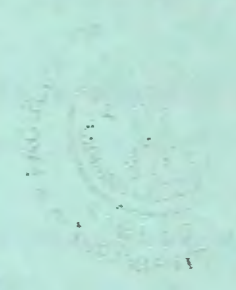


FACULTAD
DE ARQUITECTURA
PLANEAMIENTO Y DISEÑO
UNR

CENTRO UNIVERSITARIO ROSARIO
DE INVESTIGACIONES
URBANAS Y REGIONALES



CUADERNO Nº 7

"LA FORMACION DE LA ESTRUCTURA
COLECTIVA DE LA CIUDAD DE ROSARIO"

Arq. Isabel Martínez de San Vicente

Rosario, 1985.

CUADERNOS DEL
CURDIUR

CITE ESTE TRABAJO SI LO USA COMO REFERENCIA

CONTENIDOS.

Premisas.

I.- La formación de la ciudad.

I.1. Período hasta 1852.

I.1.1. La relación con el territorio.

I.1.2. Las condiciones de tenencia y subdivisión de la tierra.

I.1.3. La influencia de la tradición urbanística en la formación del plano.

I.2. Período 1852-1866.

I.2.1. La relación con el territorio.

I.2.2. Las transformaciones urbanas.

I.2.3. La formación de los hechos urbanos.

II. La definición del rol de la ciudad y de sus partes. La formación de la estructura colectiva.

II.1. Período 1866-1895.

II.1.1. Las transformaciones en la estructura regional.

II.1.2. Las transformaciones en la estructura del espacio público urbano. La formación de los hechos urbanos.

II.1.3. La cartografía. Los "planos-proyecto". La formación de los trazados.

II.2. Período 1895-1910.

II.2.1. La relación con el territorio. Fijación de las relaciones definitivas.

II.2.2. Las transformaciones en la estructura urbana. Proyectos de "ensanche" y de "embellecimiento"

II.3. El Plan Bouvard.

III. La transformación del rol de la ciudad y de sus partes.

III.1. Período 1911-1930.

III.1.1. Las transformaciones en el orden territorial.

- III.1.2. Las transformaciones urbanas.
- III.1.3. El debate cultural urbanístico.
- III.2. El Plan Farengo-Guido-Della Paolera.
- IV. Segregación y especialización de las partes. La atomización del sistema colectivo.
 - IV.1. Período 1930-1952.
 - IV.1.1. Las transformaciones en la estructura territorial.
 - IV.1.2. Las transformaciones urbanas.
 - IV.2. El Plan Rosario.
 - IV.3. Período 1952-1970.
 - IV.3.1. Las transformaciones en la estructura territorial.
 - IV.3.2. Las transformaciones urbanas.
 - IV.4. El Plan Regulador.
- V. Nuevas hipótesis.

Premisas.

Una vez establecidas, a través del análisis expuesto en la primera fase de la investigación, -condensada en el ensayo "La naturaleza arquitectónica de las ciudades de reciente formación. Hacia la construcción de una teoría interpretativa."-, ciertas leyes generales referidas a los modos de formación y transformación de las ciudades de la llanura argentina, quedan enunciadas las dos direcciones a seguir en la investigación.

Una primera propone continuar con el análisis comparativo de casos afines, tendiente a avanzar en la contribución a una teoría explicativa de los hechos urbanos de reciente formación.

Una segunda sugiere la profundización de situaciones particulares a los efectos de realizar una doble operación: en primer lugar, verificar el carácter específico que adquieren estas leyes generales cuando se confrontan con una situación concreta; en segundo lugar, comenzar a construir una verdadera "historia urbanística" de Rosario. Por ofrecer, a nuestro juicio, esta segunda línea una mayor amplitud de posibilidades, -y también por mas inexplorada-, es que hemos decidido continuar en ella.

Las conclusiones obtenidas arrojan luz sobre dos cuestiones fundamentales:

La simultaneidad del desarrollo de este tipo de ciudad y de las distintas partes que la componen pone en evidencia que las relaciones entre arquitectura y ciudad no son tan fácilmente recontrables en la relación tipología edilicia-morfología urbana. Las leyes de organización -morfológicas y funcionales- que determinan la particular jerarquía de cada una de las partes en relación a la estructura total (valores de posición), son en cambio las que indican con mayor certeza el camino a seguir para explicar tal relación.

En el análisis de este tipo de ciudad 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 en la construcción de la ciudad, que caracteriza a las ciudades de reciente formación desde sus orígenes.

El proyecto urbano se orienta hacia la reglamentación en sí misma, -es decir al perfeccionamiento de la norma en tanto que norma-, independizada de las transformaciones registradas en la ciudad real, diferenciando claramente, además, el momento previo de reglamentación del suelo de las fases posteriores de urbanización y edificación.

En esta segunda fase de la investigación, y a través del análisis del material cartográfico que ilustra todas las etapas determinantes de la formación de la estructura colectiva de Rosario desde sus inciertos orígenes hasta nuestros días, complementado con datos de archivos, censos y el Digesto Municipal, se ha trabajado en la individualización del modo particular de construirse de las "cualidades urbanas" en cada punto del territorio, profundizando además, a través del estudio de los mecanismos y de los instrumentos urbanísticos (planes, ordenanzas, proyectos, debates públicos), en la relación permanente entre ideas de ciudad (ideología) y procesos de transformación urbana.

Se ha intentado reconstruir en algunos momentos clave de la historia de la ciudad, no sólo los modos de formación de su estructura colectiva, sino también las relaciones entre ésta y la evolución del pensamiento "acerca de" la ciudad.

El trabajo ha permitido poner en evidencia cómo tal relación, -entre estado de la ciudad real, transformaciones y actividad urbanística-, que en realidad es extremadamente compleja, ha sido drásticamente simplificada, dando lugar a interpretaciones que han producido desarrollos instrumentales genéricos.

De este modo, los instrumentos urbanísticos se han transformado en verdaderos modelos con los cuáles se trata de dar respuesta, no a la construcción de una ciudad específica, sino al "problema urbano" colocado en términos generales y abstractos. Pero, justamente por constiuir una visión deformada ideológicamente de la realidad, que da prevalencia a algunas cuestiones sobre otras, constituyen un elemento fundamental en la descripción sistemática del proceso de construcción de la ciudad.

Explicación de los períodos tomados para el análisis.

Las periodizaciones tomadas para el análisis fueron fijadas hipotéticamente en función de las siguientes variables: Evolución demográfica según censos municipales y nacionales. Transformaciones significativas en la estructura regional y urbana. La evolución del pensamiento "acerca de" la ciudad: variaciones en el modo de representación cartográfico. Proyectos y planes significativos.

Luego de algunos reagrupamientos producto de las variaciones de criterio introducidas por las conclusiones parciales obtenidas de la documentación analizada, los períodos quedaron fijados de la siguiente forma:

1.- La formación de la ciudad.

Desde los orígenes hasta 1866. El período fue a su vez decidido en dos subperíodos:

1.1.- Hasta 1852 - año de promulgación del Reglamento de Aduana, que abre la navegación de los ríos interiores y de declaración de la Villa del Rosario como "ciudad del Rosario".

1.2.- Desde 1852 hasta 1866 - año de inauguración del primer ramal ferroviario del Ferrocarril Gran Central.

2.- La definición del rol de la ciudad y de sus partes. La formación de la estructura colectiva.

2.1.- Desde 1866 a 1895 - La interrupción en 1895 obedece a

la posibilidad de poner en relación la variable demográfica (Censo Nacional de 1895) con el primer documento cartográfico que se constituye como registro efectivo de la "ciudad existente" y no de una "ciudad hipotética" como lo hacían los planos anteriores (Plano Municipal publicado durante la Intendencia de Alberto J. Paz. Registra lo edificado, las áreas servidas por infraestructura, las calles pavimentadas y los edificios públicos y privados mas significativos).

2.2.- Período 1895-1911. El año de 1911 coincide por una parte con la inauguración de la última línea ferroviaria de la ciudad (Rosario-Puerto Belgrano) y por otra, con la formulación del "Plan Bouvard", realizado desde París por el arq. J. Bouvard.

3.- La transformación del rol de la ciudad y de sus partes 1911 - 1929/30. El año 1929/30 coincide, por una parte con el estancamiento de la actividad portuaria y comercial de la ciudad a raíz de la crisis nacional e internacional, y por otra, con la promulgación de la ord. N° 58/29 que promueve la confección de un nuevo plan para la ciudad, el cual será concluido en 1935 por el arq. Angel Guido y los ings. Farengo Y Della Paolera.

4.- La atomización del sistema colectivo.

4.1.- Período 1930-52

El año 1952 es el año de la promulgación de la Ordenanza 1030, que incorpora al trazado oficial del Municipio las obras del Plan Rosario, y en el plano de las

transformaciones en la estructura regional coincide con el agotamiento del período de sustitución de importaciones.

4.2.- Período 1952-1970/71

MONTE

El año 1971 determina la actualización de la ley 16052, la puesta en vigencia definitiva del Código Urbano, y es además la fecha del último plano oficial actualizado de la ciudad.

Capítulo I. La formación de la ciudad.

I.1.- Período hasta 1852.

El período en examen ha sido fijado a partir de dos consideraciones fundamentales:

Es a partir del año 1853 que se registran los primeros planos con una mínima precisión respecto a la organización urbana. Antes de esa fecha sólo es posible valerse de las descripciones de viajeros y de las estimaciones poblacionales realizadas por padrones y censos.

La Villa es erigida en Ciudad por ley de la Confederación Argentina del 8 de agosto de 1852, y ese mismo año queda legalizada su actividad portuaria (-la actividad productiva principal), asegurada a raíz del Decreto de Libre Navegación de los Ríos dispuesto ese mismo año. *ROSAS VS URUGUAY. BAT. CAJEROS. 1852*

La ciudad de Rosario encuadra dentro de lo que hemos llamado "ciudades de reciente formación" de la llanura argentina, porque a pesar de que numerosos estudios realizados a los efectos de reconstruir su proceso de formación¹ registran asentamientos fijos desde mediados del siglo XVIII², esta no alcanzaba la categoría de pueblo, en cuanto su organización no respondía a voluntad alguna de orden o distribución de acuerdo con las normas urbanísticas emanadas por los Departamentos Topográficos Provinciales, derivadas de las Leyes de Indias.

Del padrón levantado en 1815 por el Alcalde de la Hermandad Don Bernardino Moreno³ se desprende que la Capilla del Rosario contaba sólo con 763 habitantes alojados en 131 viviendas. No se encuentran aun referencias al modo en que se disponían sobre el terreno.

Sin embargo hasta 1825, pocos años después de que la Capilla es elevada al rango de "Villa Ilustre", la autoridad -el Alcalde

1810 CABILDO ABIERTO

1816 INDEPENDENCIA

la Santa Hermandad- no poseía residencia estable y ejercía indistintamente su jurisdicción sobre el territorio urbano y rural. Recién en 1826 comienza a tener autoridad estable: hasta 1833 el Alcalde Mayor, institución de origen hispánico, y hasta 1854 un Juez de Paz.

No podemos entonces hablar, todavía, de ciudad. Quedan determinadas, sin embargo, a partir del modo en que se origina el asentamiento inicial, algunas de las características sobre las que se apoyará la ciudad surgida a mediados del siglo pasado.

I.1.1.- La relación con el territorio.

La formación de Rosario se vió particularmente favorecida, según Oscar Mongsfeld⁴ "por su privilegiada situación geográfica" en la región denominada Pago de los Arroyos "pues no se trataba de una aldea perdida en la inmensidad de un territorio vacío" sino en la orilla del Paraná "en su punto coyuntural mas favorable".

Sin embargo, esta ubicación privilegiada la favoreció inicialmente sólo para el suministro de agua y pesca -y de contrabando- ya que durante la colonia y los primeros años de la Independencia, su funcionamiento como puerto era muy limitado.⁵

Su importancia de enclave territorial estuvo cimentada en cambio, en esta primera etapa, en su condición de posta en la carrera de chasquis. La primera carrera de Buenos Aires a Chile y Perú se establece en 1771 siguiendo la travesía de Pergamino a Guardia de la Esquina con una posta intermedia en India Muerta, y en 1774 se establecen los primeros servicios de Buenos Aires al Paraguay siguiendo el camino de la costa, dando lugar a la creación de postas como Arroyo Seco, Rosario de los Arroyos y Espinillo en 1774 y Caracarañá en 1784. La primera bifurcación se produce entre la Capilla del Rosario y la Guardia de

la Esquina, con postas intermedias en Arequito en 1778 y La Candelaria en 1799.⁶

1.1.2.- Las condiciones de tenencia y la subdivisión de la tierra.

A pesar de la indudable vinculación del asentamiento con las condiciones de puerto natural sobre el Paraná, y con la existencia del camino real sobre la costa, principales vías de comunicación entre Santa Fé y Buenos Aires, consideramos determinante de la elección precisa del sitio para la radicación estable de pobladores, a las particulares condiciones de tenencia de la tierra.

Adherimos con respecto a este tema a la tesis desarrollada por el agrimensor Montes⁷. El mismo sostiene que la presencia al Norte de Rosario de la Estancia de San Miguel del Caracarañal propiedad de los jesuitas -que permaneció indivisa hasta 1774-, excluyó la radicación de pobladores en su jurisdicción. La subdivisión, en cambio, de las tierras de la Estancia de La Concepción, al Sur de la anterior, culmina con la venta de solares urbanos a algunos pobladores radicados a título precario alrededor de la Capilla y pulpería preexistentes, iniciada por uno de los propietarios, Don Santiago Montenegro.⁸

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 rumbo y las deformaciones en la trama legibles en la actualidad.

La no coincidencia de rumbos entre las distintas mensuras dará origen a numerosas superposiciones en las propiedades hasta

que, por el laudo arbitral de 1856 se fijan los rumbos definitivos, dando como resultado una variación de 15° entre el trazado urbano y el trazado de las lonjas de subdivisión de la tierra rural.

- Dice Amanda Córdoba Lutges⁹ que "los primeros planos de la ciudad tuvieron por objeto dilucidar la ubicación de las lonjas en que fué subdividida la merced del Capitán Luis Romero de Pineda. Para ello se realizaron las primeras mensuras que se conocen". Cita entre ellas a la del piloto Solís de 1826 y 1828, a la que considera el primer documento gráfico-jurídico, la de Raimundo Prat de 1847 (de la cual se conserva copia en el archivo municipal) y la de Simonín de 1841,

I.1.3.- La influencia de la tradición urbanística en la formación del plano.

A pesar de la inexistencia de documentación cartográfica precisa, los historiadores mencionados¹⁰ coinciden en que a principios del siglo XIX Rosario no formaba un poblado. Sólo estaba constituido por casas dispersas, sin alineación alguna.

Es evidente, sin embargo, la influencia de la tradición urbanística a que hiciéramos referencia en la primera parte de la investigación¹¹, en la posterior definición del trazado de la ciudad.

Es así como, en 1814, siendo párroco de la capilla Don Tomás Javier de Gomensoro y Director Supremo Gervasio Posadas, éste propone, sobre la base de informes elaborados por los vecinos, "la urbanización, la mensura y división de las tierras para la población y de labor de Rosario, así como cierto régimen de la propiedad inmueble"¹².

En dicha resolución Posadas disponía:

"Que se señalase un área de media legua cuadrada dentro del partido de Rosario, siendo

el río uno de los costados del cuadro, procurando que quedara la población en el centro del mismo. Este cuadro se dividiría en "suertes" de 150 varas cada una, con tierras de labranza de cuatro cuadras rodeando la población, quedando un camino espacioso y principal que conduzca al pueblo de veinte varas de ancho cuando menos, y además, caminos principales que conduzcan a las "suertes".

Se determinaba "que la medida de las suertes partiera del centro de la plaza del mismo pueblo, punto que se tendría como "mojonería común" que deberá señalarse con un pilar u otro monumento semejante, cuya diligencia se practicaría, asimismo, en los cuatro ángulos del terreno indicado". La resolución dispone además la reserva de un terreno para las casas consistoriales, cárcel y enterratorio".¹³

[La ciudad participará simultáneamente, desde ese momento, de la herencia empobrecida que la tradición de las ciudades españolas deja en la cultura urbanística de nuestro país -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.

[En relación a estos tres puntos se define la matriz de la ciudad desde los comienzos de su desarrollo.] Matriz que determinará los valores iniciales de las distintas componentes de la estructura colectiva de la ciudad.

Hasta la instalación de los ferrocarriles Rosario pasa por varias etapas que son de transformación paulatina de su rol regional, pero que se traducen en modificaciones sólo de índole

dimensional (simple crecimiento por extensión), debidas a incrementos en el tráfico comercial y consiguiente aumento de la población.

[La componente colectiva sobre la que se centran la mayor cantidad de transformaciones es la costa,] lugar de las actividades portuarias. La ciudad se desarrolla en torno a la Plaza, lugar de concentración de las escasas actividades cívico-religiosas, con la Iglesia y la Jefatura Política. La Plaza de las Carretas en las inmediaciones del Puerto, la Aduana y el Cementerio.

Hacia 1860, la ciudad se amplía y comienza a expulsar los servicios hacia la periferia mas inmediata: el Mercado Público y los Mataderos hacia el Sur, la Plaza de las Carretas y el Cementerio hacia el Oeste.

I.2.- Período 1852-1866.

1852.

I.2.1.- La relación con el territorio,

A partir del año 1852 la ciudad adquiere un rol definitivo en la estructura productiva del país, con la sanción del Reglamento de Aduanas, que abre el Río Paraná a la navegación mundial y convierte en poco tiempo a Rosario en el puerto de ultramar de la Confederación Argentina. Cuatro años después, en 1856, se sanciona la Ley de Derechos Diferenciales para la importación y en 1858 la Ley de Derechos Diferenciales para la exportación, que influirán notablemente en el desarrollo comercial y portuario de la ciudad.

[Es en este período que se fija la estructura física y socio-funcional de la ciudad.]

Las profundas transformaciones a que haremos referencia están directamente vinculadas con este cambio de rol. La ciudad deja

de ser un pequeño centro de servicios de un área agrícola y lugar de paso entre centros institucionalmente importantes -Buenos Aires, Santa Fé y Córdoba-, para integrarse en el nuevo sistema territorial que la incorporación del país a los mercados internacionales exige.]

Rosario pasará así de 9.785 habitantes según el empadronamiento provincial de 1858¹⁴, a registrar, según el Censo Nacional de 1895, un total de 91.969 habitantes¹⁵, [es decir a decuplicar su población en algo menos de cuarenta años.]

Hasta 1854 Rosario no contaba con líneas regulares de carretas ni de diligencias. No existían tampoco servicios regulares de navegación por el Río Paraná. Los viajes "se realizaban en servicios ocasionales que llevaban pasajeros y carga tanto por el río como por tierra".¹⁶

Ese año se intensifican los servicios y se une Rosario con Paraná y Santa Fé, Diamante y Buenos Aires. Se aprueba también el primer servicio permanente por tierra, las Mensajerías Nacionales, en el trayecto Rosario-Córdoba. En cuanto a los transportes de carga, el principal medio continuaba siendo la carreta.

El trayecto de las Mensajerías y transportes de mercaderías se realizó hasta alrededor de 1860 por los caminos de posta, generados en relación a la posibilidad de trasladarse sorteando obstáculos naturales y sin reducir distancias. Se implantaron en la región primeramente a lo largo de los caminos reales interregionales, de Buenos Aires a Santa Fé-Asunción por la costa y de Buenos Aires-Alto Perú en travesía.

Tal como figuran en el esquema de Alan Campbell¹⁷ y en el plano de Bustinza y Blyth levantado en 1857¹⁸, los caminos de posta se desviaban hacia tierra adentro para evitar las desembocaduras de los arroyos Ludueña y Saladillo.

Refiriéndose al plano de Bustinza y Blyth dice Wladimir Mikiele-

vich: 19 :

"Dicho plano(...) presenta la planta urbana de Rosario con los seis caminos que de ella arrancaban entonces: a) a Santa Fé; b) a Córdoba, que luego se bifurca formando el de postas a Córdoba y el que va a Desmochado; c) al Saladillo Arriba, de postas; d) a las estancias del Sur y e) a Buenos Aires, que antes de llegar al Saladillo se divide en dos".

"Aquel camino real a Santa Fé(...) cruzaba el Ludueña a dos mil trescientos metros al oeste-sureste de su desembocadura en el Paraná, donde hoy es el barrio Empalme Graneros, siguiendo en línea paralela a la ribera del Paraná; y de ésta alejado aproximadamente dos mil metros para aprovechar terrenos altos, libres de pantanos..."

"El actual Camino de los Granaderos que pasa por el Oeste del establecimiento fabril Cerámica Alberdi(...) y que hasta 1949 se denominó Camino Antiguo a San Lorenzo, es lo poco que resta del camino real en jurisdicción de nuestro municipio, transitado hasta los primeros años de la década del '60 del siglo anterior, mientras era abierto el Camino Nuevo a San Lorenzo, dispuesto por Ley Provincial del 2 de junio de 1862".

"El camino nuevo, recto y ancho sesenta varas, trazado entre la ribera del Paraná y el camino real, separado de éste alrededor de mil quinientos metros desde donde comenzaba, en el cruce del Ludueña, es hoy el primer tramo de la ruta nacional N°11, y fué luego reducido en su ancho como consecuencia de autorizar al Ferrocarril Fives-Lille, luego Compañía Francesa de Ferrocarriles de la Prov. de Santa Fé, el uso del camino para tender sus vías entre Rosario y San Lorenzo."

Transformaciones similares a las relatadas por Mikielevich sufrieron el camino a Córdoba, que a mediados del siglo pasado de desviaba hacia el sudoeste para evitar el cruce del arroyo Ludueña, y que luego se rectificó para atravesar el puente construido alrededor de 1860 por Timoteo Gordillo, y el camino a Buenos Aires con la construcción del puente sobre el Arroyo Saladillo.

1.2.2.- Las transformaciones urbanas.

En los años inmediatamente posteriores a la apertura del Puerto

de Rosario al comercio internacional, es decir entre 1852 y 1866, no se registran transformaciones sustanciales en la estructura urbana.

Los documentos analizados pueden agruparse de la siguiente forma: a) Relatos de viajeros; b) Reconstrucciones²⁰; c) Planos territoriales; d) Planos urbanos: mensuras, planos oficiales y no oficiales.

Dice Eudoro Carrasco²¹ refiriendo sus primeras impresiones de viajero llegado a Rosario a comienzos de diciembre de 1853:

"Este pueblo es muy bonito; mas grande de lo que yo pensaba y mas adelantado de lo que yo creía; hay mas de ocho manzanas de casas sin paredes corridas ni tunas, tan concurrido como el barrio de San Miguel, y de mas vista y encanto que el barrio de las Catalinas. Todas las casas son modernas perfectamente revocadas y pintadas. La noche anterior, cuando desembarqué, había retreta que tocaba en la plaza..."

En 1855, según el relato del chileno Benjamín Vicuña Mackenna²², la ciudad se desarrollaba a lo largo de tres calles paralelas, ocupando alrededor de veinte manzanas.

El mismo Juan Alvarez, refiriéndose a la ciudad en el año 1860, año de instalación de la Municipalidad, dice²²:

"Los flamantes ediles iban a comenzar sus funciones en una urbe sucia e incómoda. Detenida hacia el Oeste por la laguna (de Sánchez) y a pocas cuadras de la Jefatura Política, no mostraba otras bellezas que el panorama del río y las barrancas, el incomparable cielo que inspiró a Belgrano(...) Con días claros, el sol, espontáneo e insuperable intendente municipal, suplía la ausencia de parques y jardines. (...)

"Por las calzadas desprovistas de pavimento y abundantes en cáscaras y residuos, véanse circular jinetes, aguateros con sus pipas de agua barrosa, carros de y para el puerto tirados a la cincha y entre nubes de polvo o salpicaduras de lodo, diligencias que anuncian su paso con chillones trompetazos".

"Los edificios son modestos: según el censo de 1858, sobre 1728 casas empadronadas, sólo 19 tienen altos, bien que cerca del 40% del total resulten de tejas o azotea. Subsisten, naturalmente, muchísimas construcciones de adobe y techo

pajizo, y sobre cuatrocientos ranchos de barro crudo".

Hemos citado estos testimonios, que dan una imagen cabal de las reducidas dimensiones de la aldea hacia 1860, porque es sólo a través de ellos que puede interpretarse la cartografía disponible. En efecto, los planos del área urbana de que disponemos sólo no registran lo construido sino que, en su mayor parte, y salvo contadas excepciones, se refieren mas a una "ciudad futura" que al registro de la ciudad real.

La cartografía disponible no tiene como interés registrar la existencia físico-social de la ciudad sobre el territorio -el cual hubiera llevado a identificar las características de lo construido-. Sus contenidos van, por el contrario, desde la mensura pura y simple, trazada para dilucidar conflictos de propiedad, hasta los planos "hipotéticos", tendientes a sugerir las infinitas posibilidades de conversión de la tierra rural en tierra urbana.

Hemos agrupado los planos del área urbana en dos: a) Planos de propiedad de la tierra y mensuras; b) Planos de trazado, oficiales y no oficiales.

Intentaremos un reconocimiento de los modos de formación de la estructura del espacio público a través de ellos, y los relacionaremos luego con los relatos antes citados.

Mensura de Prat: La mensura a que hacemos alusión es según Amanda Córdoba Lutges²³ el primer documento topográfico que se conoce, y fue levantado por el agrimensor Raimundo Prat en 1860.

A pesar de que no puede ser considerado como un documento explicativo de la totalidad del área urbana ya subdividida y loteada en solares, puesto que fue confeccionada para dilucidar los derechos de posesión de una sola lonja, fue adoptado mas tarde como base para la confección del primer plano municipal de la ciudad, levantado por Nicolás Grondona. Se observa en ella el ángulo de 14° que forma la dirección de las calles ya abiertas o trazadas con la dirección de la lonja.

Plano atribuido a Timoteo Guillón (1853): una copia de dicho plano aparece en el libro de Alberto Montes.²⁴ En él la ciudad abarca un perímetro de siete por siete manzanas, que llega por el Sur hasta la calle Mendoza, por el Oeste hasta la calle Libertad (hoy Sarmiento) y por el Este el Río Paraná.

El plano diferencia con precisión el sector de playa y el filo neto de la barranca, hasta el cual llega el trazado de las manzanas interrumpiéndose abruptamente sin sufrir deformaciones. Sobre este trazado homogéneo gravitan los siguientes hechos significativos: la barranca, que actúa como límite neto hacia el Oeste, y la Bajada Grande como punto de vinculación entre la Plaza de las Carretas (ubicada en el nivel superior, en la actual manzana comprendida por las calles Sargento Cabral, San Lorenzo, Maipú y Urquiza; la Plaza del Mercado del Rosario (luego Mercado del Sud y por último Mercado Central), la Plaza de la Iglesia señalada con un círculo, y la laguna de Sánchez, que actúa como límite Oeste del trazado.

Plano de Marcelo y Nicolás Grondona (1854-55): la copia que reproducimos fue obtenida en el archivo de Catastro de la Municipalidad de Rosario.

El plano abarca un perímetro triangular de dieciséis manzanas de Norte a Sur por veinte de Este a Oeste, limitado por el río hacia el Este, por la calle Monte Caseros (hoy E. Zeballos) hacia el Sur, y por la calle Maipú (hoy Dorrego) hacia el Oeste.

Respecto del plano anterior, la organización total de la estructura urbana permanece inmutada, registrándose sólo una modificación dimensional. A los hechos significativos antes mencionados se le agregan: la nueva Plaza de las Carretas (hoy plaza San Martín) en la periferia del área urbana -que reemplaza a la ubicada en las proximidades de la Bajada Grande, vendida por el gobierno de la provincia en 1855-; la Plaza del Cuartel (en la manzana comprendida por las actuales calles 25 de Diciembre, 1º de Mayo, San Luis y San Juan): El Cementerio Viejo, ubicado en el actual

emplazamiento de la estación de trenes Rosario Central, pasa a formar parte de la trama, mientras que en el plano anterior queda considerado como de "extra-muros".

El trazado "sugerido" por el plano supera la Laguna de Sánchez con indiferencia, y hay indicación de trazado dentro de la laguna.

Plano Municipal de Nicolás Grondona: ofrece, en términos generales, conclusiones muy similares al plano de 1854. Se amplían las referencias y está acompañado por litografías del Puerto, el Mercado y la Plaza.

I.2.3.- La formación de los hechos urbanos.

A pesar de las escasas transformaciones registradas por la organización urbana total -tal como dijéramos, sólo de orden dimensional-, comienza en este período la construcción de ciertos servicios urbanos a la escala de todo el asentamiento, que comenzarán a determinar el germen de especialización o de definición de las partes de la ciudad.

En 1855 se propone la iniciación de los trabajos para la construcción del nuevo cementerio (hoy El Salvador) fuera de la ciudad. En 1856, mediante un contrato entre los señores Monteverde y Cía. y el gobierno de la provincia se inicia la construcción del Mercado Público, inaugurado en 1857, y surgen las primeras asociaciones de socorros mutuos, que en los períodos sucesivos tendrán un rol decisivo en la organización de las prestaciones sanitarias: "Unione e Benevolenza" (1861), Sociedad Española de Socorros Mutuos (1857), la Sociedad de Beneficencia de Rosario y el Hospital de Caridad (1855).

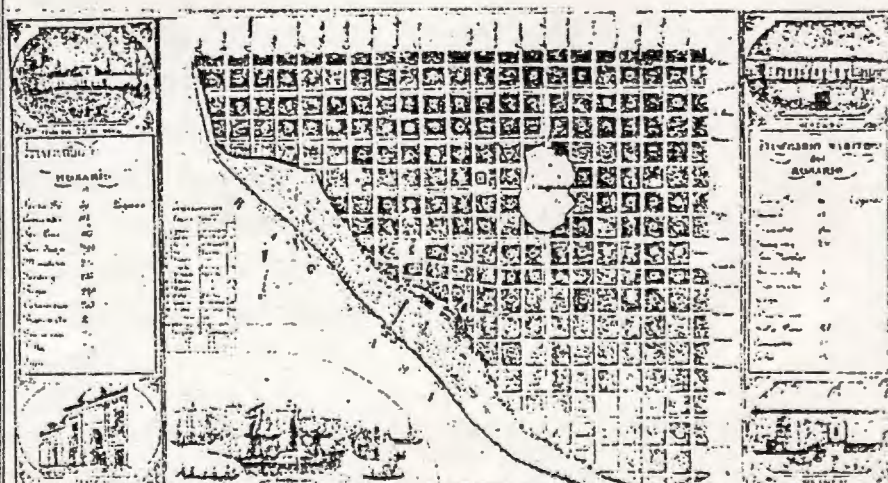
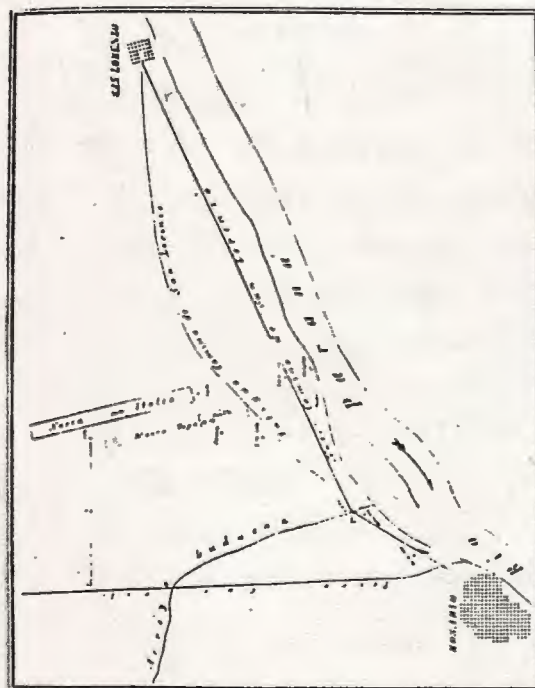
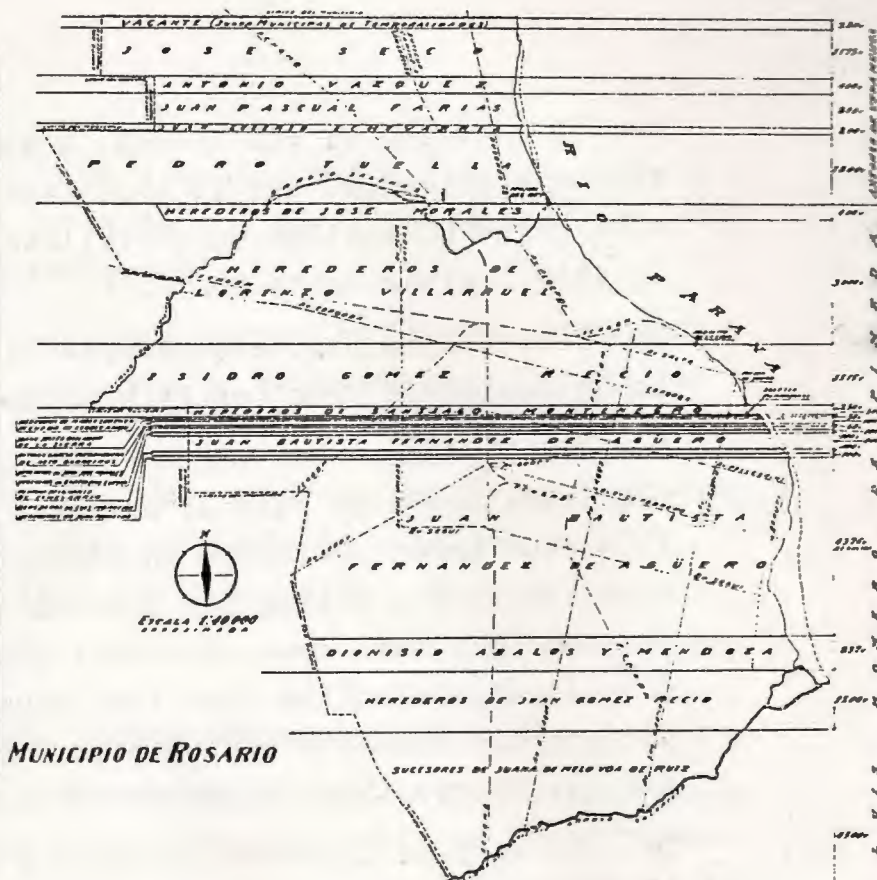
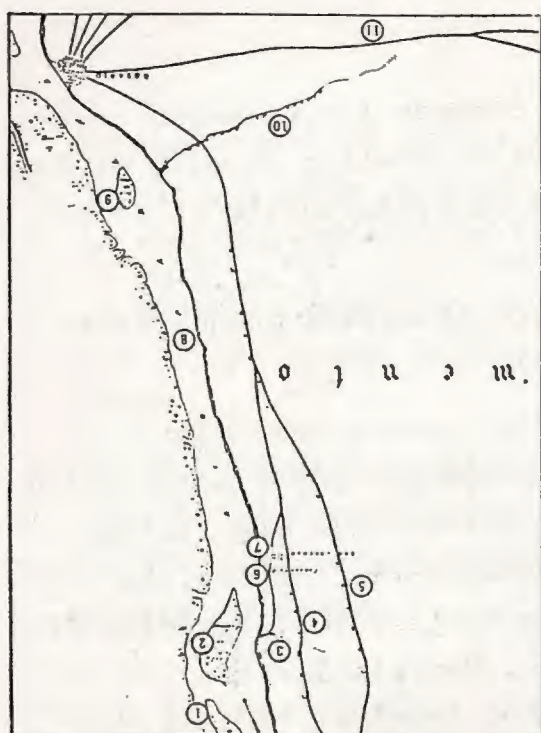
Sobre la costa se crea la primera aduana en la casa de Cayetano Carbonell (1854), al pie de la Bajada Grande y en el emplazamiento de la aduana actual. Se construyen los primeros almacenes, hoy desaparecidos -los almacenes de Danunzio, 1856-57-, en-

tre la aduana y el río Paraná, y se otorgan las primeras concesiones a privados para la explotación de muelles -muelle de Hopkins en 1856, muelles de Castellanos en 1859, muelle de Comas en 1859, Bajada Santa Cruz-.

En 1858, el área portuaria abarca desde la Bajada Grande hasta la Bajada Santa Cruz (calle Ayacucho).

En 1853 se dispone en forma oficial la primera nomenclatura, realizada sobre la base de un plano preparado por Timoteo Guillón -que hemos analizado en páginas anteriores-. Las calles eran: de este a oeste, San Lorenzo, Santa Fé, Córdoba, La Rioja, San Luis, San Juan, Mendoza; y de norte a sur, San Nicolás (hoy Alem), Saladillo (hoy 1º de Mayo), Mensajerías (hoy 25 de diciembre), Buenos Aires, Comercio (hoy Laprida), Aduana (hoy Maipú), Puerto (hoy San Martín) y Libertad (hoy Sarmiento).

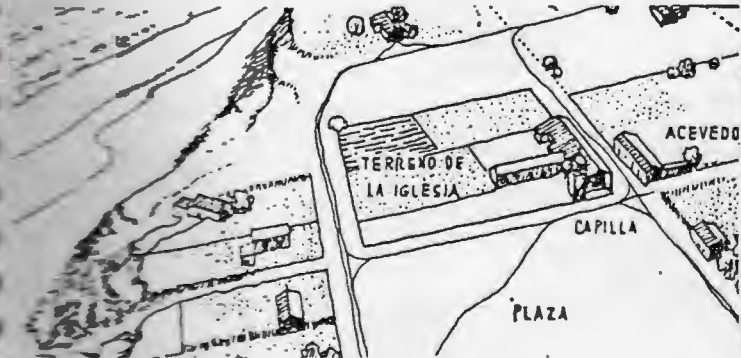
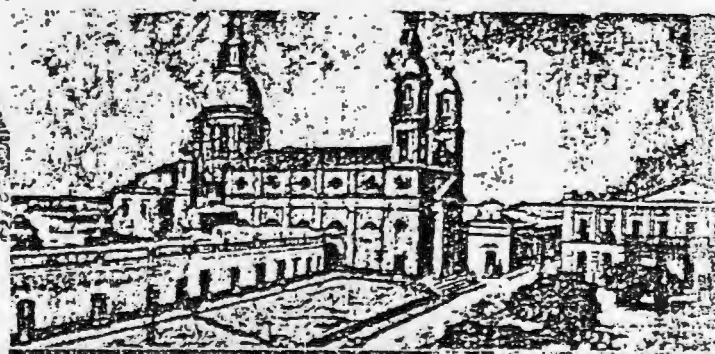
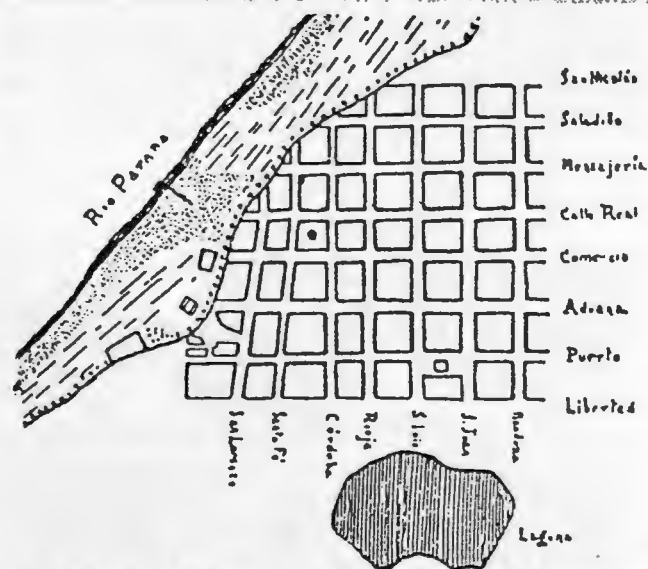
En 1858 se pide la formación de una comisión de catastro y obras públicas y se nombra al agrimensor Nicolás Grondona para la "delineación de edificios y calles de la ciudad".²⁵



La relación con el territorio, los modos de tenencia y subdivisión de la tierra, la influencia de la tradición urbanística, determinarán las características sobre las que se apoyará la ciudad suroccidental a mediados del siglo pasado.

1- Fragmento del plano de Bustinza y Blyth de 1857, mostrando la red caminera de caminos reales. 2- Rosario, la propiedad territorial en 1775. 3- Plano sin precisión cartográfica atribuido a Nicolás Grondona, incluido en un afiche litográfico de 1871. 4- Plano de Rosario de Nicolás Grondona de 1858.

