

FACULTAD
DE ARQUITECTURA
PLANEAMIENTO Y DISEÑO
UNR



Nº15

**CENTRO UNIVERSITARIO ROSARIO
DE INVESTIGACIONES
URBANAS Y REGIONALES**

Cuaderno nº 15

LOS INSTRUMENTOS DEL PROYECTO
PUBLICO EN LA CONSTRUCCION DE
LA CIUDAD. EL PLAN ROSARIO.

Arq. Isabel Martínez de San Vicente
Rosario, 1986.

CUADERNOS DEL
CURDIUR

CITE ESTE TRABAJO SI LO USA COMO REFERENCIA

LOS INSTRUMENTOS DEL PROYECTO PUBLICO EN LA CONSTRUCCION DE LA CIUDAD, 3a. PARTE. EL PLAN ROSARIO.

arquitecta Isabel Martínez de San Vicente

El debate cultural urbanístico 1930 - 1955.

En el período que va de 1930 a 1952, se producen importantes transformaciones territoriales, inducidas por 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, y los ferrocarriles se nacionalizan en 1948, como consecuencia del Convenio Andes.

La crisis económica del '30 y las transformaciones territoriales enunciadas inducen en la ciudad la transformación más profunda desde la instalación del ferrocarril.

Si bien la construcción de los primeros caminos pavimentados provoca intensas transformaciones -naturales o inducidas- en la estructura interna de la ciudad, la pavimentación se realiza en general sobre la red existente, en su mayor parte paralela a las vías férreas. La transformación urbana potencial más 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. Las actividades colectivas se dispersan espacialmente de manera homogénea, 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 pueblos de las expansiones urbanas del siglo anterior).



La construcción de edificios públicos según criterios de funcionalidad estrictamente sectorial (Mercados de Concentración, Ciudad Universitaria, escuelas) introduce nuevos problemas de forma y organización de los sistemas de accesibilidad y transporte, sin agregar nada al espacio urbano.

Los edificios públicos se convierten en "oficinas" cerradas a la vida urbana, careciendo de funciones y significados extendidos a toda la ciudadanía. Tal el caso, por ejemplo, del nuevo Palacio de Tribunales. El edificio suplanta al antiguo Palacio, insertado en un conjunto semimonumental construido 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 cuales son en cambio fuertemente comercializados (1). La separación se hará aun más evidente en el período sucesivo, con la eliminación de los mercados del área central por obra del Intendente Carballo (2) y la construcción del área peatonalizada del sector central.

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

- a. Aun manteniendo su 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.
- b. Se estimula definitivamente el contraste entre centro y periferia, proque en esta última se prevee la instalación exclusivamente de funciones residenciales e industriales.
- c. La distribución de edificios y funciones comienza a seguir un jerarquía establecida por la amplitud de las vías o por la centralidad de los lugares.

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.

Estar 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 en sanche-, ya no es suficiente para abordar los nuevos problemas urbanos. Se hace necesario definir un nuevo campo disciplinario para el urbanismo: la "ciencia ur bana" 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 vi sita de Werner Hegemann en el año 1931 (3), quien apoya el plan de racionalización ferroviaria propuesto por Farengo, pero ataca duramente las soluciones aca demicistas 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 dictara bajo los auspicios de la Municipalidad, el Ro tary Club, el Jockey Club y la Sociedad Alemana, y costeadas por la Sociedad de Ingenieros, Arquitectos, Constructores de Obras y Anexos, la Federación de Fomen to 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 con tinuamente el Doctor Hegemann.

(Hegemann)... reafirmó la idea de colaboración profesional como concepto al consultar, para la preparación de sus conferencias, a abogados, ar quitectos, financistas, funcionarios municipales, ingenieros, legisla dores, médicos y sociólogos. De aclarado el error que se comete al reivindicar el monopolio exclusivo y excluyente del Urbanismo para una determinada actividad profesional" (4).

González Theyler (5) extracta, a su vez, dos frases de Hegemann que son signifi cativas:

"La experiencia ha probado, que cada imitación de estilos viejos y muer tos está casi siempre en peligro de hacerse ridícula sólo pocos años des pués de haberla tentado (...). Yo creo que no hay más que dos medios pa ra protegerse contra el ridículo en arquitectura. Uno de ellos consiste en construir solamente con la mayor simplicidad y el más estricto racio nalismo las cosas que son verdaderamente útiles. Los edificios construi

dos escrupulosamente con el sentido de lo útil serán aceptables, al me
nos durante tanto tiempo como dure su utilidad" (6)

El "extremo realismo" del urbanismo alemán tuvo significativa influencia en los planes posteriores: el Plan Regulador entendido como una expresión de sistemat
idad que "no cambia la naturaleza de los procesos pero racionaliza su desarrol
lo; no discute en profundidad sus fundamentos económicos, sino que tiende a re
construir una condición de naturalidad para los mecanismos de la renta" (7)

Es significativo que, en el período 1930-1950 las innovaciones en escala urbana de mayor trascendencia se refieren a la organización de las oficinas municipa
les, provinciales o nacionales de planificación y urbanismo y a la municipaliza
ción de los servicios públicos.

En 1935, el Dec. Prov. del 24 de agosto organiza la Oficina de Urbanismo Region
al de la provincia; en 1939, la Ley Provincial 2756 dispone en su art. 3º que dentro de los dos años de su puesta en vigencia, las municipalidades "confeccion
arán su respectivo expediente urbano y plan regulador, que contendrá las previ
siones necesarias de su organización y el desarrollo futuro de la ciudad".

La Ord. Municip. 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 Bande
ra, los estudios y proyectos para una solución adecuada al problema ferroviario de Rosario. Esta ordenanza fue, según Montes (8) el origen de las gestiones que culminaron con la inclusión de un artículo referido al tema en la Ley Nacion
al 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 in
terno 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" (9).

Con motivo de la nacionalización de los ferrocarrilas, 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 de 1948 crea la Comisión Permanente de Planificación y Urbanismo del Concejo De

liberante y la Secretaría homónima del Departamento Ejecutivo, y la Comisión Temporal de Enlace del Plan Regulador.

El Plan Rosario

A partir de la nacionalización de los ferrocarriles, asume como Secretario Técnico de la Comisión Nacional el agrimensor Alberto Montes, quien 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 (10), Mumford y los geógrafos de la escuela francesa, -Lavedan y Bruhnes-, 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" (11).

Acusa a los planes reguladores de carecer de "correlación con el proceso económico que se desarrolla en el país y de adherencia en el sentido sociológico" (12).

Amplía por primera vez la escala del problema, colocando al urbanismo como una escala en 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 absolutas, 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" (13).



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" (14). 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; fundamentalmente 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" (15).

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 reduciendo 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 de la colocación del sistema de las infraestructuras públicas, -Avda. de Circunvalación, Avda. Costanera, Avda. de Travesía, Puerto Nuevo-, abriendo el camino a una definitiva modernización de la ciudad en coincidencia con la nueva infraestructuración del territorio. Desaprovecha, en cambio, la real oportunidad de dotar a esta nueva ciudad de una forma coincidente con el nuevo contenido social de las transformaciones planteadas. Así, las contradicciones entre centro y periferia se intentan resolver en términos funcionales, pero no existe una voluntad de resolverlas mediante explícitas intervenciones cualitativas de formalización arquitectónica. No prevé, por lo tanto, una sustancial ampliación del sistema colectivo urbano acor

de con la dimensión de las intervenciones planteadas, ni se alteran las relaciones de dependencia en términos de equipamiento y servicios de los suburbios con el centro.

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.

En el año 1954 se dicta la Ordenanza 1030, que incorpora los lineamientos del Plan Rosario 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.

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.

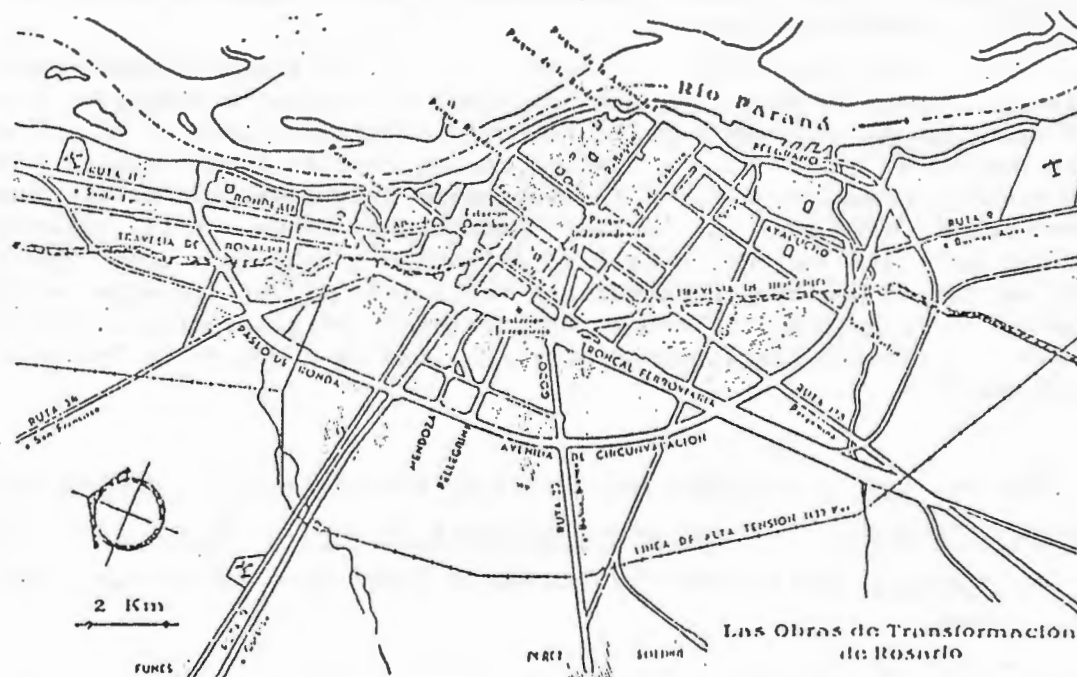
7-



- 1- Tafuri, Manfredo, Dalco Francesco. Architettura Contemporanea. Electa Editrice, Venecia, 1976, Págs. 50, 51.
- 2- El Intendente Luis Carballo desempeñó sus funciones en Rosario desde 1958 hasta 1962 con interrupciones.
- 3- 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. Introd. de A. Gonzalez Theyler.
- 4- Hegemann, Walter. op. cit. Introd. del Ing. Della Paolera.
- 5 - 6- Guido, Angel y otros. op. cit. Introduc. de A. González Theyler.
- 7- Tafuri, Manfredo y otros. op. cit. pág. 51.
- 8 - 9- Montes, Alberto. Plan Rosario... op. cit. pág. 37.
- 10- Dice Manfredo Tafuri (op. cit. Págs. 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..."

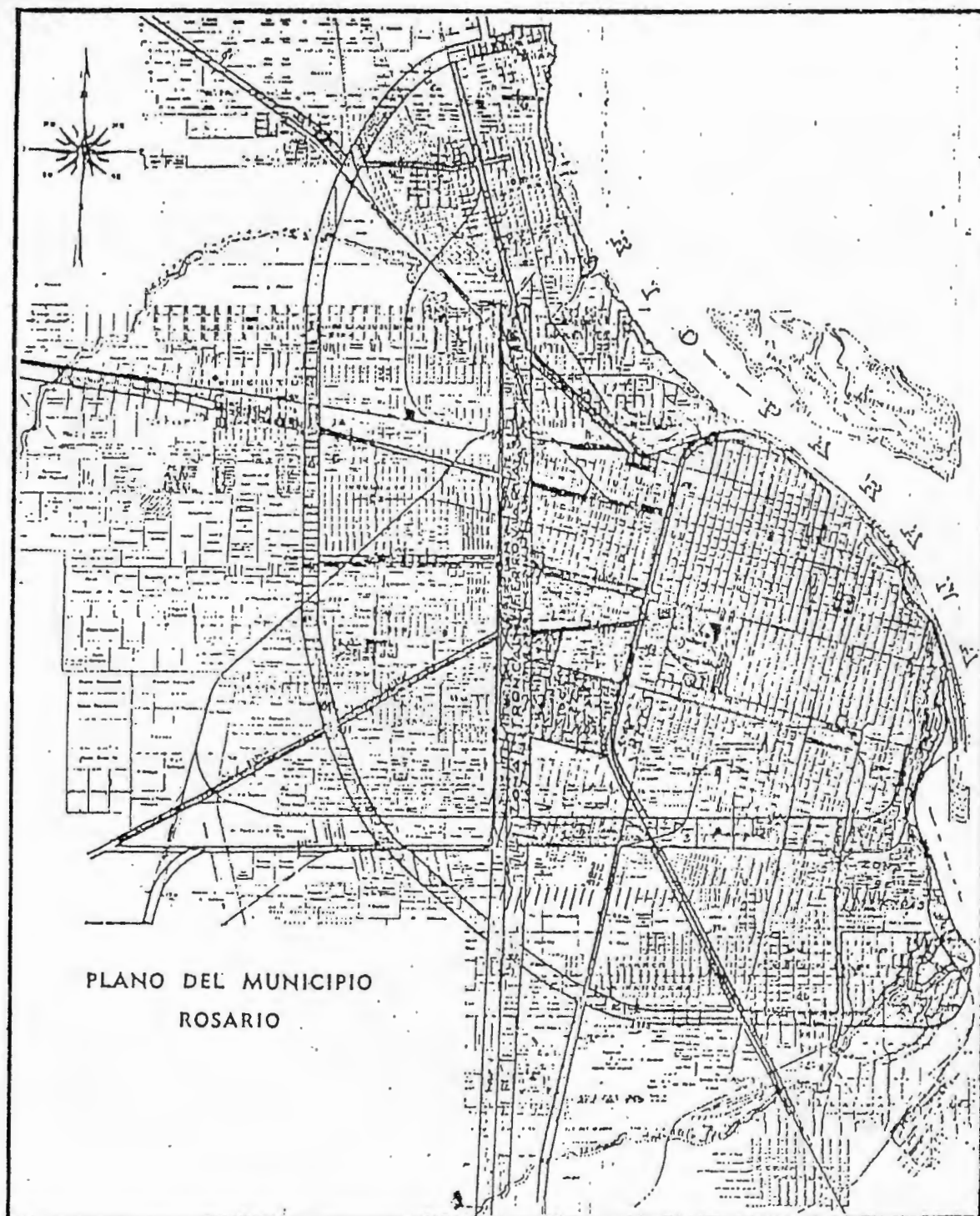
El evolucionismo, geddesiano está teñido de una visión profundamente optimística, llena de fe en las realizaciones del mundo 'neotécnico', y en un futuro uso antialienante de la tecnología. Geddes tiene el mérito de haber puesto en evidencia los límites de las teorías tradicionales y de todo modelo formal, concluido. La concepción del desarrollo urbano como proceso está en la base del 'survey' geddesiano, rompe con el estático proceder por 'modelos' del urbanismo del ochocientos; la ciudad, justamente en cuanto proceso, no puede ser controlada ni con los modelos técnicos de la dispersión, ni con la actualización de los sistemasd hausmannianos, ni con los instrumentos puramente restrictivos de la 'sana administración'".
- 11-12-
- 13-15- 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.
- 14- Manfredo Tafuri y otros. op. cit. Pág. 55:



En 1954 se dicta la Ord. 1030, que incorpora los lineamientos del Plan Rosario al trazo 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.

1- Plano del Plan Rosario. 2- Plan Rosario, expropiaciones necesarias y usos del suelo previstos.

Fuente: A. Montes, op.cit.

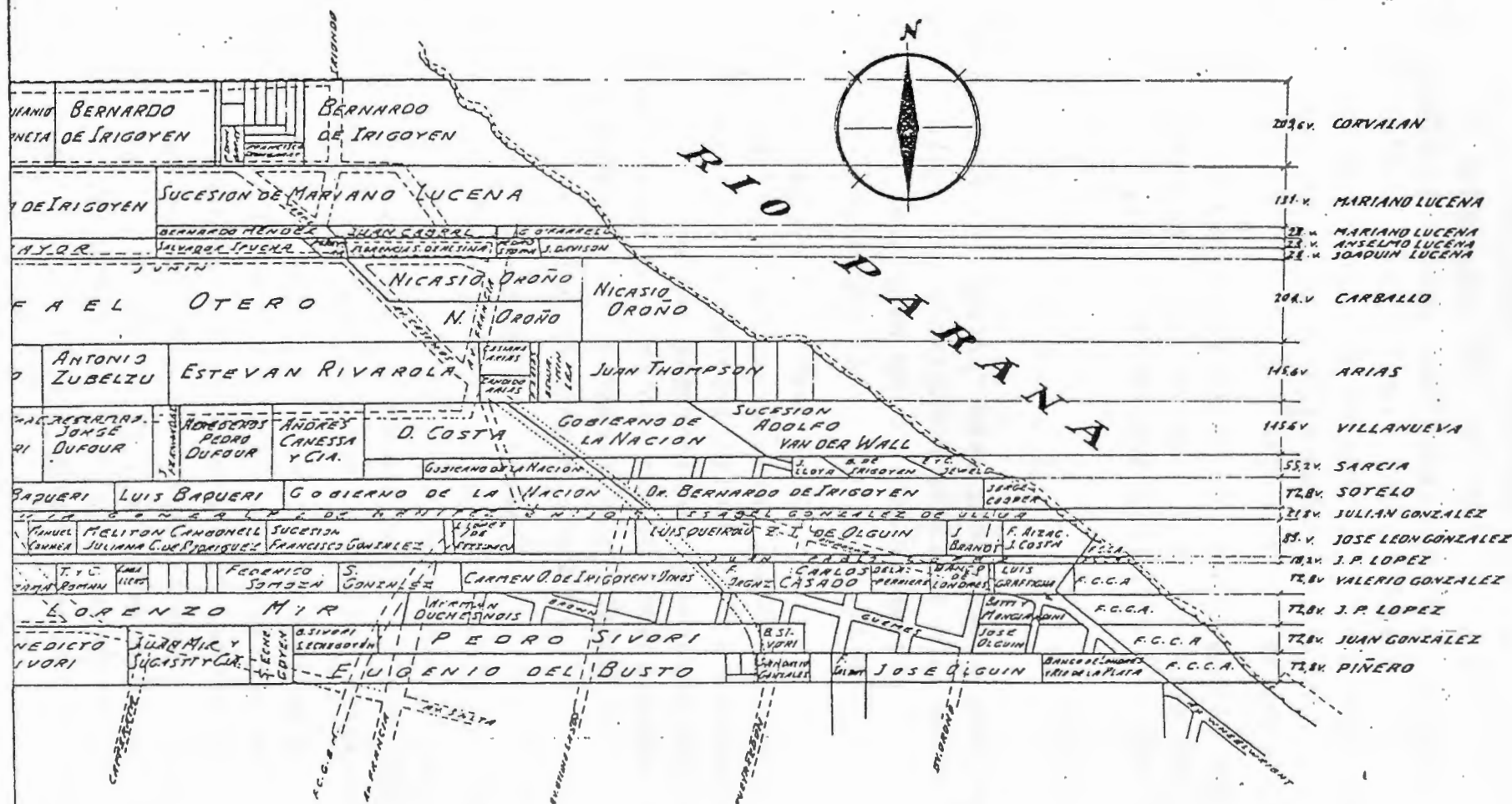


El plan prevé la transformación sustancial de la función y colocación del sistema de las infraestructuras públicas, -Avda. de Circunvalación, Avda. Costanera, Avda. de Travesía, Puerto Nuevo-, sin proponer una sustancial ampliación del sistema colectivo.

1- La estructura del Plan:

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

LAMINA N° 3A



COMPILADOR: ING. DELFO E. LOCATELLI

DIBUJADO: OSVALDO MONTANARI

Plano II.b.Estado catastral en la zona norte del Municipio a mediados de la década de 1870. Nótese en el ángulo superior izquierdo la fragmentación de la propiedad en adyacencias del Saladero 11 de septiembre.

Fuente: Delfo Locatelli, "Historia de la propiedad territorial en el Municipio de Rosario", Municipalidad de Rosario, 1974.

tarde y en menor medida- las modificaciones estructurales que tal contacto iba imponiendo. Entre ellas, una que merece ser destacada fue la incorporación del alambrado, traído al Río de la Plata en 1845 por el inglés Newton. Este hecho resultó de extraordinaria importancia en la medida en que consolidó la propiedad territorial declarada en los títulos escritos y dio base real a la propiedad de los animales.

Es en este marco que la fragmentación de la propiedad rural en las adyacencias de la entonces "Villa del Rosario" comienza a adquirir un ritmo cada vez más acelerado (Plano II,b).

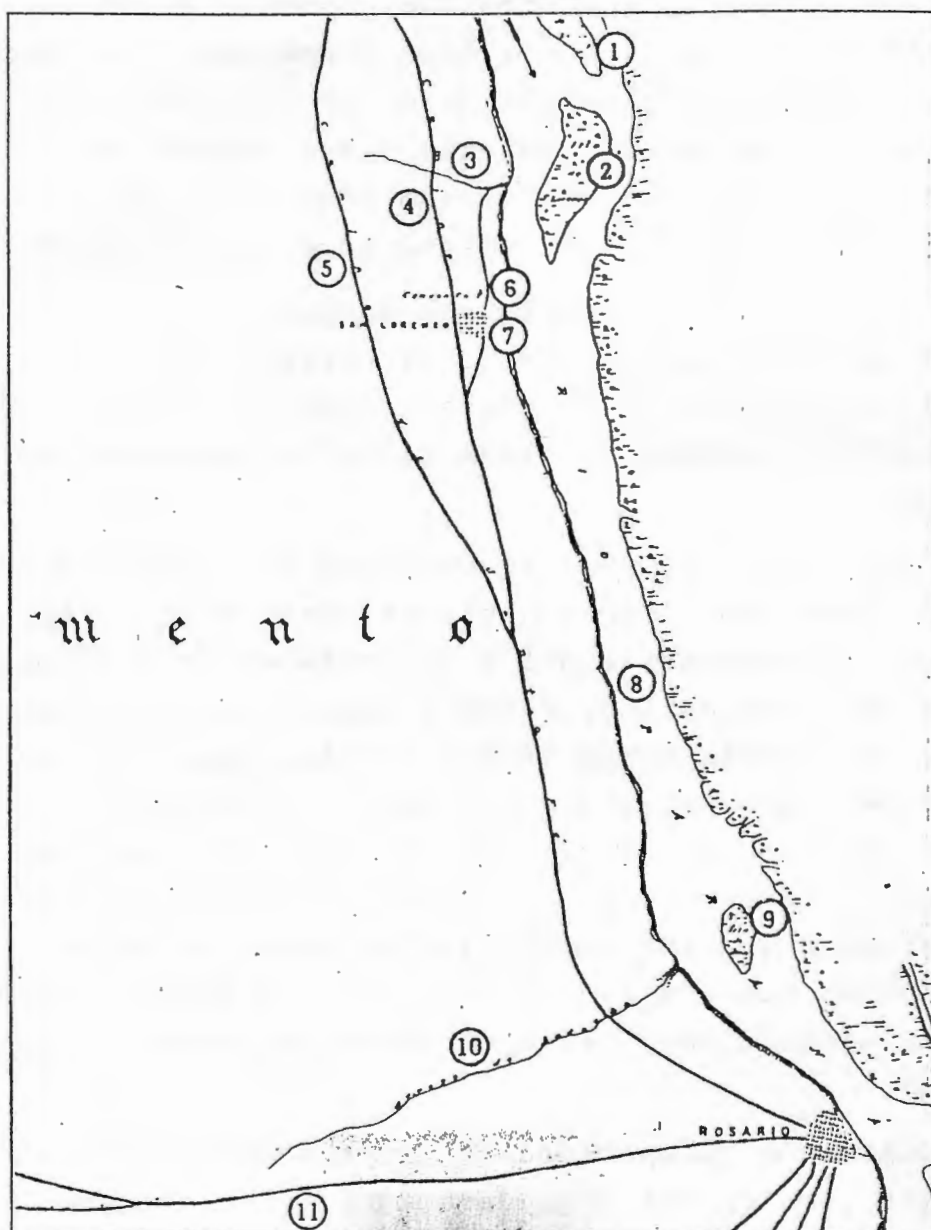
II.2 Preexistencias viarias

Sumada al estado catastral expuesto, otra "marca" verificable en el territorio objeto de este análisis a mediados del siglo pasado está dada por la presencia del Camino Real hacia el norte, conocido en la zona como "camino a San Lorenzo".

