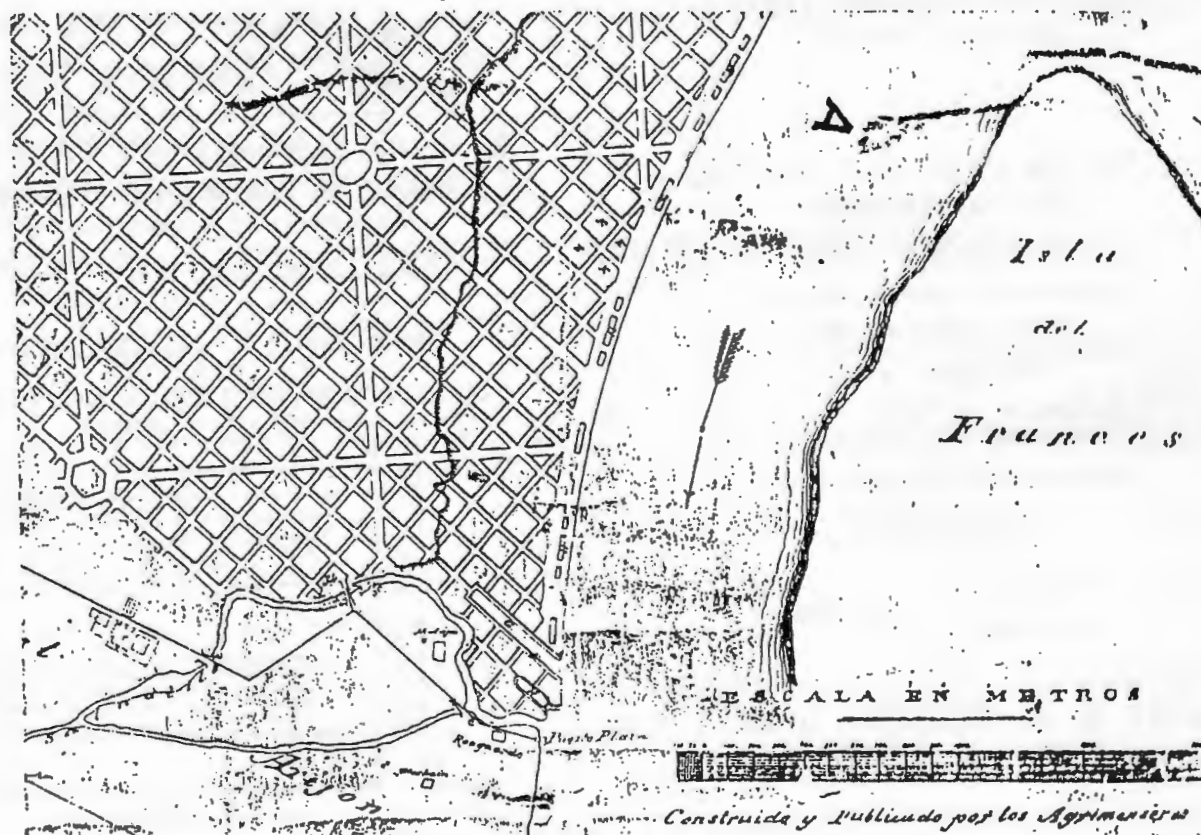
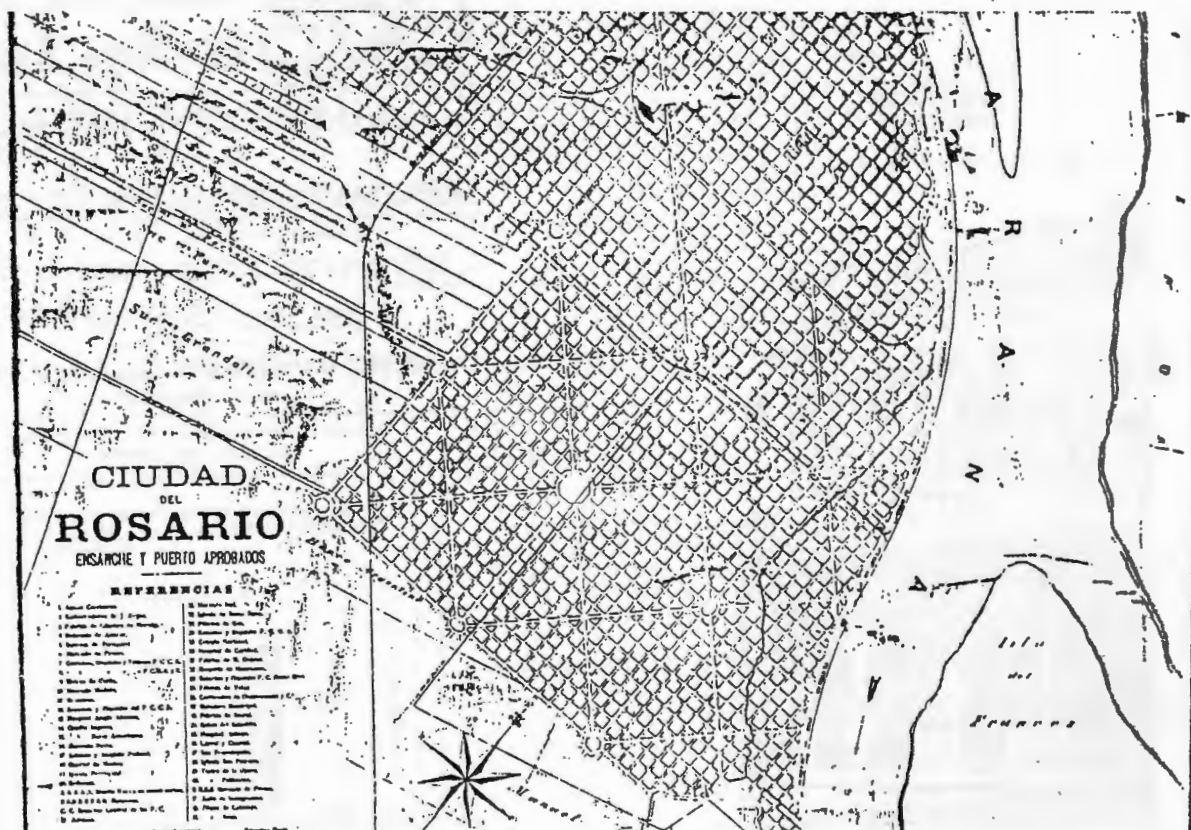
Los únicos momentos en que el plan se vincula de algún modo a la ciudad existente se producen en las propuestas de parques y en la resolución de una vinculación semimonumental entre el Norte y el sistema de las rondas, por otra parte ya presente en el proyecto conocido como la Diagonal de Infante de 1899.