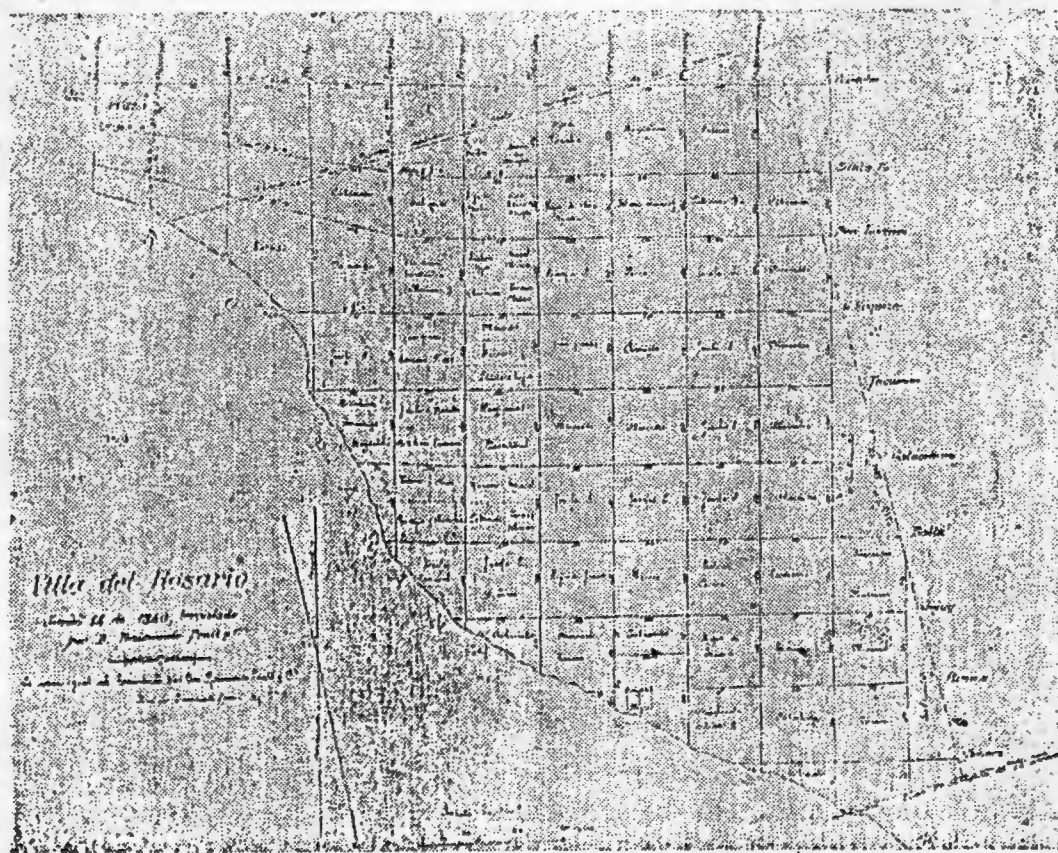
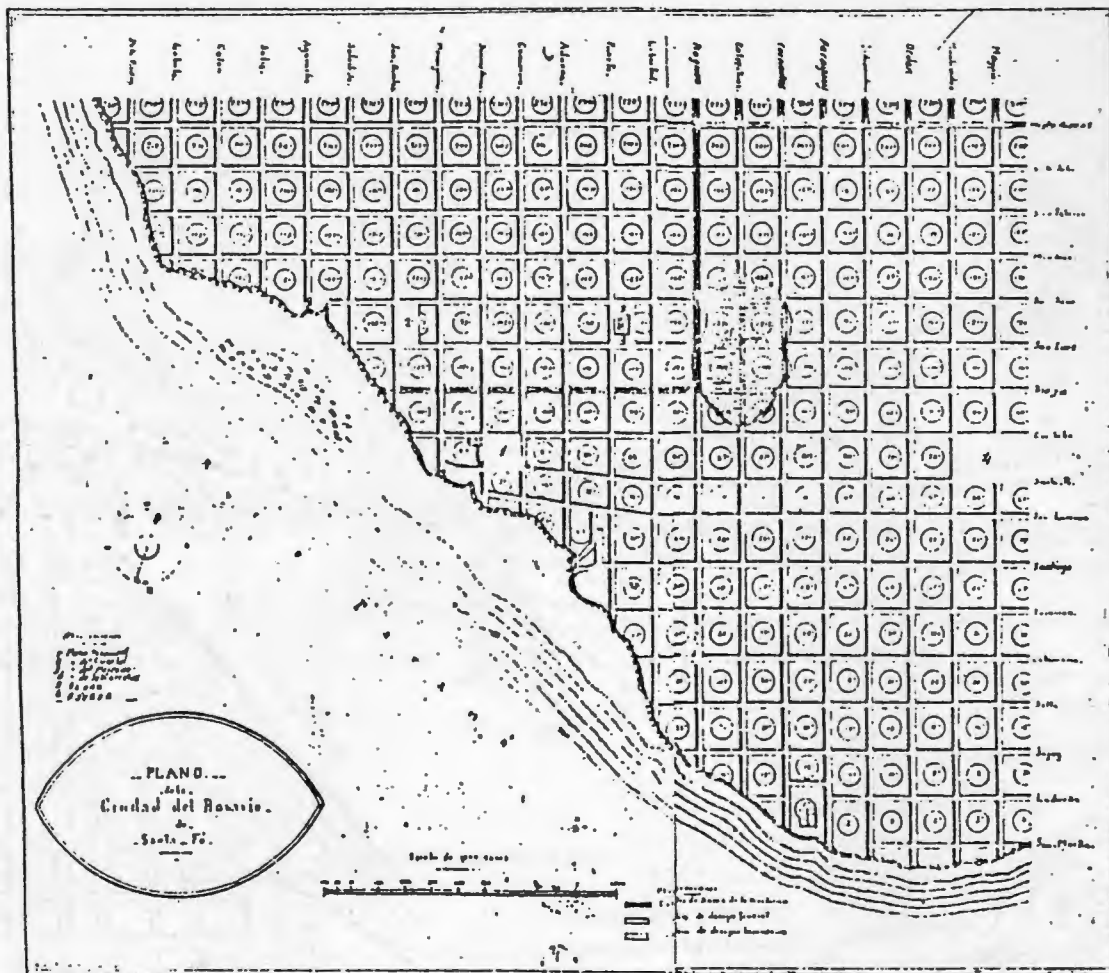
Fuentes: 1,3, W.C.Mikielevich, en Revista de Historia de Rosario N°25.2, D.Locatelli, Historia de la propiedad territorial en el Municipio de Rosario. Rosario, 1974.



A pesar de la inexistencia de documentación cartográfica precisa sobre el estado real de la ciudad antes de 1860, es evidente la influencia de la tradición urbanística en la posterior definición del trazado de la ciudad.

1,2,3- O.E.Mongsfeld, Reconstrucciones del área de la actual Plaza 25 de Mayo en 1741, 1757 y 1745-62. 4- Plano del Almirantazgo inglés. (Cap. Sullivan, 1847). 5- Primer plano de Rosario (1853) atribuido a Timoteo Guillón. 6- La Iglesia Parroquial, Policía y Plaza en 1836. Oleo de L.Matthis. 7- La Iglesia Matriz, Jefatura de Policía y Plaza 25 de Mayo en 1882. Oleo de L.Matthis.

Fuentes: 1,2,3,6,7- Simposio sobre la Capilla del Rosario. Rev. de Historia de Rosario N°34. 4- J. Alvarez, Historia de Rosario. 5- A.Montes, Santiago Montenegro. Fundador de la ciudad de Rosario. Rosario, 1977.

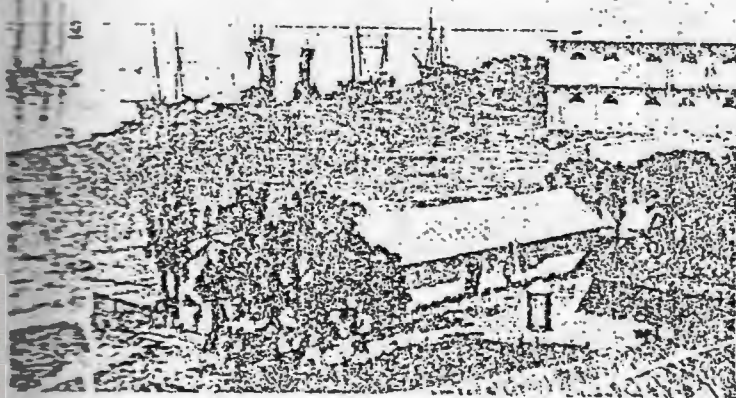


La cartografía existente no registra la naturaleza de la ciudad física. Sus contenidos van desde la mensura pura y simple a los planos "hipotéticos", que sugieren las infinitas posibilidades de conversión de la tierra rural en tierra urbana.

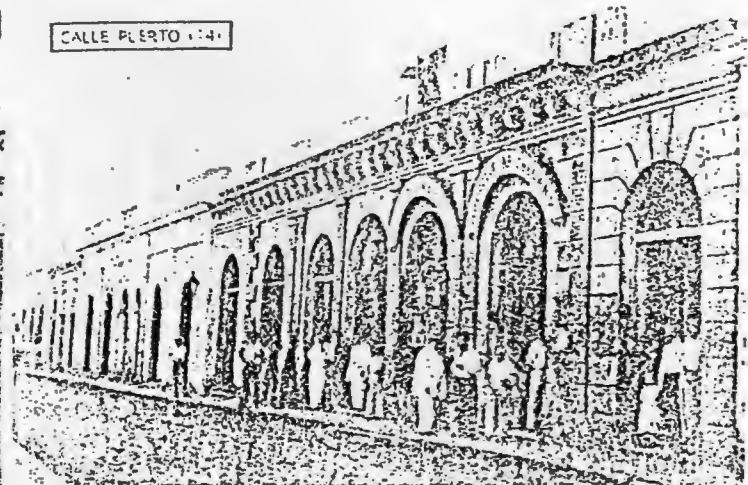
1- Plano de Marcelo y Nicolás Grondona, 1854-55. 2- Mensura de Prat, 1860. Copia hecha por el agrimensor Benedicto Sivori.

Fuente: Archivo de la Dirección Gral. de Catastro. Municipalidad de Rosario.

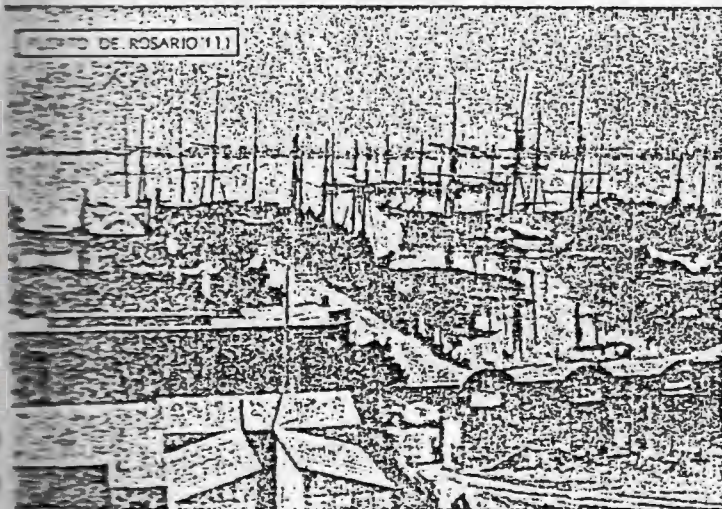
PUERTO DE ROSARIO (2)



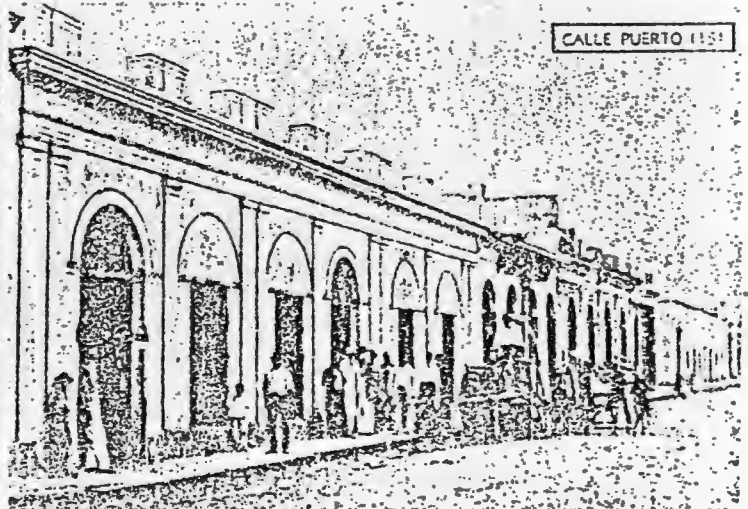
CALLE PUERTO (4)



PUERTO DE ROSARIO (11)



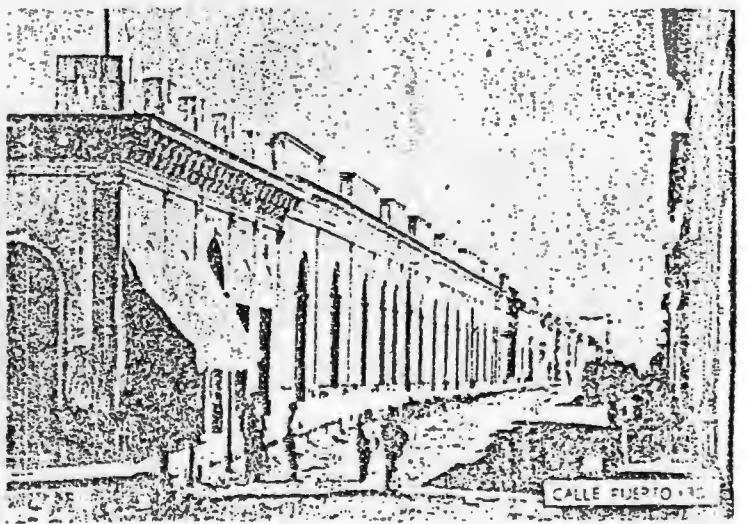
CALLE PUERTO (15)



PUERTO DE ROSARIO (13)



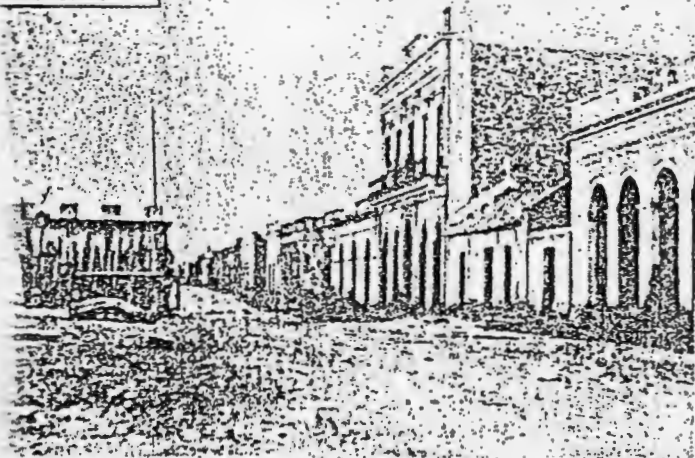
CALLE PUERTO (16)



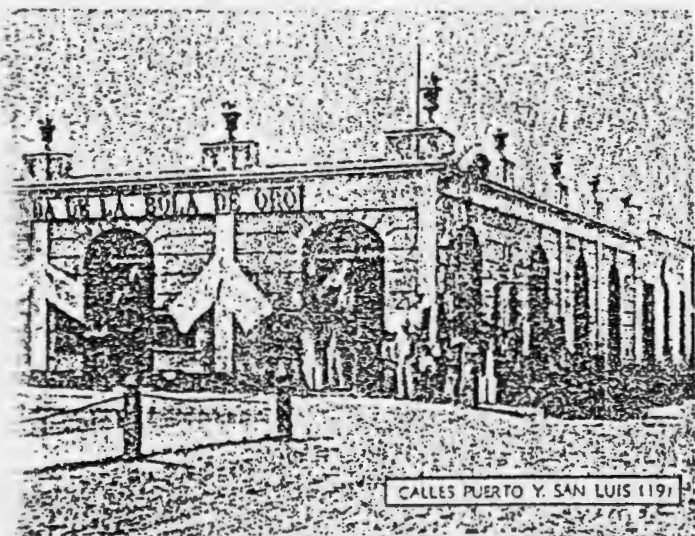
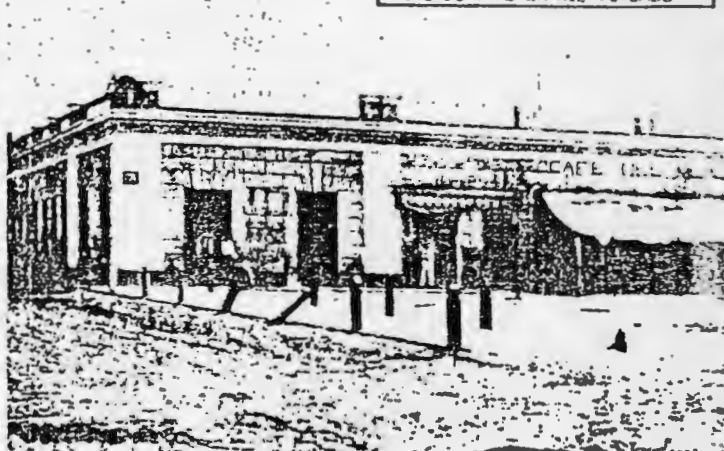
1 a 6- Rosario en 1866. Album del fotógrafo G.B. Alfeld.

Fuente: Archivo Museo Histórico Pcial. "D. Julio Marc" y Revista de Historia de Rosario N°15-16.

CALLE PUERTO (17)



MERCADO Y PLAZA DEL MERCADO (18)



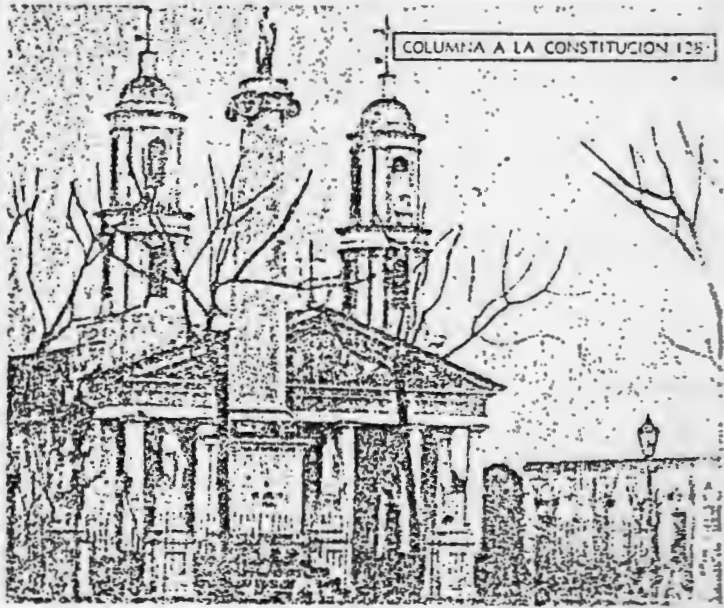
CALLES PUERTO Y SAN LUIS (19)



CALLE CORDOBA (19)



TEATRO DE LA ESPERANZA (18)



COLUMNA A LA CONSTITUCION (28)

1 a 6- Rosario en 1866. Album del fotógrafo G.B. Alfeld.

Fuente: Archivo Museo Histórico Pcial. "D. Julio Marc" y Revista de Historia de Rosario N°15-16.

Notas al capítulo I.

- 1 Ver: Fernández Díaz Augusto. Rosario desde lo mas 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.
- 2 Según el informe redactado en 1763 por el comisionado del Teniente de Gobernador de Santa Fé, Don Pedro Manuel de Arismendi, 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 Fé, 1978. Pags. 27-28.
- 3 Citado por el mismo autor, pag. 29.
- 4,5 Mongsfeld, Oscar. "Rosario, ciudad-puerto". Publicación del Centro de Estudios Urbanos del Rosario, 1982. Pag. 1.
- 6 Mongsfeld, Oscar. "El área metropolitana de Rosario y el Pago de los Arroyos". Publicación del Centro de Estudios Urbanos del Rosario, año 1984. Pag 8.
- 7,8 Montes, Alberto. Op. cit.
- 9 Bergnia de Córdoba Lutges, María A. "Planos de Rosario". En Diario La Capital, 8/10/59, 9/10/59, 10/10/59, 11/10/59.
- 10 Ver nota 1.
- 11 Ver: "Hacia la construcción de una teoría de la intervención proyectual en ciudades argentinas de reciente formación. La formación del bagaje instrumental". Trabajo inédito de investigación presentado por la autora ante el Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas. Año 1985.
- 12 Citado en Alvarez, Juan. Historia de Rosario. Pag. 241.
- 13 Bergnia de Córdoba Lutges, María A. Op. cit.

- 14 "Apuntes Estadísticos sobre la Ciudad de Rosario. Confederación Argentina de la Provincia de Santa Fé". Citado en Ensinck, Oscar Luis. Historia de la Inmigración en la Provincia de Santa Fé. Fundación para la Educación, la Ciencia y la Cultura, Buenos Aires, 1979. Pag. 108.
- 15 Censo Nacional de 1895.
- 16 De Marco, M.A. Op. cit. Pag. 140.
- 17 Reproducido en Alvarez, Juan. Op. cit. Pag. 219.
- 18 Archivo privado del señor Wladimir C. Mikielevich.
- 19 Mikielevich, Wladimir C. Revista de Historia de Rosario N°25. Pag. 26.
- 20 Nos referimos a las reconstrucciones realizadas por historiadores como Juan Alvarez, Alberto Montes u Oscar Mongfeld.
- 21 Citado en Montes, Alberto. Op. cit. pag. 64.
- 22 Alvarez, Juan. Op. cit. Pag. 340, 369, 371.
- 23 Bergnia de Córdoba Lutges, María A. Op. cit.
- 24 Montes, Alberto. Op. cit. pag. 69.
- 25 De Marco, M.A. Op. cit. Pag 159.

II.- La definición del rol de la ciudad y de sus partes. La formación de la estructura colectiva.

II.1.- Período 1866-1895.

El año 1866 es el año de inauguración del primer ramal ferroviario del Ferrocarril Gran Central. La fijación de 1895 obedece a la posibilidad de poner en relación la variable demográfica (Censo Nacional de 1895) con el primer documento cartográfico que se constituye como registro efectivo de la ciudad existente y no de una ciudad hipotética: el Plano Municipal publicado durante la intendencia de Alberto J. Paz. Dicho documento registra lo edificado, las áreas servidas por infraestructura, las calles pavimentadas y los edificios públicos y privados mas significativos.

Desde 1866 hasta los años anteriores a la primera guerra mundial, los ferrocarriles serán la componente estructural mas importante, la que definirá la colocación definitiva de las principales componentes colectivas dentro de la ciudad y la definición precisa de los roles que desempeñarán -a partir de las nuevas relaciones que estas componentes plantean- las distintas partes de la ciudad en relación con la estructura colectiva en formación.

II.1.1.- Las transformaciones en la estructura regional.

Las transformaciones en la estructura regional que tienen su origen en la transformación de su rol productivo¹ y que dan como resultado la intensa infraestructuración de la región en la segunda mitad del siglo pasado y los primeros años del presente, tienen su origen y punto terminal en Rosario.

En 1866 se inaugura el tramo Rosario-Tortugas de la Compañía del Ferrocarril Central Argentino y en 1870 se concluye la línea Rosario-Córdoba. El estado concede franquicias al capital extran-

jero, transfiriéndole gratuitamente tierras para la estación en Rosario y una legua a cada lado de la vía hacia el oeste, de donde surgen las estaciones ferroviarias de Roldán, San Jerónimo, Carcarañá, Correa, Cañada de Gómez, Armstrong, Tortugas, Gral. Roca y Marcos Juárez². Estaciones que se constituirán en la estructura de centros urbanos proveedores del puerto de Rosario.

En 1883 se inaugura la línea del Ferrocarril Oeste Santafesino de Rosario a Casilda. En 1886 se inaugura la línea del que luego sería el Ferrocarril Buenos Aires y Rosario, y ese mismo año 1886 se inaugura el ramal a Sunchales.

En el período 1891-92 aparecen los primeros ferrocarriles de trocha angosta: el Ferrocarril Provincial de Santa Fé, que accede desde Santa Fé a Rosario por el Norte, y el Ferrocarril Córdoba y Rosario, que accede también por el Norte vía San Francisco.

[La región se incorpora definitivamente al mercado internacional como exportadora de productos agropecuarios y Rosario se define como el principal puerto exportador.]

1890's

Se consolida así un sistema económico regional, constituido por un núcleo central y subcentros de producción, que se verá fortalecido, a comienzos del período sucesivo (1902), con la construcción del nuevo puerto de Rosario.

II.1.2.- Las transformaciones en la estructura del espacio público urbano. La formación de los hechos urbanos.

En este período se fija la estructura física y socio-funcional de la ciudad.

La organización de la ciudad comienza a transformarse en tres sentidos a partir de la instalación de los ferrocarriles:

En primer lugar, al disponerse los ferrocarriles "en torno a" una ciudad existente, rodeándola para llegar hasta la costa, se define por primera vez un "adentro" y un "afuera" en esta ciudad sin

límites, condición que irá acentuándose con la expansión de la ciudad. Surgen así las áreas potencialmente marginales mucho antes de ser construídas, en los intersticios entre ramales o líneas paralelas, y que darán lugar a asentamientos como los de Empalme Graneros e Industrial al Norte, Calzada, Tablada, Villa Manuelita, al Sur.

Las Ordenanzas Municipales se ocupan fundamentalmente de definir con mayor precisión esta tendencia. Se definen los "extramuros" y se perimetra lo que continuará siendo hasta nuestros días el centro de la ciudad. Se establece y legaliza por primera vez la nueva posibilidad de crecimiento por núcleos autónomos -los suburbios-, y se destina el Bajo a las actividades protuarias, por Ordenanza del 13 de junio de 1873.

En segundo lugar; la creación de estaciones intermedias dentro mismo del territorio del municipio, da origen a una serie de "pueblos" o urbanizaciones periféricas, las cuales, servidas casi contemporáneamente por las líneas de tranvía, serán la base de formación de una organización urbana profundamente diferente³ a la de los períodos anteriores, donde los desarrollos no se producirán mas en forma homogénea por agregación de manzanas, sino a través de la fusión entre núcleos nuevos o existentes o de la dispersión a lo largo de las grandes líneas fijas de infraestructura.

En tercer lugar al haberse trazado la mayor parte de las líneas ferroviarias que permanecen hasta hoy -levantadas o en funcionamiento- en territorio aun no urbanizado, el trazado de las mismas no se adapta en general a las direcciones de la trama urbana, por lo cual se introducen en ella las únicas discontinuidades que reorganizan, caracterizan y condicionan la homogénea cuadrícula de base.

II.1.3.- La cartografía. Los "planos-proyecto". La formación de los trazados.

Los primeros planos del período presentan en general -al igual que los del anterior- un alto grado de abstracción en relación a la ciudad real.

Merecen especial mención la Edición Municipal de Nicolás Grondona de 1871 y el plano de Manuel Coll.

Ambos se presentan mas como "delineaciones" que como verdaderos documentos catastrales. En el primero los límites de la ciudad se han extendido considerablemente, llegando hasta el llamado Bulevard Timbúes (actual calle Virasoro) y Bulevard Paraná (hoy calle Crespo) aunque en realidad éstos bulevares sólo existieron en proyecto, porque eran verdaderos suburbios.³

El plan de Coll se denomina "Delineamiento de la ciudad de Rosario sancionado por la Municipalidad el 13 de junio de 1873 según el proyecto del Concejal Manuel Coll". Si bien no hemos accedido al original, A. Córdoba Lutges⁴ ofrece algunos datos que consideramos de interés:

"La parte urbana se extiende hasta la intersección de las calles Suipacha y Ocampo. A diferencia de los anteriores, presenta las manzanas ochavadas en sus cuatro esquinas. A las calles les da 14,20 y 30 varas de ancho, éstas últimas cada dos de las anteriores. Fuera del perímetro urbano y hasta los límites del Municipio se hallan delineadas manzanas de quinta de tres cuadras de frente por seis de fondo, siguiendo el rumbo de las calles."

Es evidente que la aprobación de este trazado para el área rural hubiera acentuado los ya existentes conflictos de propiedad de la zona ya urbanizada. Lo notable es que en estas delineaciones priva el sentido "ordenador" del plano, mas allá de los problemas de subdivisión de la tierra.

[A los proyectos de delineación se suceden los proyectos de "ensanche. Así, el plano de Francisco Marcelino de 1888, y el de Rodolfo Warner y Pusso.] Este último 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 pero atrave-

sado por un diseño de avenidas diagonales con plazas en sus ángulos.

Este último "ensanche" no presenta nombres de calles, y como únicas referencias figuran el Matadero Municipal, las estaciones del Ferrocarril Oesta Santafesino y del Ferrocarril Central Argentino y la quinta de Manuel Arijón en el Saladillo, además de las lonjas de subdivisión rural con sus propietarios. Hacia el norte, en cambio, y por fuera de los límites del municipio, el plano muestra en forma completa la urbanización de Unión, Sorrento y Alberdi, y hacia el oeste, los núcleos autónomos de Fosherton y Eloy Palacios, cuyo trazado sigue la orientación de las lonjas.

Aparecen contemporáneamente las primeras ordenanzas de "delineación" de la ciudad, que tienden a consolidar la potencial especialización de las partes iniciada a partir de 1852.

Así, la O. del 25 de octubre de 1868 ordena la apertura de una calle "que correrá de Este a Oeste a nueve cuadras al Sud de la Plaza 25 de mayo la que se denominará Bulevar... (actualmente Pellegrini) y tendrá cuarenta varas de ancho, y otra que correrá de Norte a Sud a catorce cuadras al Oeste de la Plaza 25 de Mayo, que se denominará Bulevar... (actualmente Oroño) y tendrá también cuarenta varas de ancho. Estos dos bulevares se terminarán en su punto de intersección en una plaza cuadrada de trescientas varas por cada frente".⁶

En junio de 1873 se promulga la ya mencionada ordenanza que divide a la ciudad para su delineación en cuatro secciones: el Centro, entre los primeros bulevares, los extramuros, entre éstos y otros ubicados a nueve cuadras de los anteriores, los suburbios, con manzanas para quintas de mayores dimensiones, y el Bajo, formado por el terreno de aluvión que se extiende desde las barrancas hasta la orilla del río. Establece también el trazado de otro bulevar -nunca construído- que siga la línea de las barrancas desde las calles San Juan al sur y el Bulevar Santafesino al Norte.

Por la misma Ordenanza se crean las tres aldeas: "una hacia Saladillo, otra hacia Ludueña y la tercera en San Francisquito"⁷, de-

lineadas con calles de veinticinco varas de ancho.

A través de las ordenanzas municipales se continúa precisando el rol de las distintas partes de la ciudad: el norte como el área ferroviaria y de servicios industriales, casi apoyada contra el límite del municipio; el sur como el área de servicios "contaminantes" de la ciudad, separados por dos cercos de vías ferroviarias; el oeste como zona de quintas y de ciertos desarrollos autónomos ("barrios" como Echesortu, "pueblos" como Eloy Palacios y Fisherton, "villas" o "aldeas" como San Francisquito).

La presencia del Camino Nuevo a San Lorenzo, paralelo a la costa, y de las líneas ferroviarias que dejan libre la zona de costa, favorecen la subdivisión del norte según usos residenciales o recreativos fuera del municipio. En 1876 se aprueba el trazado del pueblo Alberdi; en 1887 el Pueblo Sorrento y su hipódromo; en 1889 el Pueblo Unión.

Entre el arroyo Ludueña, límite del municipio, y la línea formada por la actual avenida Rivadavia, el ramal del Ferrocarril Central a Córdoba y el del Ferrocarril Buenos Aires y Rosario a Buenos Aires, se concentran los servicios ferroviarios de mayores dimensiones, como los talleres del Ferrocarril Central Argentino y los ramales a los Graneros y a la Refinería, el establecimiento de Aguas Corrientes y el área de la estación Sunchales.

El sur, en cambio, y con excepción del área de desembocadura del Arroyo Saladillo, se perfila ya desde 1874 como el área de los servicios "marginales" de la ciudad. Por la O. N°5 de 1874 se licita la construcción del Matadero Público en el terreno ubicado en la intersección del actual Bvrd. Seguí con la calle Berutti, y poco tiempo después por la O. N°19 del mismo año, se prohíbe colocar saladeros y graserías en el norte de la ciudad -a favor de la corriente, ante la necesidad de desagüe y eliminación de residuos contaminantes de dichas actividades-, y se aconseja llegar a un acuerdo con la Municipalidad de San Lorenzo sobre el mismo tópico.

En 1875, y por la O. N°33, se autoriza al Consejo Ejecutor a comprar un terreno y construir un nuevo Mercado Público "debiendo éste estar al Sur, y a una distancia no menor de treinta cuadras de la plaza"⁹.

En 1874 se localizan, también al sur, el Asilo de Mendigos y Dementes, y en 1892 el Asilo del Buen Pastor o cárcel de mujeres.

A esta tendencia localizativa se agregan las particulares condiciones topográficas -costas pantanosos e inundables- y el tendido de líneas férreas en forma normal a los caminos de penetración y al sentido de la costa.

Los desarrollos hacia el oeste son de dos tipos: desarrollos puntuales de servicios urbanos en el área de extramuros: Cárcel, Cementerio El Salvador (1855), Casa de Aislamiento (1897) y los desarrollos autónomos ya mencionados en el área de suburbios, vinculados directamente con los sistemas de transporte.

Pueblo Fisherton surge en 1889, sobre tierras que el Ferrocarril Central Argentino compra a los Sres. Arocena y Arijón. El proyecto del pueblo es aprobado el 27 de julio de 1889 y en él se donaron ocho lotes de terreno para distintos fines, a saber: Juzgado de Paz, Templo Protestante, Escuelas de varones y mujeres, Templo Católico, Hospital, Lazareto y Cementerio.¹⁰

Pueblo Eloy Palacios surge sobre terrenos de propiedad de su "fundador", Nicasio Vila, quién habiendo obtenido por Ordenanza del 30 de marzo de 1889 una concesión que le permite construir y explotar por el término de veinte años una línea de tramways, obtendrá la aprobación municipal de la traza por O. del 11 de junio de 1889. En 1991 se habilita el ramal a Peyrano del Ferrocarril Central Argentino al servicio público, con un apeadero en el pueblo.

Los crecimientos de esta ciudad, cualitativamente nueva, adquieren dos formas complementarias: el crecimiento por extensión del núcleo central y el de las nuevas urbanizaciones. Los llamados "pueblos" de este período, a pesar de ser operaciones de tipo es-

peculativo, poseen una estructura claramente reconocible.

Fisherton se organiza según una plaza girada colocada en eje con la estación del Ferrocarril, -principal medio de acceso-, y con la Iglesia, en una composición que recuerda la de ciertos pueblos fundados por la compañía ferroviaria del Nor Oeste Argentino¹¹

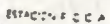
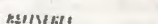
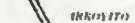
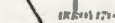
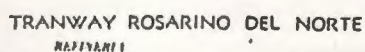
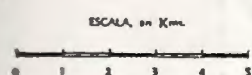
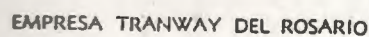
Eloy Palacios se organiza en torno a cuatro plazas de media manzana cada una, que forman en conjunto una gran plaza en la intersección de la calle Mendoza, desde donde llegaba el tranvía, y el Camino al Cementerio Nuevo (1886), y la Avda. Provincias Unidas.

La "villa" de San Francisquito, en cambio, de formación espontánea, aparece como un reducido agrupamiento a lo largo de caminos vecinales, la mayor parte según el rumbo de las lonjas.

Como indicador de los valores que los distintos hechos urbanos adquieren en la formación del sistema público urbano, hemos tomado la evolución del tendido de las líneas de transporte, partiendo de la hipótesis de que sus extensiones o la creación de nuevas líneas está directamente vinculada a la satisfacción de la demanda de un mayor flujo de comunicaciones, o a crearlos en relación a una posible explotación rentable.

Es en este período que se tienden las primeras líneas fijas de transporte público urbano constituídas por las distintas compañías de "tramway" a caballo, las cuáles tendrán en su mayoría como principal objetivo unir el centro de la ciudad con las estaciones de ferrocarril por un lado, con las expansiones recreativas por otro (jardines públicos o recreos) y con algunos servicios públicos de importancia (el Matadero, el Colegio Nacional y el Hospital de Caridad hacia el sur, el Cementerio hacia el oeste), los cuáles se precisan así como hechos urbanos determinantes de la estructura colectiva urbana.

II.2.- Período 1895-1910.

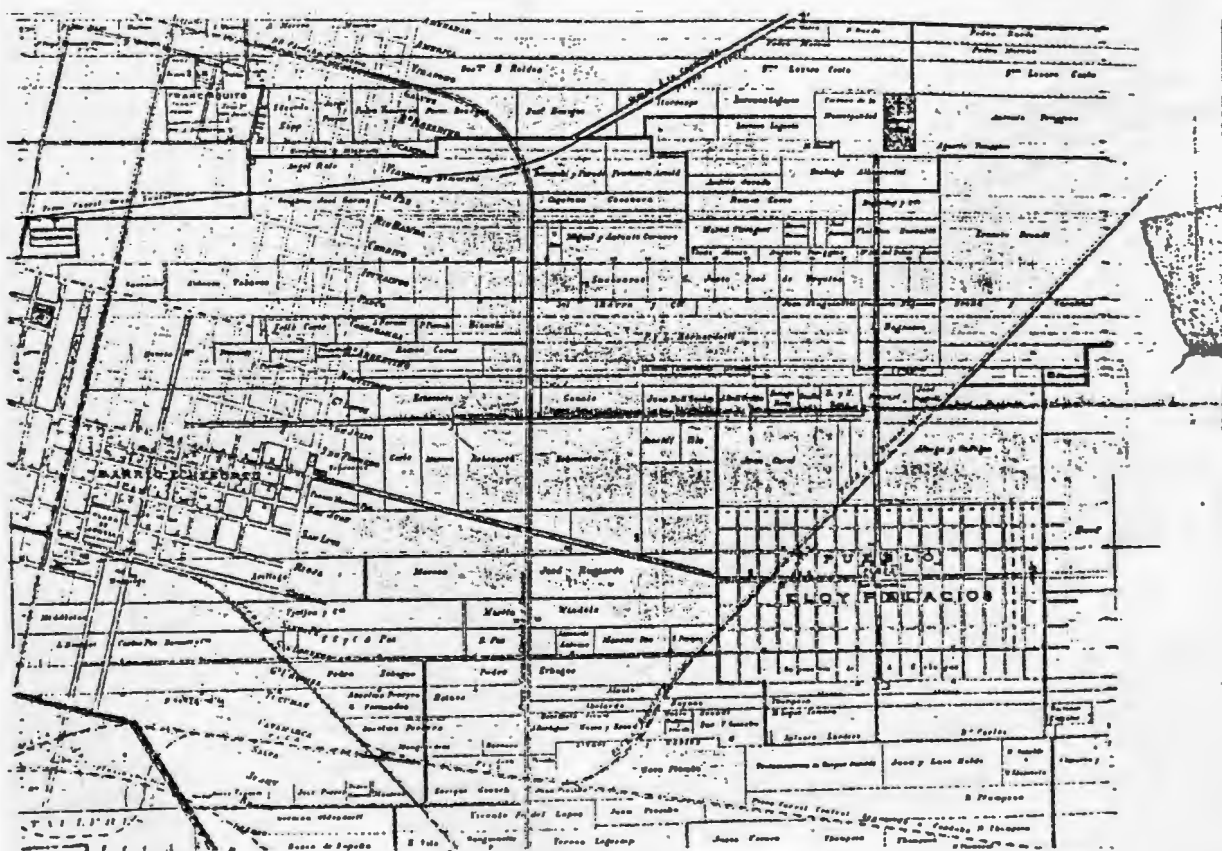


LOS TRAZADOS RAYADOS CORRESPONDEN A SECTORES
MODIFICADOS SUPRIMIDOS O NO HABILITADOS

La red de tranvías se convierte en componente determinante de la estructura de las nuevas expansiones de la ciudad.

1- Trazado de líneas y ampliaciones autorizadas, a fines de 1887, a cada una de las empresas de "tramway". 2- Trazado de las líneas habilitadas a fines de 1887, a todas las empresas de "tramway". 3- Trazado de las líneas y ampliaciones autorizadas a fines de 1887, a todas las empresas del "tramway".

Fuente: W.C.Mikielevich, Revista de Historia de Rosario, N°15-16.



Al disponerse los ferrocarriles "en torno a" una ciudad existente, rodeándola para llegar hasta la costa, se define un "adentro" y un "afuera" en esta ciudad sin límites. Se establecen los "extramuros" y se perimetra lo que hasta hoy continúa siendo el centro de la ciudad. Se legaliza el crecimiento por núcleos autónomos, y se destina el Bajo a las actividades portuarias, por Ord. del 13 de junio de 1873.