Según Mikielievich, "no existen motivos para suponer que el camino de postas o real que desde Rosario seguía al norte sufriera con anterioridad a 1857 modificaciones en su trazado hasta San Lorenzo. Por ello debe considerarse ser el representado en el plano levantado ese año por los agrimensores Bustinza y Blyth, con el objeto de determinar los terrenos de propiedad fiscal en el antiguo Departamento Rosario.

"Aquel camino real a Santa Fe...cruzaba el Ludueña a 2.300 m. al oeste suroeste 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 2.000 m. para aprovechar terrenos altos, libres de pantanos..."(5) (Plano II.c)

Sin embargo, interesa aquí el tramo del camino que no aparece descripto en el citado párrafo y que se encontraba más cerca de la planta urbana de la época, dentro de los límites del Municipio -que hacia el norte se expresaban, en ese momento, en el arroyo Ludueña. Dentro de esa área, el camino a San Lorenzo corría, desde los límites de la zona "construida" de la ciudad -en las cercanías de los terrenos donde con el tiempo habría de



Fragmento del plano de Bustinza y Blyth levantado en 1857 mostrando el camino real a Santa Fe en su primer tramo, desde Rosario hasta pasar el arroyo San Lorenzo.

Por no permitir la presente reducción del plano original la lectura de sus leyendas, éstas y otras aclaratorias se identifican con números colocados en círculos: 1.— Isla de Lucas. 2.— Isla de San Lorenzo. 3.— Arroyo San Lorenzo. 4.— Camino. 5.— Camino a Santa Fe. 6.— Convento de San Carlos. 7.— San Lorenzo. 8.— Bajada del Espinillo. 9.— Isla de Ana. 10.— Arroyo de Ludueña. 11.— Camino a Córdoba.

Plano II.C. Fuentes Wladimir Mikielievich, "La posta de San Lorenzo, un trillado error histórico", Revista de Historia de Rosario, N^o 25.

construirse la estación Sunchales (hoy Rosario Norte)-, paralelamente al río -que en esa área tiene una clara dirección noroeste sureste- hasta hacer un giro hacia el oeste poco después, para correr en sentido este oeste montado en el límite entre dos lonjas. Ese codo del camino constituye el punto más cercano a los terrenos posteriormente ocupados por la Refinería.

Después de recorrer en la mencionada dirección este oeste unos 1.300 m. hacía un nuevo giro hacia el norte, retomando su condición de paralelo al río, hasta cruzar el arroyo Ludueña y continuar en la dirección apuntada según lo descripto por Mikielievich.

El citado camino era de tránsito obligado para todos aquellos que se trasladaran por tierra hacia el norte de Rosario. Sin embargo, una ley provincial del 2 de junio de 1862 dispuso la apertura de un nuevo camino, recto y aproximadamente paralelo al viejo, y que corría entre éste y el río, desde el Ludueña hacia el norte. Poco después se abriría una avenida, también recta, para vincular el origen del Camino Nuevo -marcado por un puente sobre el Ludueña- con la ciudad efectivamente construida en la época; esta avenida cambió varias veces de nombre, desde aquél de "Camino Nuevo a San Lorenzo" que la identificaba con el camino propiamente dicho, hasta el actual de avenida Alberdi (Plano II.d).

Desde el momento de la apertura de dicha avenida, el tránsito hacia el norte, dentro del área de estudio, presentó dos alternativas: el "Camino Viejo" -pasando, como queda dicho, muy cerca de los terrenos más tarde ocupados por la Refinería- y el "Camino Nuevo" -hoy avenida Alberdi. Más al norte, el camino viejo perdió rápidamente vigencia, porque aún aquellos que lo utilizaban en sus primeros tramos -impulsados por la existencia de una ocupación más intensiva- más adelante, en un entorno más "indiferente", optaban por las comodidades del camino nuevo. Los únicos rastros de aquel camino viejo actualmente legibles en el plano son el Camino de los Granaderos -que corre detrás de la fábrica de cerámica Alberdi- y el primer tramo de la traza de la autopista de Rosario a Santa Fe.

II.3 Antecedentes del rol productivo del área

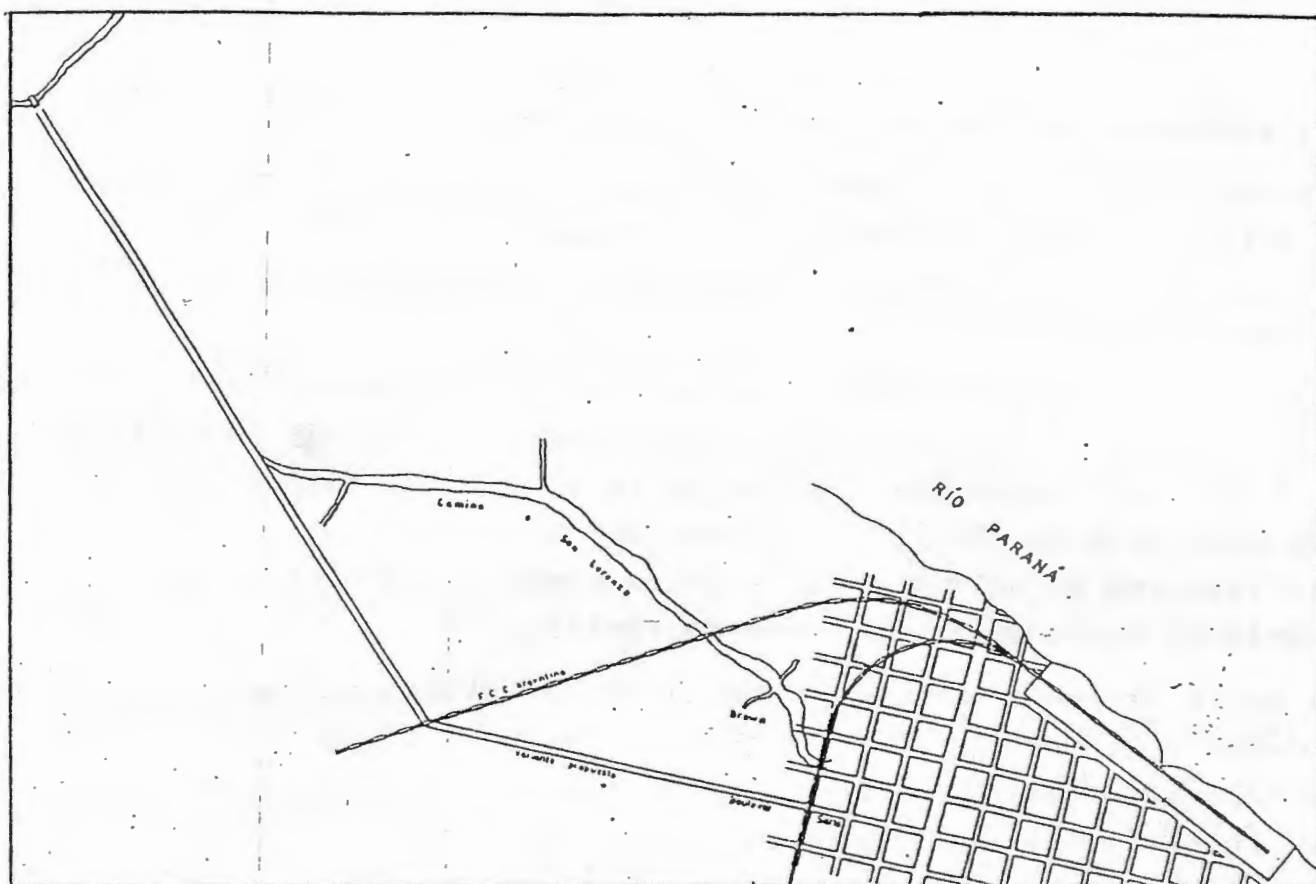
El primer hecho que comienza a insinuar el futuro rol productivo del área analizada consiste en la instalación, en 1859, del Saladero 11 de septiembre, propiedad del general Urquiza en sociedad con otros.

¿Cuáles eran los antecedentes de esta actividad productiva? Evidentemente la explotación pecuaria marcó la vida de la región del Plata casi desde los tiempos de la conquista, cuando perdida toda esperanza de alcanzar el sueño de "Eldorado" los colonizadores se volvieron a la única riqueza posible: la que ofrecía el suelo sorprendentemente fértil.

Ese suelo alimentó generosamente al ganado alzado que se reproducía libremente y cuyos cueros, desde el siglo XVII, fueron crecientemente requeridos por el mercado internacional. Dice Puiggrós: "El siglo XVII señaló el hallazgo de un producto que pronto se transformaría en mercancía básica de la vida económica de las poblaciones y campañas rioplatenses: los cueros!" (6) Con el tiempo, la creciente demanda no pudo ser satisfecha solamente con el ganado cimarrón, y fue menester recurrir a formas de organización productiva más avanzadas: "El desarrollo de la ganadería en el litoral, con la aparición de la estancia, la domesticación del ganado y la utilización del trabajo de los gauchos, se debió a la demanda de cueros, tasajos y otros productos por el mercado exterior." (7)

Como consecuencia de este desarrollo surge la barraca, establecimiento dedicado a la preparación de cueros para su exportación, y expresión vernácula de la manufactura, "categoría histórica de la producción capitalista basada en el trabajo manual sin el empleo de la máquina". (8)

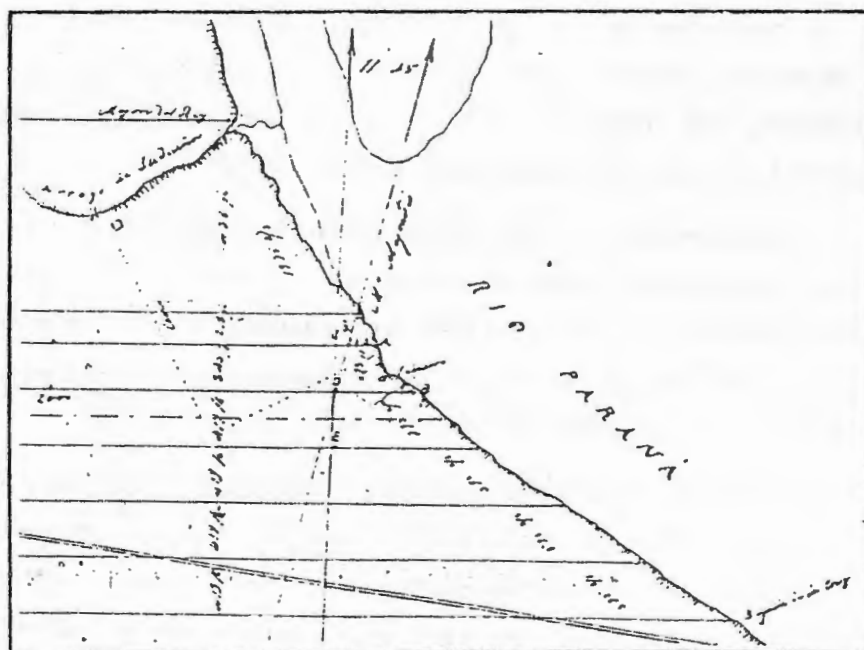
Sin embargo, "históricamente ubicada la barraca como manufactura, desaparece de la esfera productiva poco después de Mayo, reemplazada por otra forma más avanzada, el saladero, que la transforma en uno de los elementos de su división interna de trabajo... El saladero profundiza la división del trabajo entre la ciudad y el campo, que la barraca había iniciado..." (9)



Plano II.d. Proyecto del Camino Nuevo a San Lorenzo, por el ingeniero Bianchi.

Fuente: archivo del Sr.W.Mikielievich.

Redibujó: H.Floriani.



Fragmento de un plano de 1867, trazado por el agrimensor Benedicto Sivori. Señala la ubicación del Saladero Once de Setiembre inmediato a la ribera del Paraná.

Plano II.e. Fuentes: Jorge Tomasini, "El saladero Once de Septiembre", Revista de Historia de Rosario, N°34.

En efecto, la salazón de carne se inicia en 1778, y encuentra un amplio desarrollo después de 1810, encontrándose entre sus protagonistas a Rosas y Urquiza, el primero en Buenos Aires y el segundo en Entre Ríos.

"El saladero tiene también un tiempo histórico bien marcado. Inicia su proceso ascendente poco después de 1810 y mantiene su predominio en el comercio de carnes hasta fines del siglo. 1895 señala la fecha de máxima extracción con 55.000 toneladas. Después el frigorífico liquida definitivamente esta forma histórica de nuestra exportación de carnes."(10)

El papel que Urquiza atribuía a Rosario como puerto del interior alternativo al de Buenos Aires -particularmente ante la coyuntura histórica que había planteado la segregación de la provincia porteña del resto de las provincias- se refleja claramente en el mensaje dirigido al primer Congreso: "...siendo el Rosario el punto de acceso más inmediato para el comercio exterior penetrando por las bocas del Guazú, es allí donde se dan las citas los comerciantes de los últimos extremos de la Confederación, allí donde se reúnen todas las producciones, frutos y especies que mueve el comercio argentino, para recibir en cambio los géneros europeos, etc."(11)

Entre 1852 y 1870 Urquiza impulsó numerosos negocios en Rosario, y entre ellos el Saladero 11 de Septiembre. Según Tomasini, "el objetivo del saladero era atraer hacia Rosario la hacienda habitualmente comercializada en Buenos Aires por numerosos estancieros de la zona y del interior. Tanto el saladero como las industrias derivadas posibilitaban el intercambio directo con los mercados de ultramar y, de tal forma, importantes volúmenes de negocios se sustraían del mercado porteño."(12)

En 1857 Miguel Rueda -apoderado de Urquiza- solicita autorización para instalar el saladero "a 1/4 de legua hacia el sur del Ludueña". Dicha solicitud motiva la intervención de un médico, quien poco después eleva un informe favorable a la instalación, desechando la posibilidad de riesgos para la población que pudieran derivarse de la ubicación señalada.

Los terrenos sobre los que se instaló el saladero se conformaron con dos fracciones, frutos de la fragmentación de la ya mencionada área de Lorenzo Villarruel. La primera, con un frente nominal al río Paraná de 425 y 2/3 varas, fue comprada en 1858 a Mariano y Tomás Villarruel; la segunda, con un frente nominal de 50 varas, se anexó a la anterior en 1866, después de pasar varias veces de mano. (Plano II.e)

El saladero comienza a funcionar exportándose carne salada y cueros a Cuba, Brasil e Inglaterra, y otros productos (aceite, garra, sebo y asta) son vendidos en el mismo Rosario, así como en Buenos Aires, Montevideo y Paraguay. Pese a esto, los negocios no marchan bien, y después de una primera disolución de la sociedad y la posterior firma de un nuevo contrato, Urquiza vende definitivamente el saladero en 1867.

Respecto de los réditos de la empresa, sostiene Tomasini que "con la creación del Saladero 11 de Septiembre, Urquiza contribuyó al propósito inicial de fundar un polo de desarrollo capaz de descentralizar la economía porteña. Numerosos productores de Santa Fe y del interior, especialmente Córdoba, San Luis, San Juan, Mendoza y Tucumán, que anteriormente comercializaban sus haciendas y frutos en la plaza de Buenos Aires se habituaron a hacerlo en Rosario." (13)

Es interesante observar cómo estos hechos van perfilando el "destino" urbano del área, a la vez que ilustran sobre la consolidación del "destino" de Rosario. En ese sentido, saltan a la vista consideraciones de dos tipos referidas a la ubicación del sector analizado: por un lado, consideraciones respecto de la geografía, y por otro lado, consideraciones respecto de la relación del sector con la ciudad efectivamente construida en aquel momento.

En efecto, la posición de los terrenos en cuestión junto al río resulta esencial en la definición del rol funcional del área, tan fuertemente relacionado con la actividad comercial y portuaria. Por otra parte, la relativa lejanía del área respecto de la ciudad consolidada de la época -reflejada tanto en su

inserción en la sección de "suburbios" (dentro de la división de Rosario en "ciudad, extramuros, suburbios y bajo", según Ordenanza del 13 de junio de 1873), como en el dictamen del médico llamado a opinar sobre los riesgos para la población que el saladero podría implicar- expresa una situación de evidente marginalidad. Todo este proceso de progresiva definición del rol urbano del sector parece correr, por otra parte, paralela y confluyentemente a la definición del rol de Rosario en la región y el país.

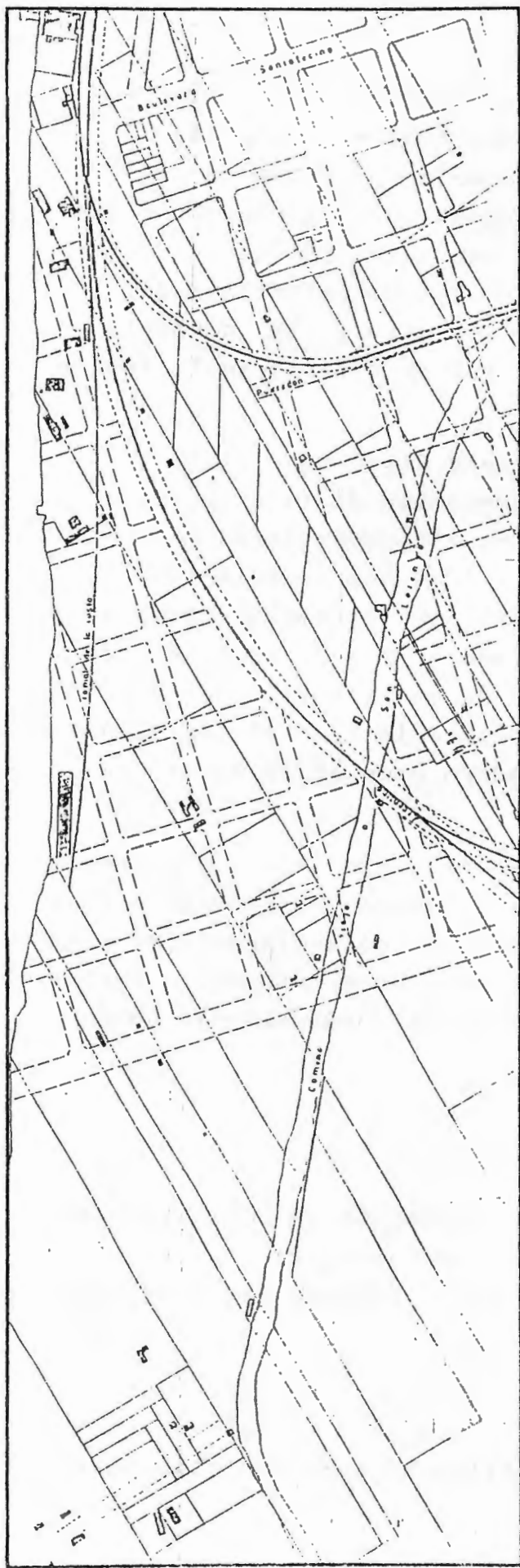
En un plano catastral de la época (Plano II,f) es posible constatar la existencia de una fragmentación de la propiedad territorial hasta alcanzar dimensiones más compatibles con un destino urbano -si bien alcanzando un área muy restringida- precisamente sobre la calle que relacionaba el Camino Viejo a San Lorenzo con los terrenos del saladero. A este respecto conviene recordar que en el contrato de constitución de la sociedad propietaria del mismo se establecía la erección de una pulpería en las adyacencias del saladero como lugar donde efectivizar la paga de los obreros.

Evidentemente se está frente a las fuerzas precisas que dieron origen al hecho urbano analizado: el saladero propiamente dicho; la pulpería; el "camino fluvial" que había determinado toda esta situación; el Camino Viejo a San Lorenzo. Poco después un tercer "camino" vendría a sumarse a esta tarea de formación del hecho urbano: el ferrocarril.

II.4 El ferrocarril

Si existe algún signo físico que sea expresión paradigmática de la Argentina "moderna", es decir del país construido en la segunda mitad del siglo pasado y primeras décadas del presente, ése es el sistema de redes ferroviarias.

En efecto, el ferrocarril permitió estructurar el territorio nacional según los requerimientos del proyecto de país gestado y realizado en esos años. Scalabrini Ortiz ha definido claramente



Plano II.f. Zona norte del Municipio en la década de 1870, autor desconocido. (fragmento).

Fuente: archivo del C.E.U.R.

Redibujó: H. Floriani.

tal rol con las siguientes palabras: "La nervadura ferroviaria de una nación es la estructura básica de sus trasvasamientos internos y de sus intercambios con el exterior. Solamente un río navegable tiene una capacidad de transporte equivalente a una línea férrea." Y agrega: "Quizás en pocas regiones del mundo el ferrocarril ha sido un elemento tan indispensable para el desarrollo de la vida colectiva como lo fue en la República Argentina."(14)

Los principales protagonistas de la "organización nacional" fueron conscientes de la importancia del ferrocarril en ese sentido, y actuaron en consecuencia. Según Scalabrini Ortiz, para ellos "el signo más evidente del progreso no podía ser otro que el mejoramiento de las vías de comunicación."(15)

En 1854 el ingeniero norteamericano Allan Campbell propone al presidente de la Confederación Argentina, el general Urquiza, la realización de un estudio referido a la posibilidad de construir un "camino de hierro" entre Rosario y Córdoba. La provincia de Buenos Aires, por ese entonces segregada de la Confederación, tenía ya muy avanzado un proyecto de ferrocarril propio. La evidente competencia entre los dos Estados argentinos, más la necesidad de integrar la Confederación -es decir, acercar el interior a su puerto, Rosario- impulsaron a Urquiza a aceptar la propuesta.