Es en este sentido que el plan se convierte en "impracticable" para la burguesía rosarina de la época, empeñada en el embellecimiento de la ciudad: en el centro, no interpreta las necesidades de representación a través de un diseño unitario que recomponga en un único proyecto todos los proyectos parciales de embellecimiento propuestos o iniciados que esta nueva ciudad requiere. En la periferia, los nuevos trazados no resuelven las necesidades de esa misma burguesía: la de valorizar al máximo, a través de un nuevo proyecto, las áreas nuevas a urbanizar.

- 1- Ver "Preservación o Proyección Urbana?". Ponencia ante las XIV Jornadas de Historia de la Arquitectura y el Urbanismo. Mar del Plata. 1985. Publicada en el Diario Rosario, 1985. Arq. Isabel M. de San Vicente y Manuel Fernandez de Luco.
- 2- Grassi, Giorgio. "Normativa y arquitectura. Introducción al Estudio", en La Arquitectura como oficio y otros escritos. Barcelona. 1980.
- 3- Nos referimos a los trabajos de investigación realizados para el CONICET bajo el título "La naturaleza arquitectónica de las ciudades de reciente formación. Hacia la construcción de una teoría interpretativa". Cuaderno del Centro Universitario Rosario de Investigadores Urbanos y Regionales N° 6. Rosario, 1986 y "La formación de la estructura colectiva de la ciudad de Rosario". Cuaderno del CURDIUR N° 7. Rosario, 1986.
- 4- Ver "L'intervento architettonico in città di recente forma zigne. Il caso della città de Rosario, Argentina". Arq. Isabel Martínez de San Vicente y Arq. Manuel Fernandez de Luco. Instituto Universitario de Arquitectura de Venezia. Venezia, 1984.
- 5- Ver: Fernández Díaz, Augusto. Rosario desde lo más remoto de su historia, (datos faltantes). Montes, Alberto. Santiago Montenegro. Fundador de la ciudad de Rosario. Ediciones IEN, Rosario, 1977. Mongsfeld, Oscar. Bibliografía al final del trabajo.

Ver el informe redactado en 1763 por el comisionado del Teniente de Gobernador de Santa Fe, Don Pedro de Arizmendi, enviado a raíz de la existencia de problemas con los títulos de propiedad de la tierra. Citado por De Marco, M. A. y otro, en Historia de Rosario. Museo Histórico Provincial de Rosario, Santa Fe, 1978, Págs. 27-28.
- 6- Según el primer empadronamiento realizado en la ciudad en 1858 y según el primer 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. Museo Histórico Provincial, Rosario.
- 7- Compendio de Digesto Municipal de la ciudad de Rosario. Desde 1852 hasta 1931. Recopilación de Leyes, Ordenanzas y Decretos. Publicación Oficial 6a. Edición. Rosario, 1931.
- 8- Mikielevich, Wladimir C. "El tramway". En Revista de Historia de Rosario,

- 9- Mongfeld, Oscar. "Rosario, ciudad-puerto". Ejemplar mimeografiado y distribuido por el Centro de Estudios Urbanos del Rosario. Rosario, 1982. Pág. 5 y
Alvarez, Juan. Historia de Rosario. Universidad Nacional del Litoral. 1943.
Pág. 189.
- 10- Ver Cuaderno del CURDIUR N° 6, op. cit.
- 11- Así, en el Diario "La Capital" de abril de 1907 aparece un artículo titulado "Urbanización y embellecimiento. Inercia y abandono municipal", que dice:
- "Ha de caracterizarse siempre la acción municipal rosarina por una inercia ejemplar ante las necesidades de urbanización y embellecimiento que el progreso impone a las ciudades populosas.
No ha habido, desde hace muchos años, un bien templado espíritu de iniciativa, una tendencia enérgica y resuelta por las grandes obras públicas, por los perfeccionamientos de utilidad colectiva que perduren y rememoren la acción a través del tiempo". "... Pueden tener esas pretensiones un hospital sin arquitectura ni comodidades, una casa de aislamiento inadecuada, un mercado sin ventilación y antihigiénico, un boulevard o un parque sin contornos siquiera de atracción y embellecimiento, plazas insignificantes, paseos anulados?".
Son frecuentes, en los últimos años de la década, los artículos elogiando experiencias de embellecimiento extranjeras.
- 12-13- Cerasi, Maurice. Lo spazio colectivo dellacittà. Gabrielle Mazzotta, Milán 1976. Pág. 126.
- 14-15- Diario "La Capital", Rosario. 21, 23 y 28 de septiembre de 1909.
- 16- Digesto Municipal. Publicación Oficial. Rosario 1909.
- 17- Actas del Concejo Deliberante. Archivo del Concejo Municipal de Rosario.
- 18-19- Carta de M. Bouvard a Don Isidoro Quiroga y Memoria descriptiva del Plan. Expediente Archivado en el Concejo Municipal de Rosario. Tomo 122.
- 20- El original del Plan Bouvard -dibujo en ruta sobre plano oficial del Municipio de 1909. Se encuentra en el archivo del Centro de Estudios Urbanos del Rosario.
- 21- Montes, Alberto. Plan Rosario. Ley Nacional 16.052 y sus antecedentes. Publicación del Centro de Estudios Nacionales. Rosario, 1964. Pág. 15.
- 22- Hegemann, Werner. Problemas Urbanos de Rosario. Conferencias dictadas en Rosario en 1931. Publicación Oficial de la Municipalidad de Rosario, 1931.
- 23- Mongfeld, Oscar. "El área Metropolitana de Rosario y el Pago de los Arroyos" Ejemplar mimeografiado y distribuido por el Centro de Estudios Urbanos del Rosario.
- 24-25- Cerasi, Maurice. op. cit., pág. 150.
- 25- La feria de Chicago, inaugurada en el '93, se convierte en el símbolo del movimiento por la City Baautiful. Burnahm retoma, en Chicago, el modelo haussmanniano, leído en términos exclusivamente formales.