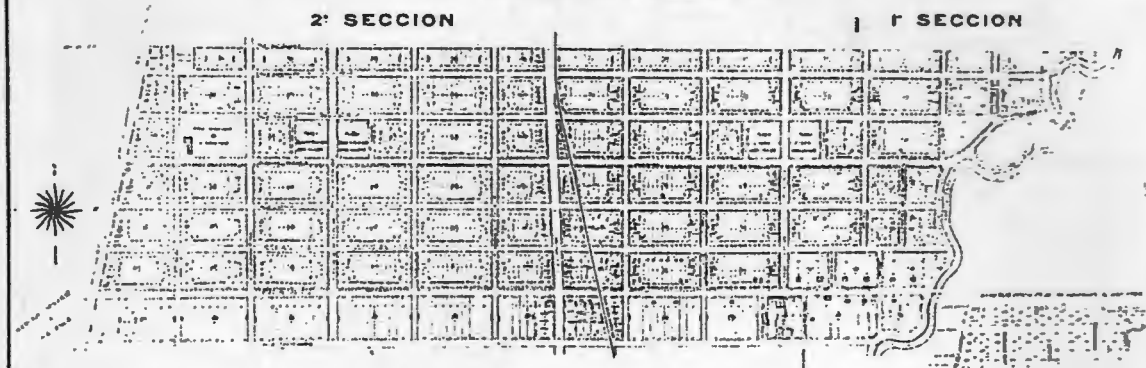
1- El área central en 1895. Plano del Ing. Ramón Araya. 2- El Oeste en el mismo plano. Barrio Echesortu y Pueblo Eloy Palacios.

Fuente: Archivo Dirección Gral. de Catstro.

BARRIO SALADILLO

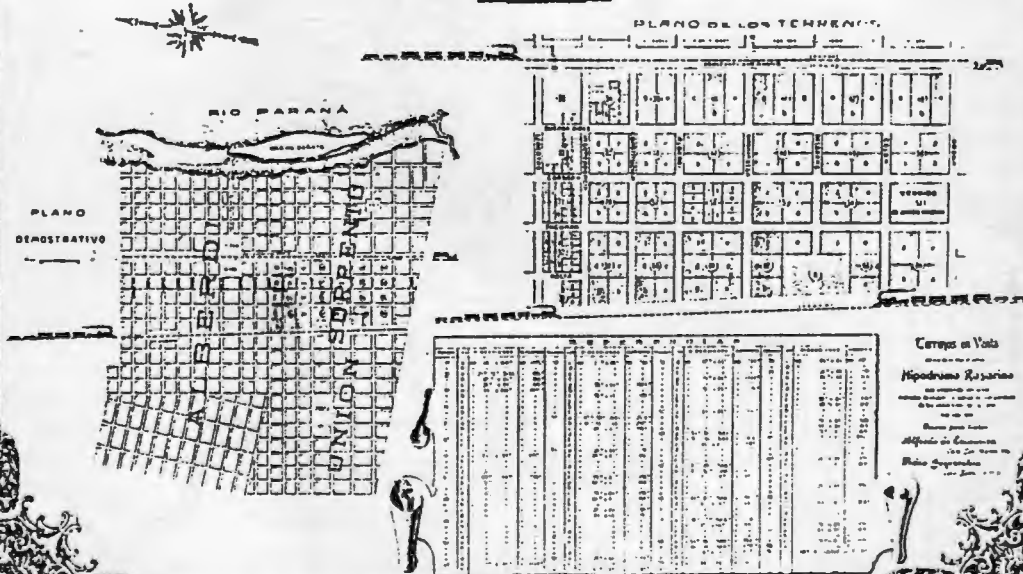
2ª SECCION

1ª SECCION



BARRIO GOYENEGHEA SORRENTO

PROPIEDAD DE P. GOYENEGHEA Y A. DE ESCAURIZA



La ciudad contará, al finalizar el período, con un sistema de ejes colectivos de dirección Norte-Sur que surgen, no ya de vinculaciones territoriales -aunque coinciden con ellas-, sino de precisos proyectos de expansión vinculados con la explotación paisajística co-recreativa de la costa: al norte, Alberdi; al sur, Saladillo.

1- Barrio Saladillo (hoy Roque Sáenz Peña). Reproducción del plano original de loteo de 1906. 2- Alberdi (1876), Unión (1889), Sorrento (1887), en un afiche de remate de principios de siglo.

Fuentes: 1- Archivo Direc. Gral. de Catastro. 2- Arquitecto A. Llusá.

Entre fines de siglo y 1910 entra el contingente mas importante de inmigrantes al país: 1.764.103. La provincia de Santa Fé pasó de tener 89.117 habitantes en 1869 a 899.640 en 1914.¹²

Rosario pasa de 91.669 habitantes arrojados por el Censo Nacional de 1895 a 112.461 según el Censo Municipal de Rosario de 1900, con 41,4 % de extranjeros; 150.886 según el Segundo Censo Municipal de Rosario de 1906; 192.278 habitantes según el Tercer Censo Municipal de 1910, con un 53,4 % y un 46,6 % de extranjeros.

II.2.1.- La relación con el territorio. Fijación de las relaciones definitivas.

Hacia el año 1910, la organización general del territorio en el área de Rosario ha sido prácticamente concluída. 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.

La Ley Nacional N°4.255 de 1903 concede la construcción y explotación al Ferrocarril Central de Córdoba de la línea de Rosario al puerto de Buenos Aires; en 1909 se libra provisoriamente el servicio de cargas y en 1912 se libran definitivamente el servicio de carga y pasajeros.

En 1906 se autoriza la transferencia de la concesión hecha a Diego de Alvear para construir el Ferrocarril del puerto de Rosario al Puerto Militar (Bahía Blanca)¹³ al Ferrocarril Rosario a Puerto Belgrano. En 1910 se habilita la línea al tránsito público y en 1911 se da término a la construcción de la estación en Rosario.

En 1904, la Ley Nacional N°4.417 autoriza la construcción de la línea de Buenos Aires a Rosario del Ferrocarril General de la Provincia de Buenos Aires, incluyendo un ramal al puerto de ésta última. En 1908 se termina la estación Rosario y en 1911 se libra al público la línea principal¹⁴.

Por último, en 1908 la Compañía del Ferrocarril de la Provincia

de Santa Fé adquiere tierras en Rosario para la Estación que comienza a construirse en febrero de 1909.

En 1907- 1908 se fusionan el Ferrocarril Central Argentino con el Buenos Aires y Rosario. La primera empresa ya había adquirido en 1901 el Oeste Santafesino y ese año levanta las vías existentes en las avdas. Pueyrredón y Pellegrini.

II.2.2.- Las transformaciones en la estructura urbana. Proyectos de "ensanche" y "embellecimiento".

En el período anterior habían ya quedado determinadas las ubicaciones de las principales estaciones ferroviarias, la Estación Gran Central del Central Argentino en Corrientes y Wheelwright (1871), la del Buenos Aires y Rosario o Sunchales (act. Rosario Norte, 1886), la del Oeste Santafesino (act. Parque Urquiza, 1883), la del Provincial de Santa Fé (act. Estación de Omnibus, 1891), la estación Córdoba y Rosario o Central Córdoba (1891). Figuran también ya en el Plano Oficial del Municipio de 1895 las estaciones suburbanas de Barrio Vila o Eloy Palacios, sobre la línea del Central Argentino a Peyrano; Fisherton, sobre la línea del Central Argentino a Córdoba; Ludueña, sobre la misma línea; Apeadero Bajo Hondo, sobre la línea del Oeste Santafesino.

Aparecen en este período la estación de la Compañía General de Ferrocarriles de la provincia de Buenos Aires (terminada en septiembre de 1908), en las calles San Martín entre Virasoro y Rueda y la estación del Ferrocarril Rosario a Puerto Belgrano (act. Ciudad Universitaria), cuya estación se termina de construir en 1911.

A pesar de que el área urbanizada en torno al núcleo primitivo (según los planos municipales de 1909 y 1915) ha superado escasamente el perímetro de la segunda ronda de bulevares -no es posible determinar con precisión el área efectivamente construida, que suponemos mucho mas reducida-, las estaciones de extramuros

han atraído ya detrás de sí las líneas de tranvías, provocando la formación de áreas urbanizadas en su entorno. No sucede lo mismo con las dos últimas, dado en primer lugar su escaso flujo de pasajeros, y en segundo lugar, su ya "marginal" localización respecto de la estructura preexistente, dado que se colocan por detrás de líneas ya habilitadas. (Esto dará lugar, como veremos al final del capítulo, a la utilización con fines promocionales de las potencialidades supuestas derivadas de la localización de la nueva estación, y al nacimiento de las áreas marginales del sur).

Podemos registrar en este período dos tipos de transformaciones, de intensidad similar pero de signo contrario: las que se refieren al área central, y las primeras operaciones de relleno o de completamiento de las periferias residenciales.

En 1898 y hasta 1904 se desarrolla el gobierno del Intendente Lamas, el cual -influenciado seguramente por la concreción de algunas de las obras de Torcuato de Alvear en Buenos Aires-, procede a dar curso a una serie de proyectos de "embellecimiento" urbano.

Por ordenanza del 14 de marzo de 1899 se autoriza "el desmonte de las calles¹⁵ Salta, Libertad, Progreso y Catamarca hacia el río y el trazado de la avenida Belgrano". El primer tramo se abrió a nivel de los muelles, con motivo de las instalaciones portuarias a principios de siglo, pero desde San Juan hacia el sur fue necesario dictar una ley nacional en 1932.¹⁶

En 1898 se autoriza al Departamento Ejecutivo para iniciar las gestiones para la erección del Monumento a la Bandera y se coloca la piedra fundamental en la plaza Brown.¹⁷

También durante la intendencia de Lamas, y por la ordenanza del 11 de agosto de 1900, se inician las obras del Parque Independencia, que él mismo inaugura en 1902. Dice Juan Alvarez, testigo viviente:

"Obtenida la ley indispensable para expropiar, muy luego dan febril comienzo a los trabajos. Excavación de un gran lago, "montañita" con la tierra extraída, grandes plantaciones de árboles, todo se realiza en poco mas de un año, y el primer día de 1902, ante la sorpresa del vecindario, aparece un paseo (...) Con la misma rapidez había instalado Lamas por enero del '900 un discreto Jardín Zoológico, alegría de los muchachos.(...) Completó a ese parque con un criadero de plantas".

Se agregan a estas obras la apertura de la avenida Francisco de Godoy (según ord. del 26 de junio de 1902) siguiendo el antiguo camino a la colonia La Candelaria, el levantamiento de los rieles del Oeste Santafesino en el bulevar Argentino y la apertura en el antiguo "Paso de las Cadenas"¹⁸ del pasaje Celedonio Escalada, obras que consolidarán las vinculaciones hacia el norte y hacia el oeste.

El 5 de julio de 1900 una ordenanza modificatoria de la que decretaba "la apertura de una gran avenida (...) de cuarenta metros de ancho y que irá a terminar en un parque jardín botánico y zoológico que se llamará Parque General San Martín", formaliza la Avenida San Martín, estableciendo que desde el Bvrd. Rosarino tendrá veintiséis metros, árboles de sombra y adorno, retiro de jardín y verja de hierro.

Por ordenanza N°38 de mayo de 1910, se faculta al Departamento Ejecutivo para convenir la compra de un terreno en el Arroyito, con destino a la formación de un parque.

Mientras tanto, ya en 1909, el Ejecutivo envía una carta al "ingeniero arquitecto Señor J. Bouvard", quién acepta el encargo de confeccionar "varios planos de embellecimiento de la ciudad", 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 de esta ciudad..."¹⁹

La ciudad constará al finalizar este período:

De un área de trazado regular producto de la extensión del núcleo original, cuya expansión no se realizará sin embargo en forma homogénea en torno a la plaza central. A diferencia de las ciudades de fundación anterior, la presencia de las estaciones de ferrocarril, que la rodean por el norte y por el sur hacia la costa, determinarán los ritmos de crecimiento y los grados de consolidación en forma no homogénea, ya que estas nuevas componentes, junto con los nuevos servicios urbanos como los hospitales y las escuelas nacionales, determinarán los trazados de las vías del tranvía, que dotarán de preciso valor urbano a sus recorridos.

De un sistema de ejes colectivos de dirección norte-sur que surgen, no ya de vinculaciones territoriales -aunque coinciden con ellas-, sino de precisos proyectos de expansión vinculados con la explotación paisajístico-recreativa de la costa: al norte, Alberdi; al sur, el Saladillo.

Los desarrollos a lo largo de la costa se irán produciendo por franjas paralelas, en sentido longitudinal y transversal a la misma, alternando los asentamientos de tipo productivo, ferroviario y portuario con los nuevos "pueblos" o urbanizaciones autónomas.

Esta alternancia está directamente vinculada con la presencia o ausencia del ferrocarril en relación con la preexistencia topográfica constituida por las barrancas, y será el germen del nacimiento de áreas "infraurbanas" o marginales -en los momentos en que el ferrocarril se interpone entre la costa y la ciudad o entre los ejes de recorrido norte-sur y la costa- y las áreas de alto valor urbano, en relación al uso de la costa. Serán éstas últimas las que darán sentido, en todo el período, al "proyecto" de la ciudad en sentido norte-sur, como veremos mas adelante.

De una serie de ejes con distintos valores territoriales y suburbanos hacia el oeste: distintos valores que condicionarán, en

el futuro, los valores colectivos que se irán enhebrando a lo largo de su recorrido. El eje territorial de comunicación con la ciudad de Córdoba, que a principios del período cubrirá una parte de su trayecto por calle Urquiza, luego seguirá el trazado de las vías del Tramway del Oeste, y por último, al abrirse tardíamente el tramo de calle Córdoba entre la estación del Ferrocarril Provincial de Santa Fé y la avenida Provincias Unidas, seguirá en su totalidad el trazado de calle Córdoba.

Un eje ^{Mendoza} "proyectado" por la necesidad de vincular el Pueblo Eloy Palacios (hoy Barrio Belgrano) con el centro de la ciudad, y un eje de desarrollo mucho mas tardío, vinculado con la presencia del camino a Colonia ^{Córdoba} La Candelaria, que enlazará el Cementerio del Salvador, la ^{La Osa} "aldea" de San Francisquito y el camino al Nuevo Enterratorio Municipal. (act. calles Mendoza y Provincias Unidas).

Es en este período cuando la necesidad que tiene la ciudad de dotarse de una forma "reconocible" se hace mas intensa.

La burguesía rosarina había invertido mas en la especulación sobre el valor de la tierra que en el comercio y las actividades urbanas, las cuáles se desarrollaban todavía con alto grado de precariedad y sobre la base de las infraestructuras extranjeras. Cuando su dinamismo económico y social se hacen mas intensos, la ciudad ha alcanzado ya dimensiones que superan la capacidad de las clases dirigentes de operar una transformación sustancial de la estructura colectiva urbana.²⁰ Mas aun cuando las actividades especulativas de pequeña escala aun proporcionaban buenas rentas,

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 está implícita la renuncia a una profunda transformación de la ciudad.²¹

Las propuestas son de dos tipos: las que tienden a re proyectar la ciudad en su conjunto o partes de ella, y los proyectos de embellecimiento o de formalización de componentes colectivas aisladas.

Entre los primeros se encuentran los ya mencionados proyectos de ensanche o embellecimiento tal como se ven en los planos de Marcelino y de Warner y Puesto al principio del período, y el proyecto del Plan Bouvard, del que pasaremos a ocuparnos seguidamente, el cual, a pesar de las justificadas críticas que sufriera a posteriori, no se separa culturalmente demasiado de los anteriormente mencionados.

Entre los segundos, podemos ennumerar 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, el Hospital Centenario, el ensanche y formalización de la Avenida San Martín y la construcción de los Baños del Saladillo, el primer proyecto de creación de un parque en el Lu dueña. En segundo lugar una serie de proyectos de intervención urbana no realizados: la Primera Diagonal desde la intersección de las avdas. Castellanos y Salta hasta los bulevares Argentino y Santafesino; la Gran Diagonal, prolongando la Avda. Alberdi hasta el cruce del Bvrd. Oroño y la Avda. Pellegrini; la Diagonal de Infante, desde la Plaza 25 de Mayo hasta el Parque Independencia; la Avenida Central, etc.

II.3.- El Plan Bouvard.

Es en 1909 que el Departamento Ejecutivo envía la carta a M.J. Bouvard encargándole la confección del "plan completo de embellecimiento de esta ciudad..."²²

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 urbanismo moderno"²³.

Dice Alberto Montes:

"El autor proyecta la formación de plazas ligadas mediante arterias rectas superpuestas al trazado oficial de la ciudad. No se advierte tentativa alguna para habilitar un sistema arterial que siga la dirección de la ribera y subsane la mas seria deficiencia de la estructura urbana original. Acepta las modificaciones del trazado oficial dispuesto por la comuna, en el territorio situado al Oeste de la calle Felipe Moré y propone que la urbanización del Barrio Roque Sáenz Peña sea continuada hacia el norte hasta la vía del Ferrocarril ex-Oeste Santafesino. En materia de espacios verdes de cierta amplitud, se destaca un parque en los alrededores del actual control policial de la ruta nacional N°33, y otro donde se habilitó años mas tarde el Parque Alem. Obras de jardinería en el sector delimitado por las calles Mendoza, Alem y la avda. Belgrano y, de igual modo, en los alrededores de la estación del Ferrocarril de Rosario a Puerto Belgrano, donde años mas tarde se proyectaría el parque de la Constitución del 21 y que actualmente constituye la Ciudad Universitaria. Se observa también un tratamiento adecuado de la barranca, desde la Ciudad Universitaria hacia el sur. La idea, en ambos casos, fue recogida en los proyectos²⁴ que protegen las disposiciones de la Ley Nacional 16.052".

Dice Oscar Mongsfeld:

"...el plan Bouvard (...), que respondía a una irracional prorusión 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 es-

estructura urbana, como las diseñadas para la extensión sur del Municipio".²⁵

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

Es un producto que evidencia lo que podríamos llamar "formalismo puro". Formalismo que, al decir de Maurice Cerasi "no puede ser asumido como un 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 externos al tejido sobre los cuáles tienen menor fuerza o influencia los procesos coercitivos que escapan del plano proyectual arquitectónico-"²⁶.

El Plan Bouvard es un empobrecido reflejo de lo que el movimiento por la City Beautiful²⁷ 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 tipológicas"²⁸.

El hecho de que las críticas citadas sólo se refieren 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 colectivo preexistente.

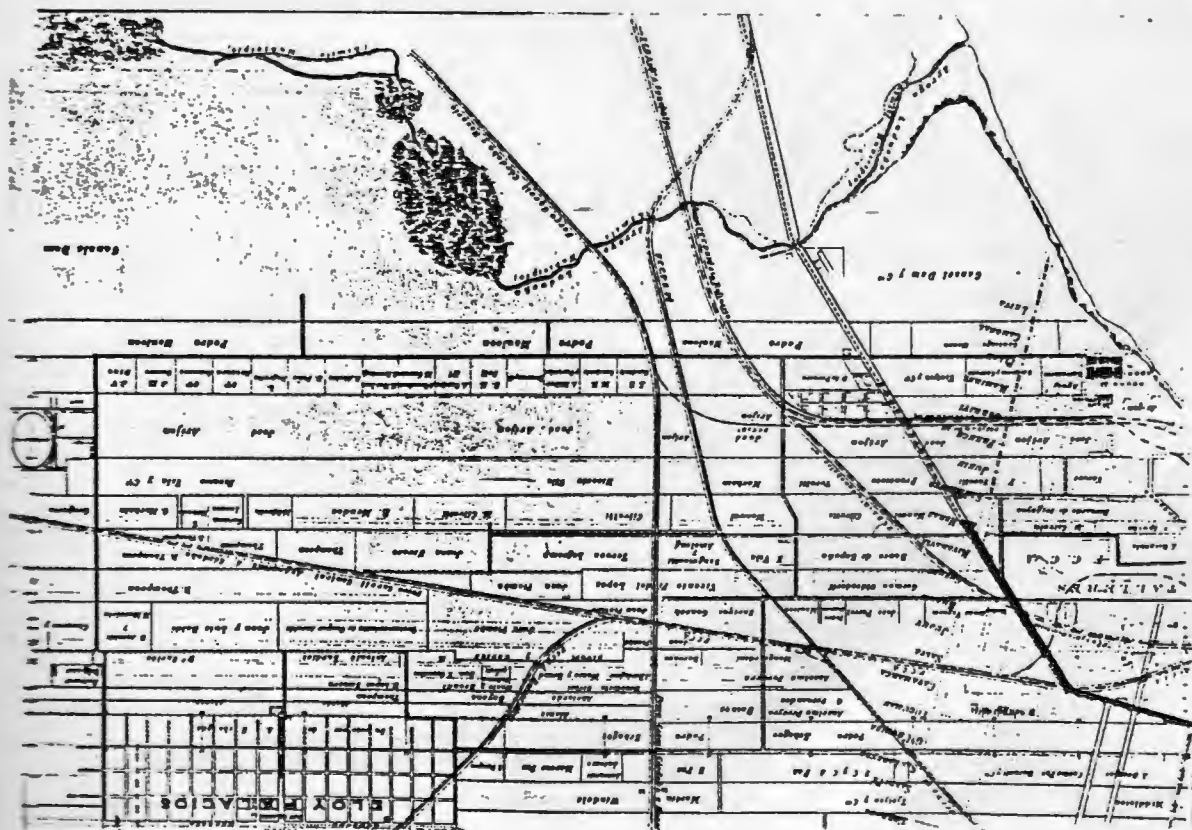
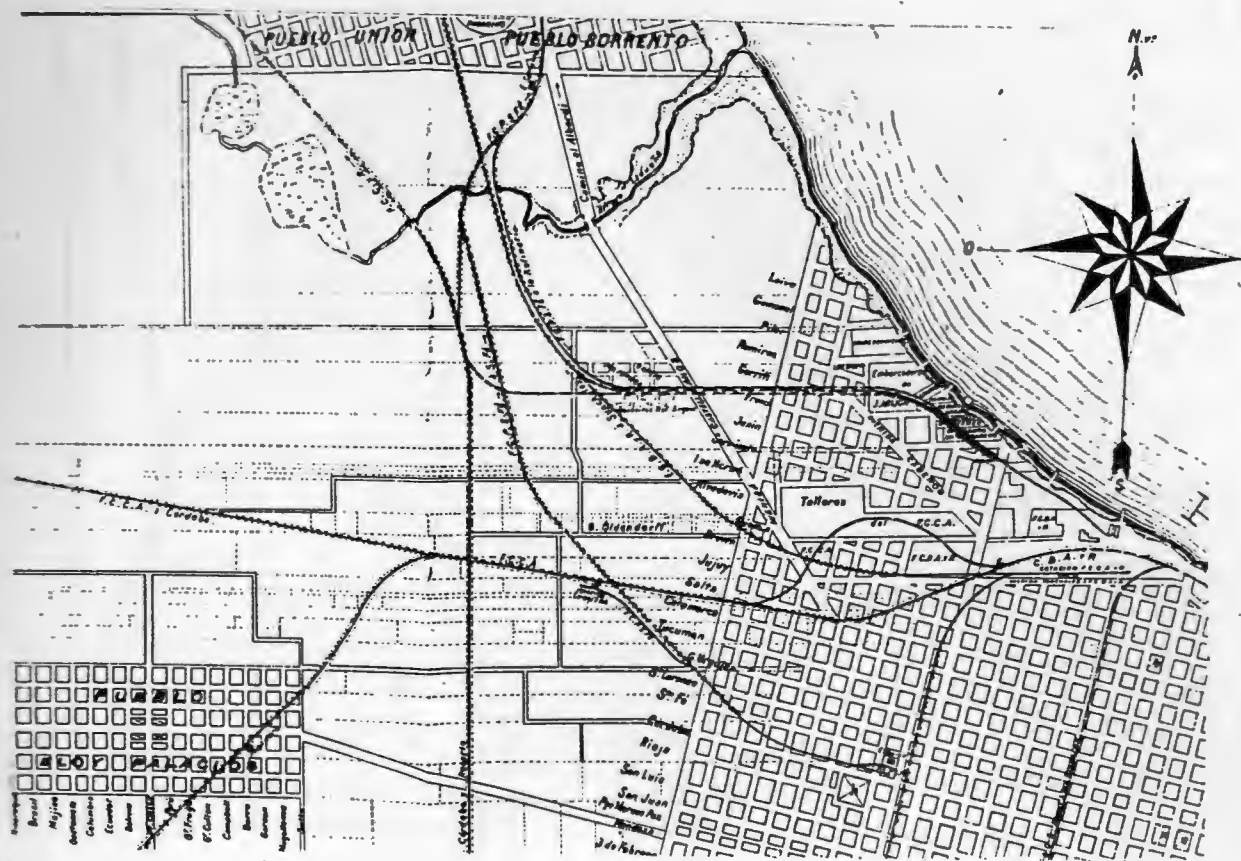
El plan no reconoce el valor colectivo de la costa, ni la implantación original alrededor de la Aduana o de la Plaza. En un esfuerzo

por no alterar el "orden establecido" del área mas consolidada -y por lo tanto con un mayor agregado edilicio-, las transformaciones propuestas dejan intacta el área comprendida por el perímetro de los primeros Boulevards, 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 inadmisibile 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 parque 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.

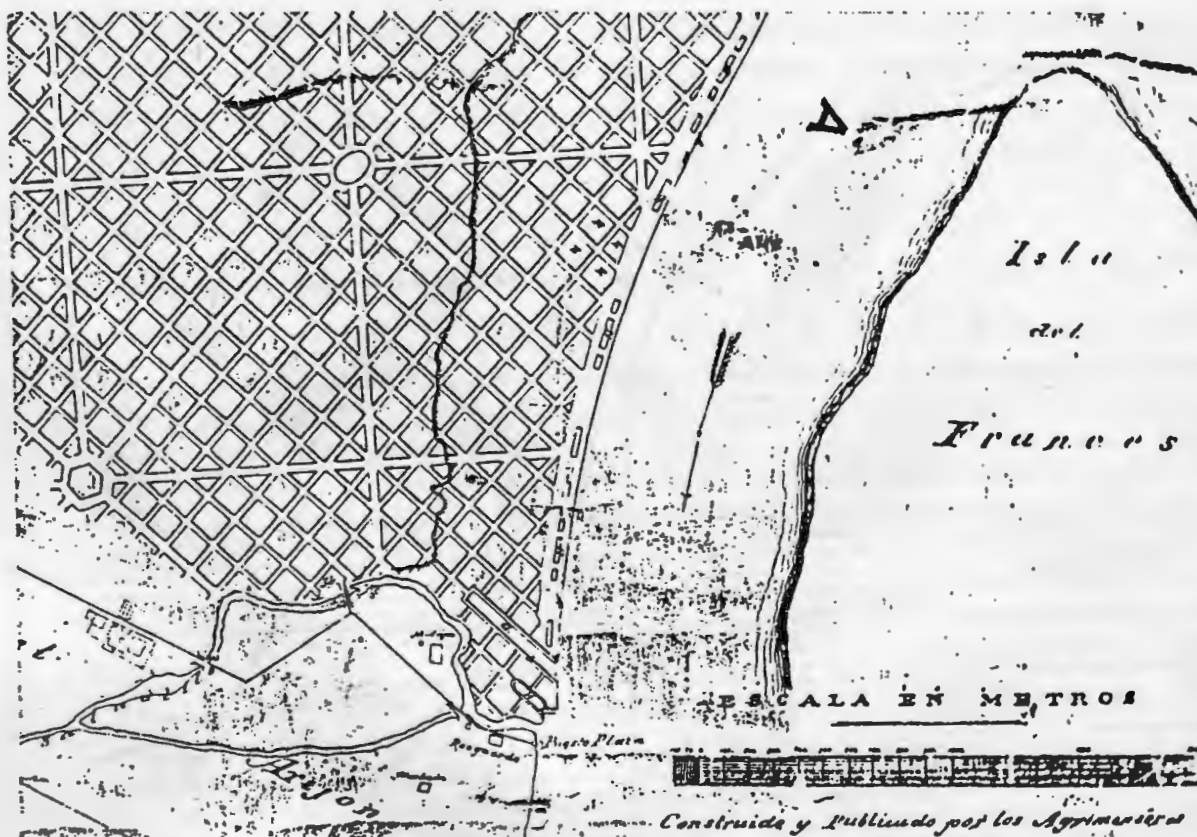
Es en este sentido que el plan se convierte en "impracticable" para la burguesía rosarina de la época, empeñada en el embellecimiento de la ciudad: en el centro, no interpreta las necesidades de representación a través de un diseño unitario que recomponga en un único proyecto todos los proyectos parciales 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.



El Plano Municipal del Ing. Ramón Araya es el primer registro efectivo de una ciudad real y no de una ciudad soñada.

1- El área Norte de la ciudad de Rosario en el plano de Alberto J. Paz de 1898. 2- Idem en el plano del Ing. Ramón Araya.

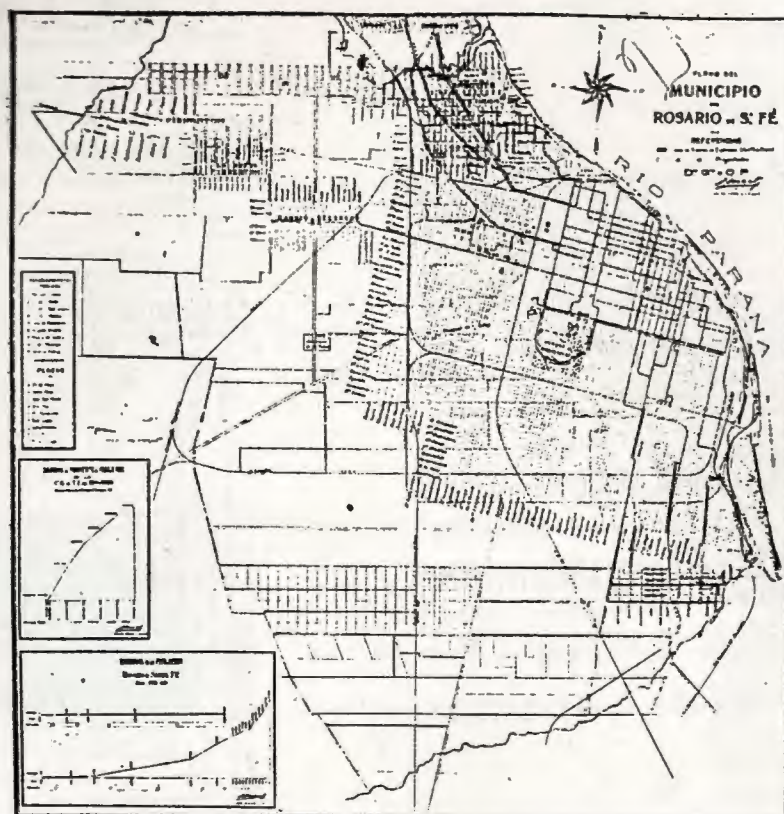
Fuente: Archivo Dirección General de Catstro. Municipalidad de Rosario.

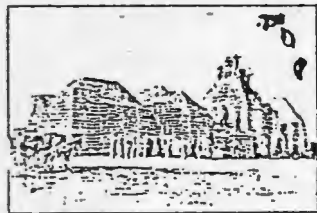


A los planos de delineación suceden los proyectos de "ensanche". El plano de Warner y Pusso plantea un primer ensanche de la ciudad paralelo a las calles existentes desde el Oeste, y un ensanche hacia el Sur paralelo a las calles existentes, atravesado por un diseño de avenidas diagonales con plazas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

1- Plano de Ensenchamiento de la ciudad de Rosario. Warner y Pusso, 1890. 2- Idem, detalle límite del Municipio.

Fuente: Archivo del Centro de Estudios Urbanos del Rosario.



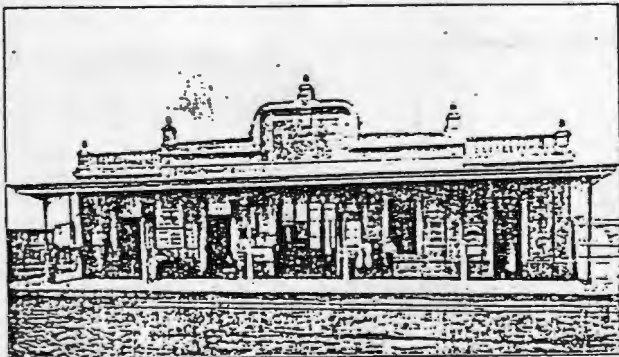


A UNA HORA DEL ROSARIO
Los terrenos que rodean la Est.
"LA VANGUARDIA"
EL 27 NOVIEMBRE 1910

400 lotes de muy buenas dimensiones

EN 60 Mensualidades
SIN INTERÉS

Comisión 2 % á cargo del comprador



ESTACIÓN LA VANGUARDIA San. Martín, P.R.E. de la zona de San. Martín

Los mecanismos privados de construcción de la ciudad.
Afiches de loteo alrededor de 1910.
Fuente: Archivo Dirección General de Catastro. cit.



1910
Domingo Barraco

Esquina Central EN EL BARRIO
DE LAS CHALETS y PALACETES.

9 DE JULIO y BALCARCE

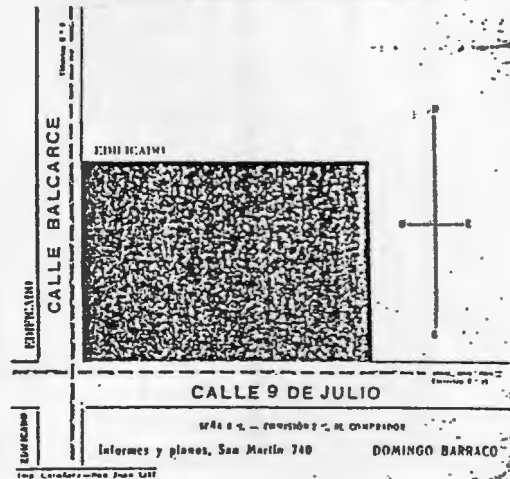
Adquirido pagado totalmente por ambas calles — Eléctricas N.º 6 y 15 al frente

Dimensiones ideales para la construcción de lindos casas para familia ó negocio. A solo una cuadra del Hospital Viejo y próximo a la gran Escuela Nacional de Comercio son construcciones al Colegio de las PP. Dominicas — Barrio totalmente poblado y el de mas rapida valorización y progreso

TITULOS PERFECTOS — SIN BASE

El Viernes 11 de Noviembre á las 3 p.m.

EN MI SALON DE VENTAS. SAN MARTIN 740



1910
Domingo Barraco

A Plazos Ideal lote de terreno central A Plazos

URQUIZA ENTRE INDEPENDENCIA Y ESPAÑA

DEBIDO DE AGORA PAGOS TOTALMENTE — (Ejemplo de 4, 5 y 10 de pago y de 13 y 15 por la mitad)

Incluyendo completamente de edificación. Primeros y segundos de la zona de la zona de la zona, lo que construya directamente con la gran Estación de las PP. CL. formada y que se construya á la zona de la zona

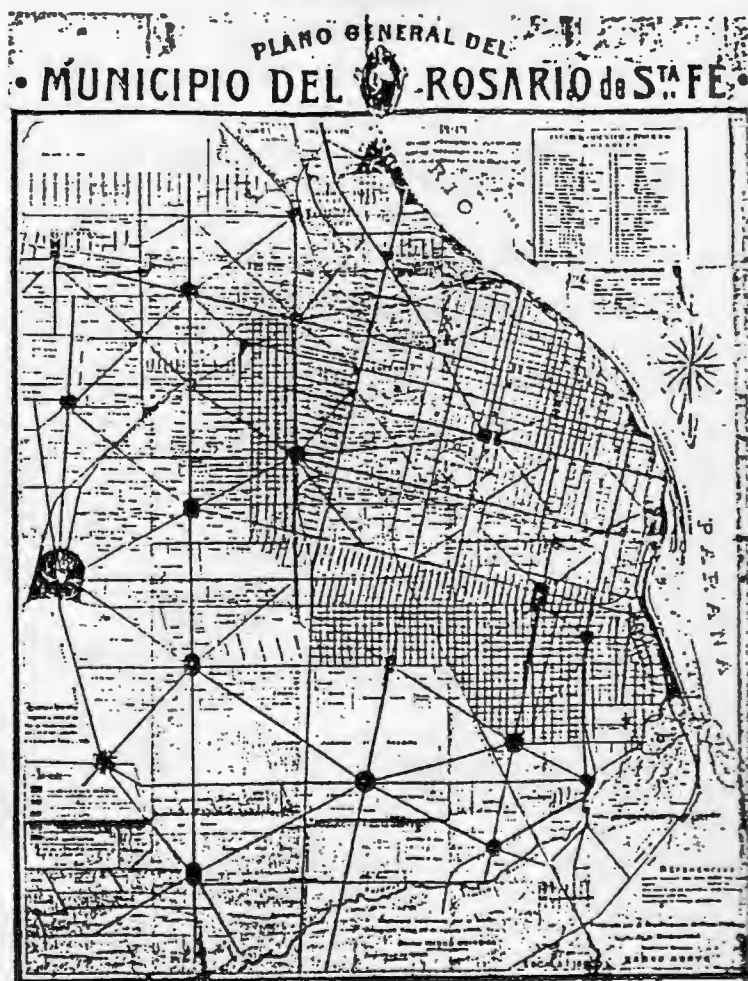
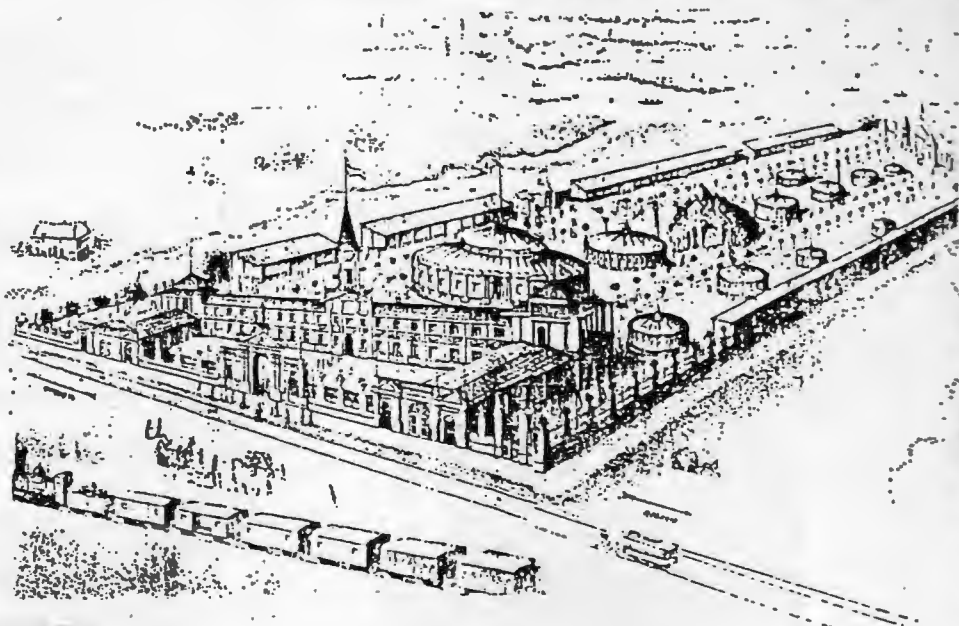
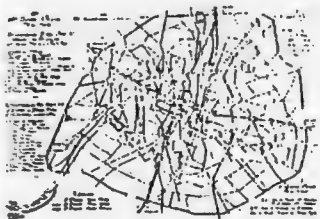
Títulos de primer orden Sin Base

1.5 parte al contado — 1.5 parte á 6 meses — 1.5 parte á 12 meses — 7 % de interés á la semana

EL VIERNES 11 DE NOVIEMBRE A LAS 3 P. M.

En mi salón de ventas SAN MARTIN 740





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 embellecimiento 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.

Notas al capítulo II.

- 1 Ver: "Hacia la construcción de una teoría de la intervención proyectual en ciudades argentinas de reciente formación. La formación del bagaje instrumental". Trabajo inédito de investigación presentado por la autora ante el Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas. Año 1985.
- 2 Razzori, Amílcar. Historia de la ciudad argentina. Imprenta López, Buenos Aires, 1945. Tomo III.
- 3.4 Bergnia de Córdoba Lutges, María A. Op. cit.
- 5 Compendio de Digesto Municipal de la ciudad de Rosario (desde 1852 hasta 1931). Recopilación de Leyes, Ordenanzas y Decretos. Publicación Oficial. Sexta Edición. Rosario, 1931.
- 6 Se ha hecho siempre referencia a la influencia de Haussmann, pero parece indudable el paralelo que establecen algunos historiadores con el Plan de Posadas, basado en la tradición urbanística hispánica.
- 7 Compendio de Digesto Municipal. Op. cit.
- 8 Locatelli, Delfo. Historia de la Propiedad Territorial en el Municipio de Rosario. Dirección Municipal de Topografía y Catastro. Municipalidad de Rosario.
- 9 Compendio de Digesto Municipal. Op. cit.
- 10 Locatelli, Delfo. Op. cit.
- 11 Ver: Gutiérrez, Ramón y otros. "La colonización del territorio argentino". En: 2 C Construcción de la ciudad, N°19, nov. de 1981. Barcelona.
- 12 Razzori, Amílcar. Op. cit.

13

Por Ley Nacional N°4.279 y N°4.336.

14

Locatelli, Delfo. Op. cit.