En los considerandos del decreto respectivo se hace explícito el reconocimiento del valor político de la futura vía de comunicación. Afirmaba en él el presidente de la Confederación que "una de las más premiosas obligaciones del Gobierno Nacional es dotar a la Confederación de vías públicas que activen el comercio de unas provincias con otras, den valor a la producción, faciliten la población del territorio y contribuyan a realizar la constitución política que se ha dado", y que "entre las obras que sobre caminos pueden emprenderse, ninguna es más importante que la del ferrocarril entre la ciudad del Rosario y la de Córdoba."(16)

Ése era sólo el principio. Pasaría Urquiza; pasaría Pavón y, por

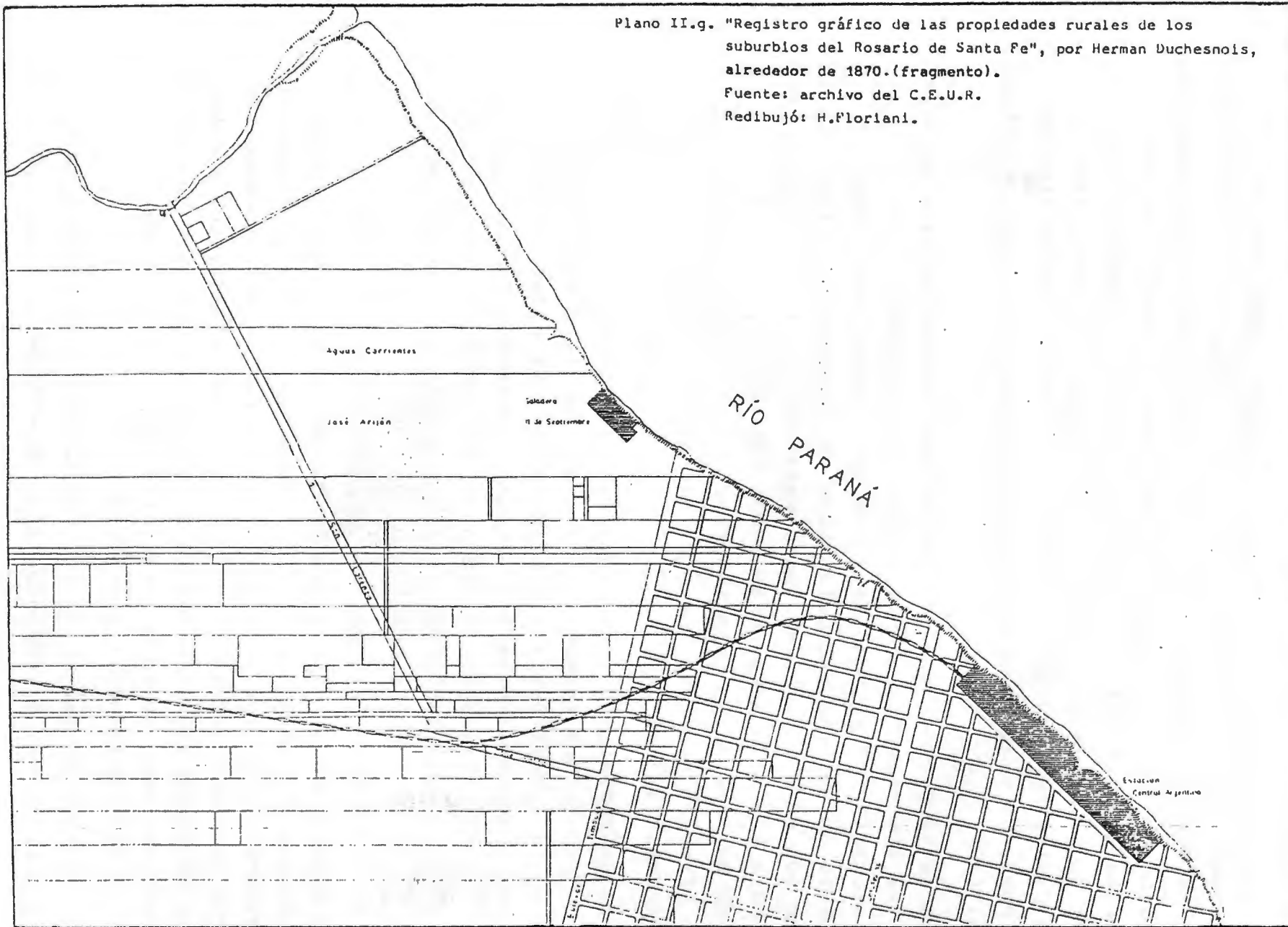
lo tanto, sería cosa del pasado la segregación de la provincia de Buenos Aires respecto de la Confederación; el centro del poder se concentraría nuevamente en Buenos Aires y su clase dirigente; pero el ferrocarril continuaría en desarrollo, aparentemente imperturbable ante tanta agitación, pero en realidad muy sensible a las verdaderas fuerzas que estaban construyendo la Argentina "moderna". El ferrocarril fue estructurando, pues, el país, en función de un nuevo proyecto de él.

En ese proyecto Rosario tenía asignado un rol muy significativo: el de "puerta" del interior no bonaerense por la que habrían de entrar las manufacturas y salir los "frutos de la tierra". Y el mérito principal de Rosario ha consistido, quizá, en haber sabido y podido mantener este rol pese a las inestabilidades políticas de las décadas de 1850 y 1860: ya se ha visto, en efecto, el valor que Urquiza adjudicaba a Rosario como puerto de la Confederación y competidor del de Buenos Aires; la derrota política -más que militar- del caudillo entrerriano no impidió que Rosario mantuviera su función de puerto del interior -un interior ya unido a Buenos Aires, pero de nuevo y definitivamente subordinado a ella.

De manera que Mitre, triunfador en Pavón, lejos de trabar la materialización del proyecto de Urquiza de convertir a Rosario en el puerto del interior, la impulsó. Juan Álvarez dice refiriéndose a los dos presidentes: "Hubiérase dicho que ambos estadistas rivalizaron en su perfecta comprensión de lo que la nueva ciudad representaría para el país". Así, si se vio a Urquiza autorizando presuroso la realización del proyecto del ferrocarril de Rosario a Córdoba, se verá a Mitre -enemigo y vencedor del anterior- precidiendo los actos de inauguración de las obras en 1863.

Siete años habrían de pasar antes de que las obras se completaran y las vías llegaran a Córdoba. La topografía de la vasta región que separa a Rosario de la capital mediterránea hubiera permitido tender las vías siguiendo la línea recta que

Plano II.g. "Registro gráfico de las propiedades rurales de los
suburbios del Rosario de Santa Fe", por Herman Duchesnois,
alrededor de 1870.(fragmento).
Fuente: archivo del C.E.U.R.
Redibujó: H.Floriani.



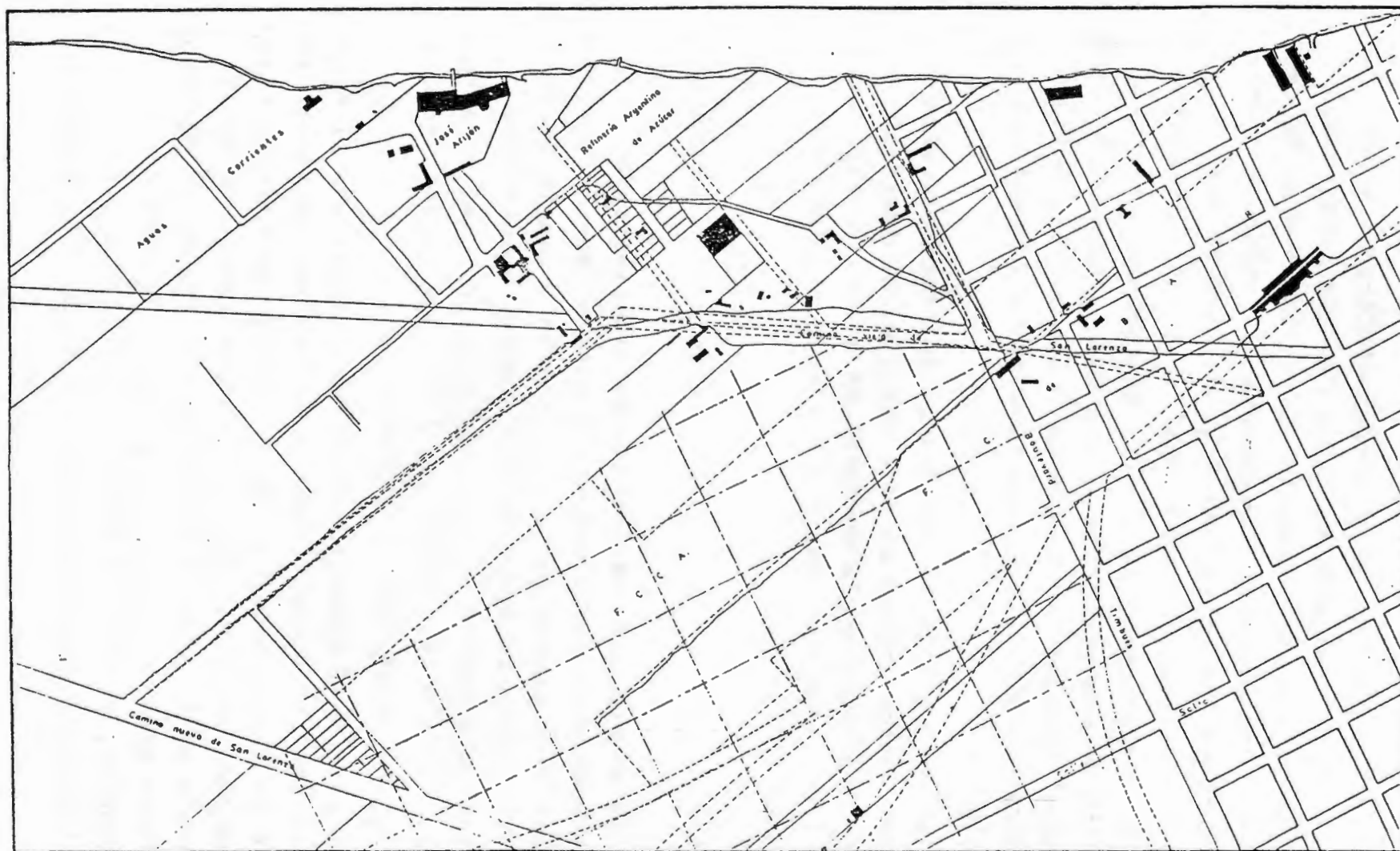
une a ambas ciudades. Sin embargo, Campbell había propuesto un trazado que se apartaba de esa línea recta, y en su informe sobre la factibilidad del ferrocarril explicaba sus razones: "La dirección del río Tercero, de Villa Nueva al Zanjón, en una distancia de 45 millas, es favorable a la ruta, aunque un poco al sur de la misma recta. Como esta parte de la costa está a medio camino de Córdoba a Rosario y allí se encuentra siempre agua pura, he creído conveniente acercarme al río cerca de Villa Nueva."(17)

Aparte de la conveniencia de contar con fuentes de agua potable para las locomotoras, Campbell aduce otras razones, que incursionan en el terreno estratégico y geopolítico: "No solamente en interés del país, sino del ferrocarril mismo, es de desear que el camino sirva tanto para las provincias del Norte como para las del Oeste. Examinando los planos, se verá que la ruta de Mendoza a San Luis interceptará al camino en Villa Nueva, y eso ofrecerá una ruta muy directa entre esas provincias y el río Paraná."(18)

El trazado definitivo -que siguió las indicaciones de Campbell- consta pues de dos tramos rectos: Rosario/Villa María (Villa Nueva en la época) y Villa María/Córdoba. El primero de éstos hace una curva dentro de los actuales límites del municipio de Rosario para, bordeando la ciudad efectivamente construida en esos años, llegar a los terrenos de la estación, localizada al borde de la barranca y próxima al antiguo cementerio.

Esta estación fue levantada en terrenos que el Gobierno Nacional había expropiado en 1866 a los criollos que las poseían para después cederla a la compañía del Ferrocarril Central Argentino. Posteriormente, entre 1884 y 1887 (19), fueron escrituradas las tierras ocupadas por la vía principal, las playas y los talleres, que en conjunto significaron la presencia de una gran superficie con destino ferroviario en el límite norte de la ciudad de aquellos años (Planos II.g y II.h).

De esta manera el ferrocarril -y no sólo el Central Argentino; habría que agregar el Ferrocarril Buenos Aires y Rosario, el



Plano II.h. "Proyecto de calles con conexión al futuro puente de las Cadenas", autor desconocido, 1888.

Fuente: archivo del C.E.U.R.

Redibujó: H.Floriani.

Ferrocarril Oeste Santafesino, el Ferrocarril Córdoba y Rosario y el Ferrocarril de la Provincia de Santa Fe- fue produciendo una concentración de tendidos ferroviarios en la zona norte del Municipio que la caracterizaría fuertemente. De hecho se comenzó a verificar una situación de "delante" y "detrás" de las instalaciones ferroviarias; es decir una situación de relativa marginalidad de aquella parte de ciudad, apenas naciente, que como consecuencia de esa presencia masiva veía comprometida su vinculación con el centro, con la ciudad "real". Allí, en esa situación de marginalidad, estaba por comenzar a formarse el barrio Refinería.

Pero no sería solamente ésta la incidencia del ferrocarril en los orígenes del sector objeto de este estudio. El ferrocarril tendría también una importancia decisiva en el desarrollo de la industria azucarera, que a su vez fue determinante del desarrollo urbano del área.

II.5 La industria azucarera y la Refinería Argentina de Azúcar

La producción de azúcar era una largamente experimentada realidad en Tucumán a mediados del siglo pasado. Junto con la de tejidos constituía el aporte de la región a la economía global de las provincias desde la época de la Colonia. Resulta muy interesante observar, entonces, las modificaciones que en este estado de cosas implicó la llegada del ferrocarril, destinado a reemplazar a las carretas como vehículo del comercio.

Al respecto es posible constatar que el ferrocarril -en sí mismo una mecanización del transporte hija de la Revolución Industrial - hizo posible la mecanización de la producción azucarera, hasta ese momento ubicada en el estadio de la manufactura -es decir, producción basada en el trabajo manual sin el empleo de máquinas. Y lo hizo posible porque permitió el arribo a Tucumán de las pesadas maquinarias, pensadas y fabricadas en Inglaterra para la producción del azúcar, que difícilmente hubieran podido llegar por otra vía.

Astesano relata el proceso descripto con las siguientes palabras: "La Revolución Industrial inglesa...en competencia con otros países industriales, envió al nuestro los adelantos conocidos en la industrialización del azúcar, de los cereales o de la vid. La competencia internacional fue así el motor de nuestra mecanización, que, aunque tardía desde el punto de vista internacional, nos permitió no obstante ocupar el primer puesto en el manipuleo de nuestras producciones básicas.

"Manteniendo e intensificando el mismo tipo de explotación agraria del pequeño propietario o arrendatario cañero, nace, por el año 1879, la mecanización fabril azucarera, que por los caminos de la competencia transforma a los pequeños trapiches artesanos movidos por fuerza animal en una reliquia histórica de museo.

"En efecto; el mismo año de la muerte de Colombres, el fundador de la industria azucarera, llega a Tucumán la primera instalación mecánica completa, hecha de hierro y fabricada en Liverpool en 1876, época en que arriba a esa ciudad el primer tren. Desde esa fecha comienza a figurar la compra de maquinarias para esta industria con cifras abultadas en la importación."(20)

Se demuestra así el papel desempeñado por el ferrocarril: el de aportar al desarrollo del comercio llevando los frutos del país a los distintos mercados posibles -internos, fundamentalmente en el litoral, y externos-; y el de acercar a cada rincón del territorio nacional los productos industriales originados en economías más avanzadas. "...el motor a vapor, aplicado a los transportes,...aseguró nuestra unidad nacional y constituyó el mercado interno...Es evidente que esta industria (la del azúcar) pudo alcanzar tal desarrollo porque desde 1876, en que llegó a Tucumán la primer vía férrea por obra del Estado y no de las empresas particulares, tuvo a su disposición el mercado consumidor de las provincias litorales."(21)

En este marco se produce la instalación de la Refinería Argentina de Azúcar en los suburbios de Rosario, en terrenos

adquiridos a José Arijón y muy cercanos a los del antiguo Saladero 11 de Septiembre. Se opta así por separar geográficamente las distintas etapas del proceso productivo del azúcar, localizándose en Rosario las últimas, las del refinado propiamente dicho, mientras se recibe por ferrocarril la materia prima proveniente de Tucumán.

De esta manera, en el punto de confluencia de diversas fuerzas: una determinada estructura de la propiedad territorial, una determinada "vocación" funcional de Rosario en el conjunto nacional y del área analizada -junto al río y los ferrocarriles- en Rosario, un determinado nivel de desarrollo tecnológico de los transportes y de la industria azucarera, surge un hecho productivo -una industria- que determinará el origen de un fragmento de ciudad, y le dará su nombre.

"Exponente de ese desarrollo (de la industria) es la Refinería Argentina, destinada a centralizar en Rosario la mejora y distribución del azúcar de Tucumán. Autorizada por ley nacional del 27 de noviembre de 1886, pudo inaugurarse a mediados del 89, y bien pronto formóse un importante barrio obrero en torno al edificio principal. Tuvo capacidad para refinar doscientas cincuenta mil toneladas por año y almacenar millón y medio de bolsas. Ligada a todos los ferrocarriles y sita en un punto de la costa accesible a buques, atendió además de su función principal otras accesorias: destilería, fábrica de forrajes de melaza, producción de negro animal."(22)

NOTAS II

(1) A estos fines ha sido consultada reiteradamente la obra de Delfo Locatelli, "Historia de la propiedad territorial en el Municipio de Rosario", Municipalidad de Rosario, 1974.

(2) Castells encuentra dos alternativas para la definición de 'lo urbano':

"a) la concentración espacial de la población a partir de unos determinados límites de dimensión y densidad;

"b) la difusión del sistema de valores, actitudes y comportamientos que se resumen bajo la denominación de 'cultura urbana'."

Al analizar ambas, sostiene que "la determinación recíproca entre densidad poblacional y sistema cultural es una hipótesis de investigación y no un concepto de base... Por lo tanto, el elemento específico que entra en la definición es el de la forma espacial de asentamiento de la población, con lo cual el significado se nos vuelve a plantear en los términos de la primera alternativa."

'Lo urbano' queda definido, entonces, como "una forma particular de organización espacial de la población humana caracterizada por la fuerte concentración en un punto determinado..."

Manuel Castells, "Problemas de investigación en sociología urbana", Siglo XXI, Buenos Aires, 1972, pág. 76, 77, 78.

(3) Rodolfo Puiggrós, "Historia económica del Río de la Plata", Peña Lillo, Buenos Aires, 1966, pág. 179, 180.

(4) Eduardo Astesano, "Historia de la independencia económica", El Ateneo, Buenos Aires, 1949, pág. 166.

(5) Wladimir Mikielievich, "La posta de San Lorenzo, un trillado error histórico", Revista de Historia de Rosario, N^o 25, pág. 37.

(6) Rodolfo Puiggrós, op.cit., pág. 39.

(7) Rodolfo Puiggrós, op.cit., pág. 59

- (8) Eduardo Astesano, op.cit., pág.170,171.
- (9) Eduardo Astesano, op.cit., pág.181.
- (10) Eduardo Astesano, op.cit., pág.182.
- (11) Jorge Tomasini, "El Saladero Once de Septiembre", Revista de Historia de Rosario, N^o34, pág.106.
- (12) Jorge Tomasini, ibídem, pág.108.
- (13) Jorge Tomasini, ibídem, pág.119.
- (14) Raúl Scalabrini Ortiz, "Historia de los Ferrocarriles Argentinos", Plus Ultra, Buenos Aires, 1983, pág.16,17.
- (15) Raúl Scalabrini Ortiz, ibídem, pág.23.
- (16) Raúl Scalabrini Ortiz, ibídem, pág.93,94.
- (17) Raúl Scalabrini Ortiz, ibídem, pág.95.
- (18) Raúl Scalabrini Ortiz, ibídem, pág.95.
- (19) Delfo Locatelli, op.cit.
- (20) Eduardo Astesano, op.cit., pág.187,188,189.
- (21) Eduardo Astesano, op.cit., pág.245.
- (22) Juan Álvarez, "Historia de Rosario", Universidad Nacional del Litoral, Santa Fe, 1981, pág.489,490.



III. PROCESO DE URBANIZACIÓN

III.1 División de la tierra y trazado urbano

El trazado oficial se hizo realidad en el barrio Refinería con posterioridad a la existencia de una ocupación relativamente intensiva, que suponía a su vez una determinada estructura de la propiedad del suelo y una determinada red vial.

En este sentido, cabe remarcar la diferencia que presenta el área objeto de este estudio con respecto a otros sectores de la ciudad. En efecto, mientras muchos de éstos se originan -sea como Pueblos (Alberdi, Eloy Palacios, Sorrento), sea como barrios propiamente dichos, es decir simples extensiones de la planta urbana central (Echesortu)- a partir de un gesto unitario de loteo de una propiedad rural única, o por lo menos a partir de un loteo original al que se van sumando con el tiempo loteos de propiedades rurales vecinas que adhieren así al proyecto urbanizador del precursor, el caso de Refinería carece totalmente de esa unidad -absoluta o relativa-, ya sea en la propiedad rural originaria como en la gestión "urbanizadora".

El sector urbano de Refinería surge como un fenómeno espontáneo, es decir en ausencia de un loteador o un "fundador" único y reconocido. Por el contrario, confluye allí un conjunto de fuerzas económicas que, desenvolviéndose "libremente", a través de numerosos actores más o menos anónimos y sobre una trama posibilitante determinada por una estructura de la propiedad dada, un hecho primario natural -el río con su potencialidad de puerto- y un hecho primario artificial -el ferrocarril-, "urbanizan", es decir, producen un hecho urbano con características propias.

Efectivamente, la tierra se presenta, como ya se ha visto, notoriamente fragmentada en la zona al promediar la segunda mitad del siglo XIX. Y no se trata, solamente, de la aparición de lonjas cada vez más estrechas, sino, también, de fragmentaciones transversales de las lonjas e, incluso, de lotes

que, por sus características dimensionales y posicionales, se acercan más al tipo de propiedad urbana que al tipo de propiedad rural. Es de notar, en este sentido, la fragmentación de la tierra que se verifica sobre el camino que vinculaba la lonja propiedad de Arijón -donde se encontraba el Saladero 11 de Septiembre- con el Camino Viejo a San Lorenzo; fragmentación que debió estar alentada, seguramente, por la presencia del Saladero, el cual, en el desarrollo de su actividad, producía tráfico de bienes y personas, como lo atestigua la cercana presencia de la ya citada pulpería.

Una ocupación más intensiva del territorio, aunque no pierda éste aún su condición de rural, tiende a generar un creciente número de caminos vecinales que, en la mayor parte de los casos, se establecen sobre los límites entre propiedades. Esta trama viaria -que bien puede ser considerada un esbozo de estructuración de los sistemas de espacios públicos y privados, en la medida en que los caminos adquieren, de hecho y más allá de su condición jurídica, la condición de lugar de todos, usado por todos- nace así subordinada a la organización de la propiedad territorial rural.