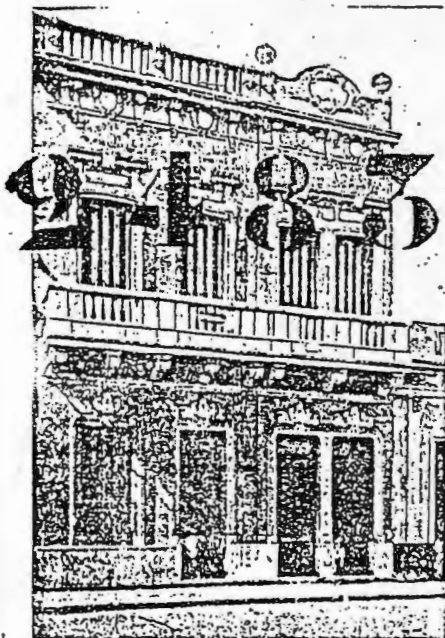


A los planos de delineación suceden los proyectos de "ensanche". El plano de Warner y Pusso plantea un primer ensanche de la ciudad paralelo a las calles existentes desde el Oeste, y un ensanche hacia el Sur paralelo a las calles existentes, atravesado por un diseño de avenidas diagonales con plazas en sus ángulos.

1- Plano de Ensanche de la ciudad de Rosario. Warner y Pusso, 1890. 2- Idem, detalle 1:1 mite del Municipio.

Fuente: Archivo del Centro de Estudios Urbanos del Rosario.

EN EL BARRIO SUNCHALES



GÜEMES 2372-74-76

SIN BASE

EL JUEVES 15 DICIEMBRE A LAS 4 P. M.

SOBRE LA MISMA PROPIEDAD

EXPLÉNDIDA CASA-ALTOS Y BAJOS

PARA NEGOCIO Y FAMILIA

G MES Nos. 2372-74-76-CASI ESQUINA SANTIAGO

En el Barrio más Comercial del Rosario
PRÓXIMA AL BOULEVARD OROÑO
ESTACIÓN DE LOS F. C. B. A. y ROSARIO, F. C. C. A.
Y GRAN DESTILERIA GERMANIA

ELÉCTRICO N.º 2 AL FRENTE
ADOQUINADO TOTALMENTE PAGADO

Donde la propiedad produce la más alta renta

AD CORPUS

Títulos perfectos

SIN BASE

El Jueves 15 de Diciembre, á las 4 p. m.

SOBRE LA MISMA PROPIEDAD



1910

Domingo Barraco

LOTECITO IDEAL

 $12 \times 38.2^{+1.0}$

BALCARCE entre Gral. Lopez y Montevideo

A solo una cuadra del Urd.
Ordoño y Avenida Pellegrini

ELECTRICOS N 6 POR LA CULMINA 17.9 Y 15.4 UNA CUADRA

Próximo a los grandes edificios de la Escuela Nacional de Comercio y Colegio de los PP. Bayoneses - Barrio completamente edificado y de gran porvenir.

Titulos Perfectos = SIN BASE

EL JUEVES 8 DICIEMBRE (fiesta) A LAS 5 1/2 P.M.