15.16

Montes, Alberto. Plan Rosario. Ley Nacional 16.052 y sus antecedentes. Proyecto de Decreto Reglamentario. Publicación del Centro de Estudios Nacionales, Provinciales y Municipales. Rosario, 1964. Pag. 15.

17

Mongsfeld, Oscar. "Monumento y Parque Nacional a la Bandera. Reseña gráfica del lugar histórico. Su transformación y desarrollo". (apartado de la Revista de Historia de Rosario N°7/8 julio-diciembre 1964.) Rosario, 1965.

18

Pasaje Celedonio Escalada: fue librado al servicio público por Decreto de setiembre de 1902.

19,22

Actas del Concejo Deliberante. Archivo del Concejo Municipal de Rosario.

20,21

Cerasi, Maurice. Lo spazio collettivo della citta. Gabriele Mazza, Milán, 1976. Pag. 126.

23

Hegemann, Werner. Problemas Urbanos de Rosario. Conferencias dictadas en Rosario en 1931. Publicación Oficial de la Municipalidad de Rosario, 1931. Pag. 12.

24

Montes, Alberto. Plan Rosario... Op.cit. Pags. 27-28.

25

Mongsfeld, Oscar. "El área metropolitana de Rosario..." Op. cit. Pag. 21.

26,28

Cerasi, Maurice. Op. cit. pag. 150.

27

La feria de Chicago, inaugurada en el '93, se convierte en el símbolo del movimiento por la City Beautiful. Burnham retoma, en Chicago, el modelo haussmanniano, leído en términos exclusivamente formales.

III.- La transformación del rol de la ciudad y de sus partes.

III.1.- Período desde 1911 hasta 1930.

Desde la primera hasta la segunda guerra mundial -período que es abierto, en el plano urbano, por el Plan Bouvard y cerrado por el primer Plan Regulador de la ciudad, de los ingenieros Della Paolera y Farengo y del arquitecto Guido-, la ciudad continúa creciendo aceleradamente, pero su crecimiento se realiza sobre la estructura colectiva ya definida hacia 1914. Comienzan los primeros síntomas de un desarrollo no formalizado o patológico, dónde la ciudad pierde la capacidad de razonar sobre sí misma.

Se produce la separación definitiva entre pensamiento urbanístico y mecanismos de construcción de la ciudad.

El Tercer Censo Municipal había arrojado una población de 192.278 habitantes, de los cuáles 87.895 eran argentinos y 85.833 eran extranjeros.¹

Según el Censo Nacional de 1914, la población se había elevado a 222.592 habitantes. Había crecido 30.000 habitantes en cuatro años, y contaba con 127.422 argentinos y 95.170 extranjeros. Se produce, a partir de ese mismo año, un desequilibrio paulatino en favor de los argentinos, al mismo tiempo que se reduce, en el plano nacional, la entrada de inmigrantes².

El Cuarto Censo Municipal de Rosario, levantado bajo la dirección del Dr. Domingo Dall'Anese, arroja una población de 407.000 habitantes. Desde el censo de 1914 la población ha aumentado el 79%, o sea, el 6,58% anual. El porcentaje de extranjeros ha disminuído, pasando de 53,4% de argentinos y 46,6% de extranjeros en 1910 a 55% de argentinos y 45% de extranjeros.³

Dice un informe de Dall'Anese⁴:

"Desde 1910 casi no han variado las cifras relativas y ello parece indicar, teniendo en cuenta la merma producida por la guerra, que la menor corriente inmigratoria directa del exterior ha sido compensada por el reanudamiento del éxodo de la población rural extranjera hacia la ciudad. Por otra parte, observando con alguna detención la forma de expansión de la República, se evidencia como una gran parte de los extranjeros radicados en Rosario proceden del interior del país".

III.1.1.- Las transformaciones en el orden territorial.

A pesar de que no hay transformaciones aparentes en la red territorial ya definida, comienza en este período a ponerse en evidencia la dependencia de la actividad comercial y portuaria no ya de una manera directa con el exterior, sino con Buenos Aires. Se acentúa el proceso de centralización y comienza a declinar lentamente la hegemonía del Puerto.

Ya en 1901 la administración del Central Argentino se había trasladado a Buenos Aires. En 1914 traslada a Pérez los talleres locales. El puerto de Rosario, que durante el quinquenio 1900-1913 daba salida al 17,4% de la exportación total argentina, en 1916 se reduce al 10,8% y en 1917 al 7.6%⁵.

La primera guerra provoca ciertos cambios en la estructura productiva regional, generando industrias alimenticias, como el frigorífico Swift en Villa Gobernador Gálvez, molinos harineros, envasadoras e industrias extractivas ganaderas, lanas, cueros, etc. proceso que se interrumpe con la crisis del 1929.

La transformación territorial mas importante la constituye la introducción masiva del transporte automotor y la pavimentación de las primeras rutas convergentes en Rosario. El pavimento, sin embargo, se emplazó en su mayor parte sobre los caminos preexistentes, paralelos a las vías ferroviarias.

En 1933 se habilita el camino de Rosario a Santa Fé, y en 1935 la ruta Rosario-Buenos Aires vía Pergamino. En 1936 el camino a Córdoba, y en 1939 el camino carretero hasta Casilda⁶.

Comienza la decadencia del ferrocarril.

III.1.2.- Las transformaciones urbanas.

Las transformaciones del centro son escasas o nulas, en parte debido a las crisis económicas, en parte al hecho de que el debate se centra sobre los problemas "funcionales" que impiden la incorporación de nuevas áreas a la especulación inmobiliaria, y que culminarán, al final del período, con el Plan Guido.

Los proyectos de embellecimiento disminuyen, y en general se refieren a obras o propuestas preexistentes: bajo las intendencias de Juanto y de Rouillon se crea el balneario municipal, se ensancha la Plaza Belgrano y se remodela la avenida costanera, se ceden tierras para el futuro matadero, jardín botánico, escalinatas en las barrancas, etc.⁷

Las propuestas continúan refiriéndose exclusivamente a la relación entre espacio privado y espacio público como "vacío" remanente susceptible de ser embellecido u ordenado, sea a través de proyectos específicos, sea a través de normas (tal el caso de las primeras normas de retiro de jardín para Oroño, San Martín o la zona Norte).

Así, la incorporación de tres Facultades a la ciudad -Medicina, Ciencias Económicas, Físico-Química a partir de la promulgación de la ley 10.861 de 1919 que determina la creación de la Universidad Nacional de Litoral-, no será objeto de preocupación proyectual ni de debate urbanístico hasta su incorporación -como problema global de Ciudad Universitaria- en el Plan Regulador de 1935-.

Las propuestas, en general, intentan contraponerse al indiscriminado sistema de "laissez faire" imperante en la ciudad -inspirado en el modelo norteamericano-, y necesariamente se vuelven instrumentos de la renta urbana.⁸ Sin poder desprenderse de la tradición urbanística local de la "ciudad bidimensional". las in-

fluencias de la City Beautiful y los modelos académicos del Beaux Arts son absorbidos como "modos de subdivisión del suelo edificable", carentes de referencias edilicias-arquitectónicas...

sin embargo, los reglamentos edilicios conservan aun intactas las posibilidades dimensionales del lote tradicional y sus indicaciones de organización y alineación en relación a la calle.

Así, hasta el año 1930 se mantiene en el reglamento la obligatoriedad de la alineación:

"La Municipalidad permitirá edificar dentro de la línea con con objeto de elevar a mayor altura la fachada del edificio, pero en este caso la línea de éste será paralela a la de la calle, siempre que la distancia de la línea municipal sea de menos de 2,5 mts. En todo caso que la distancia del edificio a la línea municipal fuera mayor de un metro, se cerrará el frente con pilares o rejas y balaustradas, a no ser que el espacio libre fuera ocupado por una gradería"⁹.

Contemporáneamente, en la periferia las nuevas operaciones de subdivisión de la tierra pierden definitivamente el carácter de urbanizaciones para convertirse en loteos. Los nuevos crecimientos se producen en forma intersticial o por "relleno" o fusión entre el centro de la ciudad y los desarrollos autónomos del período anterior, a lo largo de las vías del tranvía y de los caminos de vinculación. Carecen absolutamente de estructura propia, ya que siguen el trazado oficial producto -nuevamente- de la extensión homogénea del tejido de manzanas.

En ellos, la referencia a los hechos urbanos que les dan origen es absolutamente ficticia¹⁰ cuando no inexistente, y la cesión de superficies destinadas a usos públicos se limita a la indispensable para la apertura de calles y veredas.

Cuando estos desarrollos por "relleno" se producen en relación a componentes urbanas ya definidas, como los ejes ya enunciados, los parques, las estaciones de ferrocarril de mayor flujo de pasajeros, o en relación a tendidos de vías de tranvía, las nuevas incorporaciones tienden a asimilarse a las partes ya definidas

con anterioridad. De lo contrario, tenderán a paralizarse o a convertirse en áreas dispersas y no formalizadas.

Los primeros factores de distorsión los introduce el cambio de rol de algunas partes de la ciudad, como la incorporación del frigorífico en el Saladillo en 1924, el proyecto de traslado del antiguo Matadero, y la incorporación de Alberdi por leyes provinciales 1970 y 1982 de 1919.

III.1.3.- El debate cultural urbanístico.

La idea de confeccionar un plan para la ciudad que no fuese ya sólo de ensanche y embellecimiento, sino de reorganización funcional de la ciudad, comienza a agitarse desde los años 1923-24, a partir de los sucesos derivados del proyecto de construcción de la Estación del Ferrocarril Central Argentino en la terminación del Boulevard Oroño.¹¹ El proyecto fue rechazado ante el dictamen de una comisión del Concejo Deliberante formada con el propósito de evaluarlo, esencialmente a raíz de las fuertes presiones ejercidas por la opinión pública.

Los conflictos suscitados evidencian por un lado el agotamiento de la áreas rentables y la necesidad de valorizar las acciones de especulación urbana. Por otro, el advenimiento del transporte automotor, con el cual entran en conflicto las estructuras ferroviarias.

En el año 1927 la Asociación Amigos del Rosario presenta al presidente del Concejo Deliberante Dr. Luis Mattos, un memorial con la firma de numerosos vecinos, dónde se le requiere:

- a.- "Quiera dictar una ordenanza reglamentando y creando para el Rosario un plan orgánico ferroviario en sus lineamientos generales y en armonía con la jurisdicción nacional".
- b.- "En base a las conclusiones que al final se expresan, solicite del P.E. Nacional un nuevo estudio y revisión de los proyectos de construcciones y accesos aprobados condicionalmente al Ferrocarril Central Argentino por decreto del 20 de julio de 1925".



Dice también el documento que:

"La activa campaña llevada a cabo con tanto éxito como entusiasmo por varias asociaciones, comités y entidades, cuyos fines son la edilidad, en pro del plan regulador de Rosario y de la emisión de un empréstito para obras públicas, tiene hoy la adhesión y simpatías de toda la ciudad"¹².

El memorial sostiene, inclusive, que la ciudad ante la amenaza de ver consolidarse definitivamente al Central Argentino sobre "lo mas hermoso de su ribera, en defensa de su vialidad, higiene y estética", está dispuesta a financiar a largos plazos un empréstito administrado por un directorio autónomo para -entre otras cosas-

"adquirir los terrenos de las barrancas del Paraná, con el objeto de levantar sobre ellos el futuro parque y avenida costanera, que han de transformar favorablemente la fisonomía de toda la zona Norte y Este de la ciudad, sin obstaculizar el tráfico portuario".¹³

Dice otro subtítulo:

"Los proyectos de la empresa atentan contra la vialidad: sobre los proyectos del Ferrocarril Central Argentino se han hecho importantes estudios, y las comisiones especiales nombradas por la "Sociedad de Ingenieros, Arquitectos y Constructores de Obras", el "Centro de Arquitectos", los "Amigos del Rosario" y la "Federación del Fomento Edilicio", unánimemente han llegado a la conclusión de que las obras proyectadas por la empresa no consultan los principios de la técnica ferroviaria, atentan contra la vialidad y obstaculizan el progreso de Rosario".¹⁴

En el año 1929 se dispone por la Ordenanza Municipal N°58 la confección de un plan regulador. La ordenanza recoge y sintetiza, haciendo suyas, las principales aspiraciones del debate público de la época.

Además del debate sobre los problemas viales y ferroviarios aparecen en el Digesto Municipal una serie de proyectos que luego serán incorporados de manera mas o menos evidentes por el Plan Regulador de 1929, a sugerencia de la Ordenanza N°58: la O. N° 16 de 1916 sobre construcción del Nuevo Mercado de Abasto el D.

22 de 1916 adjudicando premios a la construcción de los Nuevos Mataderos; el D.N°174 de 1919 autorizando la construcción de la escalinata entre 1° de Mayo y Santa Fé; la ley prov. N°1970 de 1919 incorporando al Municipio de Rosario el distrito de Alberdi. En febrero de 1922 se inaugura el balneario municipal en el Arroyito; por O. N°41 de 1925 se crea el Parque Belgrano; por O. N°52 del mismo año se crea el "Parque de la Florida" al límite Norte del Municipio. En febrero de 1922 se crea una oficina con el nombre de Vivienda del Trabajador, dependiente del Banco Municipal de Préstamos. Contemporáneamente, se favorece la dispersión, porque en mayo de 1922 la O.N°12 exonera de impuestos a las construcciones que se realicen en los barrios obreros fuera de los bulevares Avellaneda y 27 de Febrero.

La propuesta del Plan Regulador cuenta desde sus inicios con el apoyo -además de las comisiones ya citadas-, de la Federación de Fomento Edilicio, cuyo presidente, el contador González Theyler, (vinculado al remate de extensas áreas de la ciudad) sostuvo una intensa campaña desde 1925.

Dice la introducción al plan definitivo:

"Esta campaña intensa y documentada con la publicación de folletos y manifiestos, dió por resultado el nombramiento en el Honorable Concejo Deliberante de la Comisión Especial de Embellecimiento Edilicio y Urbanismo, de la cual fue designado secretario "ad-honorem", siendo luego redactor de la Ordenanza N°58 de 1929 sobre la confección del Plan Regulador. En el año 1931, como delegado "ad-honorem" de la Municipalidad de Rosario, visitó las Municipalidades de Roma, Viena, París y Berlín, las reparticiones técnicas encargadas de estudiar los aspectos económicos, financieros y legales de los planes reguladores de dichas capitales.

De regreso al país, colaboró en la obra de divulgación urbanística que realizara el Dr. W. Hegemann, dirigiendo la publicación oficial de sus conferencias sobre "Problemas Urbanos de Rosario"¹⁵.

Angel González Theyler se convertirá, años mas tarde, en el principal defensor del plan como "instrumento de progreso", y en su reinstaurador después de la revolución de 1955.

En su artículo "Economía y Urbanismo en Rosario. Ejecución y financiación del Plan Ferroviario", plantea con claridad los objetivos prácticos del Plan. El Plan debía convertirse en el

"...instrumento capaz de sacar a la ciudad de la paralización en que se encuentra, creando trabajo e impulsando el progreso de la ciudad con la obra pública"¹⁶.

III.2.- El Plan Farengo - Guido - Della Paolera. 1935

ING. URB.

ARQ.

ING. URB.

La confección del Plan Regulador sancionado por la Ordenanza N°58 de 1929, es encargada al equipo proyectista constituido por los ingenieros Farengo y Della Paolera, y por el arquitecto Guido.¹⁷ El plan es consignado en el año 1935

El plan se atiene estrechamente al espíritu de la ordenanza N° 58, en la cual ya estaban contenidas las ideas de "zonning" (art. 469), la de "modelo al cual tender" (art. 470) y la de "plan como instrumento de progreso".¹⁸

Hace emerger, por primera vez en un instrumento urbanístico local, los problemas funcionales de la ciudad, en particular bajo tres aspectos: la reestructuración ferroviaria, que constituye la "estructura central y primordial del Plan Regulador",¹⁹ la zonificación por áreas y la reformulación -por antifuncional- del trazado en manzanas.

Con respecto a éste último punto, dice el Plan en su capítulo IV, refiriéndose a la "desorganización funcional de la ciudad":

"El loteo uniforme y reducido de las manzanas ha dado como resultado la formación de numerosísimas parcelas iguales o de proporciones semejantes que se utilizan sin distinciones para la construcción de viviendas, usinas, comercios o edificios públicos. Como consecuencia, nuestras ciudades, en su desarrollo natural o espontáneo presentan una intercalación abigarrada de construcciones levantadas con los fines mas diversos, lo que contraría a la especialización de los barrios u ordenación funcional de la ciudad que, basado en el principio de la división del trabajo, constituye uno de los principios fundamentales del urbanismo moderno"¹⁹.

Como contrapartida a la cuidadosa zonificación, exasperada por el reglamento edilicio, la otra característica del plan común, por otra parte, a todos los planes de la época-, es la extensión articulada e informe de la periferia, diferenciada sólo por la "variedad" de las soluciones adoptadas en los trazados viales.²⁰

El ente público hace evidente aquí la debilidad de su capacidad de planificación. El plan se agota en el trazado de las líneas generales para la intervención especulativa y para el espacio público (accesibilidad, plazas, parques) y en la ubicación de los principales equipamientos públicos indispensables para el funcionamiento de la ciudad (estaciones ferroviarias, puerto, sistema hospitalario, matadero, cementerio)²¹.

Bastará que algún factor decisivo, como el proyecto de nuevas instalaciones ferroviarias o como la resistencia opuesta por la fragmentación de la propiedad del suelo en áreas ya urbanizadas, para que el plan sea transgredido.

La voluntad de diseñar un sistema colectivo aparece legible en cierto modo en la Gran Avenida Central y en los barrios proyectados sobre áreas libres. Es en estos aspectos que el plan evidencia una cierta vinculación con el urbanismo europeo, aunque esencialmente en sus aspectos planimétricos y formales.

En él, el espacio público es visto esencialmente como forma vacía, espacio residual entre cortinas de edificios -residenciales o comerciales-, un poco mas amplio y decorado paisajísticamente en los puntos de mayor valor urbano. Los espacios verdes, sin embargo, son concebidos como un "servicio higiénico".

Dice el plan, en su capítulo II, refiriéndose a la "Insuficiencia de espacios libres":

"La solución de este problema esencialmente higiénico ha preocupado al proyectar las nuevas estructuras de Rosario. Los espacios verdes de reducida extensión -nuestras tradicionales plazas-, insuficientes para el servicio de barrios densos (...) ya no cuentan como elementos suficientes para el saneamiento de una aglomeración. Los sistemas de parques,

equilibradamente distribuidos dentro de las zonas de edificación y complementados por la incorporación de playas, balnearios y otros lugares propicios de la costa del Paraná, deberán constituir la solución del problema de los espacios libres en Rosario"²².

Las únicas funciones complejas que el proyectista es capaz de imaginar se producen en el centro. En el resto de la ciudad las relaciones arquitectónicas no son estudiadas ni pueden serlo a causa de los límites que se imponen los propios instrumentos de actuación, contenidos esencialmente en el Reglamento General de Construcciones.

El reglamento explicita las tendencias "naturales" a un centro consolidado y de concentración de actividades comerciales, una segunda zona de índole residencial, una zona periférica de viviendas higiénicas para una sola familia"; acepta estas tendencias y reglamenta en consecuencia:

"contempla la posibilidad de crear, en la región del núcleo antiguo, donde se han localizado las funciones comerciales y administrativas, la cantidad suficiente de locales como para satisfacer por largo tiempo la demanda de locales en ese centro de dobles actividades dominantes".

"Se determina luego una segunda zona, envolvente de la primera, en la que se han instalado gran número de viviendas; disminuyendo la altura de la edificación con respecto a la de la primera zona.(...) las que favorecen la formación de un orden de construcción mas holgado y frecuentemente acompañado por jardines".

"En el resto del territorio del municipio, la altura general permitida para la edificación es de dos pisos (planta baja y planta alta), admitiéndose sólo en casos excepcionales, y bajo las condiciones que se detallan en el Reglamento, la construcción de dos pisos altos. Las disposiciones concernientes a esta zona facilitan la construcción de viviendas higiénicas para una sola familia en proximidad de espacios verdes, es decir, orientando la tendencia observada en los suburbios de Buenos Aires y Rosario de construir unidades aisladas para presupuestos familiares modestos".²³

Soluciones propuestas para viviendas obreras:

"Tratándose de llegar a obtener viviendas verdaderamente económicas, se ha previsto que los barrios a crear se instalen en las regiones suburbanas que aun permanecen en estado

rural o semi-rural." 24

Plantea por primera vez la rotura del vínculo edificio-lote:

"Otro factor de economía en la urbanización de los barrios de viviendas populares es el que resulta de la organización de grandes parcelas, mucho mayores que nuestras anti-económicas, anti-higiénicas y antiestéticas manzanas actuales. Además de la economía realizada por la simplificación de la estructura de calles e instalaciones dentro de esas grandes parcelas, la construcción en serie y en fajas de orden semiabierto de los edificios para viviendas, trae consigo el mejor aprovechamiento higiénico del terreno y la reducción considerable de costo debido a la aplicación en gran escala de elementos constructivos "standard".

"Las calles de tráfico de implantación cara, que rodean a la gran parcela, influyen mas en el costo de su organización que esas mismas calles que rodean nuestras reducidas manzanas. Estas razones de orden económico exigen, sino el estiramiento de todos nuestros viejos trazados por anexión de parcelas, lo que en numerosos casos resultaría utópico, por lo menos el abandono del pequeño damero en los nuevos barrios a formarse"²⁵

Es común que la aplicación de los principios de reconstrucción de las ciudades en la postguerra europea o de ampliación de los nuevos barrios periféricos, en las ciudades argentinas -probablemente debido a la excesiva permeabilidad de sus tejidos- se propone como reconstrucción de la ciudad total, y lo que es mas significativo, en la mayor parte de los casos se logra mayor sustitución en las áreas ya construídas.

El Reglamento induce también a la transformación del tipo al proponer la no ocupación del centro de manzana y la fijación de una profundidad límite del cuerpo edificado:

"Desde el punto de vista higiénico, la manzana cuadrada con la forma de lotes y de edificación que invariablemente se usa, presenta el inconveniente de producir un alto porcentaje de casas mal orientadas, desorden en el fondo de los terrenos y despedazamiento del espacio libre interno"²⁶.

El plan de Guido es una síntesis ecléctica entre una actitud profundamente conservadora y los principios de reconstrucción de las ciudades de postguerra.

Constituye culturalmente una propuesta de gran interés -de las cuáles a escala nacional encontramos sólo el plan de Forestier y Noel para Buenos Aires y los planes posteriores de Guido para Tucumán y Salta-, dónde el "alma académica, nostálgica de los grandes trazados hausmannianos y de las grandes composiciones renacentistas o barrocas, y el espíritu técnico-funcionalista"²⁷ se contraponen a la arquitectura casi inexistente de una ciudad en formación y a la rígida estructura de división de la tierra preexistente, "sin poder resolver verdaderamente las contradicciones entre una utilización del suelo sometida a pesadas leyes económicas y la voluntad de hacer perceptible la "grandeza" de la ciudad y la superioridad racional de una sociedad capaz de crear tal grandeza"²⁸.

No obstante, su interés radica en el reconocimiento -por primera vez en la cultura local- del nuevo espacio y las nuevas dimensiones de la ciudad moderna, distintos de los de la ciudad moldeada en la tradición social, económica y urbanística de los primeros años de la reorganización nacional. De las nuevas relaciones entre residencia y espacios abiertos, de la monumentalidad potencial de los espacios funcionales y su posible reelaboración arquitectónica.²⁹

A pesar de la diferencia cultural, se puede reencontrar el parentesco de muchos "pedazos" del plan Guido-Farengo-Della Paolera con el proyecto para el XXII distrito de Wagner y con el plan de Berlage para La Haya.³⁰

En primer lugar, el espacio público es, como ya hemos dicho, sobre todo espacio libre: verde, aire, luz, amplios paseos, fondos para la vivienda. Este puede ser definido espacio colectivo sólo en la medida en que la vida colectiva se reduce a una sumatoria de funciones individuales y asiladas de otros atributos urbanos.

En segundo lugar, las funciones y los tipos espaciales son simples y hasta pobres (parques, calles, escuelas e iglesias) en

cuánto el espacio colectivo se constituye en el centro y no puede constituirse mas que allí.

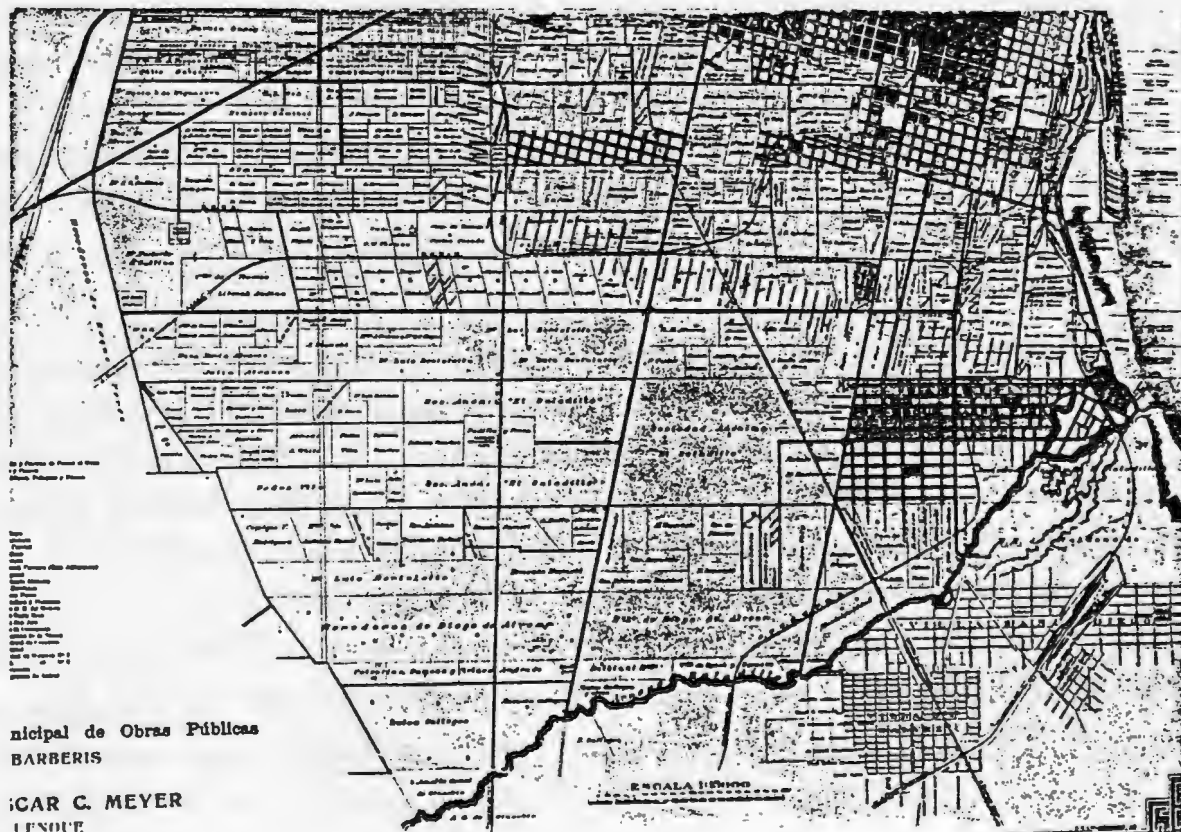
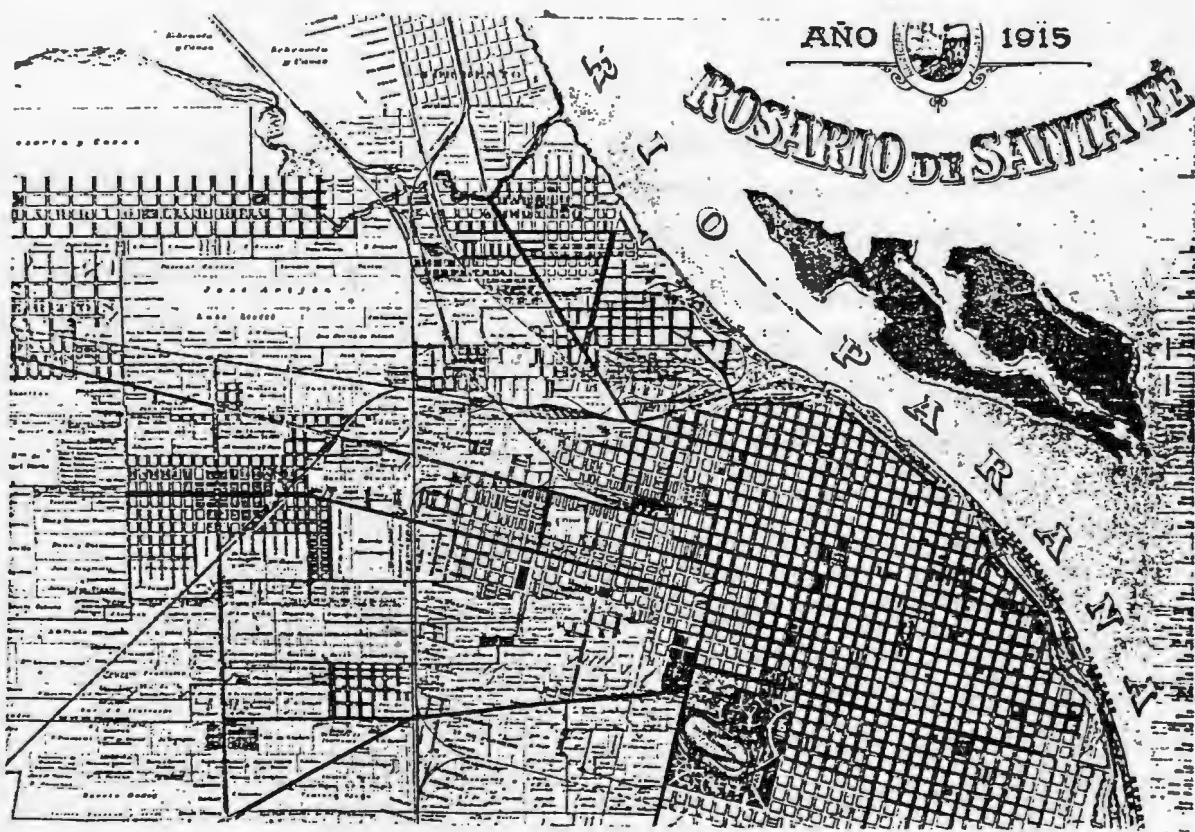
Por una parte, por lo tanto, emergen algunas indicaciones para el perfeccionamiento de la función residencial. Por otra, es negada la posibilidad de una relación recíproca entre residencia y áreas centrales o colectivas válida para todas las partes de la ciudad, aceptando así el principio de la segregación de la residencia, que se hace periferia para las clases populares, e isla autosegregada para las clases pudientes.

Si bien las críticas mas demoledoras que se le han dirigido al plan de Guido se refieren a los aspectos "lingüísticos" y funcionales, la verdadera causa del rechazo o de la no puesta en vigencia del plan debe buscarse en el hecho de que el proyecto, si bien fuera apoyado con entusiasmo por el grupo patrocinador de la iniciativa, estaba completamente desvinculado de la realidad político-institucional.

En efecto, las condiciones de dependencia del país en materia ferroviaria y de política de transportes, tornan impracticable la "estructura central y primordial del Plan" que es la reestructuración ferroviaria, la cual sólo será factible a partir de la nacionalización del puerto y de los ferrocarriles en la década del '40.

La colocación de la disciplina urbanística del momento, -y por lo tanto de los proyectos que es capaz de elaborar-, no se aparta demasiado de la situación contemporánea del "planning" norteamericano. Al respecto, dice Tafuri: "No es casual que el planning americano, hasta los años 30 de este siglo, evolucione a través de una serie de mediaciones que salvaguardan su autonomía disciplinaria de frente al atraso político del operador público. Atraso, por otra parte, funcional a la reproducción de un sistema que permite amplios márgenes a la iniciativa privada, aun en el terreno de las reformas sociales".³¹

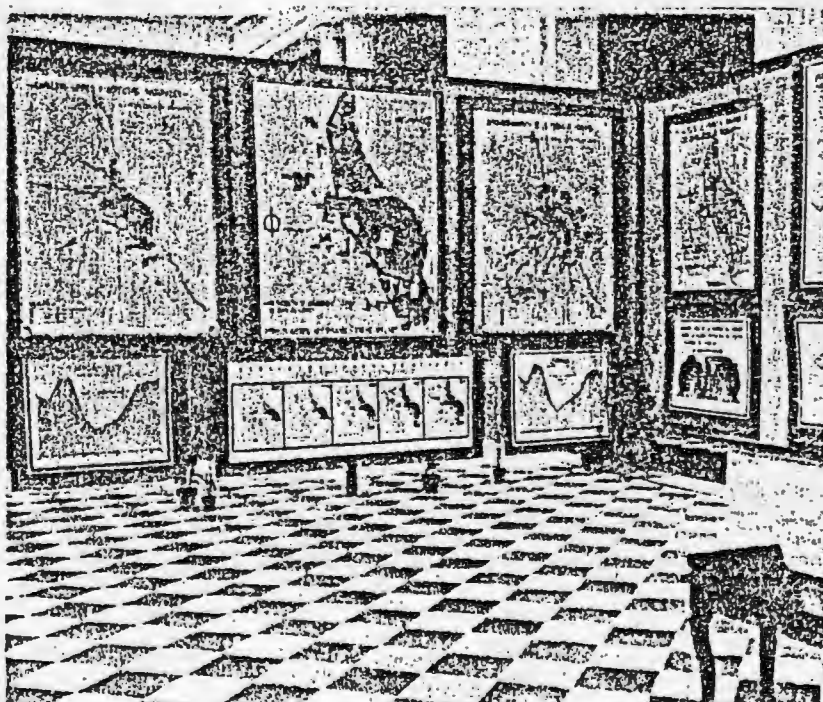
El urbanismo así concebido, responde a particulares intereses económico-culturales y no a un proyecto público de reforma urbana.



En el período entre guerras, la ciudad continúa creciendo aceleradamente, pero su crecimiento se realiza sobre la estructura colectiva ya definida hacia 1914. Comienzan los primeros síntomas de un desarrollo no formalizado o patológico, donde la ciudad pierde la capacidad de reflexionar sobre sí misma.

1- El área central en el Plano Oficial del Municipio de 1915. Ing. Juna Barberis. 2- El sur, ídem.

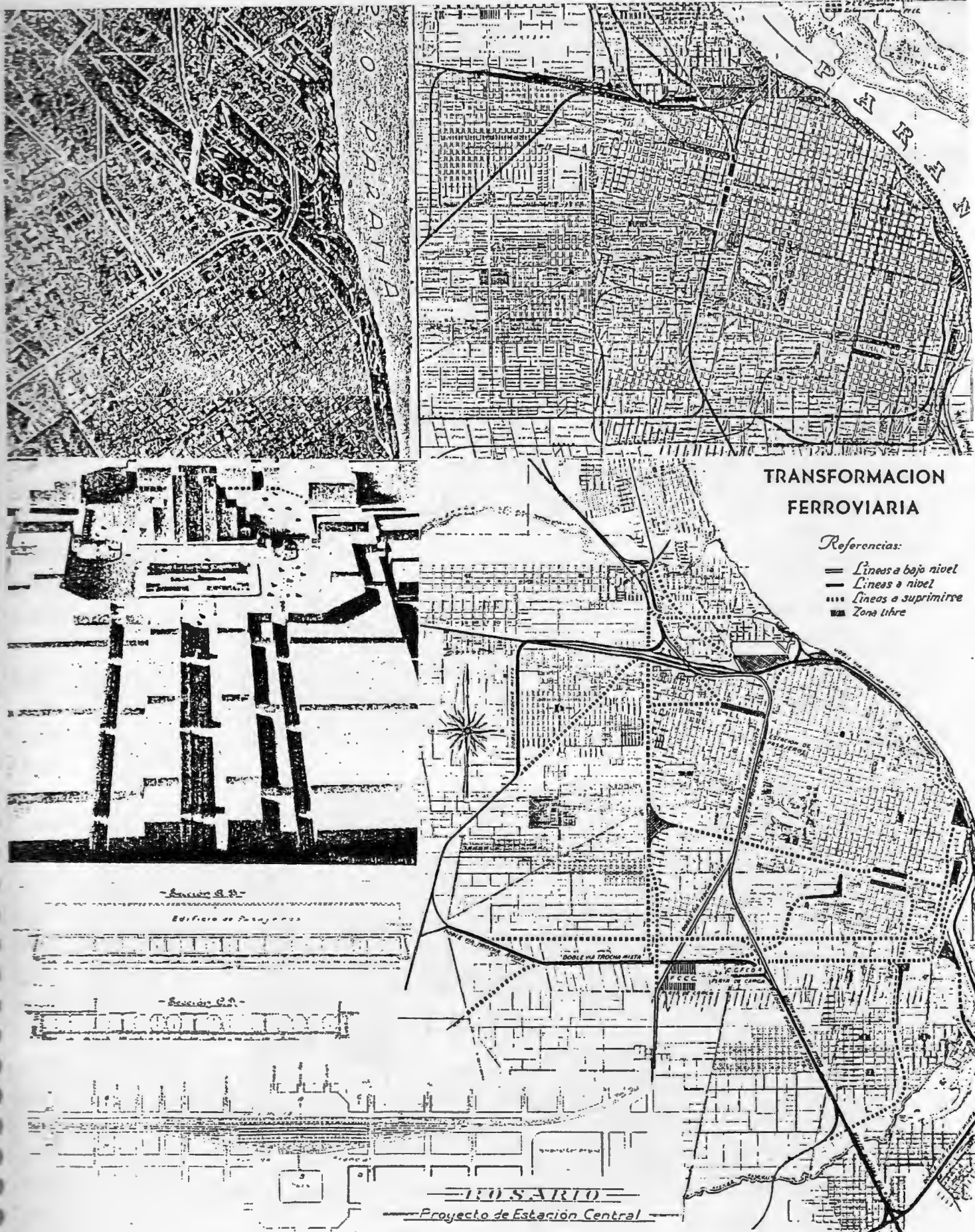
Fuente: Archivo Dirección Gral. de Catastro.

[illegible]

La confección del Plan Regulador sancionado por la Ordenanza N°58 de 1929, es encargada al equipo proyectista constituido por los ingenieros Farengo y Della Paolera, y por el arquitecto Guido. El plan es consignado en el año 1935.