La intensidad y calidad de la incidencia que esta organización del territorio tendría en la efectiva urbanización del área sería función de la oportunidad en que se produjera el sometimiento de tal organización territorial a las leyes de composición del trazado. En otras palabras, cuanto más avanzado estuviera aquel proceso de diferenciación "espontánea" del territorio -es decir, diferenciación producida por el juego de determinadas presiones económicas actuando "libremente" sobre una estructura de la propiedad territorial rural previa- más difícil le resultará a la administración municipal imponer las leyes de composición deseadas -trazados en determinadas direcciones, manzanas y calles de determinadas dimensiones. Surgirán, así, soluciones de compromiso.

En el caso de Refinería, el trazado oficial -una de las pocas herramientas con que nuestras ciudades han contado para el control de su propia forma y crecimiento- arribó cuando aquel

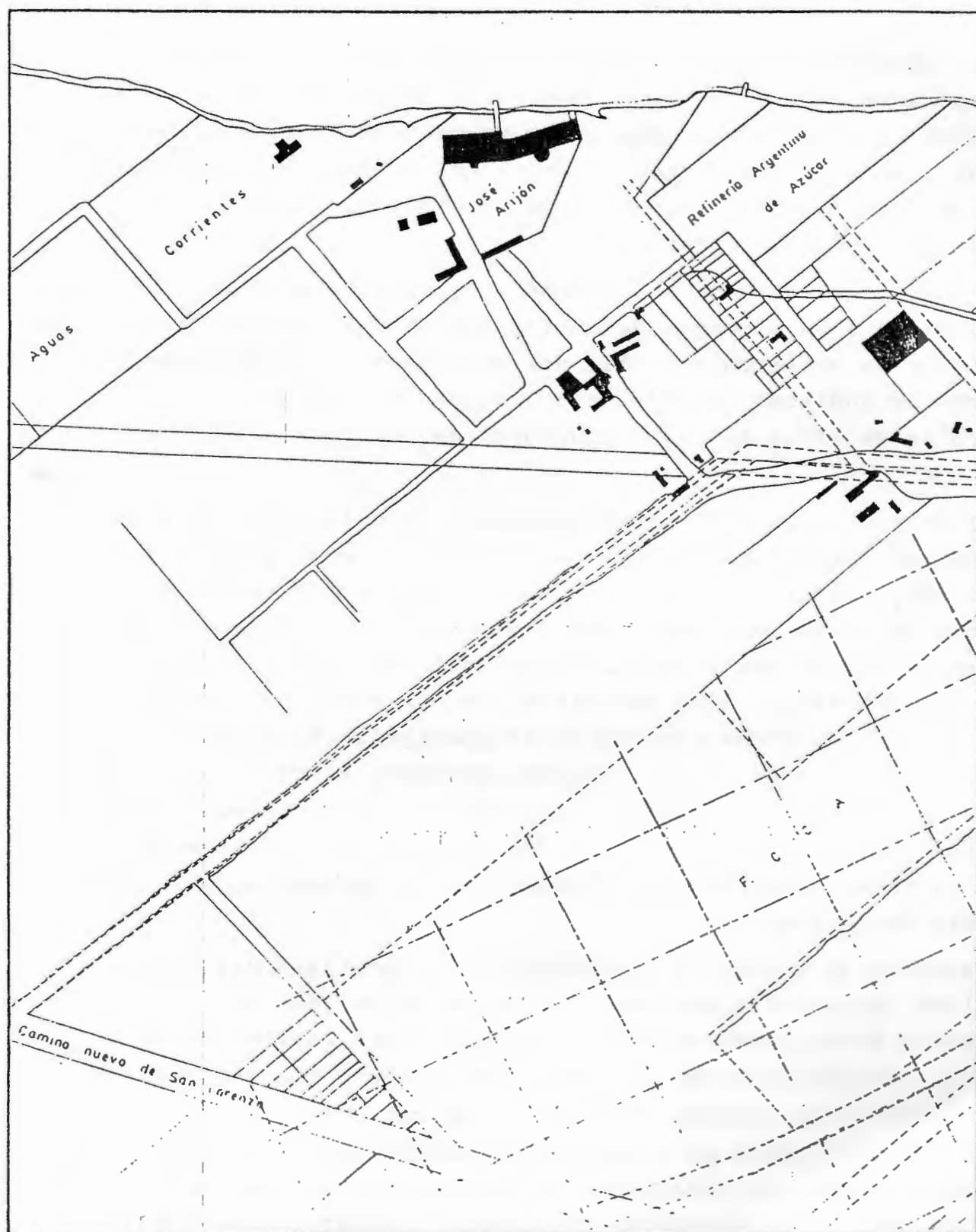
proceso de diferenciación "espontánea" del territorio había avanzado largamente; es decir, cuando la estructura de la propiedad territorial se organizaba ya con características más urbanas -por las dimensiones y posiciones de los lotes-, dejando atrás la ya descrita estructura de la propiedad, muy fragmentada pero aún rural.

En efecto, sobre ella se produjeron sucesivos loteos con anterioridad a la vigencia de un trazado oficial para el área, loteos que se valieron, además, del sistema viario existente. Es interesante analizar los rasgos que signan el origen y desarrollo de estos loteos precursores de la urbanización del área.

El primer punto donde se puede constatar la existencia de lotes urbanos -es decir, propiedades de dimensiones muy inferiores a las de los lotes rurales, apareadas y con frente a calles o caminos- es la ya mencionada calle de acceso al Saladero desde el Camino Viejo a San Lorenzo. No existió aquí una voluntad loteadora unitaria, ni es posible discernir con precisión la fecha de inicio de ese proceso de fragmentación de la propiedad rural en lotes urbanos. Sin embargo, se puede afirmar que en la década de 1870 ya existían en ese punto lotes con tales características, que fueron cada vez más, ubicándose siempre sobre la calle existente o forzando, con su presencia, a la apertura de calles.

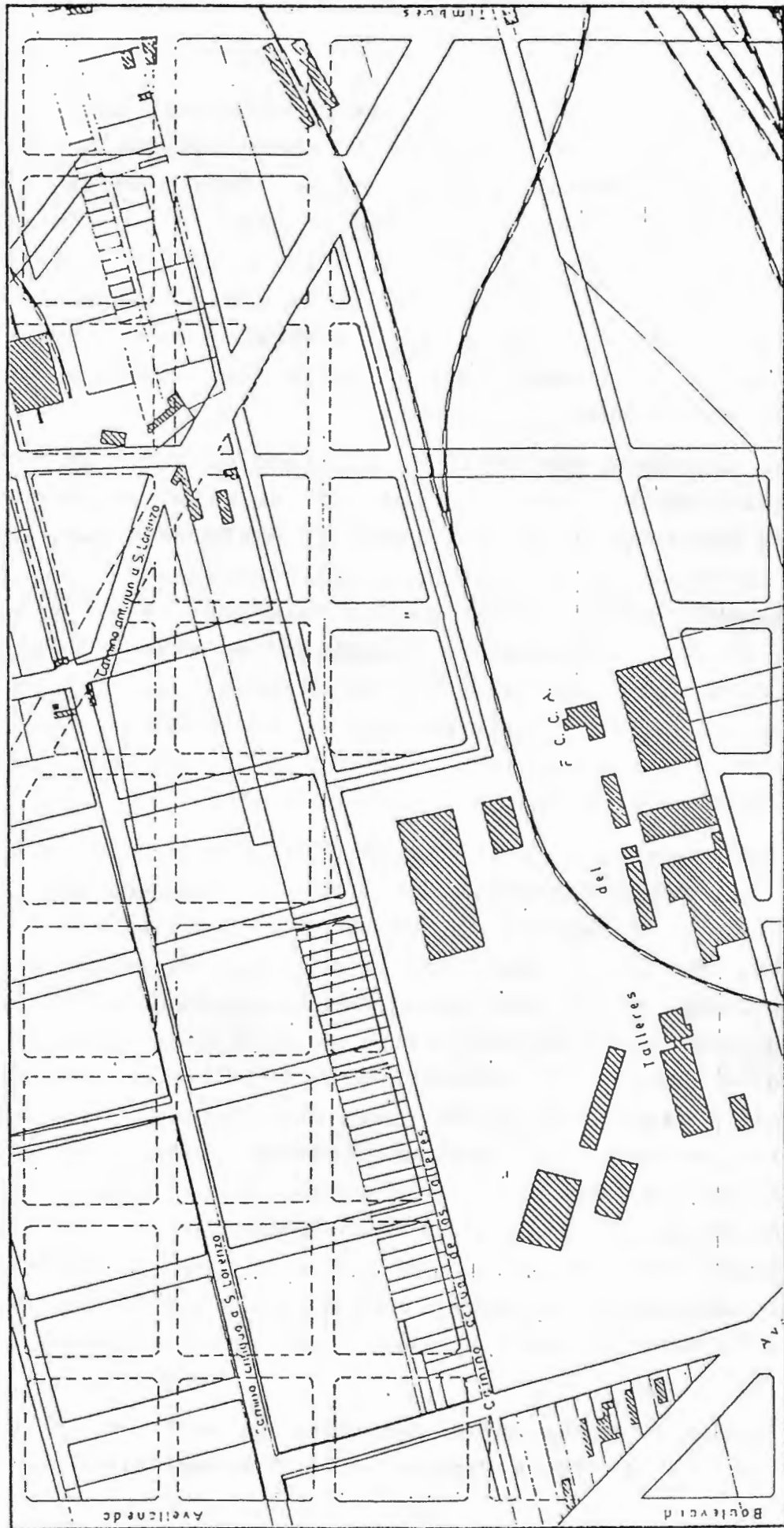
Avanzando en el tiempo, y considerando la totalidad del área estudiada, es posible constatar en un plano de 1888 la existencia de un loteo urbano en un punto casi periférico al área: la intersección del recientemente abierto "Camino Nuevo a San Lorenzo" (hoy avenida Alberdi) y una calle (actualmente Canning) que se abrió en dirección Norte/Sur corriendo entre dos propiedades desde el citado Camino Nuevo hasta el Camino Viejo a San Lorenzo en su recorrido Este/Oeste (aproximadamente calle Vélez Sarsfield de hoy) (Plano III.a).

Las distintas lógicas presentes en el trazado resultante -el Camino Nuevo corriendo rectamente en dirección Nor-Noroeste a Sur-Sureste, como consecuencia de la voluntad de unir dos puntos



Plano III.a. "Proyecto de calles con conexión al futuro puente de las Cadenas", autor desconocido, (fragmento).
Fuente: archivo del C.E.U.R.
Redibujó: H. Floriani.

Plano III.b. "Municipio de Rosario, ordenanza del 30 de marzo de 1898",
 por el Ingeniero Héctor Thedy (fragmento).
 Fuente: archivo del C.E.U.R.
 Redibujó: H. Florianí.



predeterminados a través de un área rural llana; la hoy llamada calle Canning corriendo en dirección Norte/Sur por ubicarse entre dos propiedades rurales que en su mayoría tenían límites según direcciones cardinales netas- determinaron un terreno a lotear de forma triangular. Por ello los lotes resultantes, si bien tenían anchos similares, fueron de profundidades crecientes, hasta llegar a existir dos en cada segmento horizontal, es decir uno con frente a la mencionada actual calle Canning y otro con frente al Camino Nuevo a San Lorenzo.

Diez años más tarde -es decir en un plano de 1898- se verifica la aparición de dos nuevos loteos. Uno de ellos se produce en una lonja paralela a los talleres y al norte de éstos, de modo que los lotes -todos de igual profundidad- resultan con frente a un denominado "Camino actual de los Talleres" (hoy calle Junín). El otro, de menor envergadura -tanto por su extensión total como por las dimensiones de los lotes resultantes- se realiza a partir de una pequeña lonja paralela a la anterior y que corre entre el Camino Viejo a San Lorenzo y la traza del boulevard Timbúes (hoy avenida Francia) (Plano III.b).

¿Qué rasgos comparten los lotes producidos por estos distintos loteos? Es posible constatar, en primer lugar, que sus dimensiones en el sentido del ancho o frente a la calle son semejantes -oscilando entre las diez y doce varas-, mientras que la profundidad es variable según sea la profundidad de la fracción rural loteada. Este hecho resulta destacable en tanto denuncia la importancia reconocida a la calle: la marcada constancia de la dimensión del lote que expresa la relación entre él y la calle evidencia el carácter esencial de esa relación, y fija las leyes de la misma, mientras que la variación en la profundidad pone en evidencia, por su parte, la indiferencia hacia esa dimensión, asumida como irrelevante desde el punto de vista urbano. En definitiva, lo que importa es el contacto entre el lote privado y el espacio público de la calle.

Evidentemente se trata de la reproducción de lotes ya "probados" en el área central de la ciudad, e incluso en otras ciudades

argentinas, donde aparecen, a veces, como subdivisión de lotes urbanos más antiguos, y siempre en relación dialéctica con un tipo edificatorio preciso: el edificio "en línea", es decir aquél que se organiza en una sucesión lineal de ambientes recostados contra una medianera.(1)

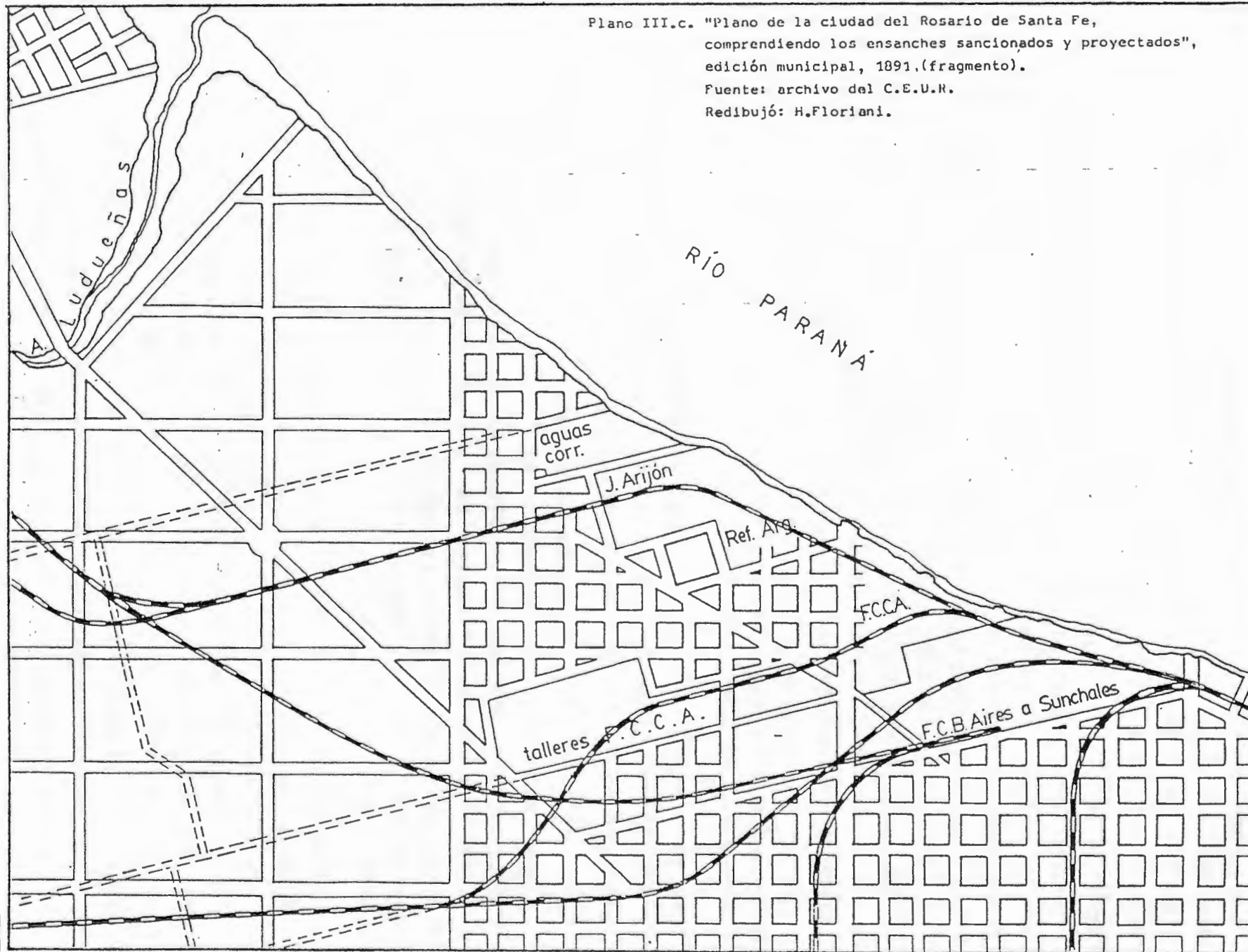
Por otra parte, lo expresado respecto de las dimensiones permite constatar que la incipiente "urbanidad" del sector, su naciente calidad urbana, resulta determinada por la relación entre estos lotes urbanos apareados y la calle frente a la que se organizan, con total prescindencia de la manzana como unidad de composición de la estructura urbana. Este hecho resulta sumamente importante porque permite descubrir el valor casi nulo que, desde el punto de vista tipomorfológico, posee la manzana. En efecto, "lo urbano" nace aquí de la confluencia de "la calle" y "el lote urbano"; "la manzana", en cambio, en tanto tipo urbano, aparecerá más tarde, y será sólo una consecuencia de la intersección de calles.

Sobre este territorio casi rural, caracterizado por el descripto proceso de urbanización, incipiente y espontáneo, se intentará aplicar un proyecto de trazado oficial.

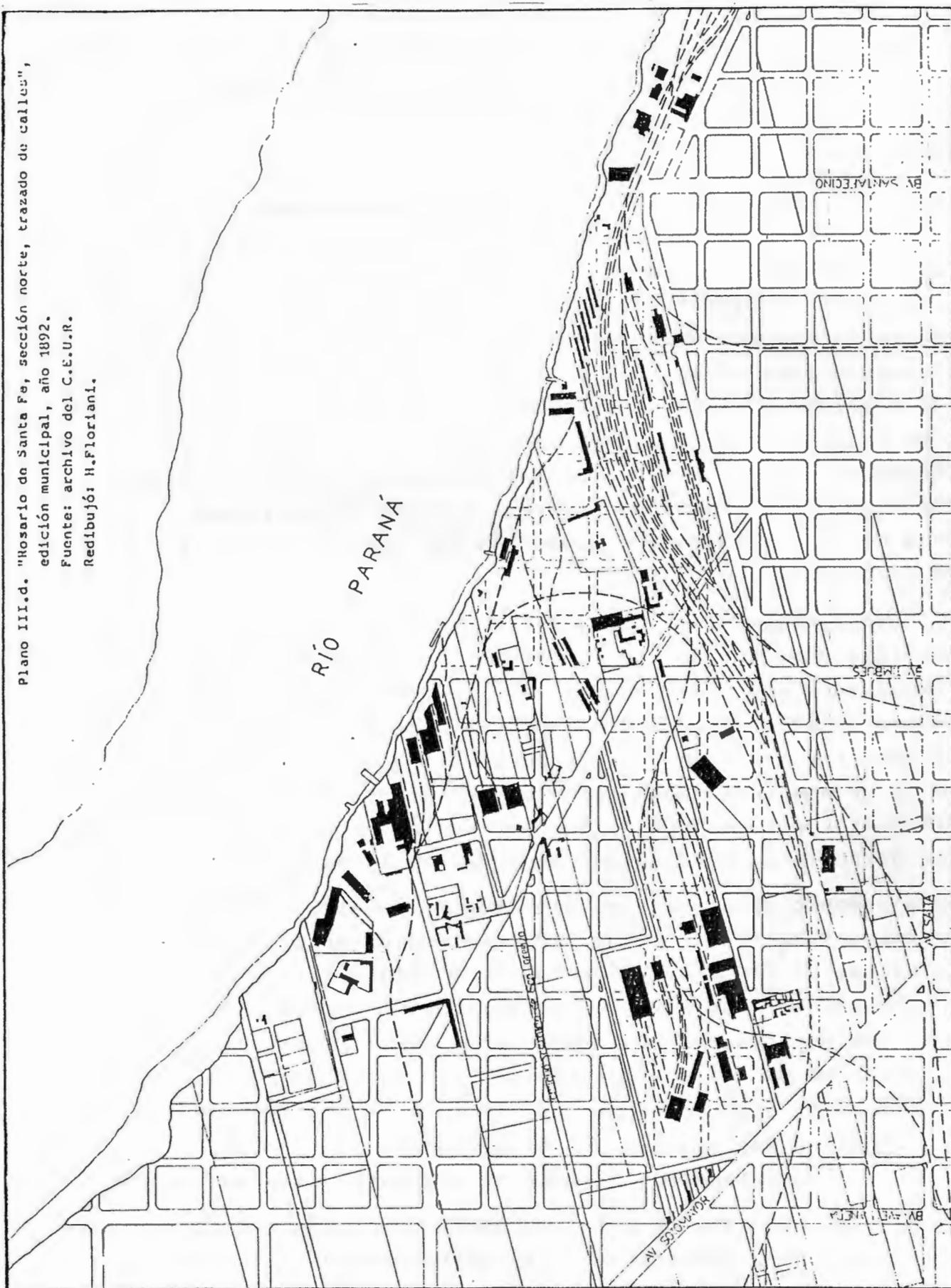
Resulta de sumo interés, en ese sentido, analizar una secuencia de cuatro planos que reconstruyen el "proyecto urbano" para el sector en cuatro momentos sucesivos -1891, 1892, 1898 y 1903-, porque ello permitirá detectar las sucesivas modalidades que adquirió la relación entre la estructura de la propiedad y división de la tierra, por un lado, y los trazados urbanos, por el otro lado.

El primer plano (Plano III.C) expresa claramente, aún en su parquedad, el proyecto inicial que la ciudad tenía para el trazado del sector. Resulta evidente que tal proyecto consistía en la prolongación del trazado vigente en la ciudad efectivamente construida de la época. Solamente deforman este orden algunas componentes primarias del sistema vial (el Camino Nuevo a San Lorenzo y la avenida que resultaba de prolongar hacia el Noroeste el Camino Viejo a San Lorenzo), las importantes instalaciones ferroviarias de la zona (talleres,

Plano III.c. "Plano de la ciudad del Rosario de Santa Fe,
comprendiendo los ensanches sancionados y proyectados",
edición municipal, 1891.(fragmento).
Fuente: archivo del C.E.U.R.
Redibujó: H.Floriani.



Plano III.d. "Hosario da Santa Fe, sección norte, trazado de calles",
edición municipal, año 1892.
Fuente: archivo del C.E.U.R.
Redibujó: H. Floriani.



playas y vías), los asentamientos productivos de la costa (entre otros, la Compañía de Aguas Corrientes y la Refinería) y el área de tierra ya fragmentada en lotes urbanos y contigua a la Refinería.