SOBRE EL MISMO TERRENO

ZCULEVARD ORORO



1910

Domingo Barraco

Gran CASA para RENTA

RIVADAVIA N. 2141. ENTRE BOULEVARD OROÑO Y BALCARCE

A un pace de la futura relación de las FF CC (asociados a cualquier con frente al Pd, Ordo

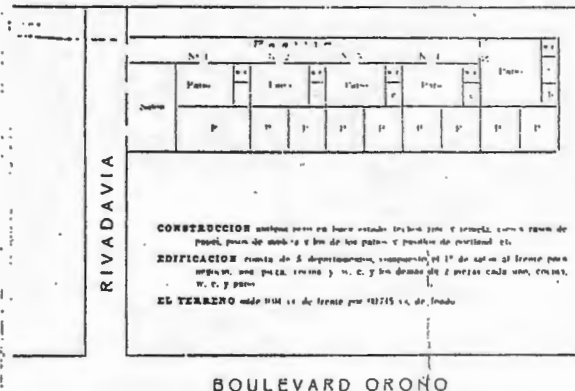
El presente doble via No. 1, 3 y 19 al tenor. Páguese a los señores de los FF. C. C. A. y H. A. y H. A. el
cable México, Pachuca y Toluca, respectivamente, el importe de los billetes completamente retirados y uno de los mas convenientes
este l'ndat. **ADOQUIXADO PAGADO TOTALMENTE**

RENTA A 230 MENSUALES 1 CUBA/A PUENTE RENTAR ALGO MAS

SIN BASE = Por division de condominio

EL SABADO 24 DICIEMBRE A LAS 4 1/2 P. M.