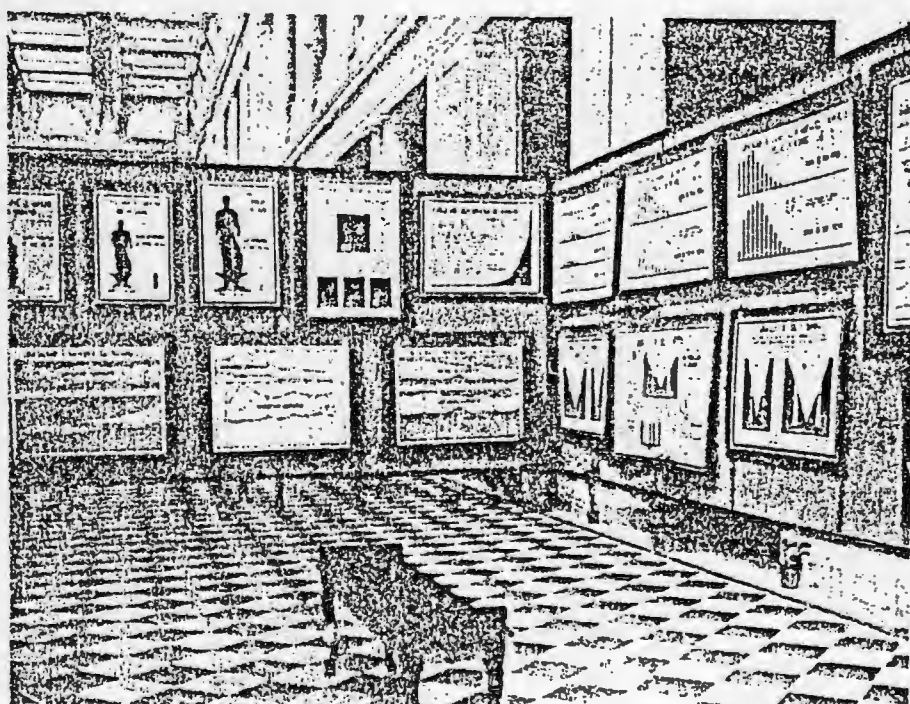
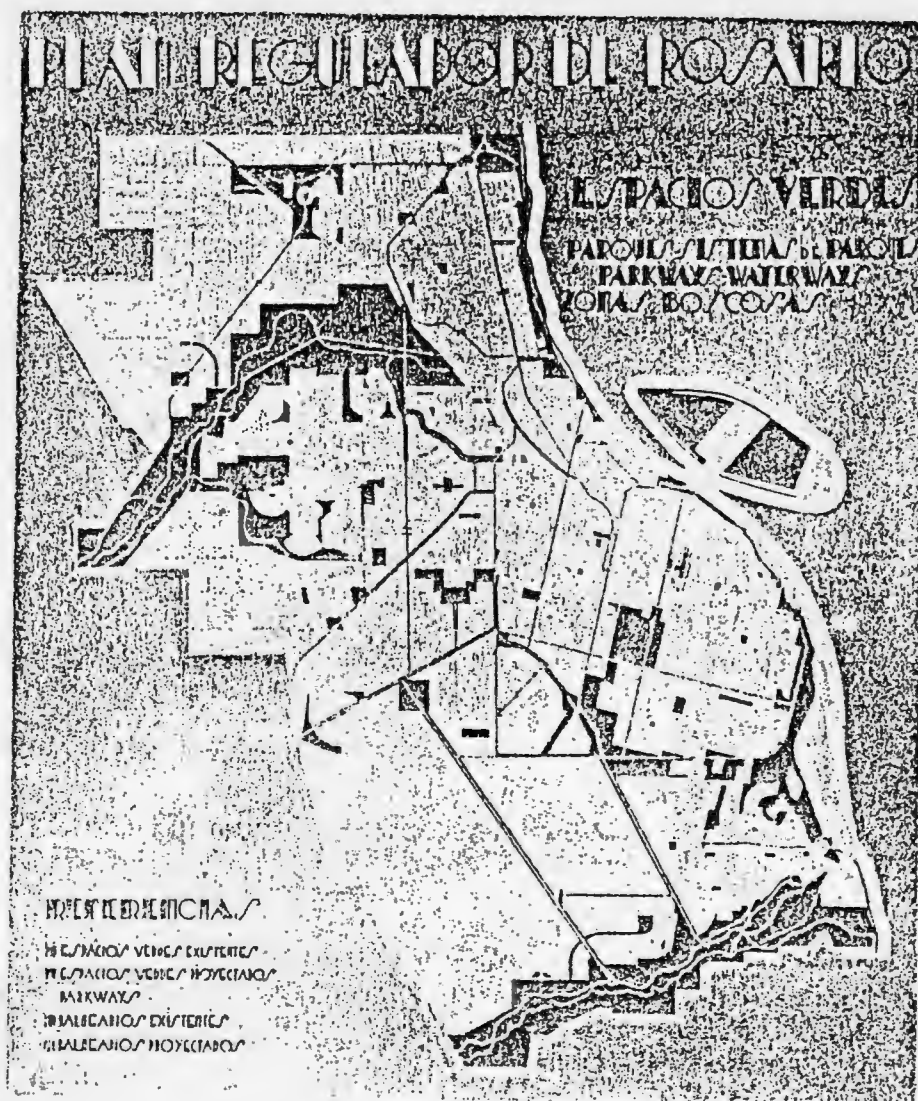
1- Fotograbado del plano original, presentado en colores en esc. 1:10.000. 2- Gráfica del Expediente Urbano. Evolución Urbana, meteorología, espacios libres.

Fuente: Plan Regulador de Rosario. Publicación Oficial. 1935.



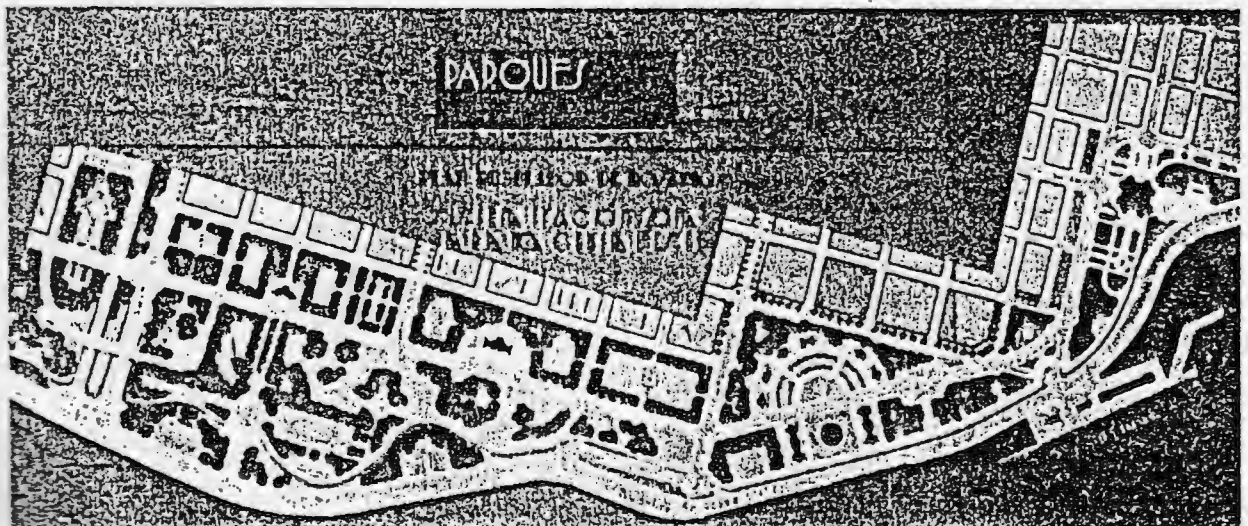
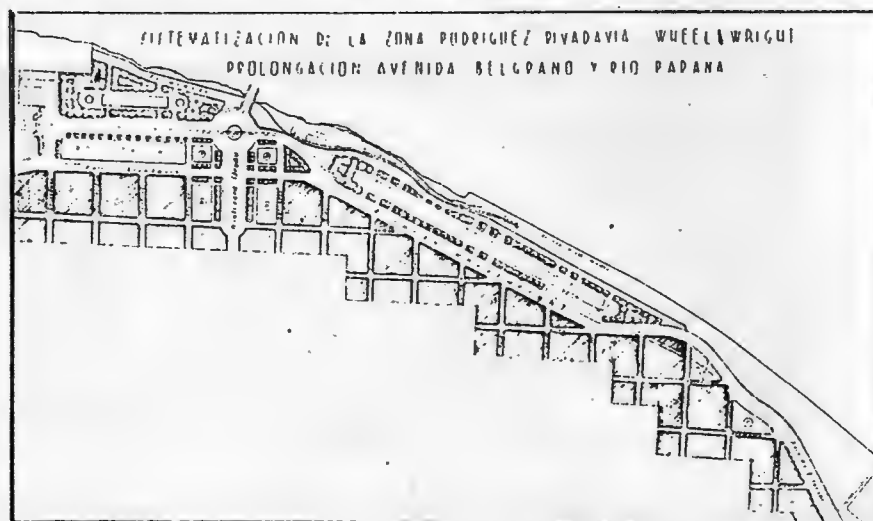
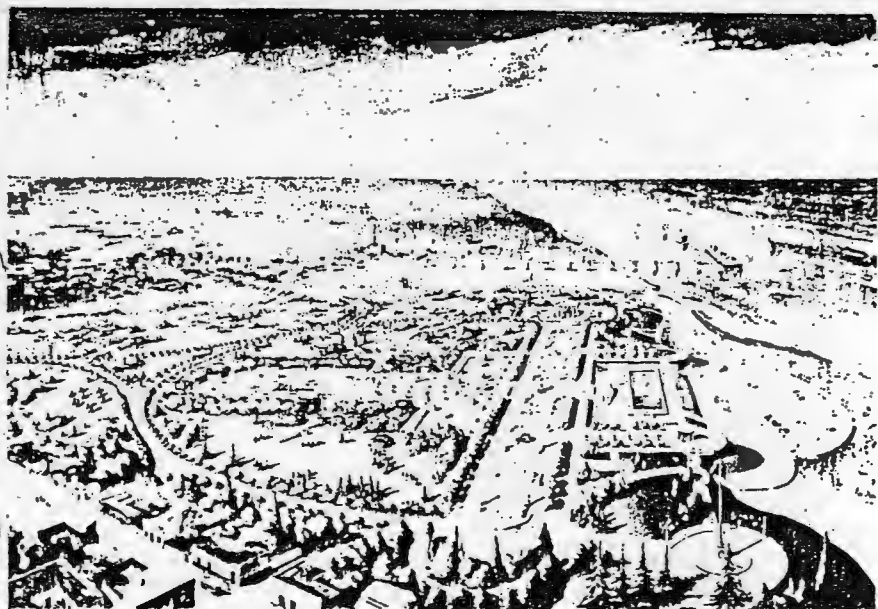
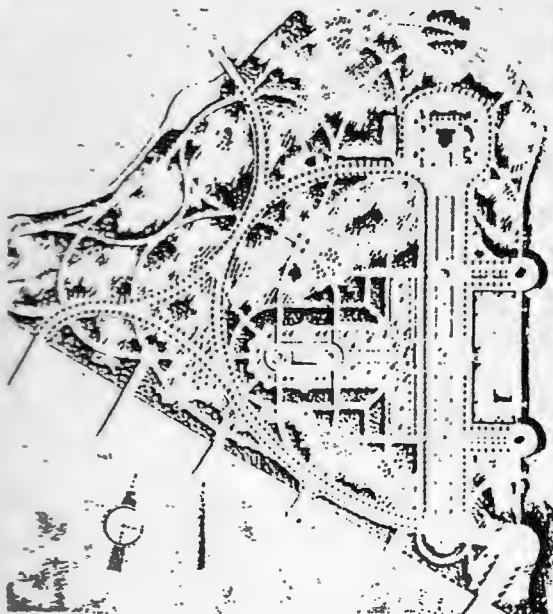
1- Aerofotografía de la zona central y noreste de Rosario, mostrando el trazado en damero. Las líneas blancas delimitan las zonas ferroviarias. 2- Proyecto de reestructuración ferroviaria: estación única, troncal en trinchera y eliminación de playas sobre la ribera. 3- Maqueta de la Estación Central. 4- Proyecto del ing. Farengo para la Estación. 5- Plano General del Plan Ferroviario. Las líneas de trazos indican vías a levantarse, las líneas gruesas, vías a renovarse, y las dobles, vías a bajo nivel.

Fuentes: 1, Plan Regulador...op.cit. 2, W. Hegemann, *Problemas Urbanos de Rosario*. Publicación oficial, 1931. 3,4, Plan Regulador...op.cit. 5, A.G. Theyler, "Ejecución y financiación del Plan Ferroviario". Publicación de la Organización Funcional de Rosario, 1942.



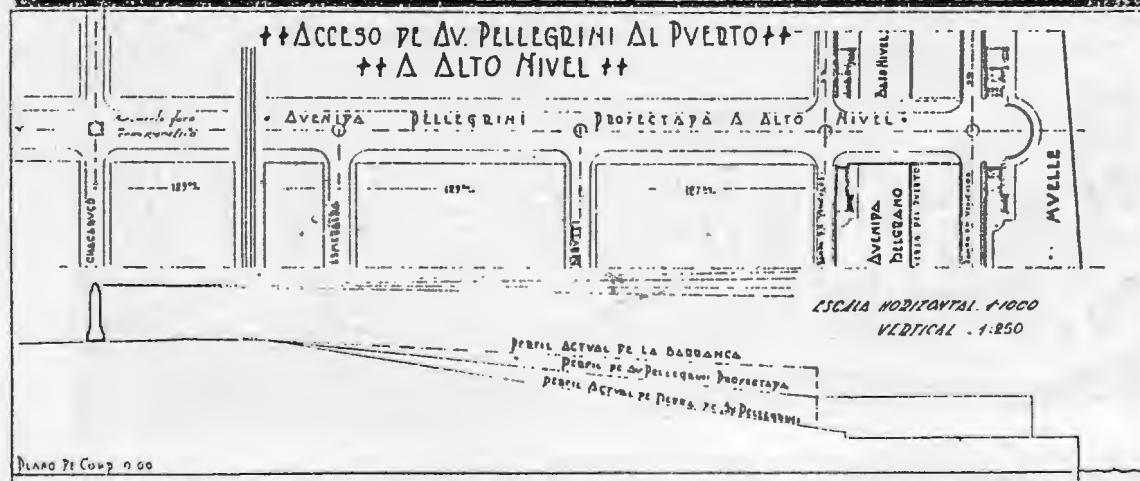
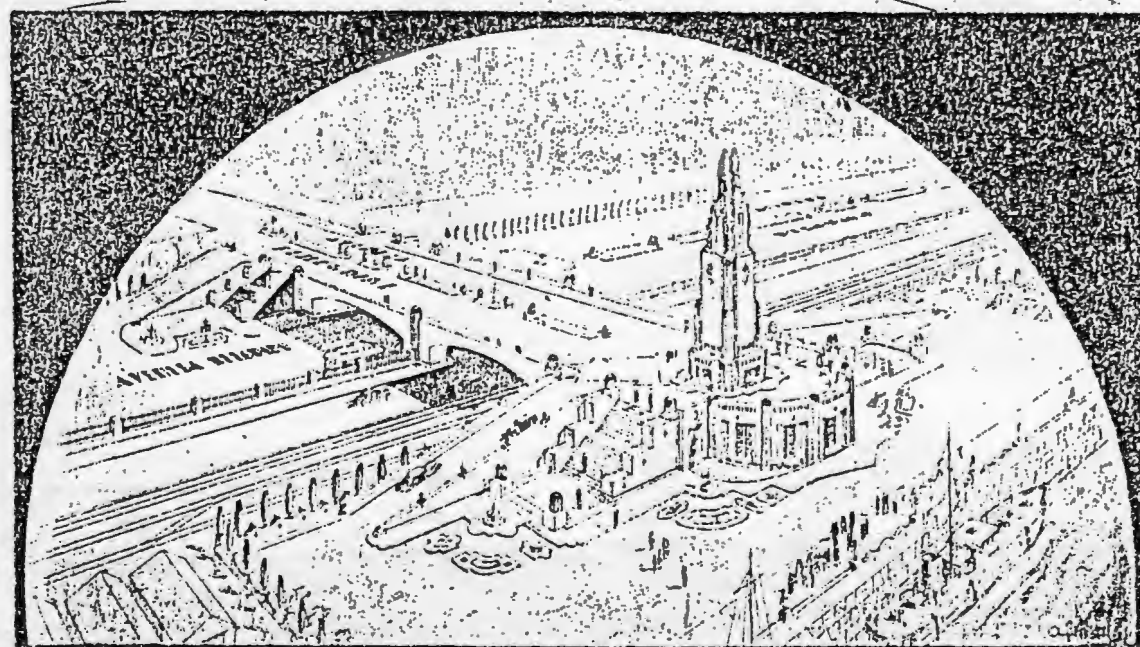
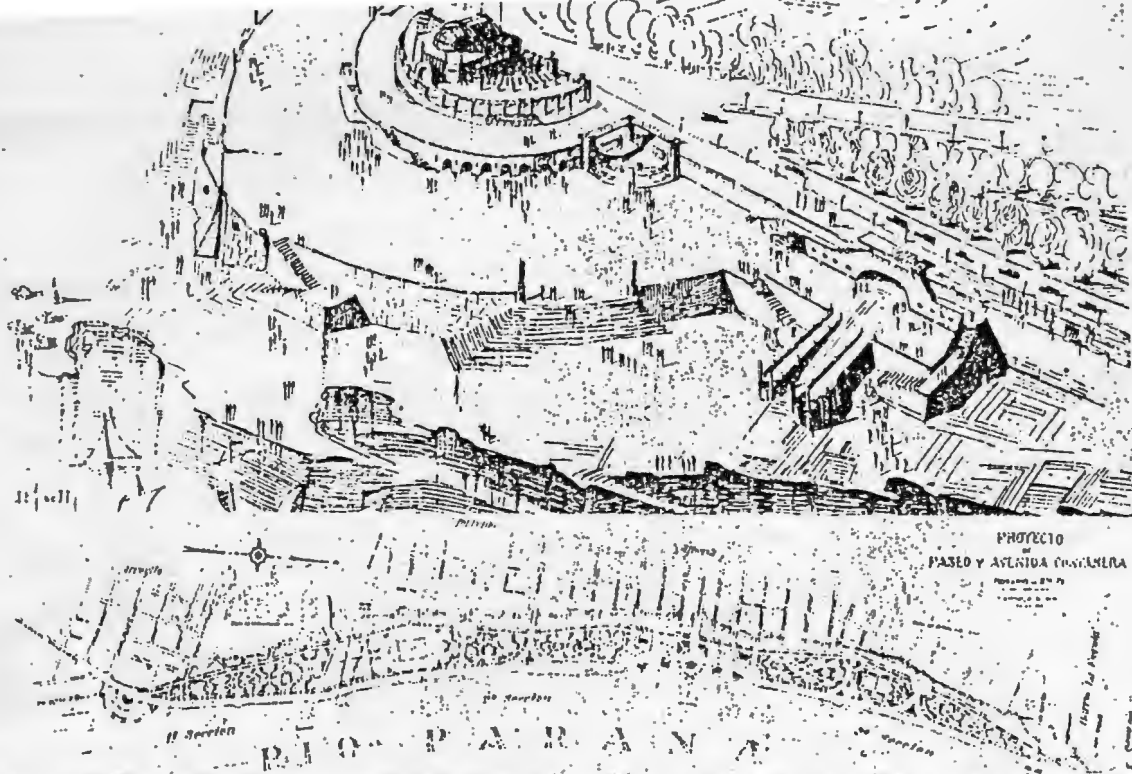
1-Fotografado del plano general del plan regulador de Rosario, mostrando en negro los espacios verdes, sistema de parques y zonas boscosas. 1:10.000.2- Gráfico del Expediente Urbano. Estadística demográfica, viviendas obreras y asoleamiento de calles.

Fuente: Plan Regulador de Rosario, op.cit. 1935.



1- Plano General Parque Balneario Ludueña, 1939. 2- Proyecto del Parque Balneario Ludueña, 1939. 3- Plano del Municipio de Rosario. Los espacios verdes existentes se señalan en negro. 4- Sistematización de la zona Rodríguez, Rivadavia, Wheelwright, Avda. Belgrano. 5- Sistematización del parque del Este y Avda. Costanera superior, desde el Monumento a la Bandera a Bvrd. 27 de Febrero.

Fuentes: 1,2, "Obra del Parque Balneario Ludueña". Public. del minist. de Hacienda y Obras Pub. de la Pcia. de Sta. Fé, 1939. 3,5, Plan Regulador...op.cit. 4, A.G. Theyler, op.cit.



1- Detalle del anteproyecto de avenida y parque costanero del ing. Juan A. Devoto. 2- Planimetría general del mismo anteproyecto, desde Blvd. Avellaneda hasta Punta Barrancas. 3- Calzada elevada y faro en la prolongación de la Avda. Pellegrini hasta el Puerto, enlace con la avda. Belgrano y creación de una estación fluvial de pasajeros. Proyecto de Angel Guido. 4- Planimetría y perfil del proyecto, mostrando una posible variante del emplazamiento de la torre, al eje de la calle Chacabuco.

Fuente: W. Hegemann, op.cit.

PLAN REGULADOR DE ROSARIO

ESPACIOS INTERNOS LIBRES DE CONSTRUCCIONES

Manzanas de 100 x 100 metros
Algunas excepciones: 1ª zona - ancho - 75 metros
2ª y 3ª zonas - anchos de 50 y 60 metros

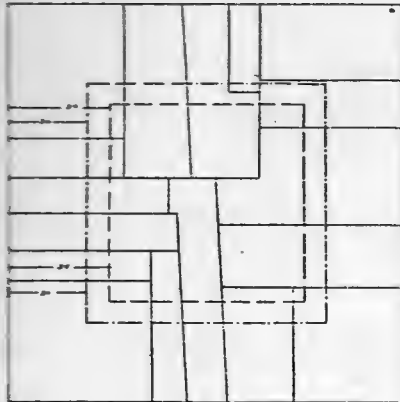


Fig. 29 / A la izquierda / Manzana con loteo irregular corriente en Rosario / Los cuadrados centrales de rayas-cortadas y puntos-rayas, limitan el espacio interno libre de construcciones que proporcionará en los contrafrentes, aire, luz y vegetación.

SECCIONES TRANSVERSALES PARA ALTURAS GENERALES DE EDIFICACIÓN

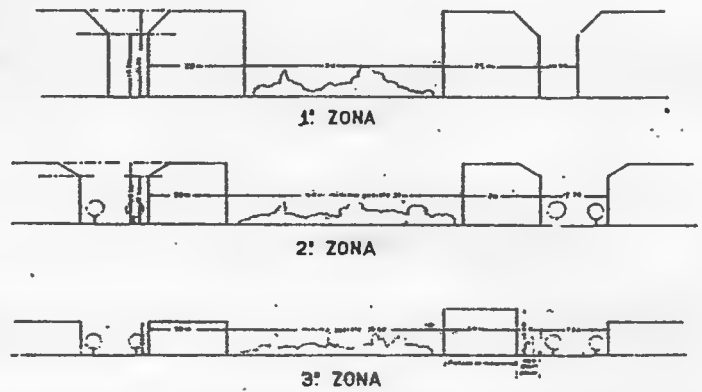


Fig. 30 / A la derecha / Secciones transversales para alturas generales de edificación / No se podrá construir en los centros de manzanas, excepto en el subsuelo y planta baja de la 1ª zona

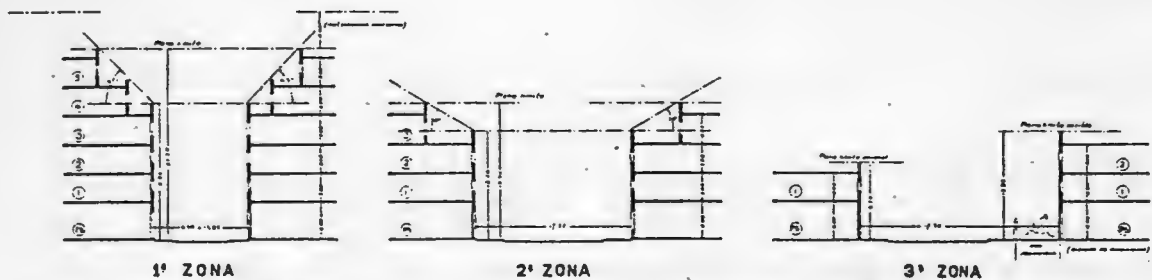
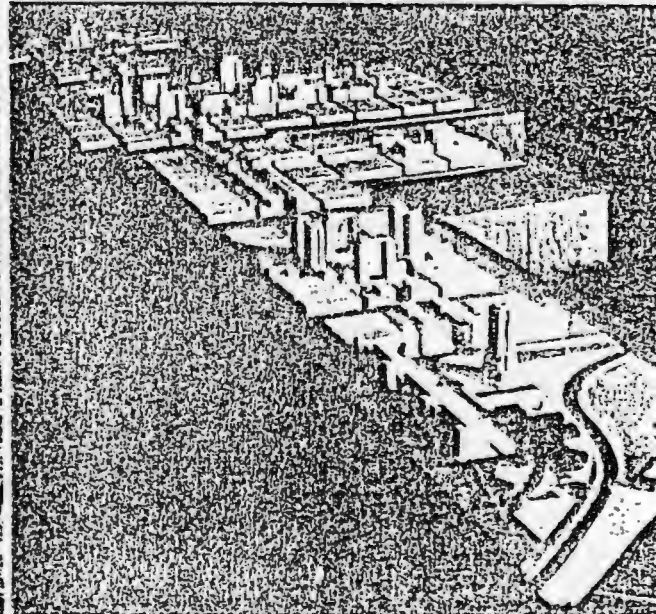


Fig. 28 / Reglamento de edificación / Esquemas de alturas para las construcciones de calles secundarias en la 1ª, 2ª y 3ª zona.



1 a 3- Plan Regulador, 1935. Gráficos del Reglamento de Edificación. 4- Aerofotografía de la zona central de Rosario, tomada desde el río hacia el norte, mostrando en línea blanca la ubicación de las Avdas. Norte-Sur y Este-Oeste proyectadas. 5- Maqueta de la

Fuente: Plan Regulador...op.cit, 1935.

Notas al capítulo III.

- 1
Tercer Censo Municipal de Rosario. Museo Histórico Provincial "Julio Marc". Rosario.
- 2,3,4
Ensinck, Oscar Luis. Historia de la inmigración... Op.cit. Pags. 124 y 125.
- 5
Alvarez, Juan, Op.cit. Pag. 598.
- 6
De Marco, M.A. y otro. Op.cit.
- 7
Alvarez, Juna. Op.cit. Pag. 621.
- 8
Ver "Hacia la construcción de una teoría...". Op.cit.
- 9
Compendio de Digesto Municipal. (1852-1931). Op.cit.
- 10
Así, el afiche de loteo del sector entre calles 24 de septiembre Biedma, Italia, España, (año 1929), dice: "La verdadera caja de ahorros para el trabajador: casas y terrenos de verdadero porvenir en barrio densamente poblado y que se destaca por el creciente progreso que diariamente se produce.(...) En sus proximidades existen, la estación del Ferrocarril Rosario a Mendoza, cuya terminación es un hecho para dentro de muy poco tiempo, la de los ferrocarriles Central Córdoba y Compañía General, y varios otros establecimientos(...)". Archivo Municipal.(La estación Rosario a Mendoza nunca fue construída).
- 11
A raíz de la oposición de la opinión pública ante la construcción de la estación en junio de 1924, el Concejo Deliberante nombra una comisión ad-honorem para considerar el problema.
- 12,13,14
Memorial de la Asociación Amigos del Rosario al presidente del Honorable Concejo Deliberante. 1927. Archivo del Concejo Municip.
- 15
Guido, Angel y otros. Plan Regulador de Rosario, 1935. Edición Oficial. Introducción.
- 16
González Theyler, Angel. "Economía y Urbanismo en Rosario, e-

jecución y financiación del Plan Ferroviario". Artículo publicado por la Organización Funcional de Rosario. Rosario, mayo de 1945.

17,19

Ver: Guido, Angel y ot. Op. cit.

18

Ver la Ordenanza N°58 de 1929 en el Compendio de Digesto Municipal. Op. cit.

20

Así, en el Plan Regulador de Salta de Angel Guido esta variedad se hace explícita, cuando se dividen los "partidos" adoptados para los barrios en tres tipos: lineal, mixto y pintoresco.

21

Cerasi, Maurice. Op. cit. Pag. 140.

22,23,24

25,26

Ver Guido, Angel y otros. Op. cit.

27.28

29.30

Cerasi, Maurice. Op. cit. pags. 150, 152.

31

Tafari, Manfredo, Dal Co Francesco. Architettura Contemporanea. Electa Editrice, Venecia, 1976. Pag. 50.

IV.- Segregación y especialización de las partes. La atomización del sistema colectivo.

IV.1.- Período 1930-1952.

A partir de la crisis del año 1930, se produce una profunda transformación en las estructuras políticas del país, con el advenimiento de los gobiernos conservadores.

Comienza la intervención del estado como regulador de la economía, regulando la producción y comercialización de los productos agrícolas mediante la creación de la Junta Nacional de Granos y la promulgación de la Ley de Carnes.¹

La recesión provoca la lucha entre productores y empresarios ferroviarios, los cuáles aumentan los fletes sin considerar la disminución de los precios internacionales de productos agrícolas.

Así, la Asociación de Cooperativas Agrarias plantea en un congreso en 1931:

La reducción de los costos de producción mediante la implantación de una red de elevadores de granos, la que a mediano plazo permitiría abaratar precios y asegurar el control de la calidad, controlada por los propios productores a través de cooperativas.

El establecimiento de un sistema de transportes eficiente y económico, desarrollando la red vial para liquidar la dependencia del productor respecto al ferrocarril.

El programa electoral del P.D.N. surgido de la Convención del '31 en Buenos Aires plantea como uno de los puntos esenciales de su programa de obras públicas "la construcción de las grandes rutas nacionales a base de caminos firmes, la sanción de una ley de vialidad, y el fomento de los transportes económicos"².

Comienza también en este período lo que se ha llamado el proceso de sustitución de importaciones. En 1931 Raúl Prebisch propone

un plan de protección aduanera y promoción industrial, que se complementaría con el reclamado estímulo a la construcción de la red caminera nacional. El crecimiento industrial por sustitución de importaciones que corresponde al proyecto del '30 fue retomado por el peronismo.³

IV.1.1.- Las transformaciones en la estructura territorial.

Las transformaciones mas importantes en este período en el plano territorial las constituyen, en síntesis, la decadencia del sistema ferroviario y la introducción del transporte automotor, el crecimiento de la industria manufacturera y la consiguiente disminución de la importación, y la nacionalización de los servicios públicos.

El puerto de Rosario es nacionalizado en 1942, al vencer el contrato para la explotación del puerto por parte de la Sociedad Anónima del Puerto Rosario de la empresa Hersent, y su administración fue traspasada al Gobierno Nacional.

Los ferrocarriles se nacionalizan en 1948, como consecuencia del Convenio Andes, dando fin a las presiones antes mencionadas, vinculadas con la crisis del '30.

Señala Rofman que, en el período:

"Prácticamente no hubo inversiones en infraestructuras, y en ese sector se notó un gran deterioro, no sólo por el envejecimiento normal, sino porque fue sometido a un uso muy intenso a medida que fue avanzando la industrialización. Esta insuficiencia, de la que sólo se salvó la red caminera, que creció enormemente en la década del treinta- gravitó posteriormente en forma negativa..."⁴

"El porcentaje de inversiones estatales no económicas (edificación, obras sanitarias y otras) sobre el total de las inversiones descendió del 66,6% en 1945-46 al 46,4% en 1947-51. En 1930 el país tenía un exceso de capacidad de energía eléctrica que permitió que el consumo pudiera crecer (...). En los primeros años del período no se realizaron nuevas inversiones y el paulatino aumento de la demanda llevó a una situación muy distinta. En los transportes se produjo tam-

bién un proceso de descapitalización. El capital de los ferrocarriles era en 1955 apenas el 51 % de lo que fue en 1925-29"⁵.

IV.1.2.- Las transformaciones urbanas.

A partir de la crisis del 30 el crecimiento de Rosario detiene su acelerado ritmo: mientras el Censo Municipal de 1926 arrojó una población de 407.000 habitantes, el de 1947 lo hace de 467.930 o sea que crece 60.000 habitantes en veinte años.

La crisis del 30 y las modificaciones territoriales enunciadas inducen en la ciudad la transformación mas profunda desde la instalación del ferrocarril en 1866.

Si bien la construcción de los primeros caminos pavimentados provocó intensas transformaciones -naturales o inducidas- en la estructura interna de la ciudad, la pavimentación se realizó en general sobre la red existente, en su mayor parte paralela a las vías férreas.

La transformación urbana potencial mas importante la constituye la difusión del ómnibus, que sin alterar sustancialmente en términos físicos la estructura "fijada" en el período anterior, torna homogéneos sus valores colectivos, debilitándolos, destruyéndolos.

Se disocian definitivamente el espacio colectivo del espacio público en las áreas periféricas o residenciales, la ampliación del espacio público se reduce a la incorporación de la superficie de calles de los nuevos loteos que sirven sólo a la accesibilidad. Se dispersan espacialmente de manera homogénea las actividades comunitarias, reducidas a servicios que se distribuyen según razones numéricas de distancia "eficiente" (la escuela, el dispensario, la comisaría, ya no constituyen núcleos de actividad comunitaria como en los "nuevos" de las expansiones urbanas del siglo anterior).

La construcción de edificios públicos según criterios de funcionalidad estrictamente sectorial o la determinación de las áreas para su localización futura (Mercados de Concentración, Ciudad Universitaria, escuelas) introducen nuevos problemas de forma y organización sin agregar nada al espacio colectivo urbano. Los edificios públicos se convierten en "oficinas" cerradas a la vida urbana, careciendo de funciones y significados colectivos extendidos a toda la ciudadanía. Tal el caso, por ejemplo, del nuevo Palacio de Tribunales, construido en el año . El edificio suplanta al antiguo Palacio, insertado en un conjunto semimonumental constituido por la Jefatura de Policía, la Plaza San Martín los Tribunales y el Colegio Normal, y se coloca en forma absolutamente indiferente a su nueva localización.

Las nuevas relaciones sociales y productivas introducen de esta manera una polarización de las funciones colectivas, que se advierte sobre todo en la separación creciente entre los servicios urbanos y los lugares con elevados grados de fruición colectiva, los cuáles son en cambio fuertemente comercializados⁶. La separación se hará aun mas evidente en el período sucesivo, con la eliminación de los mercados del área central por obra del Intendente Carballo⁷ y con la construcción del área peatonalizada del sector central.

Se van acentuando así los caracteres de la "ciudad moderna", los cuáles serán interpretados como tendencias "naturales" por todos los instrumentos urbanísticos sucesivos, y acentuados en consecuencia:

- 1.- Aun manteniendo su viejo trazado, crece el área de influencia de la zona central, y por lo tanto su grado de "centralidad". Se intensifican en consecuencia sus cualidades funcionales y el valor de la tierra.
- 2.- Se estimula definitivamente el contraste entre centro y periferia, porque en esta última se prevee la instalación exclusivamente de funciones residenciales e industriales.

3.- La distribución de edificios y funciones comienza a seguir una jerarquía establecida por la amplitud de las vías o por la centralidad de los lugares. De la compenetración entre los espacios colectivos y la residencia en esta forma se desprenden, por lo tanto, privilegios para las viviendas colocadas en torno a las cintas centrales y "periferización" para aquéllas no tocadas por el sistema de ejes o trazados colectivos.

Se hace difícil, a partir de este período, confrontar la ciudad real con la ciudad proyectada.

La ciudad deja de construirse en forma espontánea para ser inducida a transformarse según los presupuestos de los distintos planes urbanos.

Estas transformaciones coinciden, en el plano de las ideas a nivel internacional, con una crisis de los instrumentos tradicionales del urbanismo.

El plan-proyecto entendido como "modelo" -los planes de embellecimiento o de ensanche-, ya no es suficiente para abordar los nuevos problemas urbanos. Se hace necesario definir un nuevo campo disciplinario para el urbanismo: la "ciencia urbana" deberá adquirir nuevas dimensiones operativas y de análisis.

El urbanismo comienza a ser considerado como una técnica de la praxis política, desprovisto de "veleidades formales superfluas", y se separa de la arquitectura, la cual pasa a ser una consecuencia o una resultante del plan.

Es expresión de esta modificación del rol del urbanismo en el plano local la visita de Werner Hegemann⁸ en el año 1931, quién apoya el plan de racionalización ferroviaria propuesto por Farenngo, pero ataca duramente las soluciones académicas de la propuesta urbana de Guido, a favor de un "estricto racionalismo".

En la introducción que hace el ingeniero Della Paolera a la publicación de las conferencias que Hegemann dicatrá bajo los auspicios de la Municipalidad, el Círculo, el Rotary Club, el Jockey

Club y la Sociedad Alemana, y costeadas por la Sociedad de Ingenieros, Arquitectos Constructores de Obras y Anexos, la Federación de Fomento Edilicio de Rosario y el Rotary Club, dice:

"Con su ejemplo ha puesto en evidencia en nuestro ambiente, hasta ayer recalcitrante, que el Urbanismo está teñido con el "dilettantismo", pues requiere de una consagración tenaz y completa, tal como la practica continuamente el Doctor Hegemann.

(Hegemann)...reafirmó la idea de colaboración profesional como concepto elemental del urbanismo moderno. Subrayó prácticamente este concepto al consultar, para la preparación de sus conferencias, a abogados, arquitectos, financistas, funcionarios municipales, ingenieros, legisladores; médicos y sociólogos. Deja aclarado el error que se comete al reivindicar el monopolio exclusivo y excluyente del Urbanismo para una determinada actividad profesional".

González Theyler¹⁰ extracta, a su vez, dos frases de Hegemann que son significativas:

"La experiencia ha probado, que cada imitación de estilos viejos y muertos está casi siempre en peligro de hacerse ridícula sólo pocos años después de haberla tentado(...). Yo creo que no hay mas que dos medios para protegerse contra el ridículo en arquitectura. Uno de ellos consiste en construir solamente con la mayor simplicidad y el mas estricto racionalismo las cosas que son verdaderamente útiles. Los edificios construídos escrupulosamente con el sentido de lo útil serán aceptables y respetables, al menos durante tanto tiempo como dure su utilidad ¹¹."

El "extremo realismo" del urbanismo alemán tuvo significativa influencia en los planes posteriores: el Plan Regulador entendido como una expresión de sistematicidad, que "no cambia la naturaleza de los procesos pero racionaliza su desarrollo; no discute en profundidad sus fundamentos económicos, sino que tiende a reconstituir una condición de naturalidad para los mecanismos de la renta"¹².

Es significativo que, en el período y hasta 1948-50 las innovaciones en la escala urbana de mayor trascendencia se refieren a la organización de las oficinas municipales, provinciales o nacionales de planificación y urbanismo y a la municipalización

de los servicios públicos.

En 1935, el Decreto Provincial del 24 de agosto organiza la "Oficina de Urbanismo Regional de la provincia; en 1939, la Ley Provincial 2756 dispone en su artículo 3° que dentro de los dos años de su puesta en vigencia, las municipalidades "confeccionarán su respectivo expediente urbano y plan regulador, que contendrá las previsiones necesarias de su organización y el desarrollo futuro de la ciudad".

La Ordenanza Municipal N°172 del mismo año autoriza al Departamento Ejecutivo para gestionar del Gobierno Nacional títulos de obras públicas destinadas a costear la ejecución de la Avenida Belgrano, los accesos al Puerto, el Parque a la Bandera, los estudios y proyectos para una solución adecuada al problema ferroviario de Rosario. Esta ordenanza fue, según Montes¹³ el origen de las gestiones que culminaron con la inclusión de un artículo referido al tema en la Ley Nacional 12.815 de 1942, y del Decreto 12.579 de 1943, por el cual fue creada la Comisión Nacional para el cumplimiento de lo dispuesto por la ley 12.815.

La Comisión Nacional se constituye en diciembre de 1946 y dicta su reglamento interno en enero de 1947. La subcomisión técnica especial se dedicó a "homologar los antecedentes y opiniones que pudieran obtenerse de los distintos organismos nacionales y provinciales relacionados con los problemas en estudio"¹⁴.

Con motivo de la nacionalización de los ferrocarriles, y sin que tuvieran lugar las nuevas actuaciones de la comisión, el Poder Ejecutivo decreta su reorganización, por decreto 33.056 de 1948.

Complementariamente, en la esfera municipal, el Decreto del Departamento Ejecutivo N°4.737 de 1946 crea el Departamento de Urbanismo, la Ordenanza N°329 de 1948 crea la Comisión Permanente de Planificación y Urbanismo del Concejo Deliberante y la Secretaría homónima del Departamento Ejecutivo, y la Comisión Temporal de Enlace del Plan Regulador.

IV.2.- El Plan Rosario. 1952

A partir de la nacionalización de los ferrocarriles, asume como Secretario Técnico de la Comisión Nacional el agrimensor Alberto Montes, quién había desempeñado un rol activo en la lucha contra el monopolio ferroviario en la ciudad, y en la venida del urbanista Hegemann, y que se convierte en el principal ideólogo del plan.

Activo ensayista y protagonista político durante la primera presidencia de Perón, la obra de Montes sintetiza ese pasaje del urbanismo como "modelística" al urbanismo como técnica de una praxis política, y manifiesta la influencia, por una parte de Geddes,¹⁵ Mumford y los geógrafos de la escuela francesa, -Lavedan y Brunnes-, y por otra del extremo realismo del urbanismo alemán del período entre guerras.

En su ensayo titulado "Las Prefecturas Regionales de Planificación", Montes reivindica la función técnica de la planificación y pone en crisis el proceder tradicional por modelos. Considera a los planes precedentes como "planes reguladores carentes de virtualidad, expresiones románticas de los técnicos no sujetos a las directivas de los intereses de la oligarquía(...) figuritas, que yacen cubiertas de polvo en los desvanes de toda la República"¹⁶.

Acusa a los planes reguladores de carecer de "correlación con el proceso económico que se desarrollaba en el país y de adherencia en el sentido sociológico"¹⁷.

Amplía por primera vez la escala del problema, colocando al urbanismo como una escala en la planificación del territorio, único modo de lograr una equilibrada utilización de los recursos:

"...cuando en la esfera regional, el plan nacional cree riquezas y provoque su distribución socialmente justa, podrá afirmarse que se está en el camino de lograr el éxito en otro aspecto de la 'planificación' integral: en el de lograr

una distribución geográfica equitativa de los frutos del trabajo argentino (...) Para que el Plan no se limite a un éxito medido en obras materiales y en números absolutos, es necesario que se logre el éxito por la distribución equitativa, en sentido social y en el marco geográfico, de las riquezas producidas por el trabajo argentino".¹⁸

La propuesta retoma la posición antiimperialista de Scalabrini Ortiz en contra del ferrocarril. Favorece excesivamente, sin embargo, al transporte automotor, sin tener en cuenta la necesidad de estímulo que la nacionalización del ferrocarril implicaba.