El segundo plano (Plano III.d) se corresponde exactamente con el anterior en lo que a propuesta de trazado se refiere, pero, al incorporar el dato relevante de los edificios existentes y del parcelamiento vigente, torna más evidentes las razones de las deformaciones que sufre el orden genérico del trazado oficial propuesto para el sector, a la vez que patentiza dramáticamente las contradicciones que se plantean entre el estado parcelario y el trazado propuesto. Por otra parte, la discontinuidad de las calles producida por las instalaciones ferroviarias, vuelve aún más evidente la "abstracción" del intento de continuar en la zona de Refinería con la geometría del trazado del área central de la ciudad.

El tercer plano presentado (Plano III.e) manifiesta, en ese sentido, una actitud más "realista", es decir una actitud más dispuesta a reconocer el peso de las preexistencias físicas del sector en la formulación del proyecto de su trazado. Así, sobre el anterior proyecto -que aparece dibujado en líneas de trazos- se ve un nuevo proyecto -dibujado en líneas continuas- que retoma las direcciones dominantes de las propiedades, es decir las direcciones cardinales netas de las lonjas.

Este proceso de progresiva asunción del valor condicionante de la estructura física de partida -entendida en términos de catastro, de red vial primaria, de tendidos ferroviarios y de construcciones- culmina con la definitiva adopción de un proyecto de trazado que sigue, con algunos pocos ajustes, las direcciones de las grandes líneas divisorias de la propiedad territorial, abandonándose por lo tanto el proyecto de prolongación del trazado del área central de la ciudad. El cuarto plano (Plano III.f) pone en evidencia esta decisión.

Es posible observar en esta secuencia de planos que el trazado oficial aparece subordinado a la estructura de la propiedad territorial en el área, y objetivamente incapaz de negarla o



Plano III.e. "Municipio de Rosario, ordenanza del 30 de marzo de 1898",
 por el ingeniero Héctor Thedy (fragmento).
 Fuente: archivo del C.E.U.R.
 Redibujó: H.Floriani.



Plano III.f. "Trazado General de Calles entre Boulevard Timbúes, Avellaneda, Río Paraná y Paredón Norte de los Talleres", por el ingeniero Néstor Thedy, 1903.
Fuente: biblioteca del agrimensor Alberto Montes.

contradecirla. Recíprocamente, dicha estructura de la propiedad territorial aparece como una traba insalvable para un proyecto de trazado abstracto, indiferente a las particularidades del territorio sobre el que intenta materializarse, pero simultáneamente se propone como un factor posibilitante de un trazado particular, en el sentido de ser desencadenante y caracterizante del mismo en una orientación determinada.

III.2 Marginalidad urbana

Se ha hecho referencia ya -tanto en este capítulo como en uno anterior- a la marginalidad del sector de ciudad objeto de este estudio, es decir, a la situación de relativa lejanía del mismo respecto de la ciudad central y, sobre todo, a la situación derivada de una accesibilidad comprometida -desde el sector hacia el centro, y viceversa- por la presencia de una gran concentración de tendidos e instalaciones ferroviarias que planteaban la discontinuidad urbana. Dicha marginalidad habría de signar al barrio para siempre, y la posterior superación del angustiante problema de la accesibilidad, al concretarse, no de una manera indiscriminada, sino puntual y restringida, no significó la pérdida de los rasgos urbanos que lo caracterizaban tan particularmente como consecuencia de su condición de pequeño fragmento de tejido residencial rodeado de asentamientos no residenciales. Por el contrario, su posterior desarrollo se apoyó sobre ese hecho, acentuándolo aún más.

La comunicación entre el naciente barrio y la ciudad propiamente dicha se realizaba a fines de siglo siguiendo el viejo Camino a San Lorenzo, el cual, al cruzar las numerosas vías en terrenos del ferrocarril, recibía el nombre de "Paso de las Cadenas", debido a las cadenas que efectivamente se usaban a manera de barreras para prevenir -no con mucho éxito- los previsibles accidentes. De él dice Mikielievich que "continúa siendo...un serio peligro para el tránsito peatonal y de vehículos entre la ciudad y el barrio Refinería, sector que en desordenado desarrollo urbano aumenta constantemente su importancia. A la Refinería Argentina, establecimiento fabril que desde octubre de

1889 elabora azúcar de calidad, se le agregan otras plantas industriales: aserraderos, destilerías, etc., que con los muelles de exportación dan lugar a un extraordinario aumento de trabajadores, en parte habitantes de la zona y el resto en conventillos de la ciudad; estos últimos necesariamente deben transitar por el citado paso al ir y regresar de sus tareas." (2).

Nótese que se habla de "...tránsito...entre la ciudad y el barrio Refinería..." y de que algunos obreros eran "...habitantes de la zona y el resto" vivía "en conventillos de la ciudad...", expresiones todas estas que hablan a las claras de la segregación del barrio respecto de la ciudad, de su no pertenencia a ella; en suma, de su marginalidad urbana.

Una de las manifestaciones más conflictivas de tal marginalidad consistía, como ya se dijo, en la dificultada accesibilidad. Apuntando a mitigar el problema, un vecino -José Ayerdi- propone en 1895 el tendido de una línea de tramway destinada a cruzar el peligroso paso, pero -explica Mikielievich- "no tiene éxito en su iniciativa y un sólido brek denominado 'El Rápido' sigue salvando el recorrido propuesto, vehículo de transporte colectivo de pasajeros que prestará servicios hasta la aparición del tranvía eléctrico." (3)

La solución no satisface y los vecinos arrecian en sus críticas a las empresas ferroviarias por el peligro que implicaban sus vías. Finalmente, después de mucho batallar -incluso en los estrados de la Justicia-, se logra que las empresas construyan, a su costa, una calle a bajo nivel. "Queda definitivamente eliminado el peligroso escollo que, para la vialidad entre el centro y el barrio Refinería, representaba el Paso de las Cadenas...La habilitación al servicio público tiene lugar el domingo 14 de septiembre de 1902 y por ordenanza del siguiente 3 de octubre, recibe el nombre de pasaje Celedonio Escalada..." (4)

Se formaliza y perfecciona así la relación física que desde sus orígenes guardó el barrio Refinería con la ciudad: a través de un punto y sobre la traza del Camino Viejo a San Lorenzo. Es

cierto que el Camino Nuevo (avenida Alberdi) planteó la posibilidad de otra relación, pero es preciso reparar en el hecho de que la misma es mucho menos directa, resulta apenas tangencial al barrio. y, al cruzar las vías a nivel, no salva los conflictos entre el tránsito peatonal y vehicular, por un lado, y el tránsito ferroviario, por el otro, que sí salvaba el nuevo pasaje bajo nivel. Por otra parte, el transporte colectivo de pasajeros, cuando aparece en la forma de tranvía, no hace otra cosa que reforzar esa relación:

"El mismo día de inaugurado el pasaje, el diario de Lagos pide la extensión de la línea del Anglo Argentino para servir a los vecinos del barrio Refinería, embarcaderos, usina de Aguas Corrientes, talleres y depósitos del Central Argentino y de los que habitan hasta el arroyo Ludueña..."

"La sugestión no encuentra eco y aquellos vecinos de Refinería, para trasladarse entre la mencionada estación y su barrio, deberán esperar hasta el 11 de febrero de 1908 si pretenden hacerlo en tranvía, día inaugural de la línea N^o 4 que circula por el pasaje Escalada y llega hasta la esquina de la calle Vélez Sarsfield y la avenida Alberdi..."(5)



NOTAS III

- (1) Un estudio que apunta a dilucidar la posible construcción de una tipología edificatoria verificable en el sector de Refinería ha sido realizado por el autor del presente trabajo simultáneamente a la concreción de éste:

Héctor Floriani, "Tipología edificatoria del barrio Refinería de la ciudad de Rosario", CURDIUR, Rosario, 1985.

- (2) Wladimir Mikielievich, "El tramway", en Revista de Historia de Rosario, año XVI, N^o30.
- (3) Wladimir Mikielievich, *ibídem*.
- (4) Wladimir Mikielievich, "El tramway", en Revista de Historia de Rosario, año XVIII, N^o32.
- (5) Wladimir Mikielievich, *ibídem*.

IV. EVOLUCIÓN URBANA DEL SECTOR

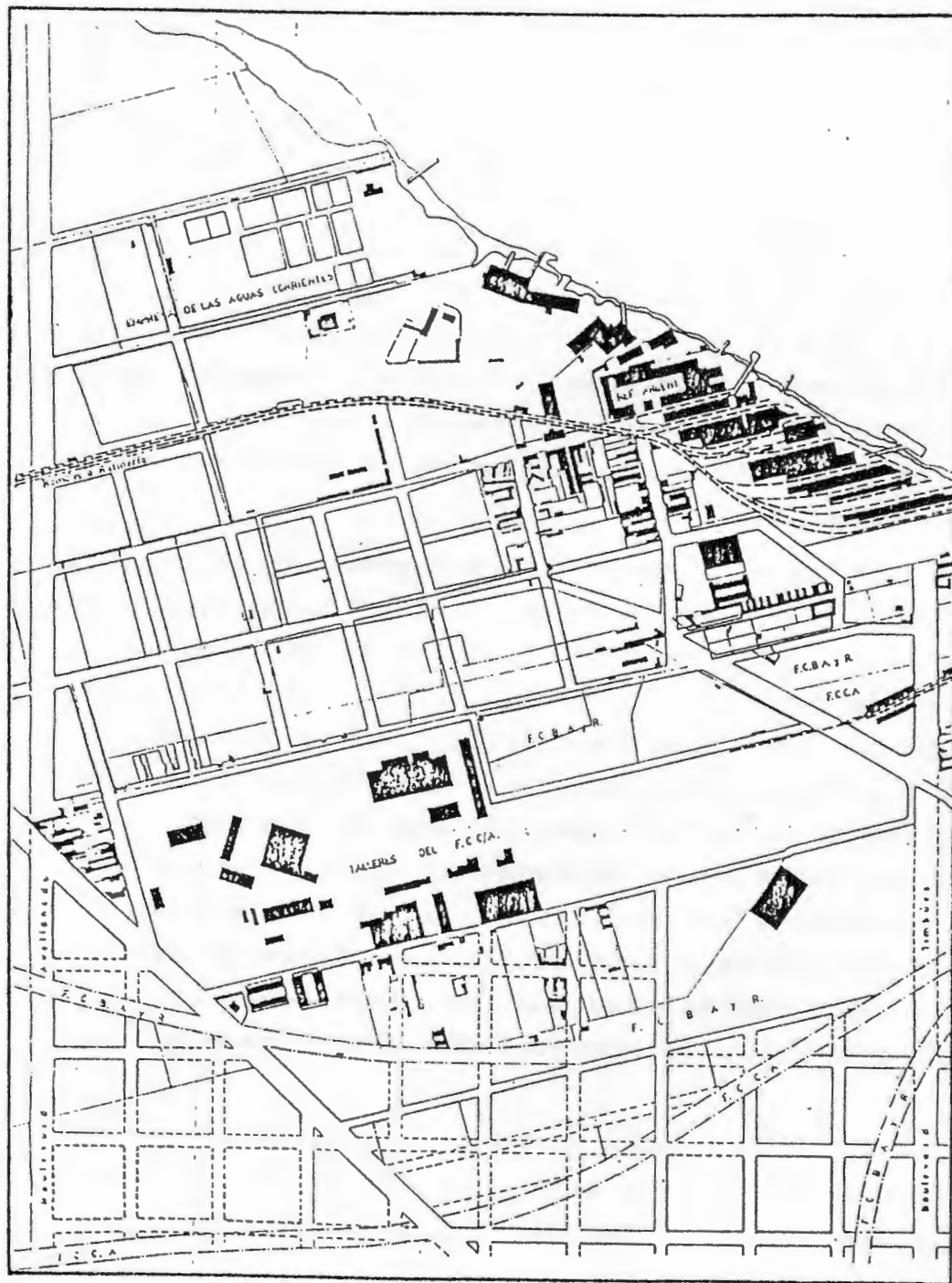


IV.1 Trazado urbano

En sus rasgos fundamentales, el trazado del sector urbano objeto de este estudio quedó definido por Ordenanza de 1903, y su expresión planimétrica ya ha sido presentada. Sin embargo, la acción loteadora de los propietarios de grandes parcelas -que siguió a los loteos ya analizados- introdujo, si no modificaciones de lo ya aprobado, por lo menos agregados al original trazado oficial.

En un plano de 1903, prácticamente contemporáneo al ya conocido, es posible detectar el inicio de este proceso (Plano IV.a). En efecto, dentro de una propiedad del Dr. Bernardo de Irigoyen aparece una cortada corriendo de Este a Oeste entre las calles Gorriti y Sarmiento (hoy Vélez Sarsfield), que se detiene, respetuosa, en los límites de esa propiedad. Sin embargo, fue suficiente para dejar abierta la posibilidad de que los "urbanizadores" de las tierras ubicadas al Oeste la continuaran al momento de proceder a la subdivisión de sus respectivas propiedades y consiguiente puesta en disponibilidad de uso urbano de las mismas; posibilidad que fue ciertamente aprovechada, concretándose la apertura del actual pasaje Corvalán.

Otro tanto ocurrió por el centro de la hilera de manzanas inmediatamente al sur, es decir entre Vélez Sarsfield y Junín, al abrirse progresivamente el pasaje Cilveti. Nótese al respecto que de las cinco cuadras de su recorrido, sólo cuatro aparecen abiertas en el plano oficial de 1915 y 1918 (Planos IV.b y IV.c). Aquí también la apertura de la calle estuvo subordinada a la decisión de los propietarios de las fracciones a urbanizar, ya que las cuatro cuadras abiertas corresponden a la propiedad del Dr. Bernardo de Irigoyen, y la quinta y más oriental cae dentro de la propiedad de Ana M. de Cilveti, y por lo tanto sólo se abre cuando la propietaria decide lotear. El plano de 1927



Plano IV.a. "Trazado general de calles entre boulevard Timbúes, Avellaneda, Río Paraná y paredón norte de los Talleres", por el ingeniero Héctor Thedy, 1903.
Fuente: archivo del C.E.U.R.
Redibujó: H. Floriani.

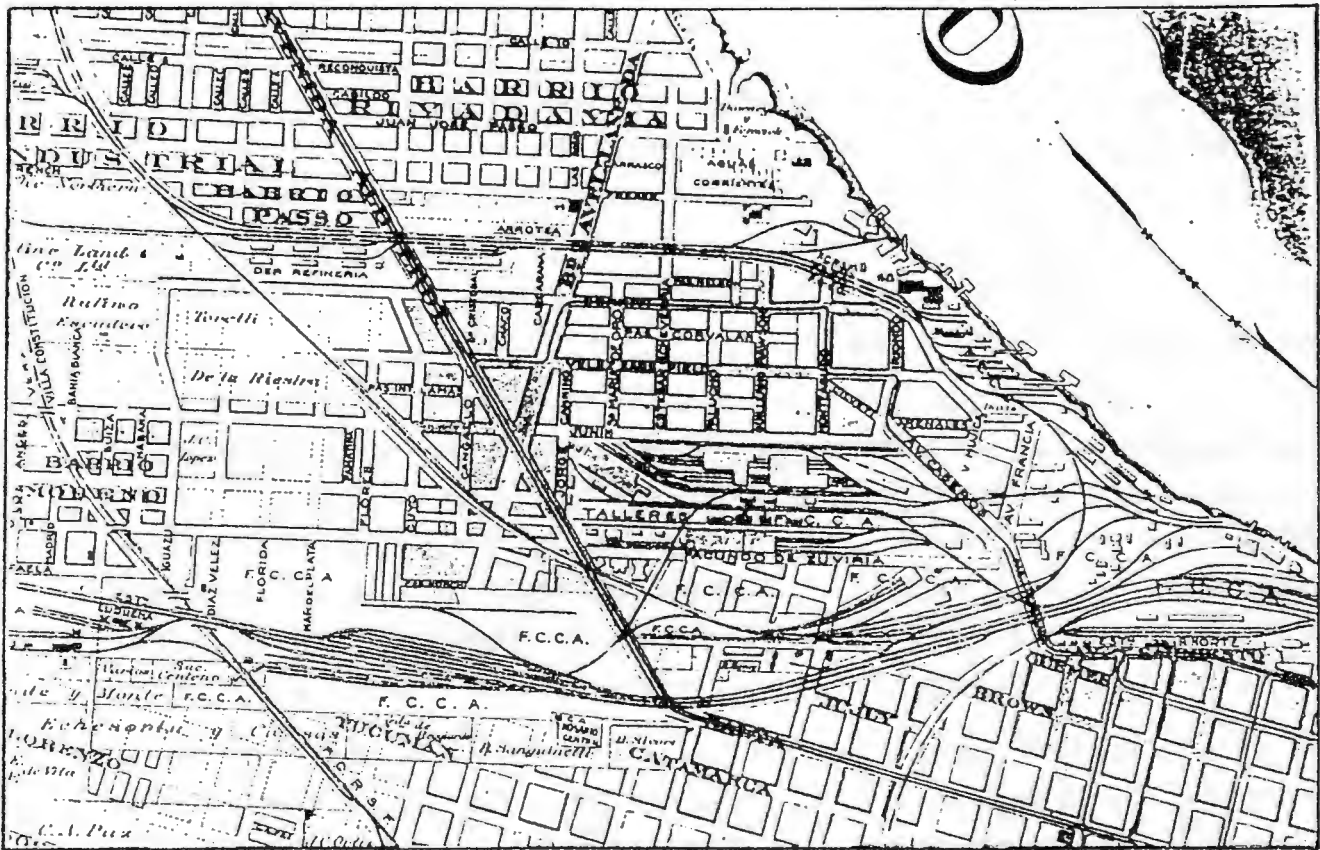
recoge estos hechos, poniendo en evidencia que al abrir la quinta cuadra del pasaje la loteadora le resta continuidad al mismo, desplazándolo levemente hacia el norte de manera de ubicarlo más centradamente respecto de su propiedad, que tenía una extensión en el sentido Norte-Sur inferior a la de la propiedad lindante al oeste.

Algo muy similar ocurrió con el pasaje Nelson, que corre paralelamente a los anteriores y por medio de la hilera de manzanas limitadas al norte y al sur por las tres vías y la calle Gorriti respectivamente, dentro de los límites de una propiedad de José Arijón. El plano de 1915 recoge la apertura completa de este pasaje, así como la de otro, muy breve, que corre perpendicularmente al anterior, entre Rawson y Falucho.

El Plano de 1918 presenta unos pocos agregados más que, sin embargo, no llegaron a concretarse. Así, se ve la apertura de calle Falucho hasta las Tres Vías (desvío ferroviario a los embarcaderos); la apertura de un efímero pasaje que corría paralelamente a Falucho y entre ésta y Echeverría, desde Vélez Sarsfield a Gorriti; y una nueva calle corriendo paralelamente a las Tres Vías desde boulevard Avellaneda hasta Falucho, que logró hacerse realidad sólo en la mitad de su extensión -actual pasaje Puccini.

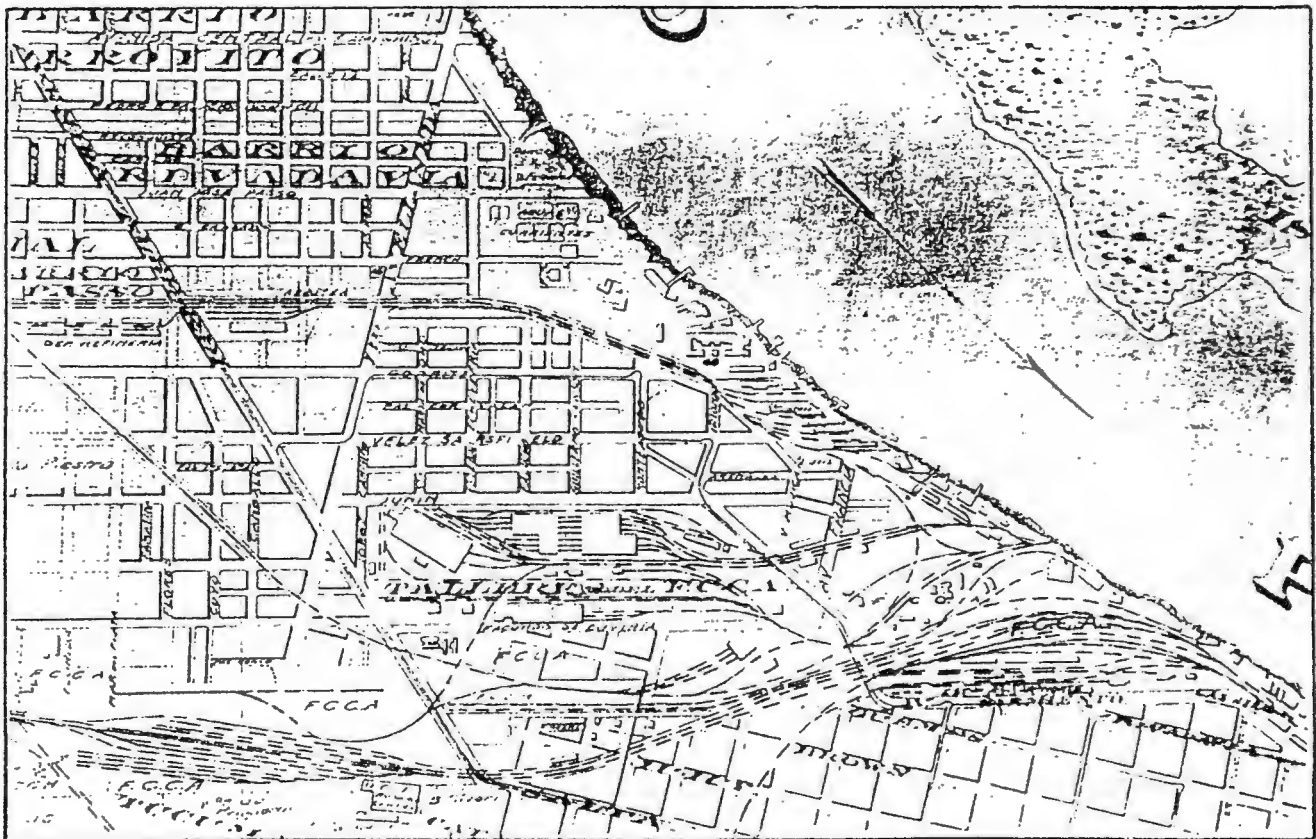
La relevancia de todos estos hechos radica en que permiten echar luz sobre dos cuestiones referidas a la relación entre la propiedad de la tierra y los trazados. Por un lado, se hace evidente una vez más que la estructura de la propiedad de la tierra ejerce un poder condicionante sobre los trazados, determinando los límites -sólo trasgredibles con esfuerzo- del espectro de posibles soluciones técnicas. Por otro lado, se pone claramente de manifiesto el rol protagónico que le cabe al loteador en el proceso de formación urbana, por cuanto, al concretar la conversión de tierra rural en tierra urbana, tiene la posibilidad de "marcar" a ésta con rasgos de trazado particularizados, e indelebles.