SOBRE LA MISMA PROPIEDAD



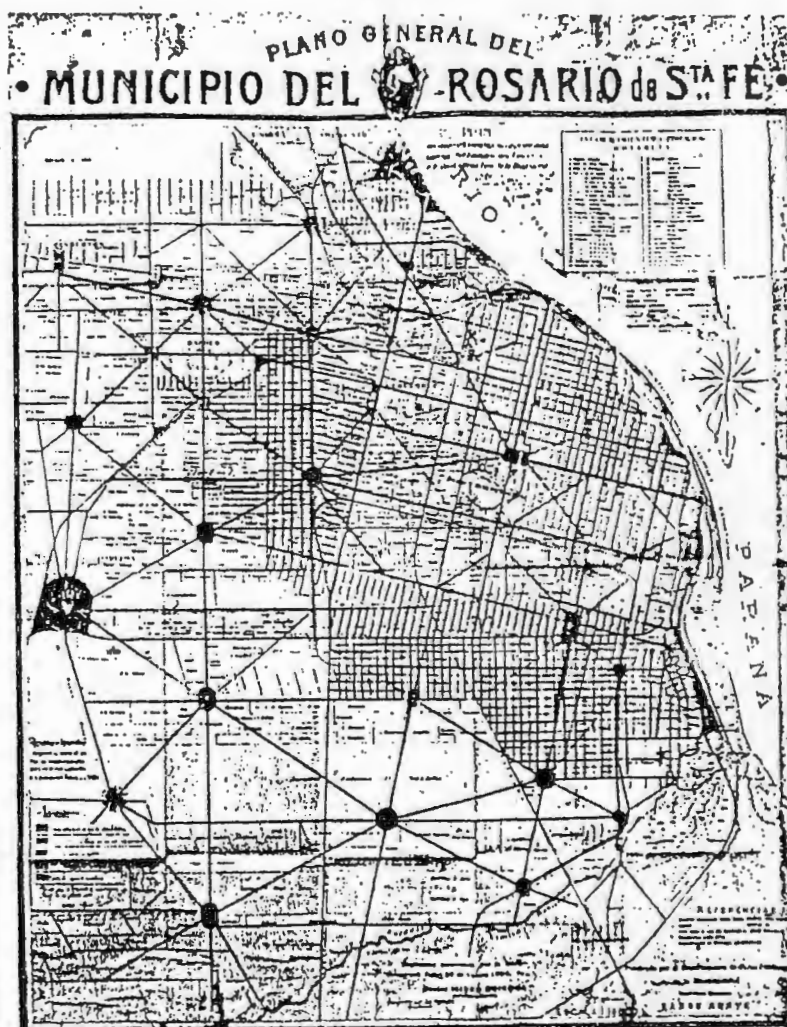
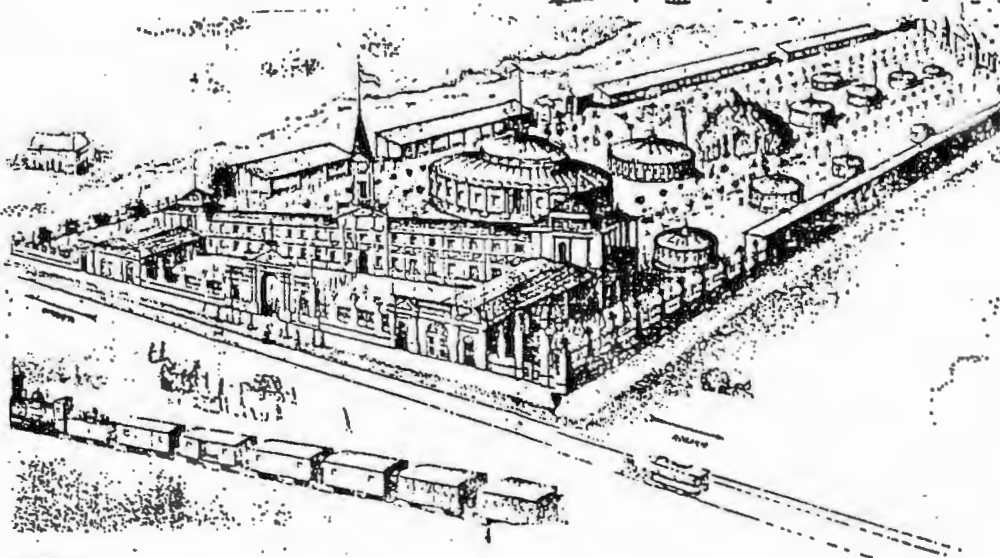
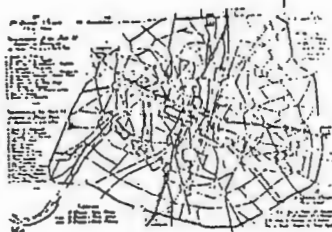
Sens A o e Comport 2 e 3 al sensuato: 2 e 3 e 4 e 5 e 6 e 7 e 8 e 9 e 10 e 11 e 12 e 13 e 14 e 15 e 16 e 17 e 18 e 19 e 20 e 21 e 22 e 23 e 24 e 25 e 26 e 27 e 28 e 29 e 30 e 31 e 32 e 33 e 34 e 35 e 36 e 37 e 38 e 39 e 40 e 41 e 42 e 43 e 44 e 45 e 46 e 47 e 48 e 49 e 50 e 51 e 52 e 53 e 54 e 55 e 56 e 57 e 58 e 59 e 60 e 61 e 62 e 63 e 64 e 65 e 66 e 67 e 68 e 69 e 70 e 71 e 72 e 73 e 74 e 75 e 76 e 77 e 78 e 79 e 80 e 81 e 82 e 83 e 84 e 85 e 86 e 87 e 88 e 89 e 90 e 91 e 92 e 93 e 94 e 95 e 96 e 97 e 98 e 99 e 100 e 101 e 102 e 103 e 104 e 105 e 106 e 107 e 108 e 109 e 110 e 111 e 112 e 113 e 114 e 115 e 116 e 117 e 118 e 119 e 120 e 121 e 122 e 123 e 124 e 125 e 126 e 127 e 128 e 129 e 130 e 131 e 132 e 133 e 134 e 135 e 136 e 137 e 138 e 139 e 140 e 141 e 142 e 143 e 144 e 145 e 146 e 147 e 148 e 149 e 150 e 151 e 152 e 153 e 154 e 155 e 156 e 157 e 158 e 159 e 160 e 161 e 162 e 163 e 164 e 165 e 166 e 167 e 168 e 169 e 170 e 171 e 172 e 173 e 174 e 175 e 176 e 177 e 178 e 179 e 180 e 181 e 182 e 183 e 184 e 185 e 186 e 187 e 188 e 189 e 190 e 191 e 192 e 193 e 194 e 195 e 196 e 197 e 198 e 199 e 200 e 201 e 202 e 203 e 204 e 205 e 206 e 207 e 208 e 209 e 210 e 211 e 212 e 213 e 214 e 215 e 216 e 217 e 218 e 219 e 220 e 221 e 222 e 223 e 224 e 225 e 226 e 227 e 228 e 229 e 230 e 231 e 232 e 233 e 234 e 235 e 236 e 237 e 238 e 239 e 240 e 241 e 242 e 243 e 244 e 245 e 246 e 247 e 248 e 249 e 250 e 251 e 252 e 253 e 254 e 255 e 256 e 257 e 258 e 259 e 260 e 261 e 262 e 263 e 264 e 265 e 266 e 267 e 268 e 269 e 270 e 271 e 272 e 273 e 274 e 275 e 276 e 277 e 278 e 279 e 280 e 281 e 282 e 283 e 284 e 285 e 286 e 287 e 288 e 289 e 290 e 291 e 292 e 293 e 294 e 295 e 296 e 297 e 298 e 299 e 300 e 301 e 302 e 303 e 304 e 305 e 306 e 307 e 308 e 309 e 310 e 311 e 312 e 313 e 314 e 315 e 316 e 317 e 318 e 319 e 320 e 321 e 