El Plan de la Comisión Nacional tiene el mérito esencial de proponer, en coincidencia con Geddes, " los límites de las teorías tradicionales y de todo modelo formal concluido" ¹⁹. Está teñido de un exceso de optimismo que lo lleva en cambio a postular una renovación total de la ciudad tradicional:

"La experiencia que estamos viviendo con las obras de transformación de Rosario es ampliamente significativa: la unificación de nueve sistemas ferroviarios y la reconstrucción total de sus instalaciones, provoca la transformación total de la ciudad en todo el sentido de la palabra. Reconstrucción del sistema arterial caminero y urbano; fundamentales cambios en la localización industrial; desplazamiento de las viviendas como consecuencia del traslado de la fuente de trabajo; nueva orientación en los estudios para la dotación de agua y energía y para la reorganización del transporte; reconstrucción de los viejos distritos ferroviarios abandonados y, entre otros tantos aspectos, el restablecimiento del reequilibrio de la comunidad afectada por este verdadero cataclismo, obligan a meditar seriamente un ajuste en el plano regional que asegure el éxito final y armónico del Plan Nacional." ²⁰

Optimismo que, por otra parte, está plenamente justificado por las nuevas perspectivas de control del territorio abiertas por la nacionalización de los servicios y por el momento económico general.

El plan se presenta así por primera vez como un instrumento de desarrollo urbano vinculado a una estrategia de desarrollo nacional y regional, al cual las discusiones posteriores fueron redu-

ciendo a un plan ferrouurbanístico alternativo al plan de Guido y Farengo.

Tal vez su única limitación es que en él, la vocación de cambio está vinculada con la necesidad de borrar todo vestigio físico de la situación de dependencia con el capitalismo inglés, actitud que en el plano económico se había manifestado ya en la nacionalización del puerto y de los ferrocarriles.

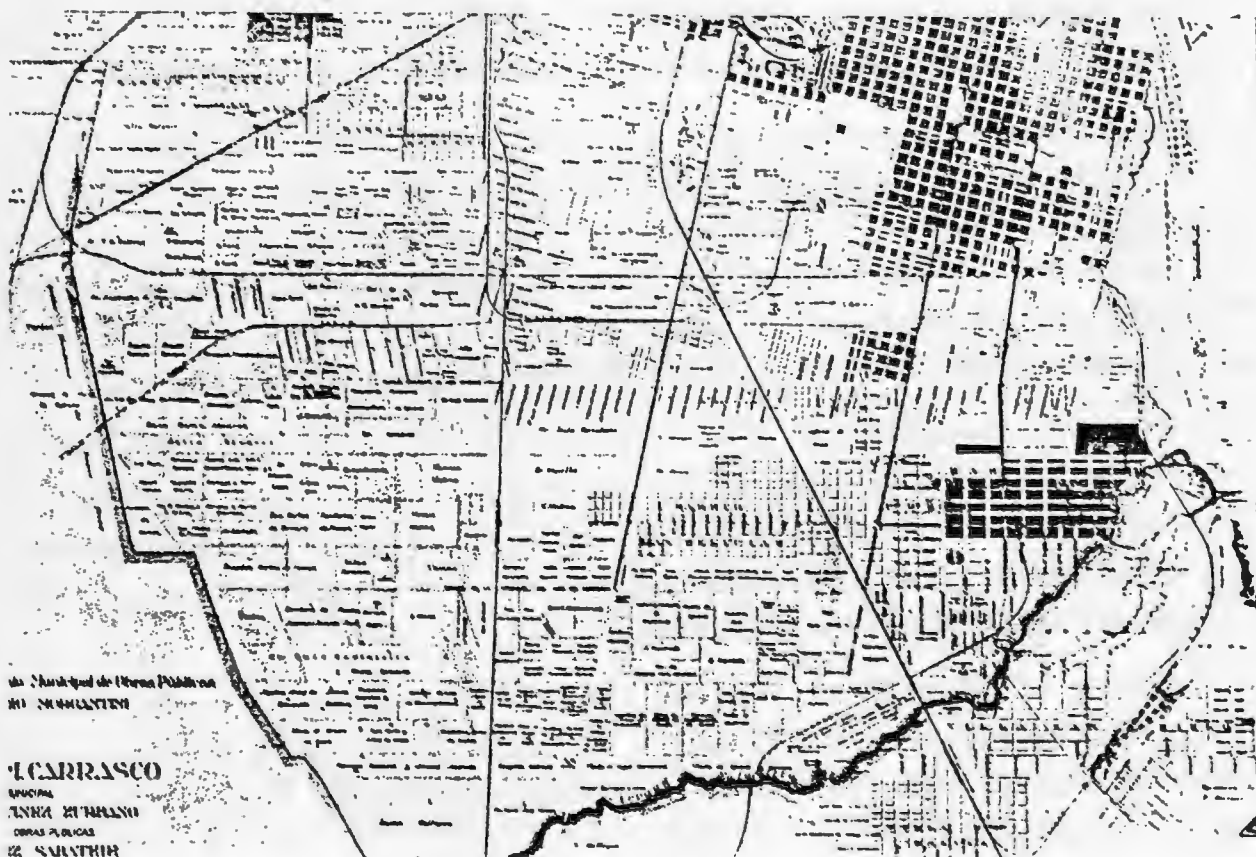
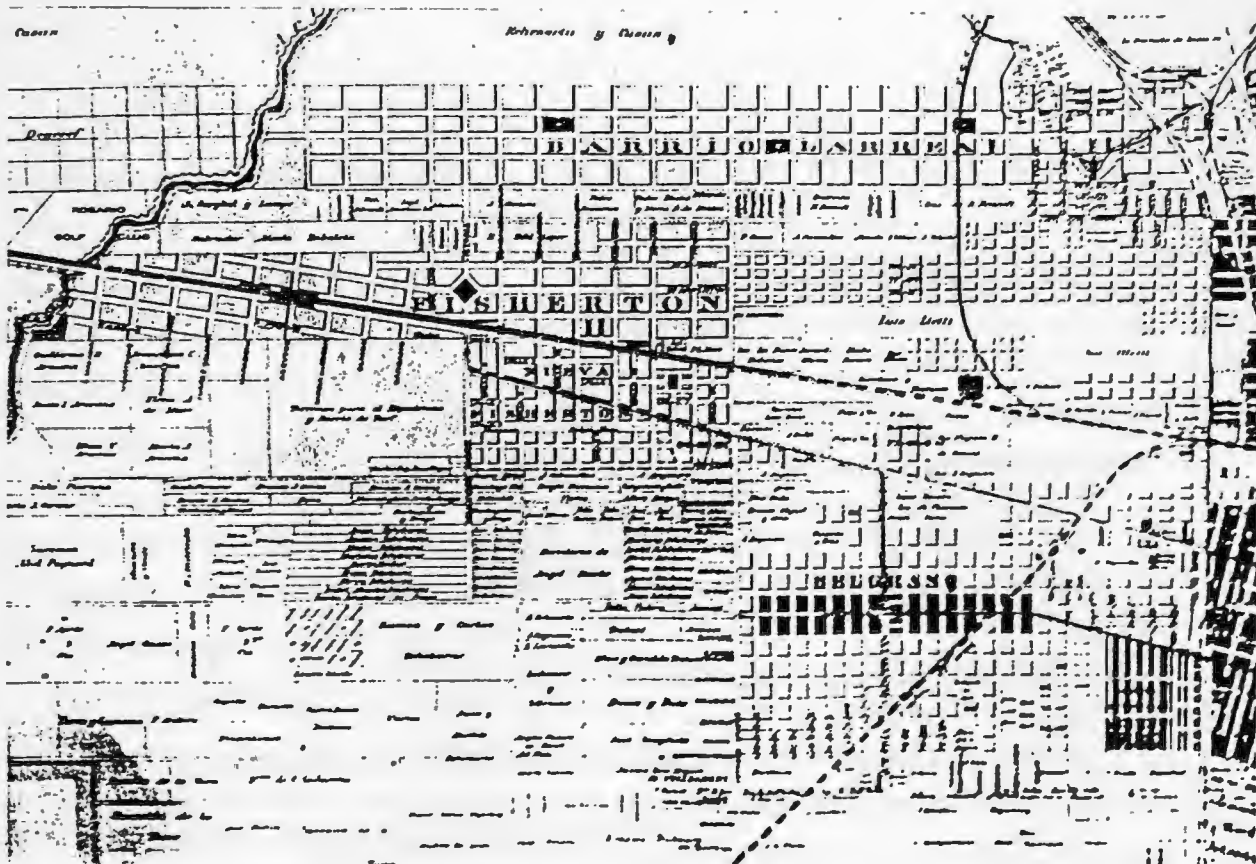
El plan prevé la transformación sustancial de la función y colocación del sistema de las infraestructuras públicas, -Avda. de Circunvalación, Avda. Costanera, Avda. de Travesía, Puerto Nuevo-, sin proponer una sustancial ampliación del sistema colectivo.

Los cambios fundamentales sobre los que surge el plan son, en síntesis, los siguientes: la nacionalización de los ferrocarriles; la transformación de la economía regional; la aparición del transporte automotor y la crisis del sistema ferroviario; la voluntad de contrarrestar los desequilibrios regionales provocados por la concentración del tráfico en el puerto de Buenos Aires.²¹

En el año 1954 se dicta la Ordenanza 1030, que incorpora los lineamientos del plan al trazado oficial del municipio: la reconstrucción de las instalaciones ferroviarias; la liberación de la barranca del Río Paraná de instalaciones no específicamente portuarias; la habilitación de un sistema longitudinal carretero; el saneamiento de las cuencas de los arroyos Saladillo y Ludueña.²²

Contemporáneamente se dictan ordenanzas sumamente restrictivas con respecto a la dispersión urbana y se crean los distritos industriales. Se propone también la actualización del Reglamento de Edificación, incorporando innovaciones como los centros de manzana y las líneas de retiro.

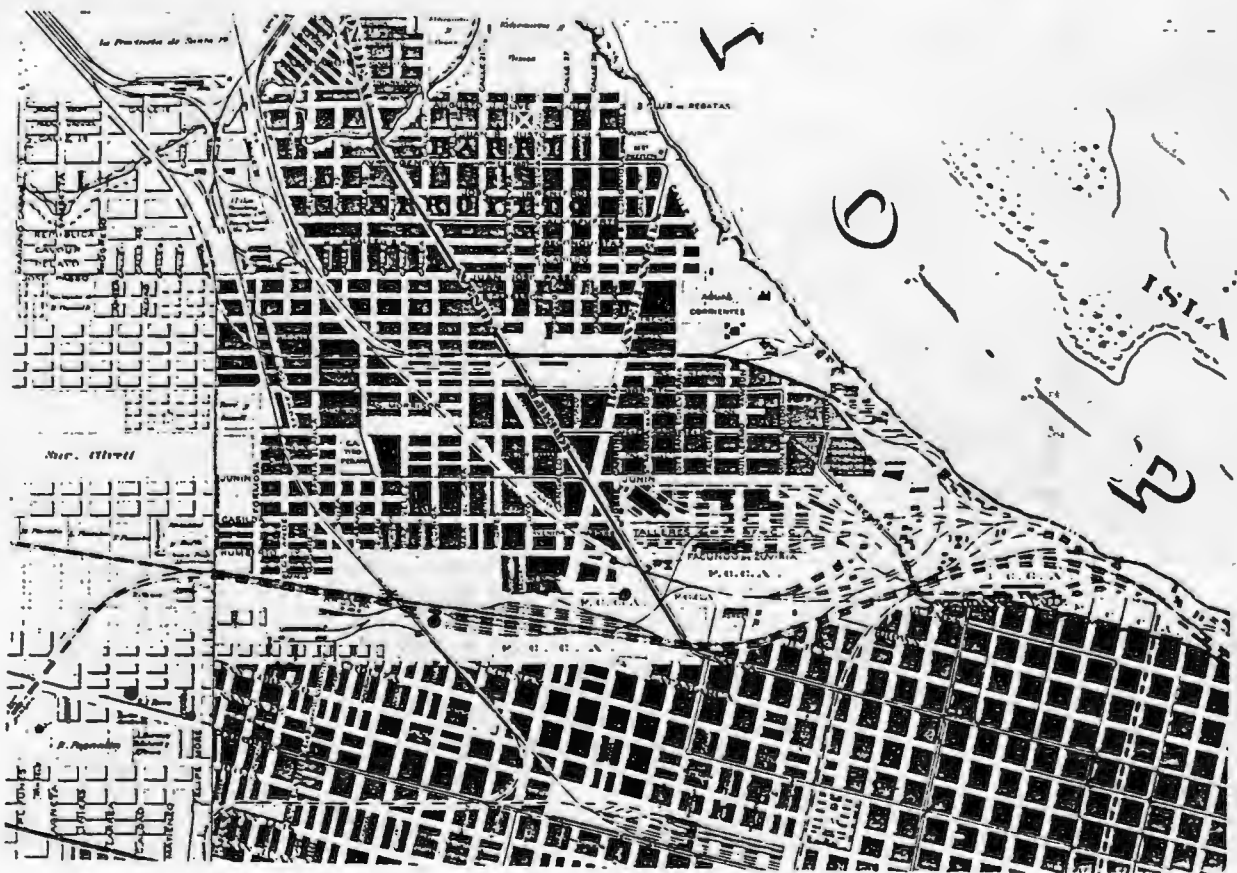
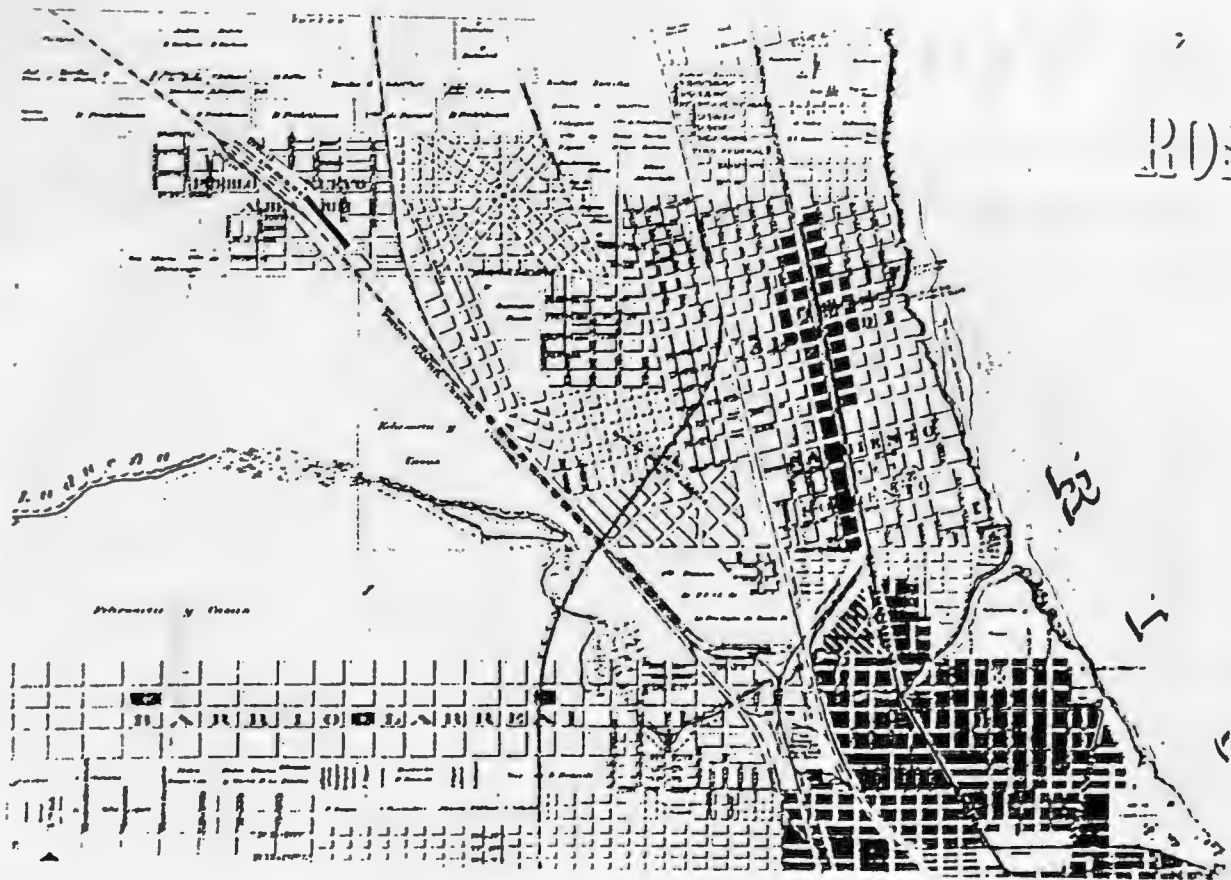
Con la revolución militar de 1955 se anulan estos instrumentos, y por la ley nacional 1826/58 se aprueba un nuevo proyecto de reestructuración ferroviaria basado en el plan Farengo de 1935.



Se hace difícil, a partir de este período, confrontar la ciudad real con la ciudad proyectada. La ciudad deja de construirse en forma espontánea para ser inducida a transformarse según los presupuestos de los distintos planes urbanos.

1- El Oeste en el plano de Carrasco de 1931. 2- El Sur en el mismo plano.

Fuente: Dirección General de Catastro, cit.



1,2- El norte de la ciudad de Rosario según el plano de Carrasco de 1931.
Fuente: Dirección General de Catastro, ídem.

En Venta

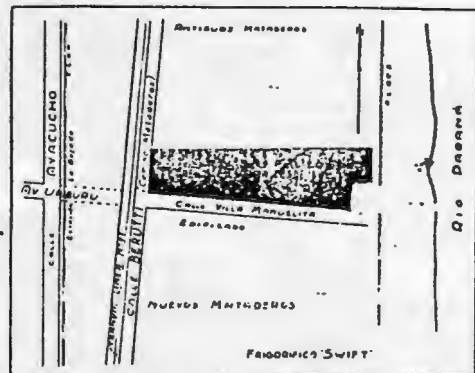
PLANO DE UBICACION



PLANO DE UBICACION



35-Grandes Lotes-35
En VILLA MANUELITA



BARRIO CALZADA

SOBRE EL PUERTO

DO POR EL TRANVIA ELÉCTRICO AL MATA

EN 100 MENSUALIDADES

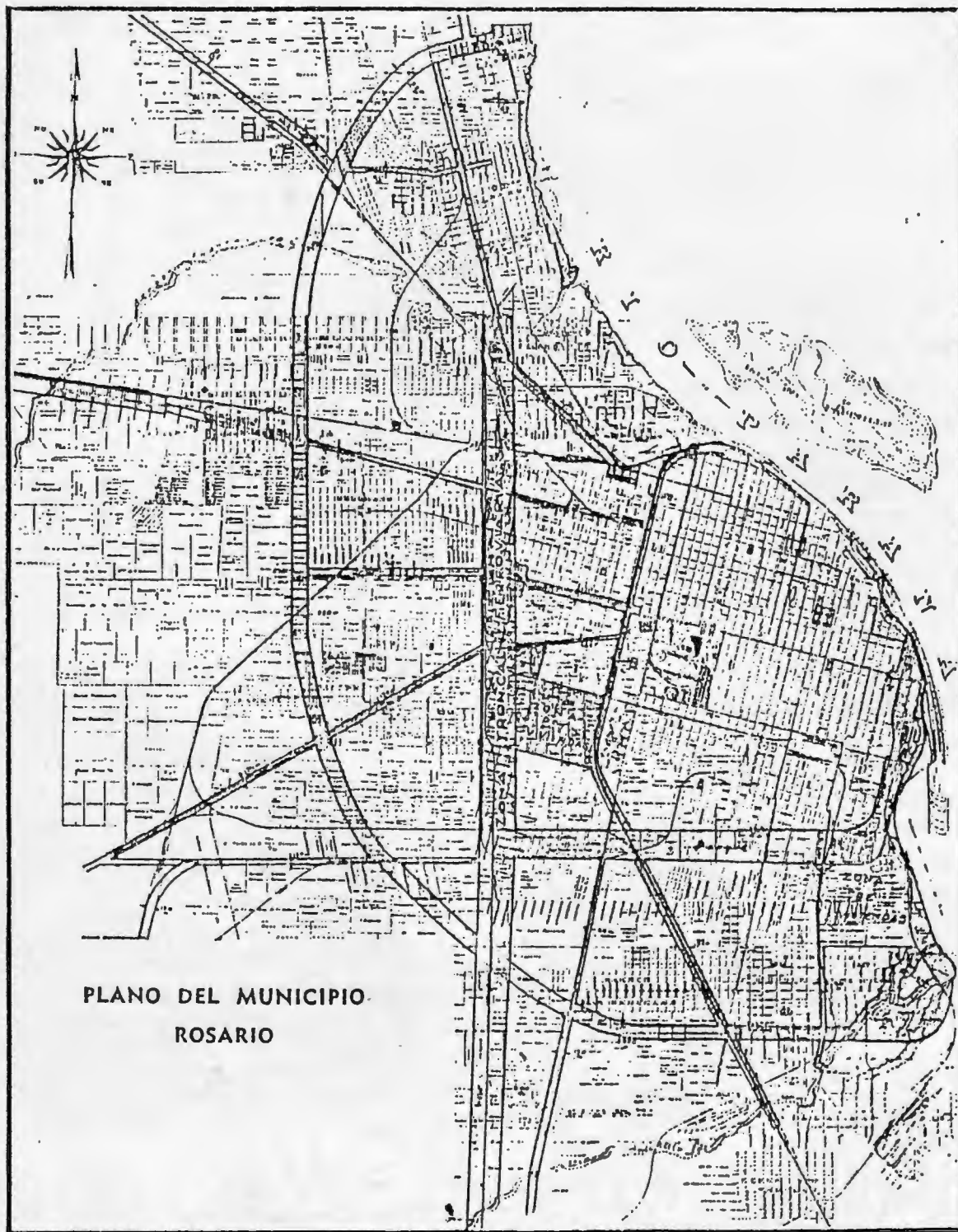
BASES DESDE \$ 8 POR MES

EL DOMINGO 27 DE DICIEMBRE

A las 15.30 hs., sobre los mismos

Loteos de áreas marginales en el Sur, vinculadas a los Mataderos y frigoríficos, 1930-1935.
Barrio Calzada, Villa Manuelita, Tablada.

Fuente: Archivo Dirección General de Catastro, cit.



**PLANO DEL MUNICIPIO
ROSARIO**

El plan prevé la transformación sustancial de la función y colocación del sistema de las infraestructuras públicas, -Avda. de Circunvalación, Avda. Costanera, Avda. de Travesía, Puerto Nuevo-, sin proponer una sustancial ampliación del sistema colectivo.

1- La estructura del Plan:

Fuente: A.G. Theyler, op.cit.

IV.3.- Período 1952 - 1970.

IV.3.1.- Las transformaciones en la estructura territorial.

La estructura que queda determinada en el período que llega a la primera guerra, encontrará en el período denominado de "sustitución de importaciones", las razones y las lógicas que determinarán su construcción. Los distintos valores territoriales definidos por las grandes infraestructuras se complejizan aun mas a causa de las localizaciones industriales, que se colocan en las zonas libres ya servidas por las vías de conexión interurbana.

Este proceso de especialización que trasciende los límites estrictos del municipio es descripto con claridad por A. Rofman:

"El tipo de proceso desplegado por las filiales de las empresas multinacionales está centrado, como ya hemos visto, en el sector de la industria semipesada y pesada. Debido al tamaño mínimo de planta necesaria, y dados los objetivos de cobertura del mercado nacional de las unidades productivas que se instalan, surgen criterios de localización por demás específicos. Estos criterios se ven también influidos por las necesidades de infraestructura que los procesos productivos imponen. En este sentido, el tipo de tecnología utilizada tiene un peso decisivo.

Tamaño de planta, accesibilidad a las principales vías de comunicación terrestre o fluvial, grandes volúmenes de agua para los procesos productivos, provisión de abundante energía, fácil acceso a vías de eliminación de desechos y sobrantes, grandes áreas de depósito y maniobra de las unidades fabricadas, etc. originan demandas de localización que se multiplican y superan los marcos físicos tradicionales de las estructuras urbanas internas.

A una estructura de localización de pequeñas y medianas empresas, con bajos requerimientos de espacio, y que se manifestó históricamente con un acentuamiento de la concentración dentro mismo de los cascos urbanos, entremezclada con viviendas y actividades propias de los centros poblados, le sucede ahora, como expresión característica, una localización de pocas pero significativamente grandes plantas en los alrededores de las zonas urbanas. A un fenómeno de densificación y mezcla de usos, le sigue un proceso de dispersión y especialización locacional." 23

En este período, la provincia de Santa Fé retoma el papel de atracción que había perdido entre 1947 y 1960.

En relación con los procesos antes descriptos, la región ofrece un extenso frente ribereño, infraestructura ferroviaria y vial y asentamientos preexistentes con concentración de mano de obra y servicios complementarios. Se instalan industrias como la planta de refinamiento de Yacimientos Petrolíferos Fiscales en San Lorenzo, Celulosa Argentina, fábricas de productos químicos y petroquímicos, cerámicas y porcelanas, caños centrifugados, máquinas agrícolas, talleres.

El mercado especulativo capta e interpreta inmediatamente estos valores de posición y define, en relación con los distintos valores de la tierra urbana, el tipo y la calidad del agregado edilicio, estimulado por la fuerte demanda localizativa provocada por la afluencia de mano de obra y actividades terciarias a la ciudad, en contraposición con las áreas cada vez mas deprimidas del "hinterland".

Las radicaciones industriales producen una expansión de las áreas residenciales, que conforman lo que se ha llamado el "cordón urbano-industrial", que comprende las localizaciones de Puerto San Martín, San Lorenzo, Fray Luis Beltrán, Capitán Bermúdez, Granadero Baigorria, provocando un fenómeno de metropolización ilusorio, restringido estrictamente a la faja costera. Los núcleos existentes ya consolidados conservan su estructura, rellenándose intersticialmente los espacios vacíos.

El agregado edilicio, por lo tanto, de frente a la falta de intervenciones públicas consistentes, -reducidas a escasas inversiones en servicios-, es producido casi en su totalidad a través de los mecanismos que marcarán en forma decisiva el asentamiento morfológico y funcional de la ciudad: por una parte la dispersión extensiva en las áreas caracterizadas por la ausencia de valores y cualidades urbanas, -áreas de bajo costo de la tierra-, de pequeñas intervenciones lote por lote, hasta llegar a los ni-

veles de autoconstrucción en las áreas mas marginales. Por otra, serán las áreas centrales o de cualidad urbana mas elevada aquellas que ofrecerán valores superiores de localización y por lo tanto las que estimularán la sustitución de la edificación preexistente por formas mas intensivas de aprovechamiento del suelo. ²⁴

IV.3.2.- Las transformaciones urbanas.

Es significativo que, hasta 1931, la cartografía intenta registrar las áreas ocupadas, el estado de los trazados y de la infraestructura. A partir de esa fecha estos datos desaparecen nuevamente, y se vuelve a describir una ciudad "hipotética", hasta que, finalmente, desaparece la necesidad cultural de contar con un plano de la ciudad. No existen planos oficiales del municipio entre 1931 y 1967-70.

Ante la carencia de otro tipo de información, para el análisis del espacio colectivo de estos años se ha tomado como fuente de interpretación a la serie de guías turísticas publicadas en el período, al Digesto Municipal y al debate en el Concejo Deliberante.

Puede observarse que el espacio público no ha variado sustancialmente. El sistema de los parques urbanos y las plazas, espacios públicos abiertos, así como la red vial primaria no aumentan, sólo se "renuevan", en pos de una imagen moderna. Las escasas incorporaciones son, sin embargo, todas previsiones de la Ordenanza 1030, y se realizan en general sobre terrenos desafectados al uso ferroviario.

Dice la Guía Turística de Rosario del año 1962:

"Hoy, Rosario, ha dado un gran paso en este sentido. (n.d. hacia la construcción de parques). En poco tiempo se han construido parques, plazas y paseos, que al par que impresionan al forastero son lugares pintorescos, de gran hermosura y de esparcimiento para todos.

El Parque Alem, da a Rosario la oportunidad de exponer, a

la vista de todos una obra verdaderamente bella en cuanto a urbanismo se refiere, y ha agregado un paseo mas, tan necesitado, a la populosa zona del barrio Lisandro de La Torre.

El Parque Norte se ha trazado en los terrenos donde el ferrocarril Central Argentino debió construir su estación monumental, junto mismo a la ruinoso que actualmente existe.

Pero el parque, que tanto por su interés como por su hermosura singular recomendamos al visitante de Rosario, es el de la Bandera, situado de cara al río y a espaldas de la ciudad, sobre las barrancas donde el General Belgrano enarbolará por primera vez la enseña de la patria.

El Parque Urquiza, aun no terminado, es un avance mas a la belleza panorámica de la ciudad.

El trazado de la ciudad ha permitido, de trecho en trecho, formar amplias y largas avenidas.

La Avenida Ovidio Lagos, arteria que da entrada y salida a la ciudad, de intenso tránsito, va transformándose y ha de ser una de las principales de la ciudad.

La Calle Corrientes, convertida en avenida, ha sufrido algunas modificaciones en el tránsito; por la importancia de su comercio y de su edificación, una arteria principal que el forastero no puede dejar de contemplar.

Los boulevares: Oroño, aristocrático y de soberbios edificios; 27 de Febrero, paseo familiar y de mucho movimiento en los días festivos; Avellaneda, extenso y cuidado; la Avenida San Martín, comercial y de intenso tránsito, lo mismo que la Avenida Alberdi, al otro extremo de la ciudad... 25

Los monumentos son esencialmente de tipo celebrativo y no arquitectónico. Las guías mencionan los monumentos a San Martín, a Sarmiento, a Garibaldi, las fuentes, etc.

Actúan de manera significativa las concentraciones comerciales y del terciario, las remanentes estructurales de los barrios de antigua formación, las arterias de vinculación urbana.

La ciudad toda se renueva. La sustitución se convierte en el mecanismo usual de revalorización de las áreas consolidadas.

Volvemos a las Guías Turísticas de Rosario:

"Las transformaciones que en pocos años ha experimentado la ciudad en lo que respecta a la edificación, puede decirse sencillamente que han sido grandiosas. Quién la haya visita-

do veinte años atrás y vuelve a contemplarla hoy, casi la desconoce. No solamente en la parte propiamente central sino en cualquiera de los barrios, puede verse el enjambre de nuevos edificios, en diversos estilos, de grandes y pequeñas dimensiones. En estos últimos años se han multiplicado los grandes edificios para renta, algunos de ellos de notable arquitectura y dotados de todas las ventajas y comodidades que requiere la vida moderna. El turista queda sorprendido al contemplar los suntuosos y grandes edificios que se levantan aquí y allá; los esqueletos de cemento armado para futuras residencias y que dan la sensación exacta del dinamismo y el progreso de la ciudad." ²⁶

Los edificios públicos considerados como de significación urbana no han variado, en cambio, sustancialmente desde períodos anteriores:

"...merecen ser citados, el Palacio de Correos y la Aduana, como así también los colegios nacionales, Facultades de Medicina, de Ciencias Económicas e Ingeniería; los de las escuelas normales, de algunas escuelas fiscales, la Jefatura de Policía, Tribunales, Museo de Bellas Artes, Museo Histórico Provincial, etc." ²⁷

Delimita el área central en relación a lo que denomina "calles principales":

"Para el visitante del interior principalmente, la calle Córdoba es un motivo constante de recreación. (en el tramo comprendido entre la Plaza 25 de Mayo y la calle Corrientes)

Todas las calles cercanas al tramo descrito de la calle Córdoba reciben su influencia con respecto a la intensidad de movimiento comercial; San Martín, con los Bancos por un lado y el Mercado Central por el otro; Sarmiento, Mitre, Rioja, Santa Fé, San Lorenzo, Corrientes, etc..." ²⁸

La delimitación de los barrios no responde ya a delimitaciones estructurales o morfológicas, ni a condiciones de organización comunitaria o administrativa.

Aparecen, en este momento, cuatro preocupaciones básicas de la ciudad contemporánea, de la "ciudad de masas", que serán, de allí en mas, el leit-motiv en la formación de la estructura colectiva de la ciudad -por aceptación o por negación-, y en la formación de los instrumentos urbanísticos: el problema de la accesibilidad y el transporte público; el problema de la vivienda de masas,

construída directamente por el estado o incentivada a través de políticas parciales -Banco Hipotecario Nacional, Ley de Propiedad Horizontal, Ley de Desgravación Impositiva--; el problema del saneamiento de áreas inundables y el control de la urbanización; la regulación de la edificación privada.

Las transformaciones necesarias a resolver una accesibilidad y un transporte eficientes, inducen así , en 1952 por Ord. N°2760 a la aprobación del anteproyecto de convenio de la Comisión Nacional de Reestructuración de los Accesos Ferroviarios y Camineros a la Ciudad de Rosario; en 1953, a la sanción de la ya mencionada Ordenanza 1030, que incorpora al trazado oficial la Avenida de Circunvalación designada "Avda. General Perón", la Troncal Ferroviaria y el nuevo sistema arterial; en 1957, por Decreto Provincial N°4.983, la declaración de utilidad pública del terreno para apertura total de calle Junín desde Bvrd. Avellaneda a Avda. Alberdi; en 1958, por Dec. N°3892 (C.D.) la declaración de la avda. Mendoza como camino de acceso a la ciudad, disponiendo su ensanche; en 1959, por Dec. Ord. N°24.009 (D.E.) la declaración de utilidad pública de los terrenos afectados al ensanche de la Avda. Ovidio Lagos; llamados a licitación para construcción de playas de estacionamiento subterráneas (Dec. N°23.313/59); la readaptación de la ex-estación del Ferroc arril Provincial de Santa Fé a la estación de ómnibus interurbanos (Dec. N°26.682/61).

La necesidad de proveer al control de la urbanización de tierras en el municipio induce, en 1957 (Dec. Ord. N°21.260), a establecer como límite de urbanizaciones la Avda. de Circunvalación, y en 1966 se dicta la Ord. N°33.337.

Mientras tanto, en 1964 se habían autorizado (Dec. N°4.671), los estudios previos de ensanche y canalización del arroyo Saladillo en su trayecto dentro del Municipio, y en 1963 (Dec. Pcial. N° 1.486), se habían adjudicado las obras de ampliación de la canalización del arroyo Ludueña.

El Servicio Público de la Vivienda, ente autárquico de la Municipalidad, creado por Ord. N°330 de 1948, realiza su labor mas intensa en este período. En 1955 se inicia la construcción de obras en Dr. Rivas, Pasaje Yatasto, Garibaldi e Italia; en 1959 se inicia el barrio Las Flores Norte y en 1964 los barrios Las Flores Sur y Benito Juárez, junto con algunos agrupamientos de menores dimensiones.

IV.4.- El Plan Regulador. 1964

Con la Revolución Libertadora se interrumpe la actualización del reglamento de edificación dispuesta en 1954, que incorporaba aspectos de "higiene urbana" (no ya de higiene edilicia como los anteriores) como el centro de manzana y las líneas de retiro.

El proceso recomienza recién en 1958 cuando, bajo la presidencia del Dr. Frondizi, se hacen efectivas numerosas expropiaciones -entre ellas la habilitación del primer tramo de la Avda. de Circunvalación-, se eliminan kilómetros de "zona Vía" y se levantan líneas férreas con cinco estaciones terminales, que permiten la habilitación del Parque Urquiza y de la Avda. de La Libertad, la cesión de terrenos para la construcción de la Ciudad Universitaria y la ya mencionada transformación de la estación del ex-Provincial de Santa Fé.

Se promulga además, en el año 1961, la Ley Nacional 16.052, que institucionaliza los lineamientos generales de la Ord. 1030 y promueve la creación de un organismo -la Prefectura de Coordinación del Plan Rosario- encargado del cumplimiento del plan.

Durante el gobierno del Dr. Illia, a partir del año 1963, el gobierno provincial inicia la concreción de algunas obras del plan tendientes a solucionar ciertos endémicos problemas urbanos, como las inundaciones de Emplame Graneros, el congestionamiento de Cruce Alberdi y la Estación Unica de Pasajeros.²⁹ Para ello

se crea, por resolución N°536/66 de la Secretaría de Transportes de la Nación, la "Comisión Coordinadora Urbanística, Ferroviaria, Vial y Portuaria para la Ciudad de Rosario", integrada por representantes de Ferrocarriles Argentinos y delegados de la provincia y de la municipalidad.

Dice Oscar Mongsfeld:

"La primera tarea desarrollada fue acordar la construcción de un viaducto vinculando la traza del bulevar Avellaneda por sobre las playas del F.C.Mitre (Patio Parada), cuya explotación debía subsistir por largo plazo. Esta última consideración, paralelamente al objetivo de la Estación Unica de Pasajeros, fueron motivo fundamental de estudio de la Comisión Coordinadora, consistente en evaluar y proponer una solución "ferro-urbanística" adecuada a las posibilidades financieras con recursos propios. Se elaboró así un "Plan de Trabajos y su coordinación" que fuera aprobado por el Directorio de Ferrocarriles Argentinos (Acta N°107, punto 19) y Ordenanza Municipal N°1904/66 refrendado por Dec. Prov. N° 04.442/66, y que en su esencia mantenía los lineamientos generales del Plan Montes, pero manteniendo transitoriamente las playas de clasificación y cargas del F.C.Mitre en Patio Parada y del F.C.Belgrano en Sorrento, y reduciendo la troncal ferroviaria al ancho mínimo requerido para los servicios ascendentes y descendentes de ambas trochas, con las ramificaciones para la Estación Unica ubicada al Norte de las instalaciones del "Triángulo" a transformar en playa de alistamiento de los trenes de pasajeros" 30

El proceso vuelve a detenerse en 1966 cuando se produce el golpe militar del General Onganía. Este, sin embargo, promueve a breve plazo una política general de planeamiento. En relación con dicha política, el gobierno provincial dicta el Decreto N° 07317/67 que exige a todas las municipalidades y comunas la elaboración de su expediente urbano o plan regulador.

El plan regulador de Rosario es encomendado a la Comisión Coordinadora, y es aprobado por Decreto Ley Municipal N°34.318 y Dec. Prov. N°04188 de 1968.

El mismo parte del Plan de Trabajos y su Coordinación (Ord. N°1904) pero introduce modificaciones en el ordenamiento ferroviario, vial y portuario, y consideraciones sobre el comportamiento de

los usos públicos y privados.

Los contenidos del Plan Regulador pueden sintetizarse en los siguientes puntos:

1.- Sistema Portuario: propone el desmantelamiento de las instalaciones portuarias en la zona norte de la ciudad, reemplazándolas por nuevas construcciones en la zona sur.

2.- Sistema ferroviario: propone la construcción, a nivel del suelo, de una "Troncal", una "Estación Unica de Pasajeros" y dos "Playas de Clasificación y Cargas", "utilizándose los terrenos liberados de instalaciones ferroviarias en el desarrollo del sistema vial y la estructura urbana".³¹

3.- Sistema vial: propone la división de la estructura vial de la ciudad en tres tipos de grandes arteria, autopista, avenidas de penetración y avenidas de distribución.

4.- Aeropuerto: define su localización definitiva.

6.- Centros urbanos. Define una amplia gama de "centros urbanos" y los clasifica del siguiente modo:

6.1-Centros de Reordenamiento urbano: "se establecen centros urbanos con el objeto de renovar y descentralizar la estructura urbana. A tal efecto, se dejan consignadas las funciones y las áreas de localización de cada uno de dichos centros".³²

6.1.1.- Centro Cívico: Pellegrini desde Iriondo a Balcarce.

6.1.2.- Centro Universitario: Avda. Belgrano desde Pellegrini a 27 de Febrero.

6.1.3.- Centro de Transporte Terrestre: Estación Unica de Pasajeros y Estación Terminal de Omnibus. Margen Este de la Troncal hasta Godoy. "Tal concentración determina áreas complementarias destinadas a hoteles, viviendas colectivas y supermercados".³³

6.1.4.- Centro Mariano Moreno: Encrucijada vial determinada por el caudal de tránsito de norte a sur y de este a oeste

"determinada por las autopistas a Santa Fé y a Buenos Aires, la avda. Córdoba y bvrld. Avellaneda, y constituye un área de abastecimiento minorista por el sistema de supermercado"³⁴ Posee un sector destinado a viviendas colectivas.

6.1.5.- Centro "Hipólito Irigoyen": espacio verde con viviendas colectivas y supermercados.

6.1.6.- Centro Rosario Central: Idem, complementado con un apeadero ferroviario. Situado sobre la margen del río Paraná, entre Moreno y Entre Ríos.

6.1.7.- Centro Ayacucho: Idem Hipólito Irigoyen, en las inmediaciones de la ex-Estación La Bajada.

6.1.8.- Centro de Habitación Oroño: viviendas individuales y colectivas. Centro educacional y comercial. Localizado en las inmediaciones de Oroño y Uriburu.

6.1.9.- Centro de Habitación Grandoli.

6.1.10.- Centro Deliot.

6.1.11.- Centro de alojamiento para erradicados de villas de emergencia.

6.1.12.- Centro Bernardino Rivadavia.

6.1.13.- Centro Tres Vías.

6.1.14.- Centro Villa Manuelita.

6.1.15.- Centro de Reserva "Cuarteles del Batallón de Comunicaciones".