Evidentemente la apertura de "pasajes" o "cortadas" no tiene otro objetivo que el de lograr una mayor cantidad de lotes con



Plano IV.b. "Municipio Rosario de Santa Fe, año 1915" (fragmento).

Fuente: archivo de la Dirección General de Topografía y Catastro, Municipalidad de Rosario.



Plano IV.c. "Municipio Rosario de Santa Fe, año 1918" (fragmento).

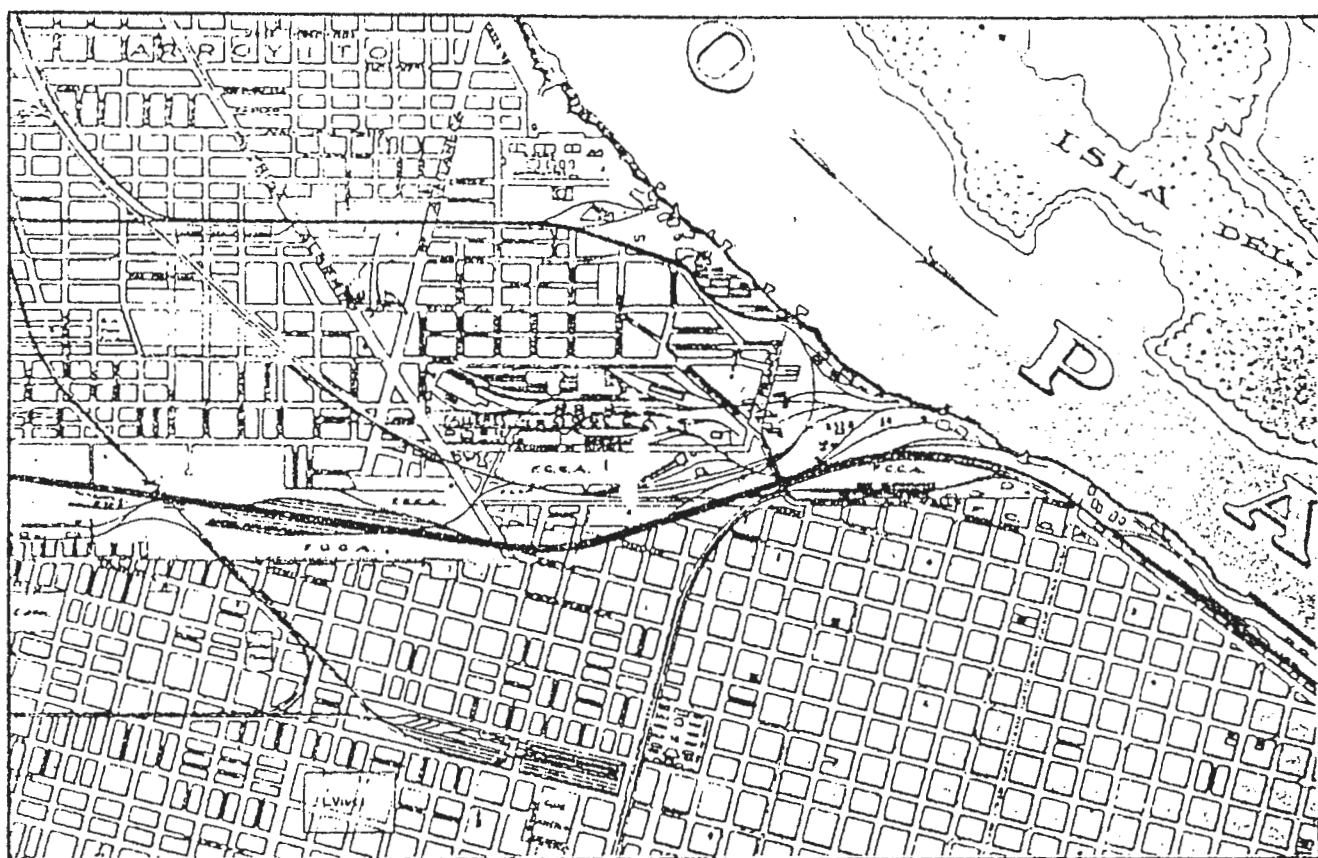
Fuente: archivo de la Dirección General de Topografía y Catastro, Municipalidad de Rosario.

frente a calles. Esta respuesta a la necesidad de potenciar el lucro que deviene al propietario de aquella conversión de tierra rural en tierra urbana, era bastante recurrente en las "urbanizaciones" contemporáneas (1), pero resultaba particularmente pertinente en el sector de Refinería debido a las mayores dimensiones que habían adquirido allí las manzanas resultantes del original trazado oficial, como consecuencia de la ya descripta situación catastral y vial preexistente.

El plano de 1927 (Plano IV.d) presenta, finalmente, el estado "definitivo" del trazado del sector, con la salvedad de que la calle Santa María de Oro realmente logró abrirse en su extremo sur (intersección con Junín) sólo mucho después -a principios de la década de 1960-, debido a la traba que significaba la existencia en ese punto de lotes urbanos pertenecientes a diversos propietarios, consecuencia de un loteo precursor de la urbanización del sector -ya descripto-, realizado sobre el entonces conocido como "Camino actual de los Talleres" con anterioridad a la vigencia del trazado oficial.

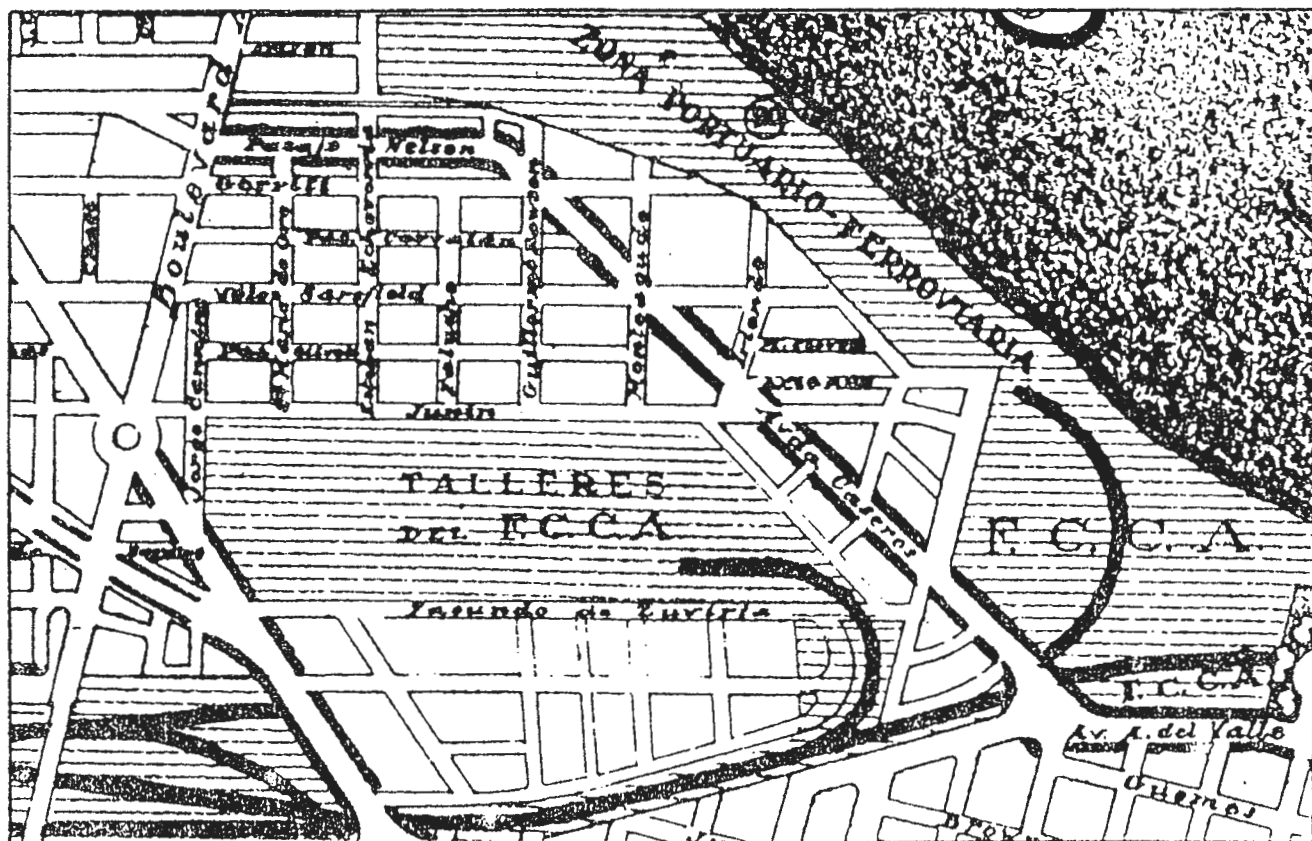
El análisis del Plan Regulador de Rosario de 1935 permite encontrar una llamativa recurrencia: los rastros del Camino Viejo a San Lorenzo -materializados en las trazas de la avenida Caseros y del pasaje diagonal Cilveti- aparecen potenciados por la continuación de su traza en forma de avenida hasta el pasaje Nelson, retomándose de esta forma una idea presente en el ya estudiado proyecto de trazado para el sector del año 1892 (Plano IV.e).

Este hecho pone sobre el tapete la cuestión de la ambigüedad del rol urbano desempeñado por Refinería, rasgo que parece caracterizar fuertemente a ese fragmento urbano. Dicha ambigüedad quedaría expresada en los términos de "marginalidad" respecto de la red vial primaria, por un lado, y "atravesamiento" por parte de dicha red, por el otro lado. Debe recordarse, en este sentido, que el Camino Viejo a San Lorenzo -componente de la red regional de postas desde los años de la Colonia- atravesaba el área desde mucho antes de la instalación de los primeros hechos que irían conformando ese sector urbano, e



Plano IV.d. "Plano del Municipio de Rosario de Santa Fe, 1927"
(fragmento).

Fuente: archivo de la Dirección General de Topografía y
Catastro, Municipalidad de Rosario.



Plano IV.e. "Plan Regulador de Rosario, 1935" (fragmento).

Fuente: archivo de la Dirección General de Topografía y
Catastro, Municipalidad de Rosario.

influyó en dicha instalación. Cuando más tarde se abrió el Camino Nuevo a San Lorenzo, la posición relativa del sector respecto de la ciudad cambió radicalmente, pasando a ocupar un lugar marginal respecto de los hechos viarios primarios -expresión éstos, a su vez, de la "centralidad" urbana. La creciente ocupación de los terrenos inmediatamente al sur del sector con instalaciones ferroviarias, no hizo otra cosa que enfatizar esta situación de marginalidad.

La apertura del pasaje Celedonio Escalada vino a revertir nuevamente esta situación, toda vez que se constituyó, hasta la construcción del Viaducto Avellaneda -habilitado en 1972- en el único vínculo del centro de la ciudad con su sección norte que cruzaba las instalaciones ferroviarias a distinto nivel. Sin embargo, el sistema vial conformado por el pasaje Celedonio Escalada y la avenida Caseros no llegó a ser completo, ya que su extremo norte se diluye en un tejido evidentemente no preparado para recibir el flujo de actividad urbana que lo infiltra.

El Plan Regulador de 1935 tomó, aparentemente, este problema y lo resolvió proponiendo el completamiento de un sub sistema vial primario que comenzaría en avenida del Valle y terminaría en boulevard Avellaneda.

Como es sabido, los proyectos urbanos que ese Plan implicaba no se materializaron, por lo que esta situación de "atravesamiento" del sector por parte del sistema vial primario -que quedó, por lo tanto, "incompleto" en el área, no totalmente formalizado- ha ido caracterizando a las distintas calles según su disponibilidad, su predisposición a facilitar, precisamente, ese "atravesamiento". Así, aquéllas que se extienden en dirección Este-Oeste, que son las únicas que plantean la posibilidad real de atravesar el sector en un desplazamiento desde el centro hacia el norte y viceversa -si la opción elegida es el pasaje Escalada- desempeñan un rol urbano preeminente en el contexto del sector, expresado en el caudal de tránsito que las utiliza, en las líneas de transporte público que las transitan y en la concentración de usos no residenciales que las distingue de las

otras calles.

Éstas, perpendiculares a las anteriores -es decir, corriendo en sentido Norte-Sur-, se caracterizan por un muy breve recorrido, ya que el ferrocarril las interrumpe en sus dos extremos. Las cortadas, por otro lado, aunque también orientadas en dirección Este-Oeste, no aseguran la recorribilidad del sector al carecer de una continuidad total, lo cual las coloca en un papel relativo también distinto, acentuado por -y reflejado en- sus menores dimensiones de ancho.

En suma, el "atravesamiento" que la ciudad hace del barrio Refinería en su necesidad de relacionar el centro de la ciudad con el sector norte transcurre en dirección Este-Oeste; en otras palabras, el área objeto de este estudio aparece tensionada por fuerzas urbanas que se manifiestan según esa dirección, mientras que aparece contenida al norte y al sur por asentamientos ferroviarios e industriales de gran envergadura.

El estudio del tendido de las líneas de tranvía permite reafirmar esa evidencia. En efecto, en 1908, según ya se dijo, se libró al uso público la línea N^o4 de tranvía que, como puede observarse en el plano de 1915, recorría el sector en el mencionado sentido Este-Oeste.

Resulta necesario insistir aquí en el papel desempeñado por el transporte público en el proceso de formación de ese sector de ciudad. Desde sus orígenes, su marginalidad se expresó fundamentalmente en su dificultada conexión con la "ciudad" -es decir el área central-, dando origen a largas luchas en reclamo del paso a distinto nivel de las vías, primero, y del transporte público después; reclamos que deben ser entendidos como expresión de una voluntad de pertenencia a la ciudad, de superación de la marginalidad. La conquista de ambas reivindicaciones significó, entonces, la concreción de dos importantes pasos en la incorporación del sector de Refinería a la ciudad real. Es en este sentido que se puede definir el papel del transporte público como de "constructor de la urbanidad" de un naciente sector urbano, el cual, al incorporarse a la ciudad real a través del tendido de una línea de transporte, pasa a

ocupar una posición distinta respecto de la ciudad toda.

IV.2 División y propiedad de la tierra

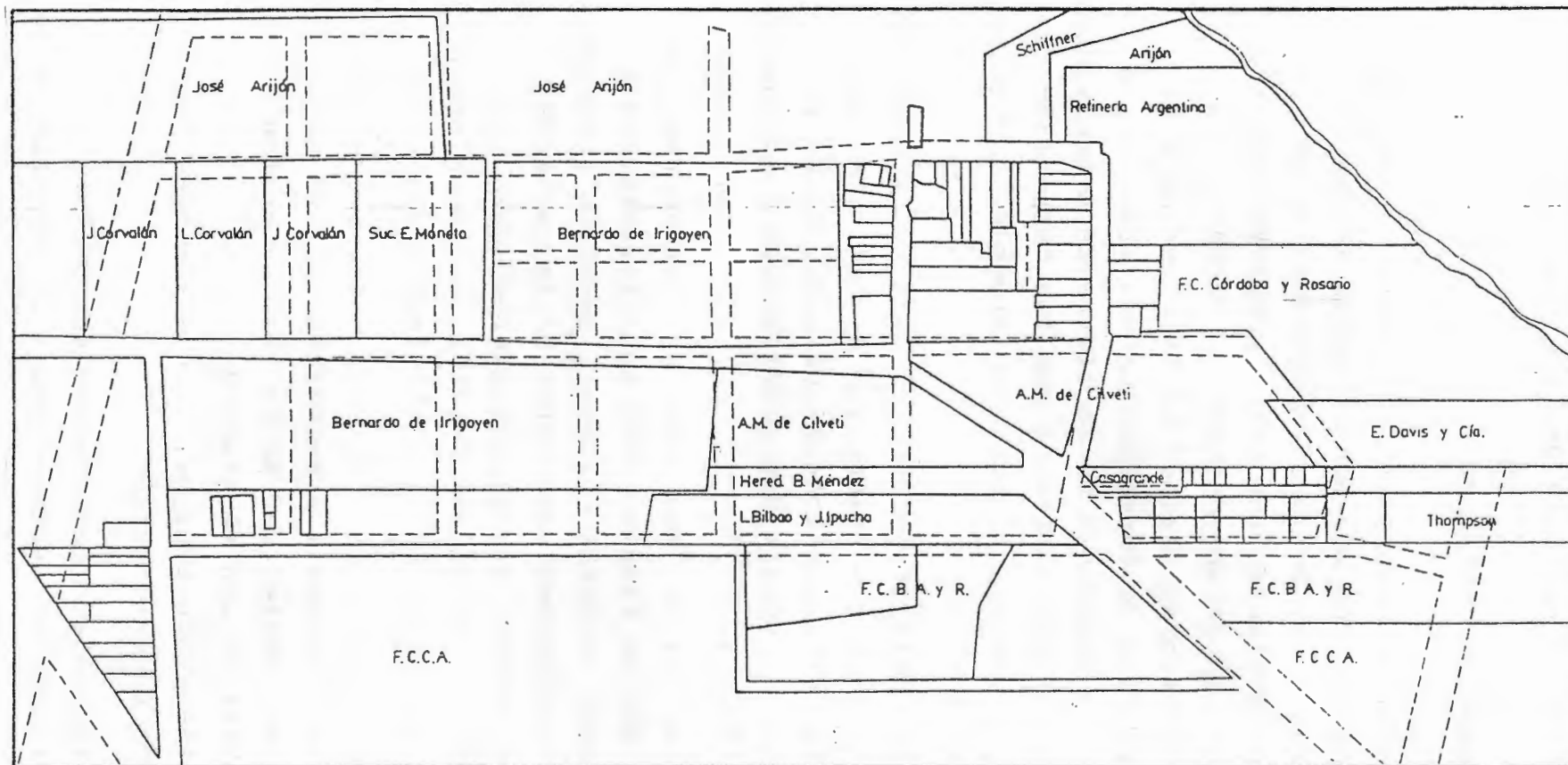
Como ya se dijera en páginas anteriores, el sector urbano de Refinería no es consecuencia de una acción urbanizadora —es decir, loteadora— única, o por lo menos precursora de un proceso posteriormente continuado por otros propietarios, sino que surge de la confluencia de un conjunto de factores —ya descritos— entre los cuales se destaca la existencia, a la hora de iniciarse el proceso de formación urbana propiamente dicho, de un estado de la propiedad de la tierra caracterizado por una marcada fragmentación. Esto hace que las "urbanizaciones" sean varias, y no una, y que vayan cubriendo progresivamente la superficie total del sector.

Con la ayuda de un plano oficial de 1903 es posible reconstruir el estado catastral del sector a principios de siglo, cuando ya se habían concretado los primeros loteos —precursores de la urbanización del sector— e incluso una considerable cantidad de construcciones (Plano VI.f).

En esa reconstrucción se hallan, con variadas dimensiones, las distintas propiedades aún no fragmentadas en lotes urbanos a nombre de algún destacado político nacional, de algún conocido "patricio" rosario y de diversos exponentes de la naciente burguesía local: éstos fueron los "urbanizadores" que, directamente o a través de ventas intermedias, protagonizaron el proceso de conversión de tierra rural en tierra urbana en el sector analizado.

Se evitará la minuciosa y exhaustiva reconstrucción de dicho proceso dada la excesiva complejidad de la tarea a enfrentar en relación con la rentabilidad —en términos de avance en el conocimiento— de la misma. Sin embargo, es posible aproximarse suficientemente a dicha reconstrucción.

Contiguamente a aquellos loteos precursores del sector, ya presentados, y concretados con anterioridad a la vigencia de un trazado oficial, se fueron sucediendo los fraccionamientos de



Plano IV.f. Situación catastral del área de estudio en 1903.
 Fuente: plano de "Trazado general de calles entre
 boulevard Timbúes, Avellaneda, Río Paraná y paredón
 norte de los Talleres", por el ingeniero Héctor Thedy;
 archivo de la Dirección General de Topografía y
 Catastro, Municipalidad de Rosario.
 Dibujó: H. Floriani.

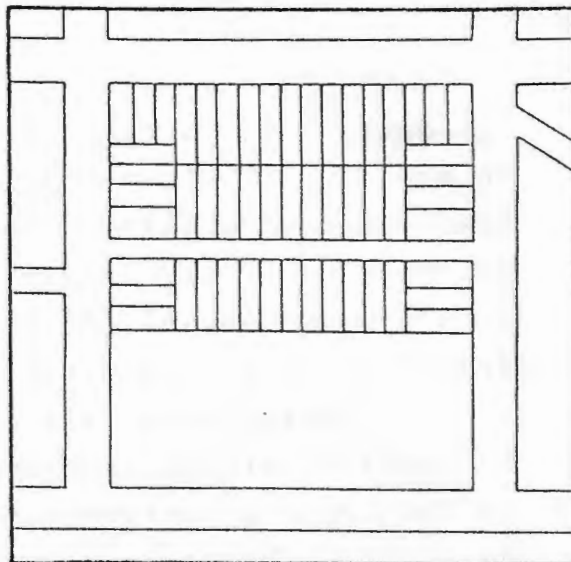
las grandes propiedades que registra el mencionado plano de 1903. En ese año, precisamente, comienza el loteo de una de las dos fracciones de propiedad del Dr. Bernardo de Irigoyen -fracción del norte-, la que inicia, como ya se vio, la apertura del pasaje Corvalán. Al año siguiente, 1904, se lotea la parte de la propiedad de A.M. de Cilveti correspondiente a las manzanas 228 y 284. Por otra parte existen indicios de que en 1909 se produce la venta de alguna fracción de la propiedad sur del Dr. Bernardo de Irigoyen, y contemporáneamente se lotea parte de la propiedad de José Arijón (correspondiente a las manzanas 188, 189 y 270), iniciándose la apertura del pasaje Nelson. En el año 1924, por último, se lotea la propiedad de los herederos de B. Méndez y el resto de la propiedad de A.M. de Cilveti (Planos IV.g).

En síntesis, los principales rasgos que caracterizaron al proceso de conversión de tierra rural en tierra urbana en el sector analizado son los siguientes:

- cada titular de una mayor área a urbanizar, al hacerlo, se apoya en -y realiza- el trazado oficial aprobado (con los agregados ya descriptos), el que a su vez había asumido como propio el orden geométrico de las grandes propiedades aún no urbanizadas;
- las distintas "urbanizaciones" se yuxtaponen a las áreas ya urbanizadas y van progresivamente "completando" el sector, en un proceso que culmina con la total urbanización a mediados de la década de 1920;
- los lotes producidos en este proceso se caracterizan por una marcada constancia dimensional -en el frente, ya que la profundidad varía según la posición relativa en la manzana, y según las dimensiones de la manzana-; así, la mayoría de los lotes presentan un frente de diez varas, diferenciándose un poco, por lo tanto, de los lotes producidos por las primeras urbanizaciones, cuyos frentes oscilaban entre las doce y las catorce varas;
- las propiedades que en posteriores planos catastrales aparecen como de mayor dimensión de frente son consecuencia, muchas

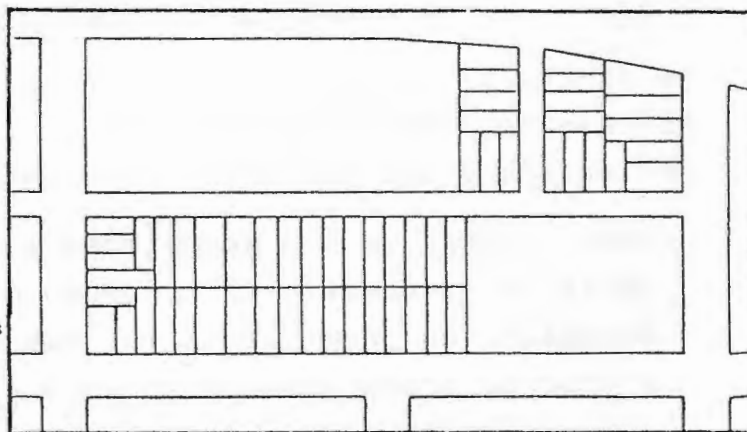
Plano IV.g.1. Loteo original en las manzanas

228 y 284. Año 1904.