322 e 323 e 324 e 325 e 326 e 327 e 328 e 329 e 330 e 331 e 332 e 333 e 334 e 335 e 336 e 337 e 338 e 339 e 340 e 341 e 342 e 343 e 344 e 345 e 346 e 347 e 348 e 349 e 350 e 351 e 352 e 353 e 354 e 355 e 356 e 357 e 358 e 359 e 360 e 361 e 362 e 363 e 364 e 365 e 366 e 367 e 368 e 369 e 370 e 371 e 372 e 373 e 374 e 375 e 376 e 377 e 378 e 379 e 380 e 381 e 382 e 383 e 384 e 385 e 386 e 387 e 388 e 389 e 390 e 391 e 392 e 393 e 394 e 395 e 396 e 397 e 398 e 399 e 400 e 401 e 402 e 403 e 404 e 405 e 406 e 407 e 408 e 409 e 410 e 411 e 412 e 413 e 414 e 415 e 416 e 417 e 418 e 419 e 420 e 421 e 422 e 423 e 424 e 425 e 426 e 427 e 428 e 429 e 430 e 431 e 432 e 433 e 434 e 435 e 436 e 437 e 438 e 439 e 440 e 441 e 442 e 443 e 444 e 445 e 446 e 447 e 448 e 449 e 450 e 451 e 452 e 453 e 454 e 455 e 456 e 457 e 458 e 459 e 460 e 461 e 462 e 463 e 464 e 465 e 466 e 467 e 468 e 469 e 470 e 471 e 472 e 473 e 474 e 475 e 476 e 477 e 478 e 479 e 480 e 481 e 482 e 483 e 484 e 485 e 486 e 487 e 488 e 489 e 490 e 491 e 492 e 493 e 494 e 495 e 496 e 497 e 498 e 499 e 500 e 501 e 502 e 503 e 504 e 505 e 506 e 507 e 508 e 509 e 510 e 511 e 512 e 513 e 514 e 515 e 516 e 517 e 518 e 519 e 520 e 521 e 522 e 523 e 524 e 525 e 526 e 527 e 528 e 529 e 530 e 531 e 532 e 533 e 534 e 535 e 536 e 537 e 538 e 539 e 540 e 541 e 542 e 543 e 544 e 545 e 546 e 547 e 548 e 549 e 550 e 551 e 552 e 553 e 554 e 555 e 556 e 557 e 558 e 559 e 560 e 561 e 562 e 563 e 564 e 565 e 566 e 567 e 568 e 569 e 570 e 571 e 572 e 573 e 574 e 575 e 576 e 577 e 578 e 579 e 580 e 581 e 582 e 583 e 584 e 585 e 586 e 587 e 588 e 589 e 590 e 591 e 592 e 593 e 594 e 595 e 596 e 597 e 598 e 599 e 600 e 601 e 602 e 603 e 604 e 605 e 606 e 607 e 608 e 609 e 610 e 611 e 612 e 613 e 614 e 615 e 616 e 617 e 618 e 619 e 620 e 621 e 622 e 623 e 624 e 625 e 626 e 627 e 628 e 629 e 630 e 631 e 632 e 633 e 634 e 635 e 636 e 637 e 638 e 639 e 640 e 641 e 642 e 643 e 644 e 645 e 646 e 647 e 648 e 649 e 650 e 651 e 652 e 653 e 654 e 655 e 