6.1.16.- Centro de Reserva "Cementerio La Piedad".

6.1.17.- Centro de Reserva Mercado de Abasto.

7.- Centros de Recreación.

7.1.- Áreas de esparcimiento: "Se establecen áreas de esparcimiento colectivo destinadas a la recuperación de energías físicas e intelectuales de la población mediante la contemplación de la naturaleza, el ejercicio corporal, las manifestaciones artísticas y la participación pasiva en las competencias deportivas".

7.1.1.- Centros de recreación del dominio público.: Parque

Alem. Parque Jorge Raúl Rodríguez. Parque a la Bandera. Parque Sur. Jardín Zoológico. Autódromo de Rosario.

7.1.2.- Centros de recreación pública del dominio privado: Clubes.

En relación con las directivas del Plan Regulador, la Comisión Coordinadora confecciona el Código Urbano, instrumento legal que junto con el Reglamento de Edificación constituyen el cuerpo normativo que reglamenta el desarrollo urbano en su aspecto privado.

El Código es definido, en el texto del Plan Regulador, como "el conjunto de normas destinadas a regular el desarrollo urbano por medio de la zonificación en sus aspectos físico y funcional, integrándolo en una estructura que responda a objetivos fijados por este Plan Regulador"³⁵.

Fija un "tope de población óptima" para la ciudad de 2.300.000 habitantes, y la densidad de cada distrito como "producto de la distribución ideal de esa población en el área urbana, y se regula por el índice edilicio".³⁶

Dichos índices volumétricos son distribuidos en "distritos" de distintas densidades, "según su morfología existente y capacidad previsible en función de la infraestructura a complementar". Los distritos comprenden además las áreas de tierras ferroviarias a liberar para nuevos usos públicos, habitacionales, recreativos y viales; los nuevos "centros urbanos" entendidos como "polos de desarrollo descentralizadores"; las "áreas de reserva" para la renovación de sectores urbanos decadentes o conflictuados; la determinación del uso del suelo zonificado según distritos.

El Código -aprobado por Decreto Municipal N°34.319 del 67-, establece el régimen de "usos no conformes", que congela a aquéllos usos incompatibles con la zonificación propuesta. Clasifica además a los edificios según su "función y destino", a los fines de disponer su ubicación dentro del municipio". En cuerpo separado se acompaña al código una clasificación alfabetizada de todos los

edificios, industrias y depósitos, con su correspondiente número prototipo.

El Plan Regulador y su instrumento operativo, el Código Urbano, re proyectan a la ciudad de un modo mas drástico y profundo que los planes de Guido y de la Ordenanza 1030, a pesar de que aparentemente confían su ejecución a los "naturales" mecanismos de la renovación urbana.

Bajo una apariencia de asepsia ideológica y de "naturalidad" en las decisiones, contiene definiciones precisas sobre el rol del centro y el rol de la periferia, a los cuáles adjudica valores contrapuestos; define a la actividad privada como el verdadero motor de la ciudad, y a la obra pública esencialmente como "reordenadora".

Al aceptar las reglas del juego de los mecanismos especulativos se convierte en estímulo de los mecanismos de transformación urbana.

El plan, en lugar de ser un intento de reequilibrio, se convierte en estímulo a la transformación, en pos de una imagen "moderna" -presente, como ya hemos visto, en el debate cultural general sobre la ciudad-.

Se induce así:

1.- La afirmación del núcleo central urbano como centro de servicios para una vasta área productiva y residencial y la colonización complementaria de inmensas áreas periféricas, sólo residenciales, que siguen la extensión de las líneas de transporte.

2.- La tendencia a excluir del núcleo central a la vivienda individual y toda actividad o uso del suelo que no sean terciarios o de vivienda de alta densidad, y a valorar los niveles de "urbanidad" en base a la centralidad.

3.- La destrucción del patrimonio tipológico y su transforma-

ción.

4.- La sustitución del acento que el plan de Guido pone sobre la estilística urbana en su acepción escenográfica, por los conceptos de eficiencia, funcionalidad y practicidad.

El esquema desarrolla prescripciones detalladas para los sectores del zonning, de la accesibilidad, de los transportes públicos, de las infraestructuras ferroviarias y fluviales, de los parques, del ordenamiento de los mayores centros representativos.

La generalización del zonning, que nace como compromiso entre propiedad de la tierra y exigencias de racionalización de la ciudad, representa un atraso respecto a los debates entre arquitectos y urbanistas ya antes de la segunda guerra.

Los límites del zonning como instrumento de control del uso del suelo urbano reflejan exactamente los intereses económicos de las fuerzas que solicitan su adopción. Se trata, en efecto, de una reglamentación meramente restrictiva, que mira a limitar las consecuencias mas perniciosas del liberalismo mas desenfrenado, no a eliminar sus causas. Enfoque (importado) dirigido a reducir los conflictos urbanos, pero, principalmente, a salvaguardar el valor del suelo y de los edificios.

No estará ausente el rol de la renta y de la especulación, en parte como causa de tales fenómenos, en parte como agente que utiliza, en beneficio propio, las diferenciaciones y los incrementos cuantitativos que los principios de centralidad y de concentración, necesarios al sistema colectivo, crea en algunas áreas.³⁷

La pobreza o la inexistencia de las soluciones urbanas se resuelve luego con tipos (o prototipos) espaciales complejos, como los "centros Urbanos" con "hoteles, viviendas colectivas, supermercados".³⁸

El plan persigue el modelo de la ciudad norteamericana, modelo

de progreso: "aglomerados cualitativamente diversos que desarrollan intrincadas redes de relaciones, densa movilidad sobre vastas áreas, descentralización de actividades, formas de uso del suelo de alta intensidad, pluralidad de núcleos, diferenciación de funciones." 39

No entra en dialéctica con los asentamientos institucionales existentes: mientras propugna la concentración de las zonas de alta congestión, promueve la creación de núcleos terciarios descentrados; sostiene el desarrollo de los suburbios, pero acepta la tipología del edificio en altura como típica expresión de la concentración urbana; a nivel legislativo, sostiene las políticas restrictivas actuadas por el zoning y sugiere amplias intervenciones de renovación urbana, pero se apoya sobre la hipótesis de un colosal desarrollo de los sistemas de transporte privado y de las infraestructuras. 40

Prevé la incentivación de todos los mecanismos que condicionan la concentración terciaria, y contiene sólo débiles indicaciones para un descongestionamiento efectivo.

Promueve la expansión suburbana, la especialización de los usos y de las partes de la estructura urbana, y la estratificación o la segregación residencial.

El espacio público se reduce a pocos elementos cuyo uso no tiene espesor social, se identifica en el concepto abstracto de "vida pública", no apoyado por funciones concretas o por la complejidad de atributos arquitectónicos o de calidad de uso. No contempla la posibilidad de coordinar políticas sectoriales de localización de servicios (a escala de la vivienda esencialmente) en función de un proyecto urbano.

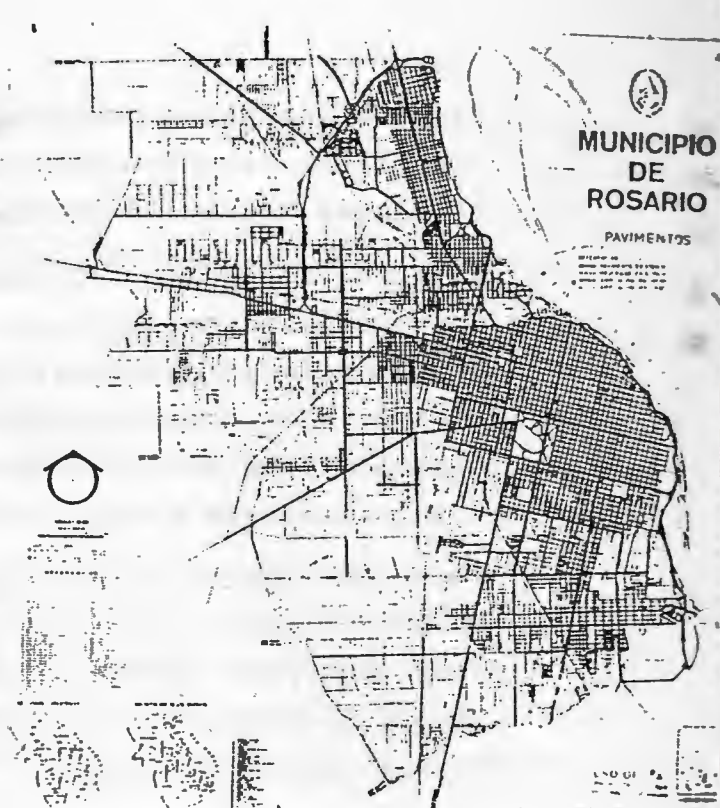
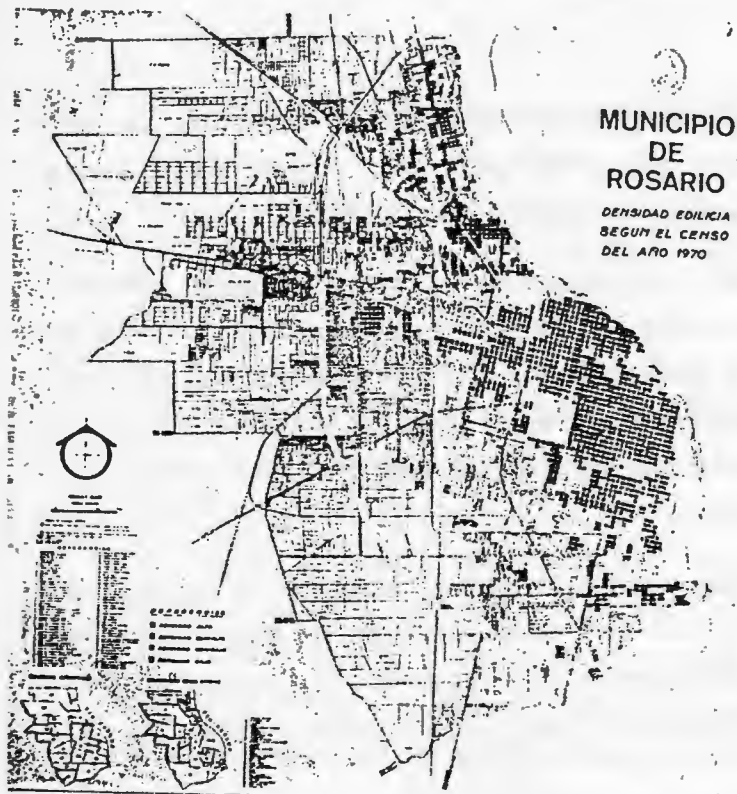
El objetivo de "promover el bienestar general" o de "renovar sectores urbanos decadentes" no es seguido o apoyado por políticas de asignación de recursos o de coordinación de políticas sectoriales.

El Plan Regulador describe, a través del Código Urbano, un estado final completo de las variables urbanas, previstas para esa ciudad de 2.300.000 habitantes del año 2.036.

El plan, concebido así como instrumento estático, hace que su desactualización sea permanente. O que se produzca a través de modificaciones parciales e inconexas, que no registran ni las dinámicas de transformación presentes o inducidas por el plan mismo, ni las modificaciones de rol de ciertas áreas respecto a la estructura urbana total.

"Esta concepción de los instrumentos urbanísticos resulta insuficiente, tanto para controlar los estadios de ciudad intermedios como para servir de referente para la acción ante la dinámica de evolución que presentan las relaciones entre las distintas variables urbanas.

La intemporalidad de las indicaciones del plan, -falta de prioridades y estrategias de etapabilidad, agravada por la evolución de las normativas pertinentes, cada vez mas tolerantes respecto del cumplimiento de las condiciones urbanas mínimas de servicios y equipamiento necesarias en toda operación de urbanización, y por el otorgamiento simultáneo de permisos de edificación en todas las zonas urbanas integrantes de la ciudad final por medio del Código Urbano plantea hoy, -en los hechos, en las potencialidades y en las posibilidades-, una profunda brecha entre la ciudad real y las hipótesis de plan, que exige la reconsideración de éstas últimas".⁴¹



Aparecen en este momento cuatro preocupaciones básicas de la ciudad contemporánea, que se rán de allí en mas, el leit-motiv en la formación de la estructura colectiva de la ciudad y en la formación de los instrumentos urbanísticos: la accesibilidad y el transporte; la vivienda de masas; el saneamiento de áreas inundables y el control de la urbanización pri

1,2- La ciudad según datos de 1970. 3,4- Propuesta de reordenamiento urbano según Plan Regulador y según Complejo Ferrouurbanístico.

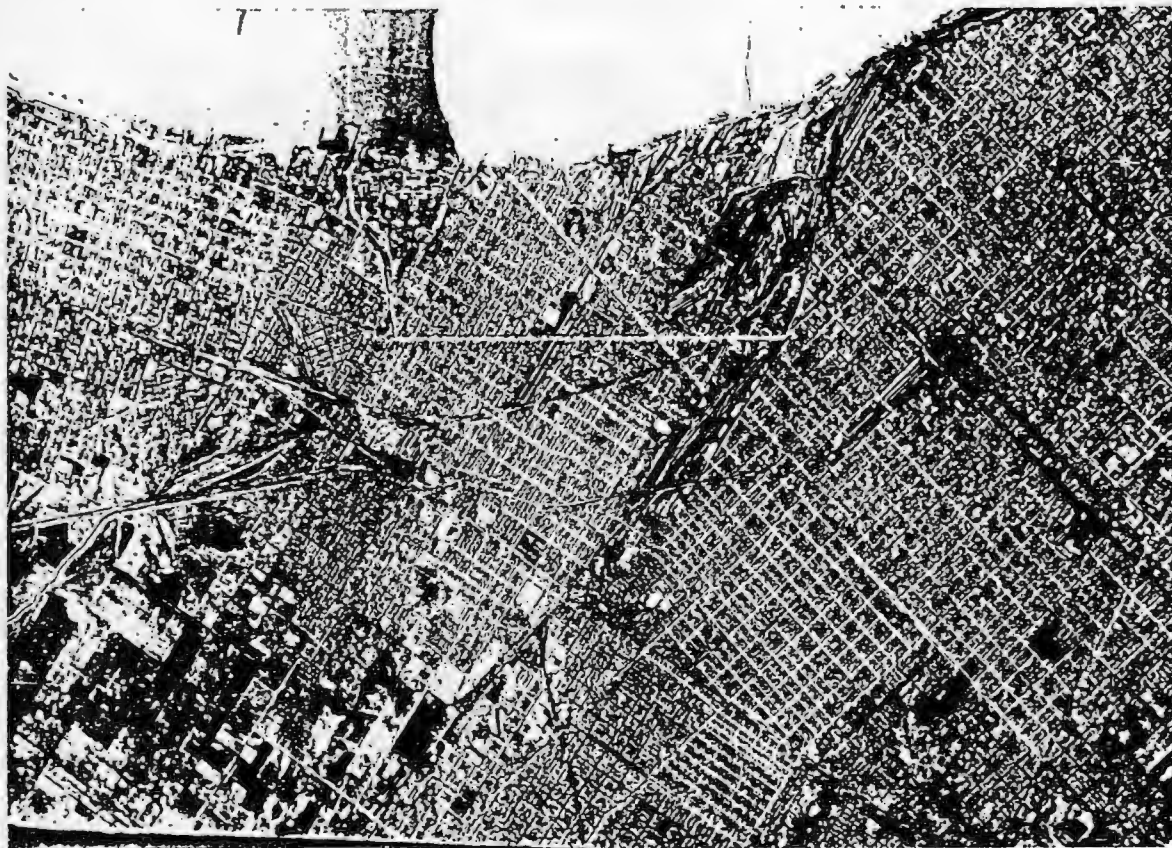
Fuente: Dirección General de Estudios Urbanos, cit.



El Plan Regulador de Rosario es encomendado a la Comisión Coordinadora Urbanística, Ferroviaria, vial y portuaria para la Ciudad de Rosario, y parte del Plan de Trabajos y su Coordinación (Ord. N°1904), introduciéndole modificaciones en el ordenamiento ferroviario, vial y portuario.

Plan Ferrourbanístico de Rosario. Evolución del proyecto. 1- Estado actual a 1984. 2,3- Propuestas del Plan Regulador y del Acceso Sur a Puerto. 4- Complejo Ferrourbanístico de Rosario, 1972.

Fuente: Dirección General de Estudios Urbanos, Municipalidad de Rosario.



El Plan Regulator y su instrumento operativo, el Código Urbano, re proyectan la ciudad de un modo mas drástico y profundo que los planes de Guido y de la Ord. 1030, a pesar de que confían su ejecución a los "naturales" mecanismos de renovación urbana. El plan, en lugar de ser instrumento de reequilibrio, se convierte en estímulo a la transformación, en pos de una imagen "moderna" - presente, como ya hemos visto, en el debate cultural general sobre la ciudad. Aerofotografía de la ciudad en el momento de formulación del plan, 1960-65. 1- El norte. 2- El sur.

Fuente: Dirección General de Catastro, cit.

PROVINCIA DE SANTA FE PREFECTURA DEL GRAN ROSARIO

REFERENCIAS

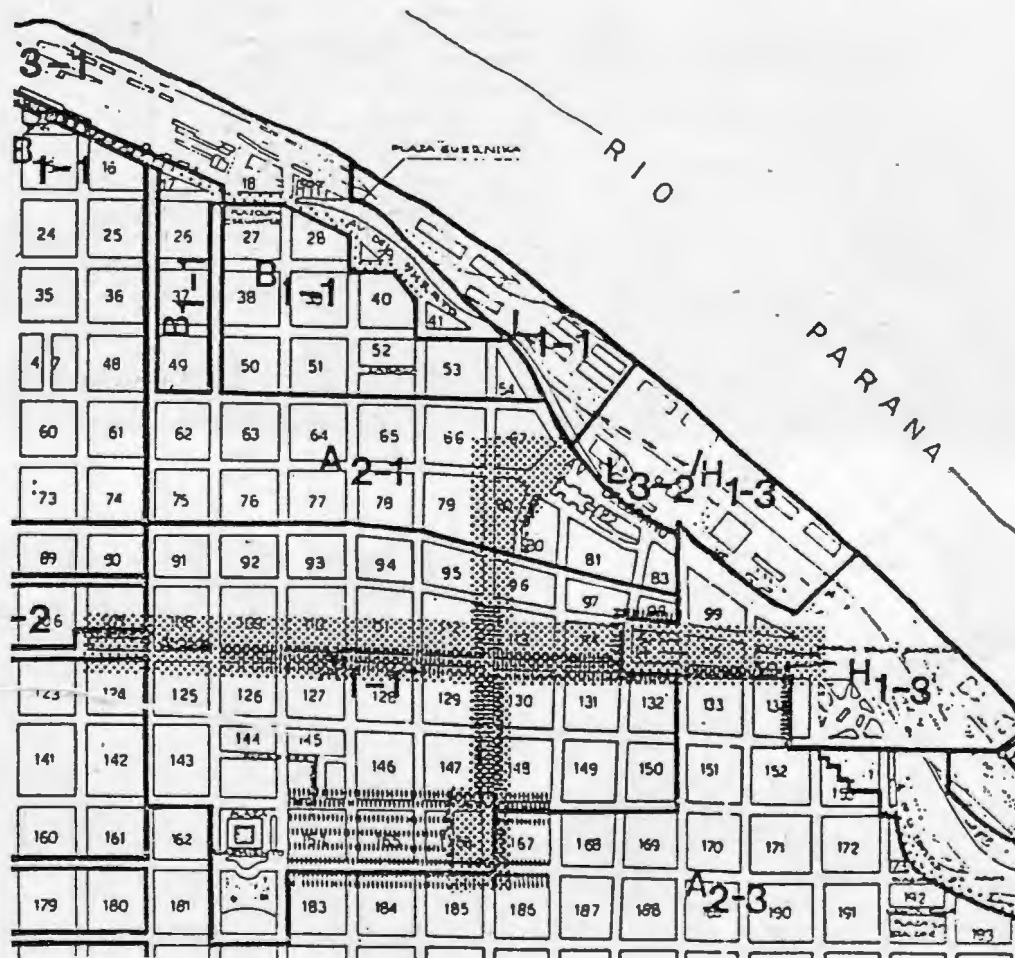
----- LIMITE DE PREFECTURA	----- RUTA DE NAVEGACION
— RUTA NACIONAL	 VIA FERREA
— AUTOPISTA	----- ZONA URBANIZADA
— CAMINO	— RUTA PROVINCIAL
+ AEROPUERTO INTERNACIONAL	+ AEROPARQUE + AERODROMO



La intemporalidad de las indicaciones del plan, -falta de prioridades y estrategias de equipamiento, agravada por la evolución de las normativas pertinentes, cada vez mas tolerantes respecto del cumplimiento de las condiciones urbanas mínimas de equipamiento y servicios necesarios en toda operación urbana, plantea hoy, -en los hechos, en las potencialidades y en las posibilidades-, una profunda brecha entre la ciudad real y las hipótesis de plan, que exige la reconsideración de éstas últimas.

1- Area de trabajo de la Prefectura del Gran Rosario.

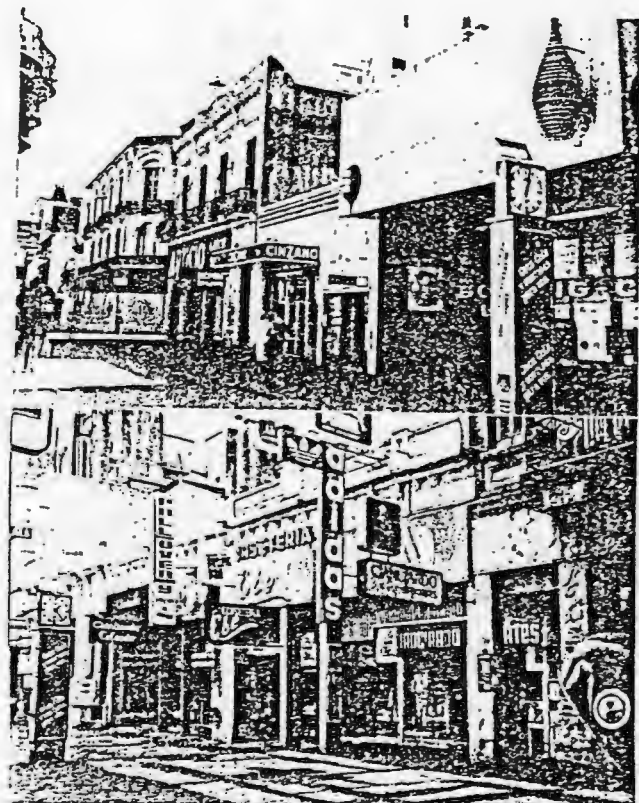
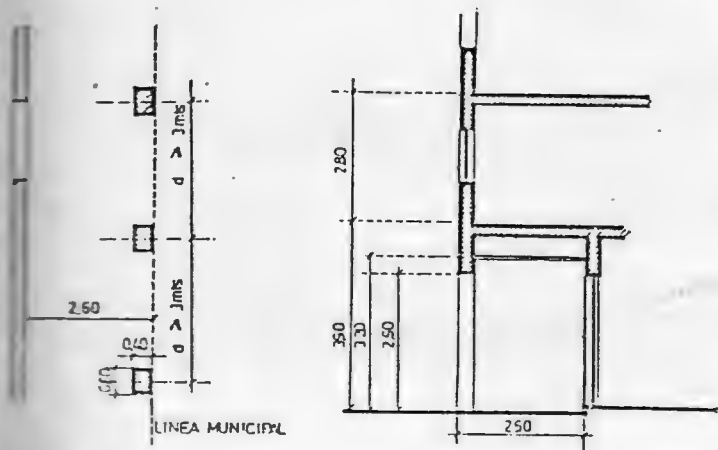
Fuente: Dirección General del Plan Director, cit.



La generalización del zoning, que nace como compromiso entre propiedad de la tierra y exigencias de racionalización de la ciudad, representa un atraso respecto a los debates entre arquitectos y urbanistas ya antes de la segunda guerra. Sus límites como instrumento de control del uso del suelo urbano reflejan exactamente los intereses económicos de las fuerzas que solicitan su adopción. Se trata, en efecto, de una reglamentación meramente restrictiva del liberalismo mas desenfrenado, pero que no elimina sus causas. Un enfoque dirigido a reducir los conflictos urbanos, pero principalmente, a salvaguardar el valor del suelo y de los edificios.

1- Código Urbano. Delimitación de distritos según índices edilicios para el sector central.

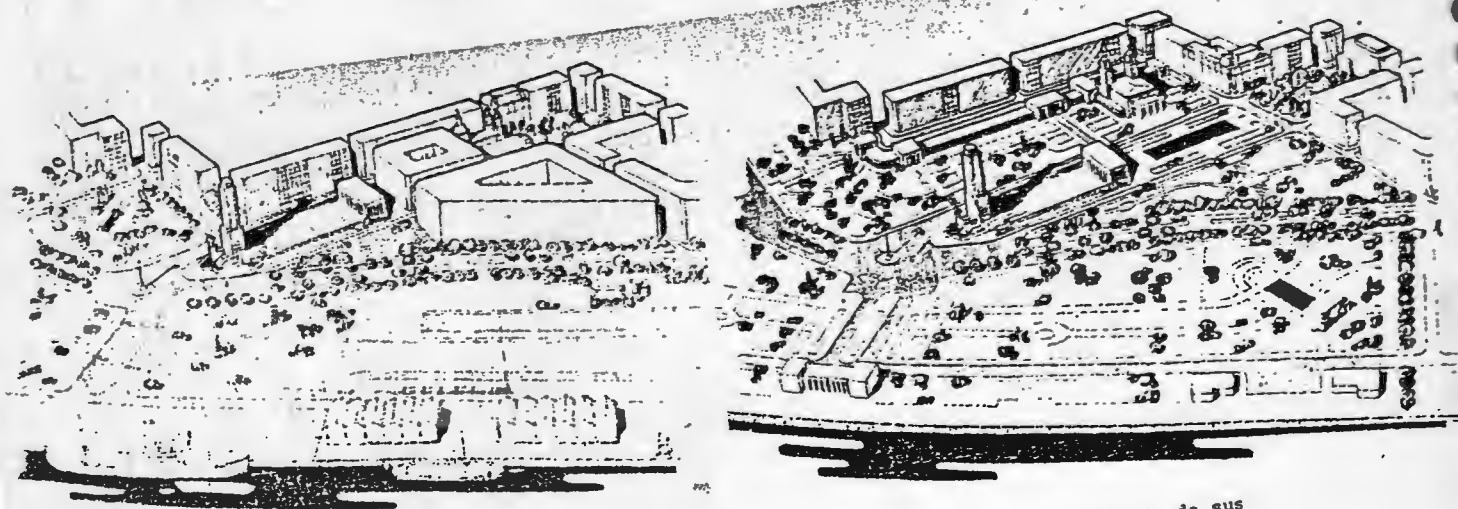
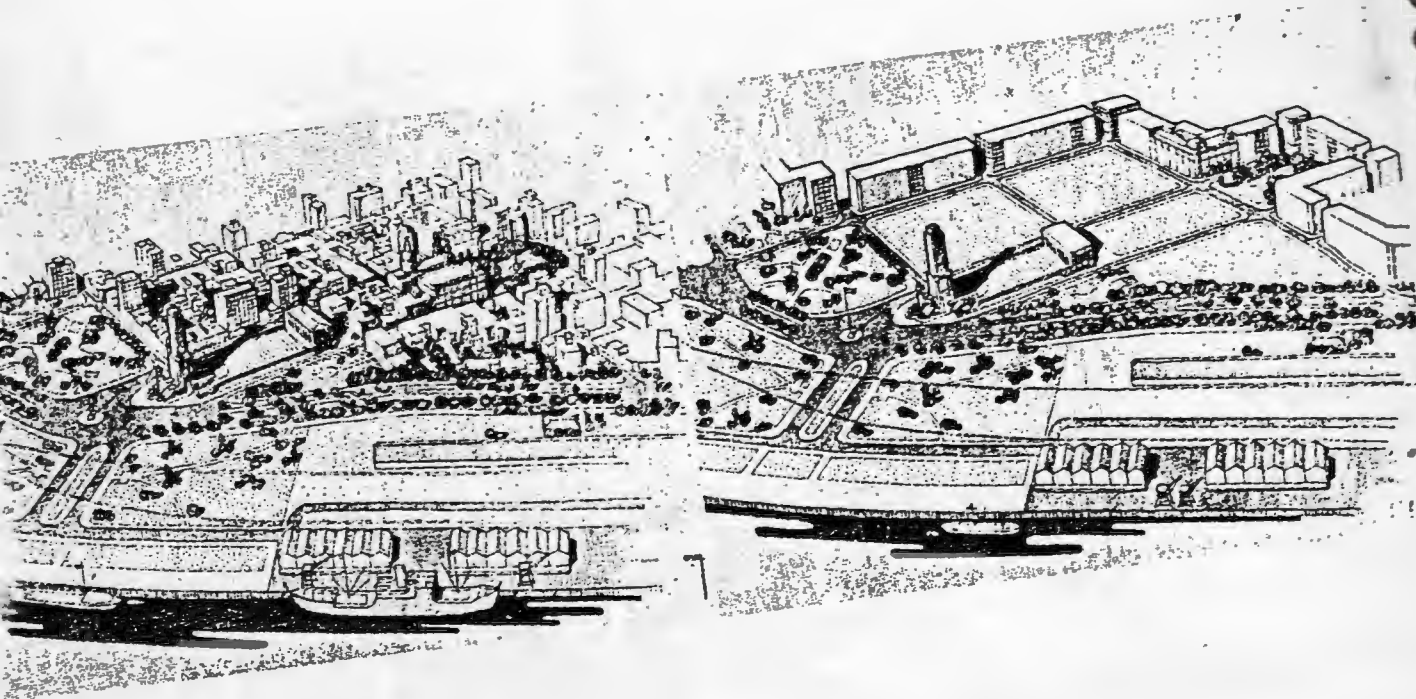
Fuente: Código Urbano de Rosario, cit.



El Código Urbano legaliza e induce la sustitución como mecanismo usual de revalorización de las áreas consolidadas.

El Código Urbano actualmente vigente. 3 a 6- Los efectos sobre la ciudad real.

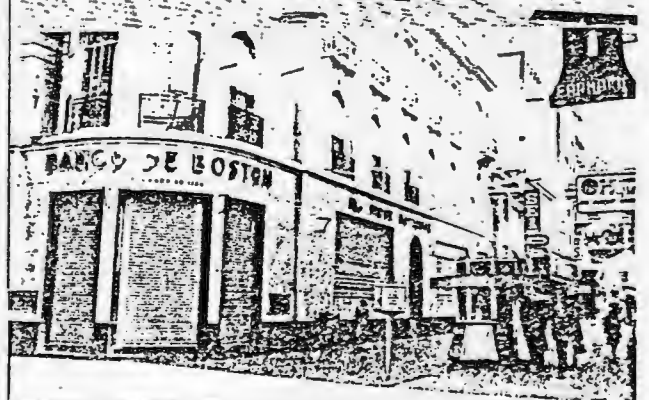
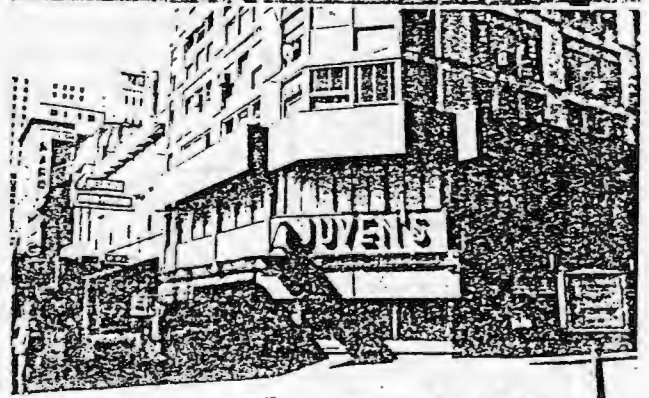
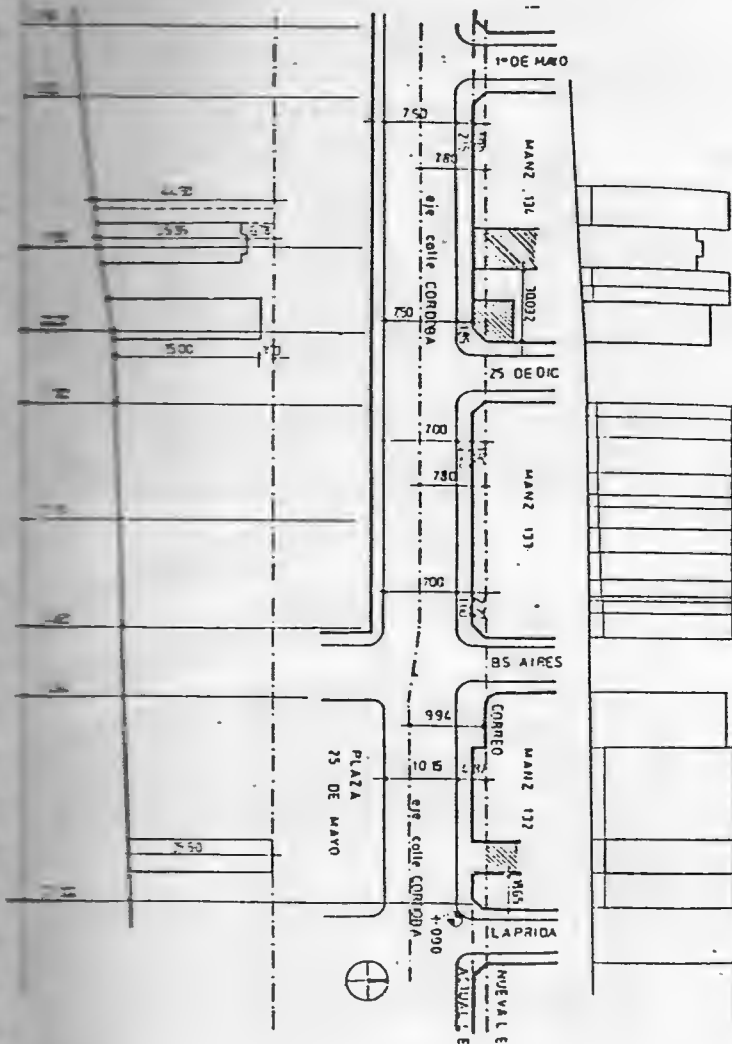
Fuentes: Código Urbano, publicación oficial. Fotos: arq. Isabel Martínez de San Vicente.



Propuesta de transformación del área del monumento a la Bandera, según hipótesis de sus titución total.

1- Reconstrucción del estado del área en 1964. 2- "Visión futura admitiendo construcciones máximas circundantes". 3- "Ampliación por expropiaciones según Ord. 1532/61. 4- Proyecto de conjunto del arqu. A.Guido, 1946.

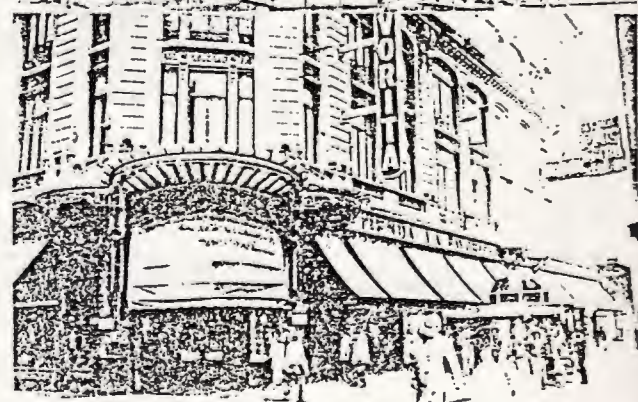
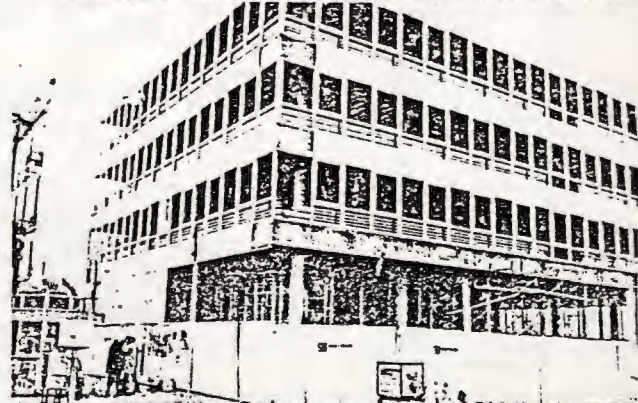
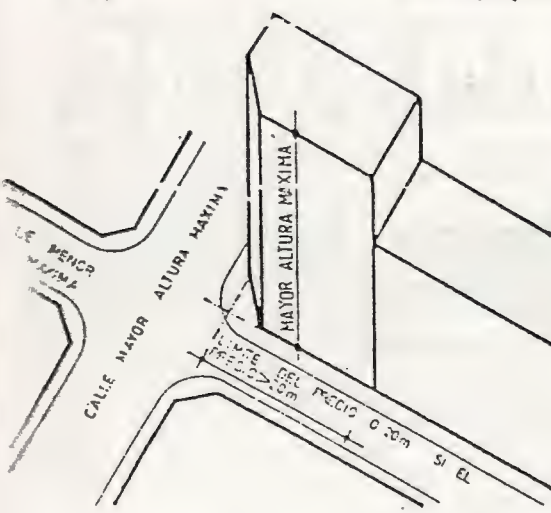
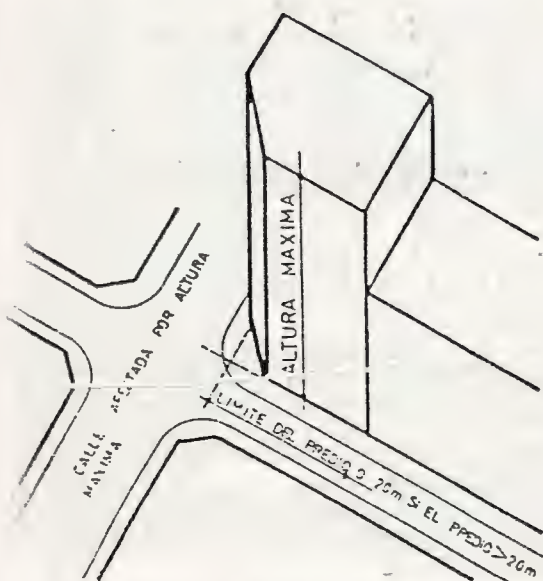
Fuente: O.Mongsfeld, "Monumento y Parque Nacional a la Bandera". Apartado de la Revista de Historia de Rosario, N°7-8.



Los retiros de línea en el Código Urbano.

1- El Código Urbano actualmente vigente. 2 a 5- La ciudad real.

Fuentes: Código Urbano, op.cit. Fotos: arq. Isabel Martínez de San Vicente.



Los reglamentos de índice y altura máxima.
 1- El Código Urbano actualmente vigente. 2 a 5- La ciudad real.
 Fuentes: Código Urbano, op.cit. Fotos: arq. Isabel Martínez de San Vicente.

Notas al capítulo IV.

1

"El conjunto de estas medidas (...) reflejaba un gran aumento de la participación del Estado en la vida económica(...)

El Estado asumió la función de arbitraje y regulación de intereses no siempre armónicos, y llegó a adquirir una independencia tal respecto de ellos que pudo defender los objetivos superiores de la clase aun a riesgo de afectarla en sus intereses mas inmediatos(...)

(...) El Instituto Movilizador permitió al capital inglés controlar la política crediticia del país. La Coordinación de Transportes otorgó el monopolio de los servicios urbanos, tranviarios y ferroviarios a las compañías británicas, eliminando a los pequeños empresarios. Se garantizaba igualmente a Inglaterra que las medidas proteccionistas no afectarían ni a la importación de carbón ni a la de otros productos tradicionalmente comprados a dicho país. Se programó finalmente un plan de nacionalización de las inversiones británicas deficitarias, especialmente las ferroviarias, mediante la utilización de los saldos favorables del comercio exterior, congelados debido a una inconvertibilidad parcial de la libra, el que se concretó luego de la finalización de la Segunda guerra Mundial".

Rofman, Alejandro. Sistema socioeconómico y estructura regional en la Argentina. Amorrortu Editores, Buenos Aires, 1973. Pag. 144.

2

Béjar, María Dolores. Uríburu y Justo. El auge Conservador. (1930-1935). "Colección Biblioteca Política Argentina", Centro Editor de América Latina, Buenos Aires, 1983.

3,4,5,

Rofman, Alejandro. Op. cit. Pags. 161-163.

6

Tafari, Manfredo. Op. cit. Pag. 50-51.

7

El intendente Luis Carballo desempeñó sus funciones en Rosario desde 1958 hasta 1962 con interrupciones.

8

Werner Hegemann "Arquitecto; doctor en Ciencias Políticas;

urbanista de las Universidades de Berlín, Estrasburgo, Nueva York, París y Munich; director de la revista de urbanismo "Stadttebau" de Berlín; director de exposiciones en Boston (1915) y en Berlín; miembro de la Academia Alemana de Urbanismo; autor de una copiosa bibliografía sobre temas edilicios". Guido, Angel y otros. Op. cit. Introducción de A. González Theyler.