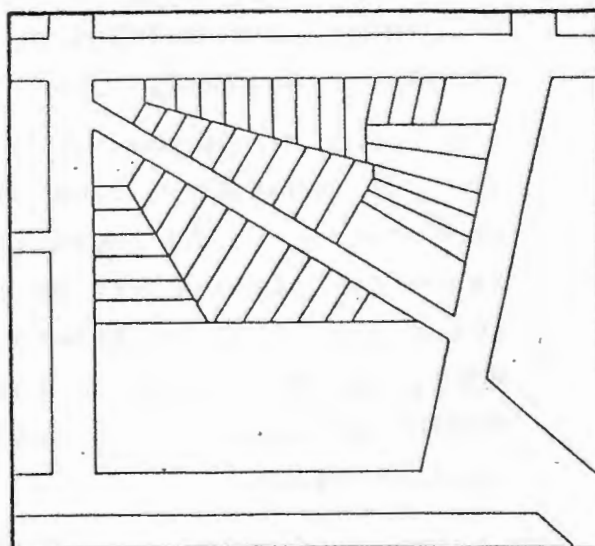
Plano IV.g.2. Loteo original en las manzanas

188, 189 y 270. Año 1909.



Plano IV.g.3. Loteo original en las manzanas

229 y 277. Año 1924.



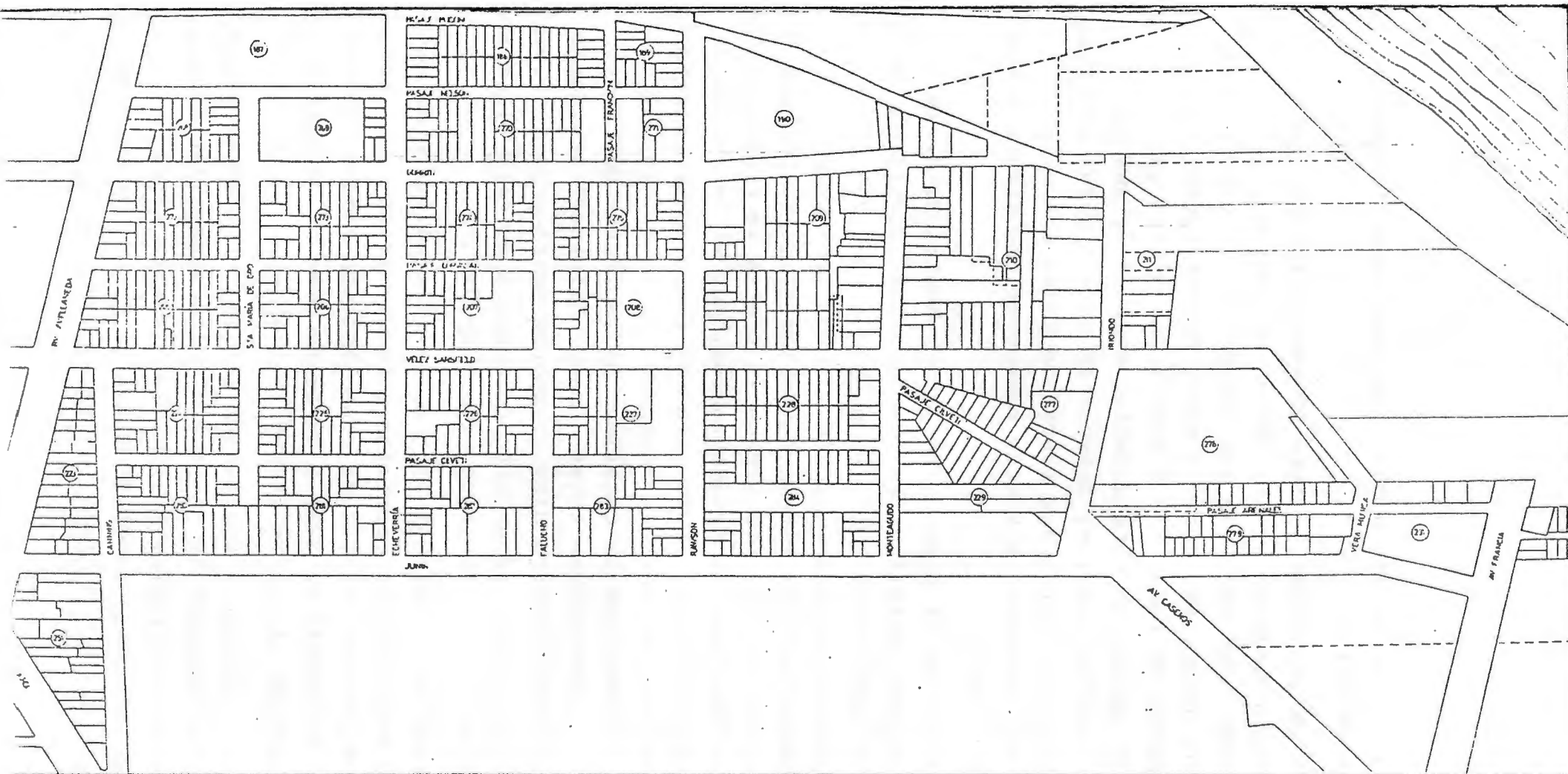
veces, de la fusión de dos o más lotes iniciales (de entre diez y catorce varas);

- la geometría de los lotes expresa el reconocimiento del distinto valor potencial de las diferentes calles, y simultáneamente hace realidad esa diferencia de valor; es así como se puede notar, primero, un esfuerzo por lograr la mayor cantidad posible de lotes con frente a las calles que atraviesan el sector de Este a Oeste; después -y una vez agotada esa posibilidad-, el intento de volcar todos los lotes posibles sobre las calles que corren de Norte a Sur; y finalmente, el loteo de la tierra remanente con frente a las cortadas o pasajes.

Ya se ha afirmado que el plano oficial del Municipio de 1927 presenta el trazado definitivo del sector. Esto significa, en el marco de la relación verificable en nuestras ciudades entre el trazado y el proceso de urbanización -donde "urbanizar" significa materializar el trazado de calles y, consecuentemente, poner en disponibilidad de uso urbano la tierra ya fragmentada o por lo menos potencialmente fragmentable-, que el sector ya se encontraba totalmente urbanizado para esa fecha. Afirmar esto no implica necesariamente, como se desprende de lo recién argumentado, sostener que la totalidad de la tierra del sector se encontraba fragmentada en lotes urbanos "típicos" -es decir, aquéllos con frente de entre diez y catorce varas-, pero se verá enseguida, sin embargo, que un alto porcentaje de ella sí estaba en esas condiciones a mediados de la década de 1930.

Un antiguo plano catastral del sector, destinado a la numeración de gráficos y manzanas, ha permitido reconstruir con aceptable aproximación el estado inicial de consolidación urbana, ubicable a mediados de la década de 1930 y definido como de definitivo y total uso urbano de la tierra (Plano IV.h).

¿Qué rasgos caracterizan a ese estado inicial? En primer lugar, se encuentra "urbanizada" la totalidad de la tierra delimitada por las instalaciones ferroviarias y las instalaciones productivas de la costa -en otras palabras, se ha concretado, a través de los sucesivos loteos, el trazado oficial del sector.



Plano IV.h. Situación catastral del área de estudio a mediados de la década de 1930.

Fuente: archivo de la Dirección General de Topografía y Catastro, Municipalidad de Rosario.

Dibujó: H. Floriani.

En segundo lugar, un alto porcentaje de la tierra ha sido fraccionado en lotes que por sus dimensiones -las ya mencionadas diez a catorce varas de frente- pueden ser definidos como "típicamente urbanos".

Sin embargo, resulta de particular interés detenerse, precisamente, en el análisis del resto de la tierra del sector, es decir de aquélla que, en porcentaje inferior, aparece en ese momento bajo la forma de fracciones significativamente mayores, para tratar de obtener de dicho análisis -fundamentalmente referido al destino de uso de esas fracciones- las razones de esa particularidad, así como las razones de su estabilidad en tales condiciones o paulatina transformación.

Dicho análisis permite, en primer lugar, agrupar las distintas fracciones de tierra que mantuvieron dimensiones mayores en dos grupos: por un lado, aquellas fracciones que se destinaron a usos que por su naturaleza exigían, precisamente, esas dimensiones mayores; por otro lado, aquellas fracciones que de hecho se comportaron como "reservas" de tierra urbana, eventualmente destinadas a alguno de aquellos usos que suponían grandes dimensiones o al fraccionamiento en el típico lote urbano dominante. El trabajo se detiene seguidamente en el análisis de esos dos grupos, comenzando por el primero.

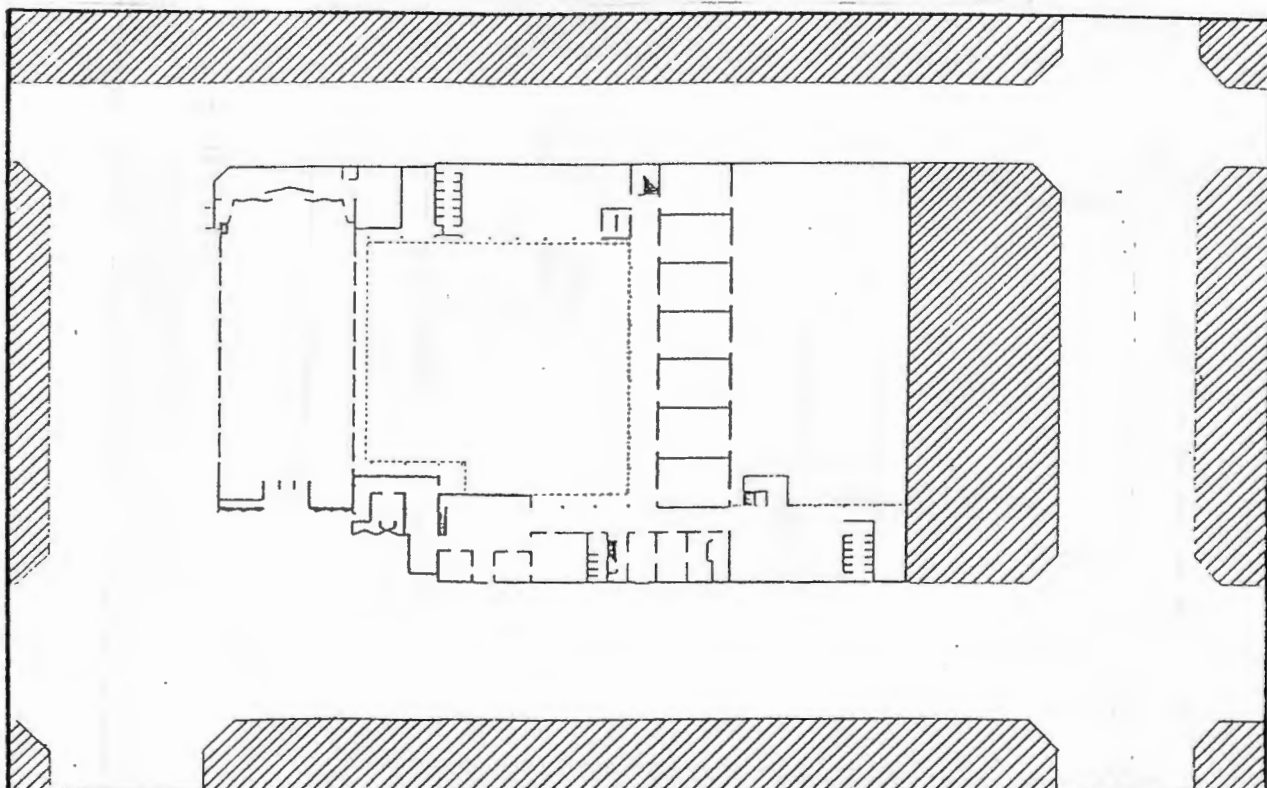
Son varias las fracciones de terreno que explican sus dimensiones descolantes por el uso al que están destinadas. La manzana 187, por ejemplo, mantuvo desde los orígenes del sector urbano analizado un destino recurrentemente hallable sobre las Tres Vías desde su desvío de las líneas principales en la zona de Empalme Graneros hasta la llegada a la costa en este punto: grandes asentamientos de actividades productivas (depósitos e industrias). Es esa "vocación" de estas fracciones de tierra -en estrecha dependencia de su posición respecto de los tendidos ferroviarios- la que explica el mantenimiento de una propiedad de esas dimensiones, progresivamente construida con grandes galpones y naves industriales. Una división, aproximadamente por la mitad, sufrida por la manzana en 1947, no significó ninguna alteración en ese destino de uso.

En la fracción mayor de la manzana 269 -designado con el número de gráfico 1- se verifica la existencia, en un plano de 1909, de un colegio, y en un plano catastral de 1927 dicha fracción aparece registrada como propiedad del Obispado de Rosario (el que muy probablemente la había recibido en donación de parte de la familia Arijón). Dicho destino se ha mantenido vigente hasta el presente -más allá de la construcción de una iglesia anexa al Colegio y de la continua ampliación y renovación de éste, hoy perteneciente a la obra de Don Orione-, lo cual se refleja en la estabilidad catastral del dominio (Plano IV.i.1).

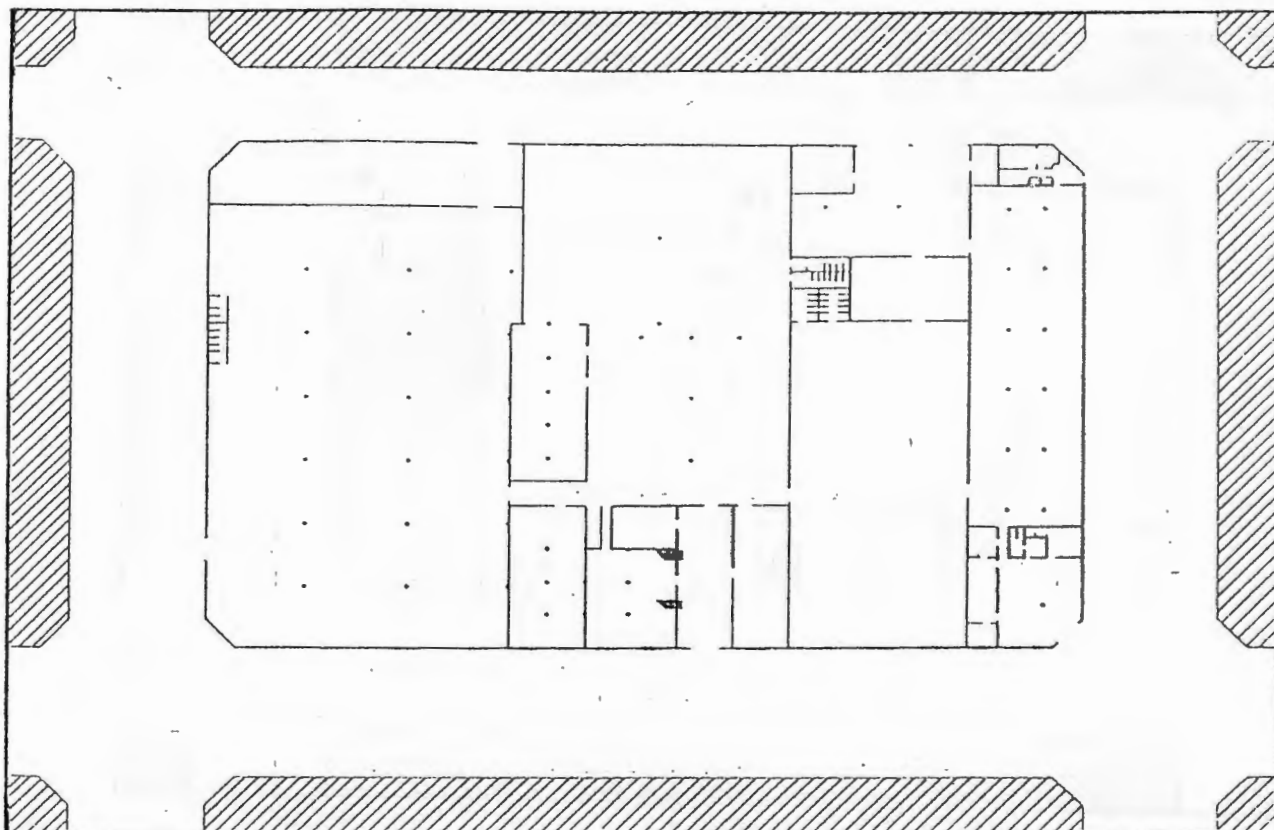
En la manzana 207 el plano presenta una parcela mayor en el lado oeste, equivalente a más de la mitad de la superficie total de la manzana. Dicha parcela se explica por la instalación a principios de siglo, en un lote de la manzana con frente a Vélez Sarsfield, de una pequeña fábrica textil destinada a la confección de bolsas y alpargatas. Posteriormente la fábrica -que con el tiempo adquirió el nombre de Manufatura Algodonera Argentina- fue creciendo y anexando parcelas vecinas hasta llegar al estado catastral que se verifica a mediados de la década de 1930. Sin embargo, dicho proceso de anexamiento continuó con posterioridad a esa fecha, contando la empresa actualmente -y desde hace ya muchos años- con la ocupación total de la manzana por parte de sus instalaciones fabriles (Plano IV.i.2).

La gran parcela que se encuentra en la manzana 278, por su parte, se mantuvo unitaria pese a algún cambio en su destino de uso. Desde su original pertenencia a la propiedad de A.M.de Cilveti -cuando estuvo parcialmente ocupada por el extenso y legendario conventillo conocido como "El Atrevido"- hasta su posterior uso -desde la década de 1940 y hasta el presente- por parte de importante talleres metalúrgicos, la propiedad no sufrió alteraciones ni en su forma ni en sus dimensiones (Plano IV.i.3).

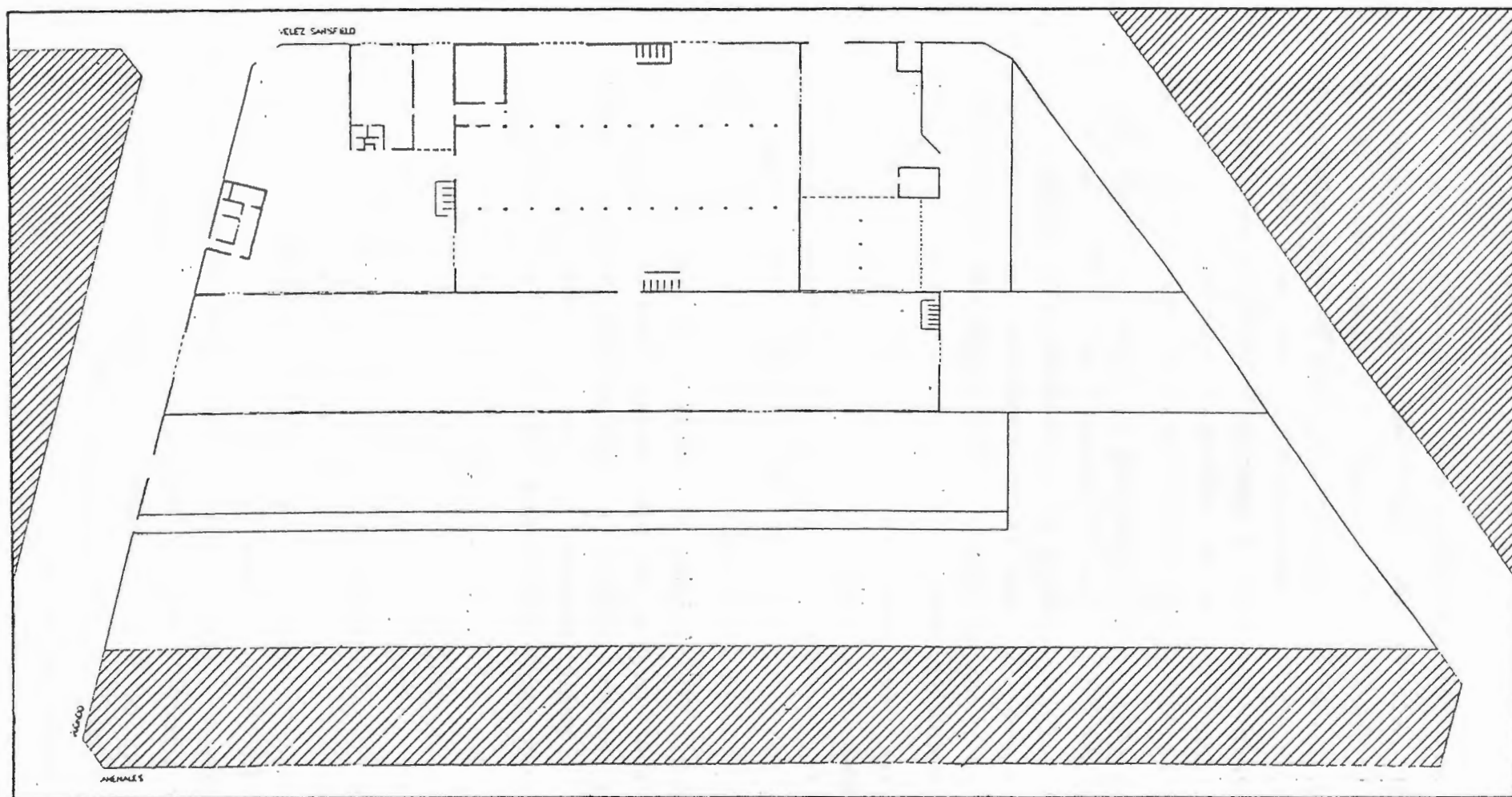
Más numerosos son los casos de grandes propiedades que se comportaron como "reservas" de tierra urbana. En las manzanas 270 y 271, por ejemplo, se hallan sendos terrenos -separados por



Plano IV.1.1. Construido de la manzana 269, estado actual.
Fuente: archivo de la Dirección General de Obras
Particulares, Municipalidad de Rosario.
Dibujó: H. Floriani.



Plano IV.1.2. Construido de la manzana 207, estado actual.
Fuente: archivo de la Dirección General de Obras
Particulares, Municipalidad de Rosario.
Dibujó: H. Floriani.