656 e 657 e 658 e 659 e 660 e 661 e 662 e 663 e 664 e 665 e 666 e 667 e 668 e 669 e 670 e 671 e 672 e 673 e 674 e 675 e 676 e 677 e 678 e 679 e 680 e 681 e 682 e 683 e 684 e 685 e 686 e 687 e 688 e 689 e 690 e 691 e 692 e 693 e 694 e 695 e 696 e 697 e 698 e 699 e 700 e 701 e 702 e 703 e 704 e 705 e 706 e 707 e 708 e 709 e 710 e 711 e 712 e 713 e 714 e 715 e 716 e 717 e 718 e 719 e 720 e 721 e 722 e 723 e 724 e 725 e 726 e 727 e 728 e 729 e 730 e 731 e 732 e 733 e 734 e 735 e 736 e 737 e 738 e 739 e 740 e 741 e 742 e 743 e 744 e 745 e 746 e 747 e 748 e 749 e 750 e 751 e 752 e 753 e 754 e 755 e 756 e 757 e 758 e 759 e 760 e 761 e 762 e 763 e 764 e 765 e 766 e 767 e 768 e 769 e 770 e 771 e 772 e 773 e 774 e 775 e 776 e 777 e 778 e 779 e 780 e 781 e 782 e 783 e 784 e 785 e 786 e 787 e 788 e 789 e 790 e 791 e 792 e 793 e 794 e 795 e 796 e 797 e 798 e 799 e 800 e 801 e 802 e 803 e 804 e 805 e 806 e 807 e 808 e 809 e 810 e 811 e 812 e 813 e 814 e 815 e 816 e 817 e 818 e 819 e 820 e 821 e 822 e 823 e 824 e 825 e 826 e 827 e 828 e 829 e 830 e 831 e 832 e 833 e 834 e 835 e 836 e 837 e 838

D. Barraco.

Los mecanismos privados de construcción de la ciudad.

Afiches de loteo alrededor de 1910.

Fuente: Archivo Dirección General de Catastro. cit.



Es en este período que la ciudad evidencia la necesidad mas intensa de dotarse de una forma "reconocible". Las propuestas son de dos tipos: las que tienden a re proyectar la ciudad en su conjunto, y los proyectos de empellecimiento de componentes colectivas aisladas.

1,2,3- Los trabajos de Hausmann en París, esquema general y vista aérea. 4- La Exposición Provincial de Rosario de 1889, emplazada en las márgenes del A. Ludueña. 5- Proyecto de A. vda. Central. 6- El Plan Bouvard, dibujado sobre el Plano Oficial del Municipio de 1909. Fotografía del original.

Fuentes: 1,2,3, Sica, P. op.cit. L'Ottocento. 4- Museo Histórico Pcial. y diario "La Capital", 25 de nov. 1984, 5- J. Alvarez, op.cit. 6- Archivo Centro de Est. Urbanos del Rosario.