9

Hegemann, Walter. Op.cit. Introducción del ing. Della Paole-
ra. Pags. 5-6.

10,11

Guido Angel, y otros. Op. cit. Introducción del contador
Angel González Theyler.

12

Tafuri,Manfredo y otro. Op. cit. Pag. 51.

13,14

Montes, Alberto. Plan Rosario... Op. cit. Pag. 37.

15

Dice Manfredo Tafuri (op. cit. pags. 54-55) refiriéndose a
Geddes:

"...Geddes delinea algunos puntos cardinales de la ideología
del urbanismo moderno, tendientes a rescatar su propia función
técnica dentro de los procesos de planificación capitalista,
y a reafirmar su propia neutralidad en cuanto ciencia..."

"El evolucionismo geddesiano está teñido de una visión pro-
fundamente optimisitca, llena de fe en las realizaciones del
mundo 'neotécnico', y en un futuro uso antialienante de la
tecnología. Geddes tiene el mérito de haber puesto en eviden-
cia los límites de las teorías tradicionales y de todo mode-
lo formal concluido. La concepción del desarrollo urbano como
proceso, en la base del 'survey' geddesiano, rompe con el
estático proceder por 'modelos' del urbanismo del ochocien-
tos; la ciudad, justamente en cuanto proceso, no puede ser
controlada ni con los modelos técnicos de la dispersión, ni
con la actualización de los sistemas hausmannianos, ni con
los instrumentos puramente restrictivos de la 'sana adminis-
tración'.

16,17,18,20

Montes, Alberto. Las Prefecturas Regionales de Planificación.
Ordenamiento de trabajos y servicios públicos como base para
la conducción política del desarrollo regional. Publicación
del Ateneo de Ingenieros Peronistas, Buenos Aires, 1952.

- 19
Tafuri, Manfredo y ot. Op. cit. Pag. 55.
- 21
Montes, Alberto. Plan Rosario... Op. cit. Pag. 40.
- 22
Idem, pag. 55.
- 23
Rofman, Alejandro. Op.cit. Pag. 202.
- 24
Fernández de Luco, Manuel y otro. "L'intervento architettonico in citta di recente formazione. Il caso della citta di Rosario, Argentina". Trabajo inédito realizado en el Instituto Universitario de Arquitectura de Venecia, 1984.
- 25,26,27,28
Viñas París, Rafael. Guía Turística de Rosario. Año 1962.
Pags. 127 a 131.
- 29,30
Mongsfeld, Oscar. "El Area Metropolitana... Op. cit. Pag. 24.
- 31,32,33,
34,35,36
Plan Regulador Rosario. Reedición publicada por la Sección Prensa y Difusión de la Prefectura del Gran Rosario. Rosario, noviembre de 1973.
- 37
Sica Paolo. Storia dell'Urbanistica. L'Ottocento. Tomo 1
Editori Laterza, Roma-Bari, 1979.
- 38
Código Urbano de Rosario. Edición Oficial, 1973.
- 39,40
Sica, Paolo. Op. cit.
41.
Fernández de Luco, Manuel. Ponencia de la Dirección General del Plan Director de Rosario ante las Jornadas de Saneamiento Ambiental de la Asociación Argentina de Ingeniería Sanitaria y Ciencias del Ambiente. Rosario, 1985.

V. Nuevas hipótesis.

"La articulación de la ciudad en zonas, en las cuáles una gran parte de ella, -la periferia-, resulta completamente deudora de otra parte, -los lugares centrales-, en servicios y en equipamiento, se convierte en una constante, a pesar de que cambien las soluciones edilicias, la calidad y la dimensión de las viviendas, las relaciones de densidad y los índices de edificabilidad". Gianni Fabbri, "La città omogenea".¹

Resulta evidente, a esta altura del desarrollo, que las raíces del problema que se debe afrontar hoy, en una perspectiva de transformación de las actuales condiciones de vida de nuestras ciudades, -la intervención arquitectónica como medio para dar forma y por lo tanto calidad urbana a aquellas áreas y componentes urbanas que nunca han sido objeto de preocupaciones cualitativas-, pueden individualizarse sólo a través de la interpretación de los procesos de formación y transformación del sistema colectivo en la ciudad que nos ocupa.

Pero, cual es la naturaleza del sistema de lugares de la experiencia colectiva en ciudades de tan reciente formación?

En la ciudad contemporánea, esta capacidad de pertenecer a la experiencia colectiva de las componentes urbanas primarias, -capacidad de sentido positivo o negativo-, es siempre:

1.- De naturaleza cuantitativa, es decir vinculada a la asistencia masiva o a la frecuencia de uso. (ejes o nudos viales o de transporte principales, concentraciones del terciario, áreas para servicios urbanos, etc.).

2.- De naturaleza cultural, que abarca a determinadas componentes urbanas a las cuales se le asignan valores significativos, independientemente de su dimensión y de su frecuencia de uso. (el área central, el cementerio, el matadero, la relación con la naturaleza y el paisaje, etc.)

3.- De naturaleza geográfica y localizativa, según condiciones particulares de posición relativa, de agregación o de vinculación con otras componentes del sistema colectivo. (ejes, cruces, puentes, río, costa).²

Es evidente que esta clasificación, presentada tan esquemáticamente, de las distintas "naturalezas" del sistema colectivo, es un instrumento que nos sirve para conocer e interpretar -analítica y proyectualmente- el objeto de nuestra intervención arquitectónica. Es un instrumento que nos permite evitar, ya sea las tradicionales interpretaciones reductivas de tipo funcionalístico o sectorial, ya sean las lecturas por áreas o partes morfológicamente definidas, -sumamente forzadas en las ciudades que nos ocupan-.

Se ha tratado de precisar con el análisis, cuáles son las componentes y las lógicas arquitectónicas a través de las cuáles se construye este sistema de lugares y espacios colectivos, capaz de ser o de convertirse en la especificidad morfológica y funcional de cada ciudad y de sus partes.

Se ha trabajado en la individualización de las constantes -componentes y modos de agregación y composición-, con capacidad de caracterizar la ciudad a través de sus sucesivas transformaciones, para preparar el "material" instrumental útil a las intervenciones proyectuales de transformación o de recuperación arquitectónica.

Confrontando este razonamiento con los principios de construcción y con la naturaleza de la ciudad de Rosario: territorio municipal extendido y potencialmente urbanizable; transformación de áreas rurales en urbanas por la sola división y apertura del trazado vial (precedente a veces mas de cincuenta años a su real ocupación), y por lo tanto no coincidente específicamente con ningún acto de construcción; dinámica continua y permanente de agregación y sustitución edilicia, se capta el valor operativo del enfoque analítico.

Este enfoque ha permitido entender cuáles son las componentes y las relaciones que deben transformarse en hechos de arquitectura, en la medida en que tienen la capacidad de ser los verdaderos puntos fijos de transformaciones sucesivas, permitiendo dar calidad urbana (caracterización arquitectónica) a esta relación -ausente hasta el momento-, entre la ciudad como conjunto y algunas de sus partes o componentes.

Se retoman ahora las consideraciones sobre el modo y sobre la naturaleza de la construcción de esta ciudad morfológicamente dinámica y en transformación edilicia continua, -construida y en construcción-, según una disposición de loteo y de trazado precedente e indiferente a la posterior ocupación y construcción. Es precisamente en este proceso donde se explica la naturaleza de los hechos primarios, verdaderos puntos fijos (de orden funcional y de orden morfológico), ordenadores y caracterizantes de la ciudad en su conjunto.

Los hechos monumentales son entonces aquéllos capaces de independizarse de la malla homogénea y regular que ordena el resto de las componentes urbanas, independientemente de su función: aquéllos signos que no pueden ser borrados, las permanencias. Entre ellos, serán sobre todo las grandes componentes territoriales las que introducirán calificaciones y caracterizaciones en el territorio aun antes de la extensión de la malla vial y de subdivisión de la tierra, y de su posterior proceso de completamiento.

El sistema "barranca-Río Paraná-conexión territorial norte sur sobre la costa" son, en el punto de coincidencia con un puerto natural, los primeros hechos de referencia del desarrollo urbano de Rosario. A este sistema original se le agrega el de los ferrocarriles, -poniendo en relación puerto y "hinterland" agrícola-, que se dispone en abanico sobre el territorio todavía libre y se acerca en cambio cuidadosamente al borde de la ciudad existente, siguiendo la ortogonalidad del trazado urbano.

Este acercamiento del ferrocarril según la geometría de la malla ortogonal constituirá, junto con la construcción del puerto, el acto de construcción-perimetración mas preciso de la ciudad, perfeccionado aun mas por los dos sistemas de bulevares de ronda con el parque urbano en el vértice de cruce entre ambos. Así se construye el "adentro" y el "afuera" de la ciudad, donde encontrará lugar, por una parte la residencia y la actividad terciaria y de servicio, y por otra los equipamientos y actividades marginales (o de periferia): matadero, cementerio, cárcel, galpones, industrias, áreas ferroviarias de carga y descarga, hospitales.

Esta calificación territorial marcará los procesos sucesivos de crecimiento y construcción de la ciudad.

Serán los ejes de las rutas territoriales los únicos capaces de sobrepasar este orden y de relacionar el "interior" con el "exterior", compuesto por un sistema de "aldeas" formalizadas con autonomía. Por lo tanto, la lógica lineal de agregación de las componentes y de los valores colectivos depende de la extensión de la ciudad según estos ejes.

Quedan afuera, en este modo de construirse de la "cualidad" de la ciudad, las áreas periféricas, los espacios inter-ejes colectivos, las islas ferroviarias, las áreas circundadas por concentraciones de servicios no calificados, etc.: verdaderas periferias internas, lugares de no-ciudad (en el sentido de potencialidades negativas de uso y fruición de la ciudad).

Serán entonces las operaciones de agregación, sustitución o transformación de estas componentes urbanas, -ejes de movilidad y transporte, terminales y estaciones ferroviarias y equipamientos ferroviarios, puerto, grandes áreas productivas o de servicio, grandes intervenciones unitarias de vivienda pública-, aquéllas que según lo afirmado hasta el momento, deben convertirse en hechos de arquitectura. Estas son las que deben ser controladas, por lo tanto, a través del proyecto arquitectóni

co, para que no se conviertan, una vez mas, en las ocasiones perdidas de formalización de la ciudad contemporánea.

Las intervenciones proyectuales, por lo tanto, interpretando las demandas técnicas de sector, (vivienda pública, construcciones viales y de infraestructura, programación del transporte y de los servicios vecinales, parques públicos, etc.), deben confrontarse con el proyecto de "unitariedad" cualitativa del sistema colectivo, -proyecto de unidad de la "calidad" dentro del sistema y no de continuidad física en el sentido de la ciudad europea del siglo XIX-, para convertirse así en los verdaderos momentos de construcción-transformación de la ciudad.

Las operaciones proyectuales o normativas no deberán así recurrir a la invención de complejidades morfológicas o funcionales para recrear una falsa cualidad urbana, sino que, asumiendo estas voluntades o potencialidades urbanas que atraviesan, tocan, permanecen externas o se materializan en cada parte urbana o en alguna de sus componentes, harán que cada hipótesis proyectual sea un juicio crítico (en el sentido cultural y en el sentido técnico) y de transformación de la ciudad existente.

Así, cada parte de la ciudad es alterada profundamente en su conjunto o en algunas de sus componentes por presencias, fuerzas o valcres que encuentran su lógica por fuera de la parte misma, pero precisamente de la construcción de esos valores la parte toma su especificidad como lugar caracterizado de la ciudad y la construye.

Se hace evidente que esta condición no puede ser revertida sólo proyectualmente. La inversión de las tendencias actuales puede lograrse sólo con la lucha contra los procesos económicos y decisionales que orientan a las distintas partes de la ciudad "hacia una especialización cada vez mas aguda, desarrollando, como contrapartida, el conocimiento de leyes de constitución de la centralidad aplicadas, esta vez, a nuevas funciones colectivas".³

En este contexto, se afirma un nuevo rol de los reglamentos y de las intervenciones técnicas de sector, nuevos elementos jurídicos, nuevos instrumentos de gobierno de la ciudad. ,

Se trata de una operación sobre los instrumentos. Pero, hacia dónde dirigir la práctica de esos instrumentos?

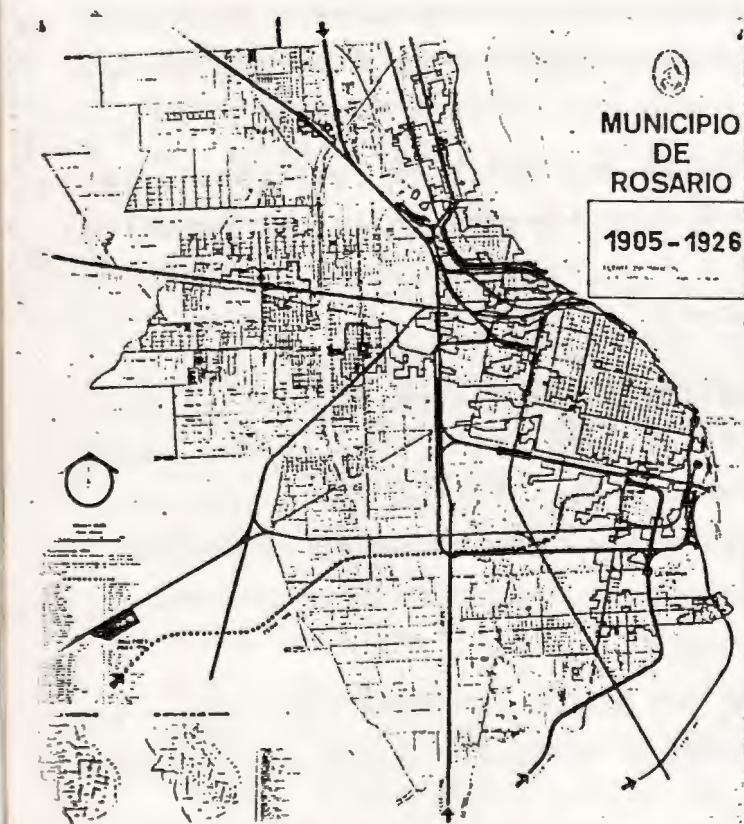
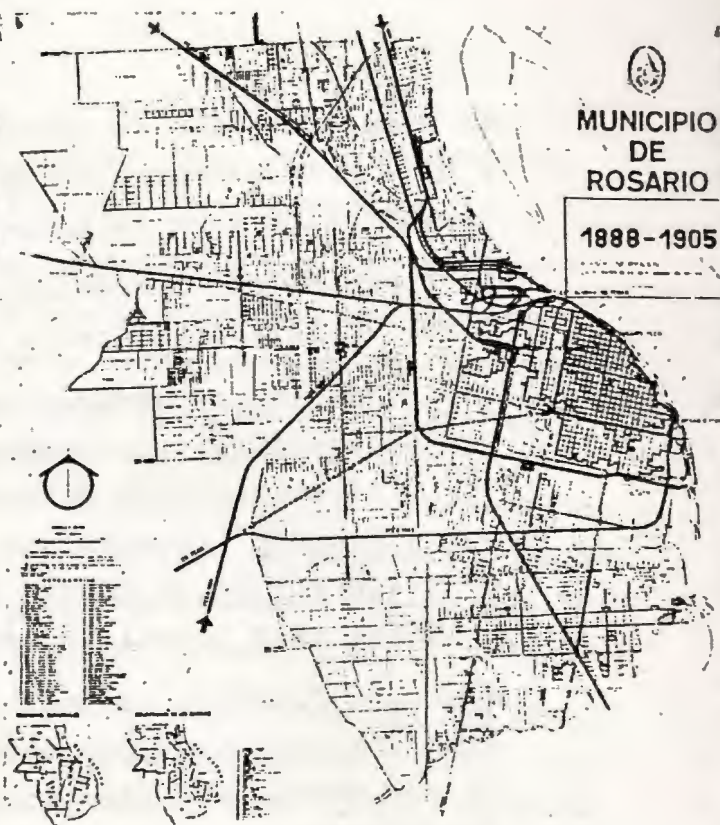
Las reflexiones conducentes a la necesidad de políticas urbanas alternativas, colocan en primer plano a la ciudad existente; a la sustitución del concepto de extensión de la ciudad por expansión (crecimiento cuantitativo) por el concepto de construcción de la ciudad en la ciudad existente (modificación cualitativa y recualificación de los recursos existentes).

Sostiene G.Fabbri⁴ que en las condiciones actuales, "la deformación ideológica de una ciudad pensada como igualitaria en tanto que indiferenciada (homogénea) y la insuficiencia técnico-disciplinaria de una cultura de la ciudad que se ha hecho cargo sólo o principalmente de sus partes en expansión o en nueva formación, ha conducido a una parálisis en las capacidades realizativas."

Sostiene también la necesidad de una drástica revisión de la idea de ciudad homogénea, que debe basarse en "la recuperación de la representatividad del rol de estructuración morfológica de algunas componentes urbanas" ⁵

Queda abierto el problema de los instrumentos disciplinarios a través de los cuáles afrontar, resolver y representar esta ciudad igualitaria en la condición habitativa (relación residencia-servicios), pero fuertemente diferenciada, ya sea en sus múltiples roles funcionales, ya sea en su asentamiento morfológico.

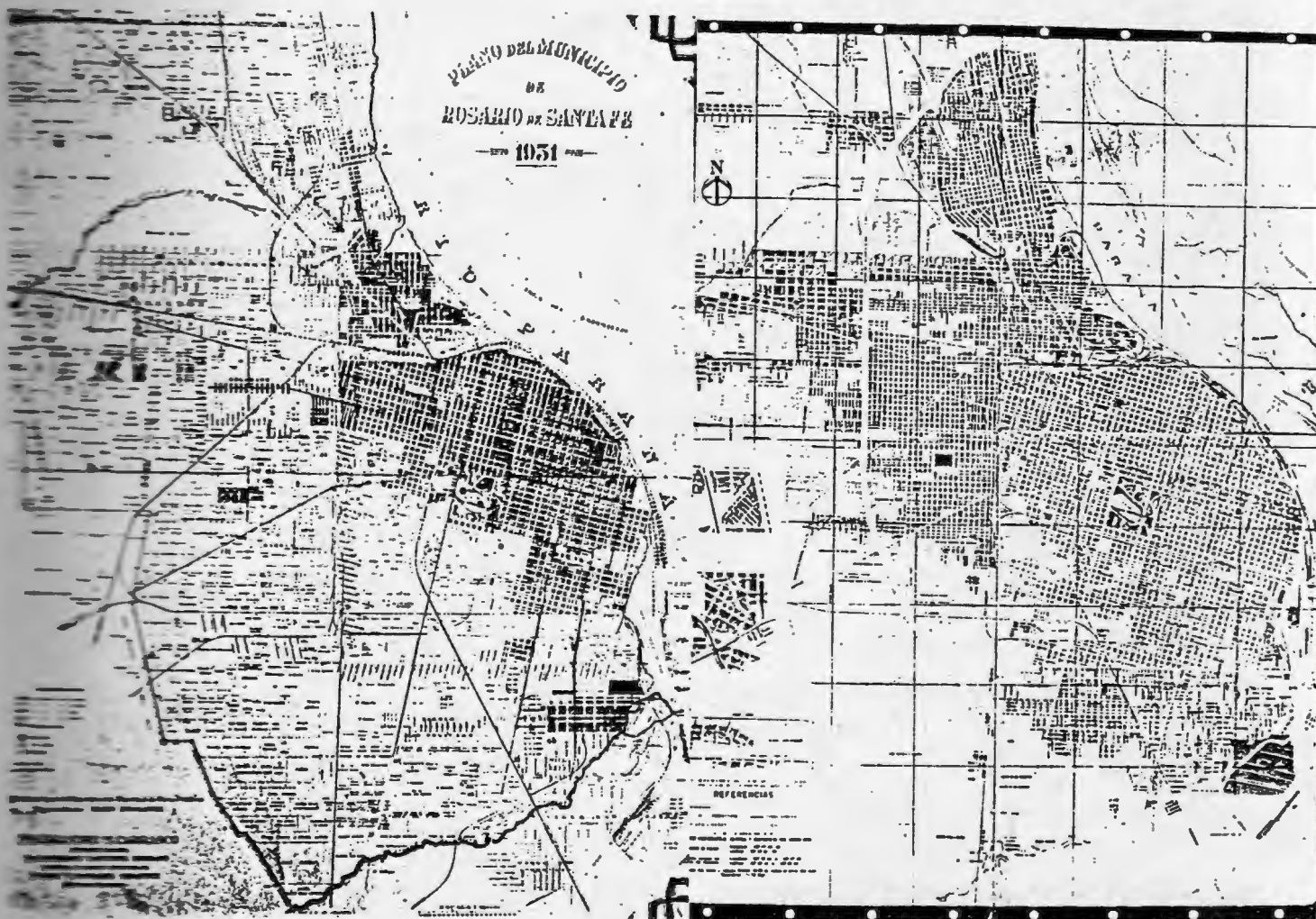
Este es el ámbito de trabajo del nuevo programa sobre "Los instrumentos del proyecto público en la construcción de la ciudad",



El acercamiento del ferrocarril según la geometría de la malla ortogonal constuirá, junto con la construcción del puerto, el acto de construcción-perimetración de la ciudad mas preciso, perfeccionado aun mas por los sistemas de boulevards de ronda. Así se construye el "adentro" y el "afuera" de la ciudad.

Evolución de la estructura urbana. 1 a 3- La ciudad entre 1863 y 1926 (reconstrucciones)
4- Plan de la Ordenanza 1030.

Fuente: Centro de Estudios Urbanos del Rosario.



Los ejes de las rutas territoriales los únicos capaces de sobrepasar este orden y de relacionar el "interior" con el "exterior", y por lo tanto, a la extensión de la ciudad según estos ejes le siguen la lógica lineal de agregación de las componentes y valores colectivos.

1- Plano oficial del municipio de 1931, Alejandro Carrasco. 2- Plano de la oficina cartográfica de Montenegro Paz de 1970.

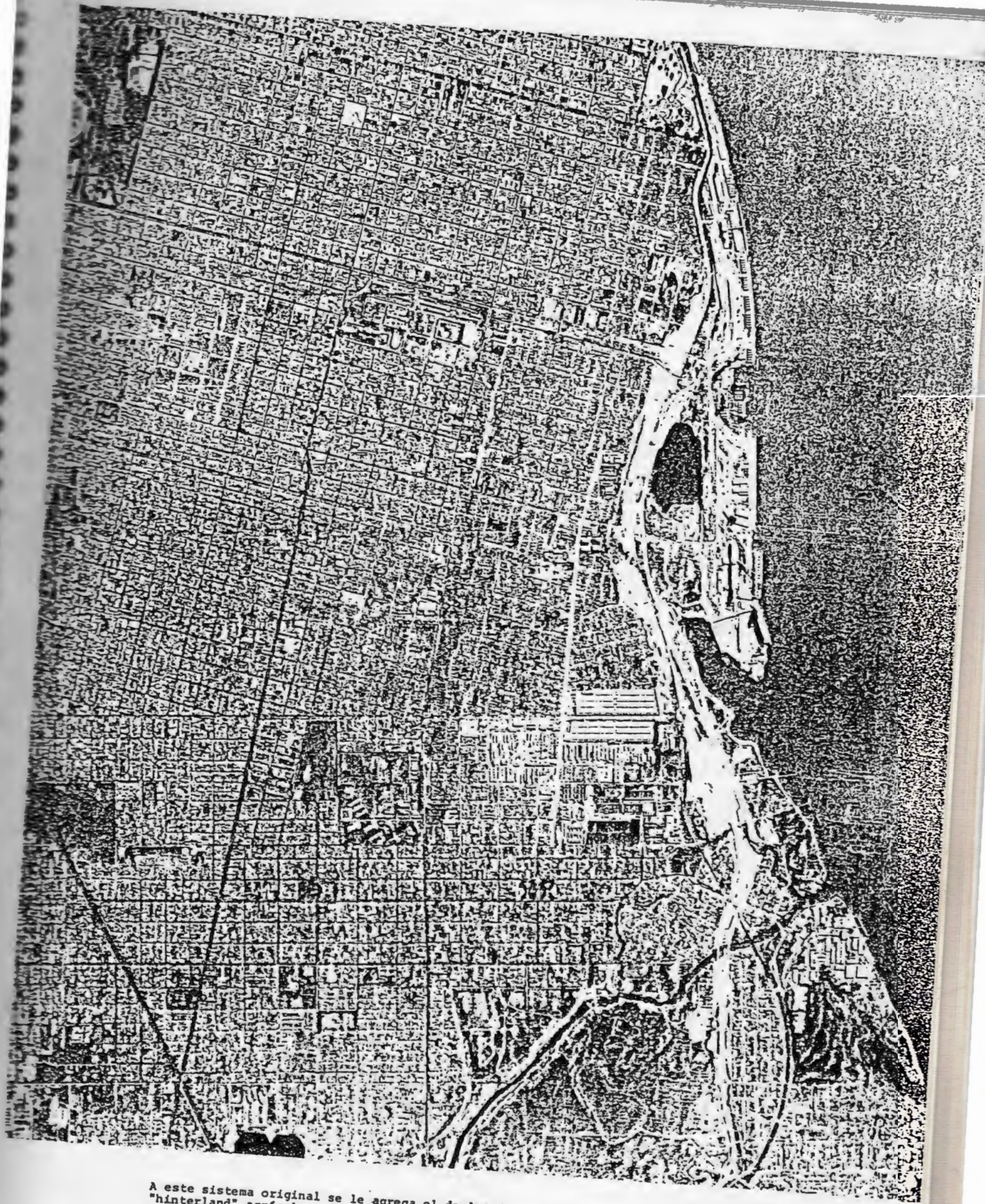
Fuente: 1, Dirección General de Catastro, cit. 2, Propio.



Los verdaderos hechos monumentales son aquéllos capaces de huir a la malla homogénea y regular que ordena el resto de las componentes urbanas, y entre ellos, serán sobre todo las grandes componentes territoriales las que introducirán calificaciones en el territorio aun antes de la extensión de la malla vial y de subdivisión de la tierra, y de su posterior proceso de completamiento.

1- El norte en la foto aérea de 1980.

Fuente: Dirección General del Plan Director. Municipalidad de Rosario.



A este sistema original se le agrega el de los ferrocarriles, poniendo en relación puerto y "hinterland" agrícola, el cual se dispone en abanico sobre el territorio todavía libre y se acerca en cambio cuidadosamente al borde de la ciudad existente, siguiendo la ortogonalidad del trazado urbano.

1- El Sur en la foto aérea de 1980.

Fuente: Dirección General del Plan Director.cit.

Notas al capítulo V.

1,3,4,5

Fabbri, Gianni, "La città omogenea", en Il progetto nella città. Instituto Universitario de Architettura de Venecia, 1980.

2

Cerasi, Maurice, Lo spazio collettivo della città. Mazzotta, edit. Milán, 1976. pag. 158.

Nota:

Parte de las conclusiones de este trabajo pertenecen a la investigación realizada con el arq. M. Fernández de Luco en el Instituto Universitario de Architettura de Venecia, con el apoyo del profesor arquitecto Gianni Fabbri. Dicha investigación fue condensada en el ensayo titulado "L'intervento architettonico nella costruzione della città argentina. Il caso della città di Rosario, Argentina", ya presentado ante ese Consejo.

Bibliografía:

Problemas de metodología de la Investigación en Geografía:

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

Lavedan, Pierre. Qu'est ce que l'Urbanisme?. Henri Laurens, Editeur. París, 1926.

Randle, P.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. La lectura del ambiente. Ed. Infinito. Buenos Aires, 1977.

Cerasi, Maurice. Lo spazio collettivo della città. (faltan datos).

Fernández de Luco, Manuel. "Una hipótesis de transformación urbana: la unidad del espacio colectivo." Publicación interna de la Facultad de Arquitectura de Rosario, 6to. Curso. Diseño Urbano. 1983.

Fabbri, Gianni, y otros. "Valore Urbano dell'architettura" en Casabella N°430, nov. de 1977. Gruppo Editoriale Elesta, S.p.A. Milán.

Fabbri, G. "Idea di città e strumenti di intervento". Apuntes internos del Instit. Universit. di Architettura di Venezia, s.fecha.

Grassi, G. La arquitectura como oficio y otros escritos. (Colec. Arquitectura y Perspectivas). Edit. G.Gilli, Barcelona.

Linasazoro, J. Permanencias y Arquitectura Urbana. (Colec. "Arquitectura y Perspectivas"). Edit. G.Gilli., Barcelona.

Pittaluga, Franca La progettazione analitica della città". (Cuadernos y otros. del Departamento de Teoría y Técnica de la Proyección Urbana) Public. del Instit. Universit. de Arq. de Venecia. Venecia, 1979.

Polesello, Gianugo. "La proyección de la ciudad como arquitectura y como plan". Publicado en Pittaluga, Franca y otros, op. cit. y traducido como publi. de uso interno de la Fac. de Arq. de Rosario, por la arq. Martínez de San Vicente, I. Rosario, 1982.

- Quaroni, Ludovico. Proyectar un edificio. Ocho lecciones de arquitectura. (Col. "Planning & Design"). Edit. G. Mazzotta. Milán, 1977. Traduc. al español Xarait Edic. Madrid, 1980.
- Quaroni, Ludovico. La Torre di Babele. Marsilio Editori, 1967. 2da. edic. 1972. Traduc. al español (Col. "Punto y Línea") Edit. G. Gilli. Barcelona.
- Rossi, Aldo. L'analisi Urbana e la progettazione architettonica. Politecnico di Milano, Fac. di Architettura. Coop. Libreria di Milano, 1974.
- Teyssot, George. Programa del "Corso di Storia dell'Architettura 2 C". Año académico 1977-78 Dpto. de Análisis Crítico e Histórico del Instit. Universit. de Arq. de Venecia.
- Teyssot, George. "Materiali per il Corso di Storia dell'Architettura 2 C". ídem. Venecia, 1979.
- Historia del Urbanismo.
- Franchetti Pardo, Vittorio. Storia dell'Urbanistica. Dal Trecento al Quattrocento. Editori Laterza, Roma-Bari, 1982.
- García y Bellido, A. y ot. Resumen Histórico del Urbanismo en España. Instituto de Estudios de Administración Local. Madrid, 2da. edic. 1968.
- Guidoni Enrico, Marino Angela. Storia dell'Urbanistica. Il Cinquecento. Editori Laterza, Roma-Bari, 1982.
- Guidoni Enrico, Marino Angela. Storia dell'Urbanistica. Il Seicento. Editori Laterza, Roma-Bari, 1982.
- Sica, Paolo. Storia dell'Urbanistica. Il Settecento. Editori Laterza, Roma-Bari, 1981.
- Sica, Paolo. Storia dell'Urbanistica. L'Ottocento. Tomos I y II. Editori Laterza. Roma-Bari, 1980.
- Sica, Paolo. Storia dell'Urbanistica. Il Novecento. Tomos I y II. Editori Laterza, Roma-Bari, 1979.
- Tafuri, Manfredo, Architettura Contemporanea. Electa Editrice. Venecia, 1976.
- Calco, Francesco. 1976.

Historia y Economía Argentina. Problemas generales y particulares.

Béjar, María D. Uriburu y Justo: el auge conservador. (1930-1935). Co-
lec. "Biblioteca Política Argentina". Centro Editor de
América Latina, Buenos Aires, 1983.

Ferrer, Aldo. La economía Argentina. Las etapas de su desarrollo y pro-
blemas actuales. Fondo de Cultura Económica. 1a. Edición,
Méjico 1963.

Galasso, Norberto. Raul Scalabrini Ortiz y la penetración inglesa. Co-
lec. "Biblioteca Política Argentina". Centro Editor
de América Latina. Buenos Aires, 1983.

Giudici, Norberto. Imperialismo inglés y liberación nacional. Col. "Bi-
blioteca Política Argentina", Centro Editor de Amé-
rica Latina, Buenos Aires, 1984.

Hardoy, Jorge Enrique. Las ciudades en América Latina. Paidós, Buenos
Aires,

Rofman, Alejandro. Sistema socio-económico y estructura regional en la
Romero, Luis A. Argentina. Amorrortu Editores. Buenos Aires, 1973.

Scalabrini Ortiz, Raul. Historia de los Ferrocarriles Argentinos. 8ava.
Edición. Editorial Plus Ultra, Buenos Aires,
1983.

Historia Argentina. Problemas generales.

Assadourian, C.S. y ot. Argentina. De la conquista a la independencia.
Paidós, Buenos Aires. Reimpresión, 1983.

Cantón, D. y ot. Argentina. La democracia constitucional y su crisis.
Paidós, Buenos Aires. Reimpresión, 1983.

Gallo, E , Cortés Conde, R. Argentina. La república conservadora. Pai-
dós, Buenos Aires. Reimpresión, 1983.

Halperin Donghi, Tulio. Argentina. De la revolución de independencia
a la confederación rosista. Paidós, Buenos Ai-
res. Reimpresión, 1983.

Formación y Evolución Urbana de Rosario. Ciudad Argentina.

Gutiérrez Ramón, y ot. "La colonización del territorio argentino", en:
2 C Construcción de la ciudad, N° 19, nov.de
1981. Barcelona.

Gutiérrez, Ramón. Presencia y continuidad de España en la arquitectura rioplatense. Edit. Concentra, Buenos Aires, 1971.

Randle, P.H. La ciudad pampeana. OIKOS, Asociación para la promoción de Estudios Territoriales y Ambientales. Buenos Aires, 1977. (2da. edición).

Razori, Amílcar. Historia de la ciudad argentina. Imprenta López. Buenos Aires, 1945.

Romero J.L y otros. Buenos Aires. Historia de cuatro siglos. Editorial Abril, Buenos Aires, 1983.

Scobje, James R. Buenos Aires. Del centro a los barrios. 1870-1910. Ediciones Solar S.A., Buenos Aires 1977. (original en inglés, Oxford University Press, 1974).

Yujnowsky, Oscar. La estructura interna de la ciudad. El caso latinoamericano. Ediciones SIAP, Buenos Aires, 1971.

Alvarez, Juan. "Historia de Rosario. 1a. reimpresión, 1981. 1a edic. 1943. Univ. Nac. del Litoral. Rosario.

Bergnia de Córdoba Lutges, "Planos de Rosario", en Diario La Capital, María A. 8/10/59, 9/10/59, 10/10/59, 11/10/59.

Calgaro, Premoli. "La organización jurídico-institucional y el planeamiento en el área de la Prefectura del Gran Rosario". Cuaderno de Prefect. del Gran Rosario, N°8. Rosario, s.f.

De Marco, M.A. Historia de Rosario. Museo Histórico Provinc. de Rosario "Dr. Julio Marc". Santa Fé, 1978.

Ensinck, O.L. Historia de la inmigración y la colonización en la Prov. de Santa Fé. Fundac. para la Educac. la Ciencia y la Cultura. Buenos Aires, 1979.

González Theyler, A. "Problemas Urbanísticos de Rosario". Public. de la Organizac. Funcional de Rosario. Rosario, 1958.

González Theyler, A. "Economía y Urbanismo en Rosario, ejecución y financiación del Plan Ferroviario." Public. por la Org. Func. de Rosario. Rosario, mayo de 1945.

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

Guido Angel. Plan Regulador de Salta, 1938. Edición oficial.

Hegemann, Walter. "Problemas Urbanos de Rosario". Conferencias dictadas
en Rosario en 1931. Public. Oficial de la Municip.
de Rosario, 1931.

IPRU (recopil.) "Reestructuración de los accesos ferroviarios y cami-
neros de la ciudad y puerto de Rosario y obras urba-
nísticas complementarias". Antecedentes Legales, 1932-1
1953. Bibliot. Fac. de Arq. de Rosario.

Locatelli, Delfo. Historia de la propiedad territorial en el Municipio
de Rosario. Direc. Municip. de Topografía y Catastro.
Municip. de Rosario.

Minist. de Hac. y "Obras del Parque Balneario Ludueña". Imprenta de
Obras Púb. de la la prov. de Santa Fé. s. fecha.
Prov. de Sta. Fé.

M.O.P. Dirección. "Ampliaciones del Puerto Rosario". Buenos Aires, 1933.
Gral. de Puertos.

Mongsfeld, Oscar. "Evolución Urbana del Area Central de Rosario". (sin
public. Archivo C.E.Urb. del Rosario).

Mongsfeld, Oscar. "Evolución Histórica del Area de la Prefectura del
Gran Rosario". Cuad. de Trab. de Prefect. del Gran
Rosario N°7. Rosario, s.fecha.

Mongsfeld, Oscar. "Monumento y Parque Nacional a la Bandera . Reseña
gráfica del lugar histórico. Su transformación y de-
sarrollo." (apartado de la revista de Historia de
Rosario, N°7/8 julio-dic. 1964). Rosario, 1965.

Mongsfeld, Oscar. "Origen del trazado urbano del Rpsario". Ponencia al
Primer Congreso de Historia de los Pueblos de la
prov. de Sta. Fé. '1982.

Mongsfeld, Oscar. "Rosario, ciudad-puerto." Publicación del C.Urb. del
Rosario. Rosario, 1982.

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

- Montes, Alberto. "Plan Rosario. Ley N°16.052 y sus antecedentes. Proyecto de Decreto Reglamentario." Public. del Centro de Estudios Nac. Provinc. y Municip., filial Rosario. 1964.
- Montes, Alberto. Santiago Montenegro. Fundador de la Ciudad de Rosario. Ediciones IEN.Rosario, 1977.
- Memorándum de la "El Plan Regulador de Rosario y los accesos Ferrovia-Municip. de Ros. rios." Edit. Fedrac. de Fomento Edilicio. Rosario, 198 al M.O.P. Nacion.
- Municip. de Rosario. "Plan Regulador y de Extensión.Memoria descriptiva y Justificativa". Rosario, 1935.
- Municip. de Rosario. "Compendio de Digesto Municipal de la Ciudad de Rosario (desde 1852 hasta 1931). Recopilación de Leyes, Ordenanzas y Decretos." Public. Oficial. 6ta. edic. Rosario, 1931.
- Municip. de Rosario. "Compendio de Digesto Municipal de la Ciudad de Rosario, 1956-66." Public. Oficial, 1978.
- Municip. de Rosario. "Anuario Estadístico". Año 1981, Tomo 1. Direc. Gral de Estadísticas de la Municip. de Rosario. Rosario, 1981.
- Municip. de Rosario. "Guía del Transporte Urbano de Pasajeros". Edic. del Banco Municip. de Rosario. Rosario, 1981.
- Rigotti, A.María. "Crónica Ilustrada de la Evolución Urbana y Arquitectónica de Rosario." Trabajo de investigac. 1980-81. No public. Bibliot. Fac. de Arq. de Rosario.
- Roselli, A. "Leyes Orgánicas Municipales. Cartas Orgánicas de Santa Fé y Rosario. Régimen de las Comisiones de Fomento. 1858-1939.
- Rosario, "Actas e informes acerca de la Conferencia Nac. de Urbanismo, realizada en Rosario en 1967." (Bibliot. Fac. de Arquitect.
- Rosario, "Comisión pro-adelanto de Rosario y su zona de influencia. Informe año 1956." ídem.
- Rosario, "Plan Regulador Rosario: Decreto Municipal 34.318 y 34.983. Decreto Provincial 04188." Public. por Sec. Prensa y Difus. de la Prefect. del Gran Rosario. Rosario, 1973.

- Rosario, "Obras Urbanísticas de la ciudad de Rosario, Antecedentes Legales. Recopilación de Ordenanzas Municipales y Leyes Nacionales, 1932-1948". IPRUL.Rosario, 1969.
- Rosario, Guía Turística de la Prov. de Santa Fé. Edic. Amalevi. Rosario, 1978.
- Rosario, Nomenclatura de las calles y plazas del municipio; explicación de su significado histórico. Imprenta La Capital. Rosario, 1903.
- Rosario, U.N.L. "Archivo del H.Concejo Municipal; guía descriptiva del material documental." Trabajo realiz. bajo la direc. de la prof. Marta F. de Prieto. Rosario, 1968.
- Rosario, Municip. "Rosario turístico; guía N°1; jun-dic.1971." Egebe Ediciones. Rosario, 1971.
- Viñas Paris, Rafael. Guía Turística de Rosario. Año 1962.
- Viñas Paris Rafael. Guía Turística de Rosario. Año 1965.
- Viñas Paris, Rafael. Guía Turística de Rosario. Año 1967-68.



Archivos consultados. (Material inédito, documentación cartográfica)

Dirección de Transporte. (Municipalidad de Rosario)

Dirección de Topografía y Catastro. (Municipalidad de Rosario)

Dirección de Desarrollo Urbano. (Municipalidad de Rosario)

Oficina del Digesto Municipal. (Concejo Deliberante de Rosario)

Centro de Estudios Urbanos del Rosario.

Archivo privado del señor Wladimir Mikielevich.

Archivo Agrimensor A. Montes.