Plano IV.1.3. Construido de la manzana 278, estado actual.

Fuente: archivo de la Dirección General de Obras Particulares, Municipalidad de Rosario.

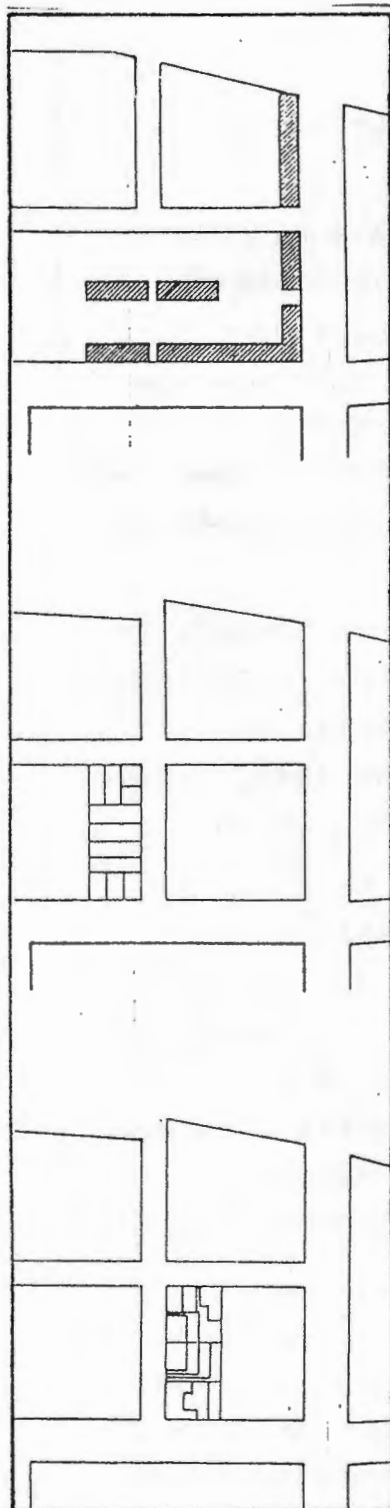
Dibujó: H. Floriani.

el pasaje Franchini y derivados ambos del fraccionamiento de la original propiedad de Arijón- que transitaron posteriormente el proceso de fragmentación en lotes urbanos del tipo dominante, si bien en muy distintos momentos y, como se notará, con criterios disímiles. Un plano de 1909 presenta a estos terrenos aún no separados por el pasaje Franchini y parcialmente ocupados por una muy antigua construcción. En el año 1937 -es decir, poco después de la fecha atribuida al estado inicial de consolidación urbana- se procede a lotear el fragmento correspondiente a la manzana 270. Muchos años después, finalmente -en 1960-, se lotea el otro fragmento, correspondiente a la manzana 271 (nótese la menor regularidad de este segundo loteo, seguramente explicado por la mayor cantidad y complejidad del edificado existente en el terreno a fraccionar) (Plano IV.j.1).

Otro caso de "reserva" está constituido por el gráfico 1 de la manzana 190. Los bordes con frente a calles de esta gran propiedad -perteneciente a la Sociedad Anónima Refinería Argentina- se fraccionaron en el año 1940, también en lotes de dimensiones "típicas" (Plano IV.j.2).

La manzana 208 presenta, asimismo, un caso de interés en este sentido. En el año 1946 la Manufactura Algodonera Argentina S.A. compra un terreno de 4000m^2 vecino a sus instalaciones, el que permanece indiviso -y prácticamente sin ocupar- hasta el año 1980, cuando la citada empresa procede a su fraccionamiento y venta (Plano IV.j.3).

En la manzana 227, por otra parte, se verifica el siguiente proceso. Al lotearse el sector, media manzana -la del este- permanece indivisa. Poco después, una parte de esa importante fracción es comprada por el Gobierno de la Provincia que construye allí, en el año 1927, la escuela provincial "Juan B. Justo" (Plano IV.j.4); este estado catastral es el que aparece reflejado en el plano del estado inicial de consolidación urbana. Tras varios años de estabilidad se reinicia, sin embargo, el proceso de fragmentación; así, la fracción restante -en forma de "L"- sufre una primera división en el año 1944, y cada una de las dos fracciones resultantes de esa división se lotea en lotes

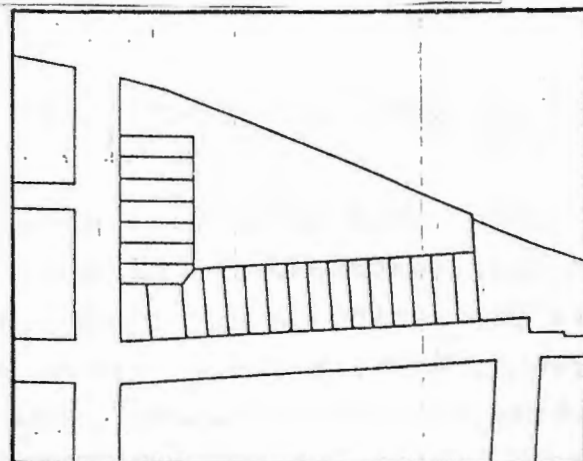


1909

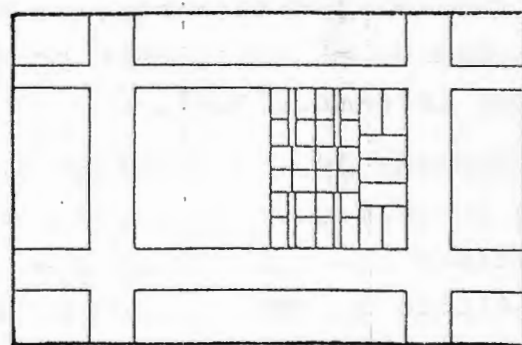
1937

1960

Plano IV.j.1. Evolución del fraccionamiento
de sendas parcelas
mayores en las manzanas 270 y 271.



Plano IV.j.2. Fraccionamiento del gráfico 1 de la
manzana 190, producido en el año 1940.



Plano IV.j.3. Fraccionamiento de la propiedad
de la Manufactura Algodonera Arco
producido en el año 1980.

Fuente: archivo de la Dirección General de Topografía y Catastro,
Municipalidad de Rosario.
Dibujó: H. Floriani.

urbanos "típicos" en los años 1950 y 1951 respectivamente (Plano IV.j.5).

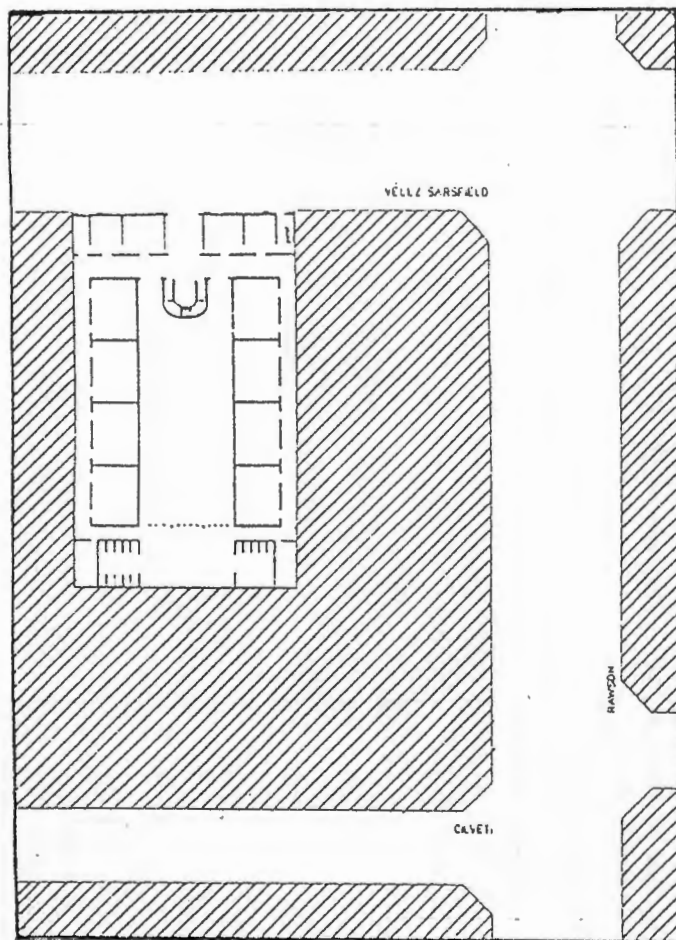
En la manzana 282 se halla una parcela equivalente a un cuarto de manzana. Rastreando su historia se encuentra que dicha parcela se origina en una compra realizada a Bernardo de Irigoyen en 1909, y que en planos de la década de 1940 aparece como plaza ("placita Falucho" rezan los planos, tomando el nombre de una de las dos calles que la bordean). Posteriormente, en el año 1969, se construye en ese terreno la Escuela Nacional de Comercio General Las Heras (Plano IV.j.6).

En la manzana 283, por otra parte, se encuentra otra parcela de dimensiones muy similares a la anterior y, como ella, originada en la propiedad de Bernardo de Irigoyen. Esta parcela se mantiene inalterada en sus dimensiones hasta el año 1949, cuando sufre el fraccionamiento que indica el plano adjunto (Plano IV.j.7).

La gran parcela de la manzana 229 ubicada sobre calle Junín (correspondiente al gráfico 16) se mantuvo inalterada en las dimensiones y forma que se visualizan en el plano del estado inicial hasta el año 1971. En esa fecha se procedió a su fraccionamiento según el criterio que expresa el gráfico adjunto. En el año 1975, finalmente, se avanzó en el mismo sentido, subdividiendo el lote mayor producido por el fraccionamiento anterior (Plano IV.j.8).

En la manzana 284 se verifica la existencia de una parcela de frente aproximadamente equivalente a tres lotes comunes y una profundidad que va de Rawson a Monteagudo. El origen de dicho lote atípico se debe al parcelamiento de los terrenos linderos al norte y de la manzana 228 completa -obra de una sola operación, ya presentada en este trabajo- lo que le restringió drásticamente su posibilidad de contacto con la calle y, consecuentemente, la posibilidad de fragmentarse. Su destino quedó atado, por esa razón, a la actividad productiva, siendo ocupado con grandes galpones.

Dos parcelas de importantes dimensiones ubicadas sobre calle



Plano IV.j.4. Planta de la Escuela Provincial Juan B. Justo, construida en el año 1927 en terrenos de la manzana 227.

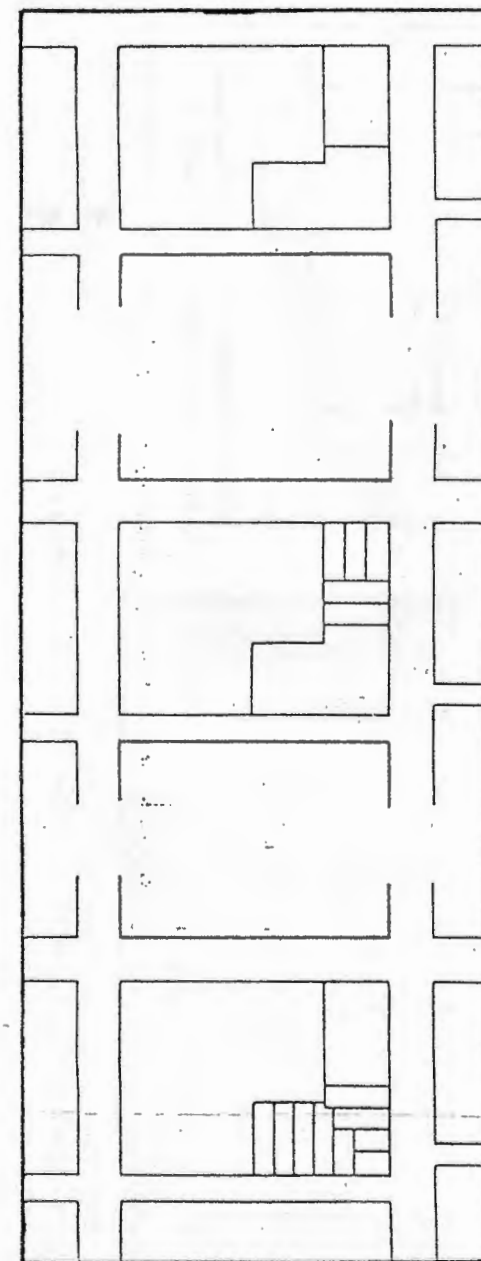
Fuentes: Dirección Provincial de Arquitectura y archivo de la Dirección General de Topografía y Catastro, Municipalidad de Rosario.

Dibujó: H. Floriani.

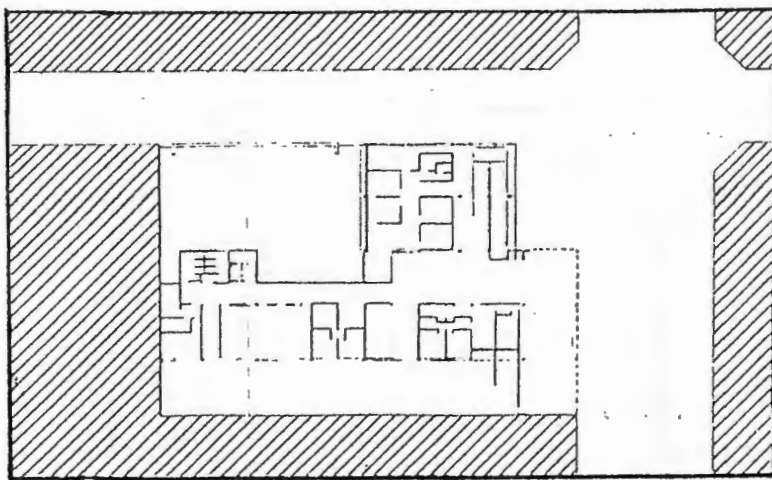
1944

1950

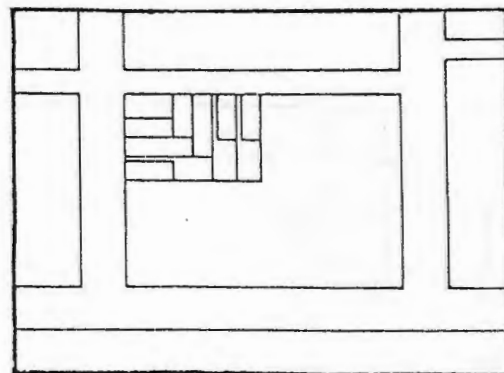
1951



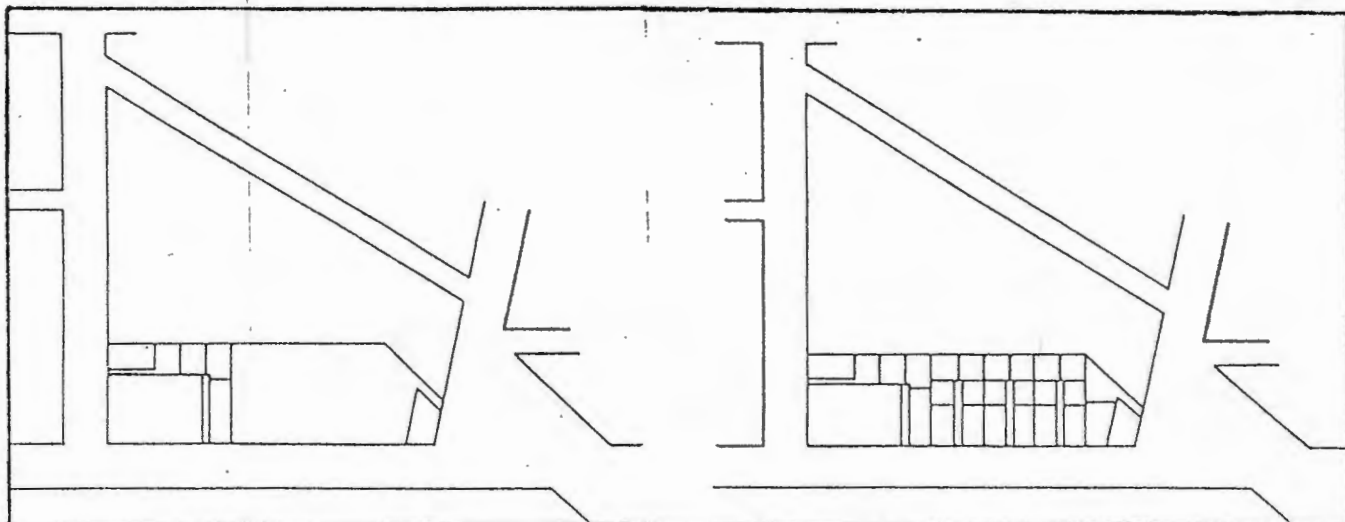
Plano IV.j.5. Evolución del fraccionamiento verificado en una parcela mayor de la manzana 227.



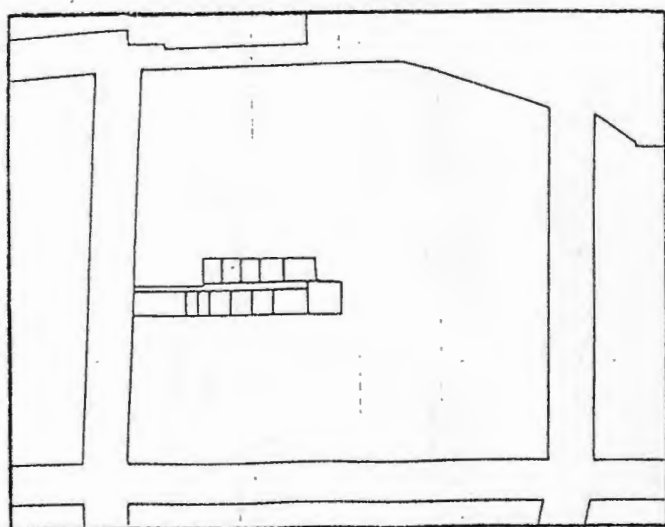
Plano IV.j.6. Construido atípico en la manzana 202, estado actual.



Plano IV.j.7. Fraccionamiento de una parcela mayor de la manzana 283, verificado en el año 1949.



Plano IV.j.8. Evolución del fraccionamiento de una parcela mayor de la manzana 229, años 1971 y 1975.



Plano IV.k. Fraccionamiento interior del lote 32 de la manzana 210, año 1953.

Fuentes: archivos de las Direcciones Generales de Obras Particulares y de Topografía y Catastro, Municipalidad de Rosario.
Dibujó: H. Floriani.

Iriondo y en las manzanas 210 y 277 se originan, como en varios otros casos menos notorios, en la fusión de tres o más lotes preexistentes.

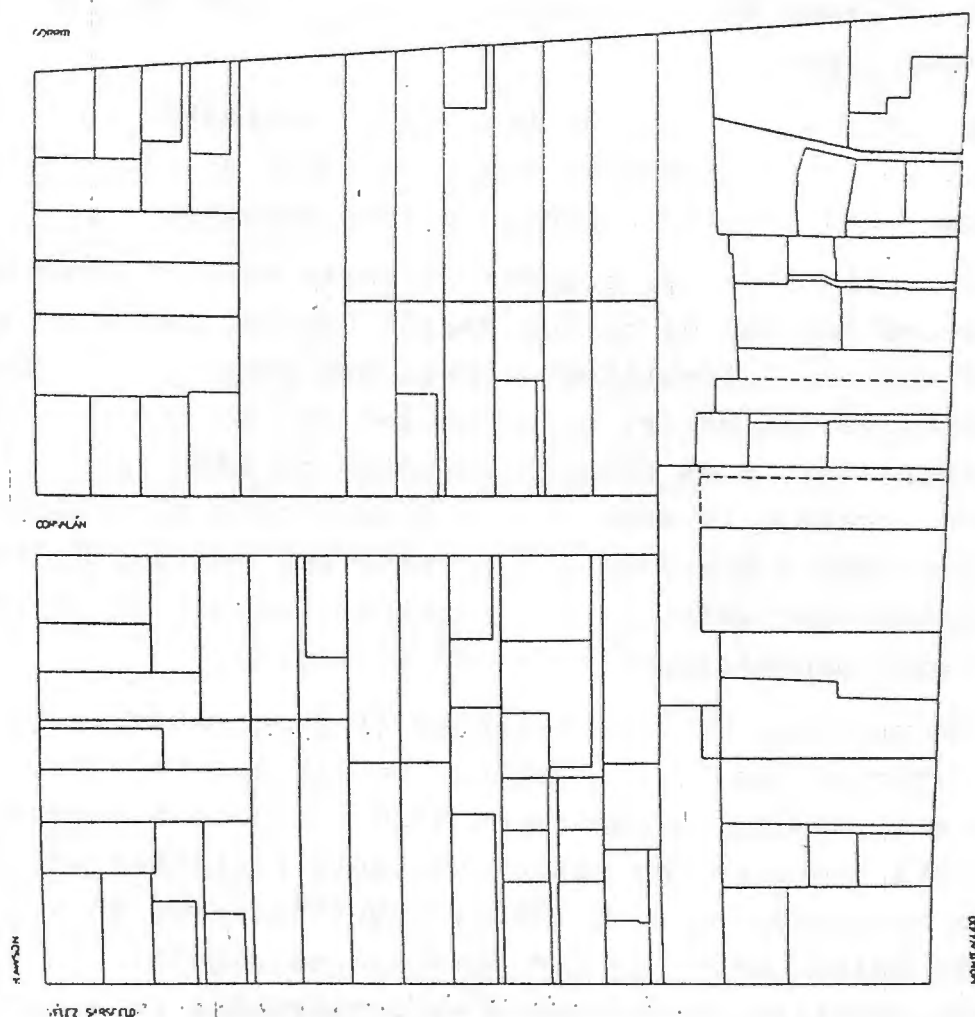
La manzana 231, por último, se ha mantenido hasta el presente -salvo una irrelevante fracción sobre avenida Francia- como una propiedad unitaria, precariamente ocupada.

El análisis de las grandes parcelas hallables en el plano del estado inicial de consolidación urbana, referido a las razones de esa excepcionalidad dimensional como a su comportamiento sucesivo -es decir, el mantenimiento de forma y dimensiones originales, o el fraccionamiento- ha ido haciendo presente en este trabajo la evolución sufrida hasta el presente por la propiedad y división de la tierra del sector. Es posible -y necesario- hacer, en consecuencia, un balance referido a los rasgos generalizables de esa evolución.

Por un lado, resulta evidente el progresivo agotamiento de las "reservas" de tierra urbana. En efecto, la tierra urbana baldía a mediados de la década de 1930 fue poco a poco fraccionada hasta agotarse con loteos bastante recientes (el último, según se ha visto, data de 1980), y verificarse, en este momento, que las únicas parcelas con dimensiones significativamente mayores son aquéllas destinadas a -y construidas con- usos productivos o de equipamiento educacional.

Paralelamente a esta densificación por fraccionamiento de la tierra vacía, se ha ido produciendo -fundamentalmente a partir de la década de 1940, y continuando aún hoy- un ininterrumpido proceso de densificación por fraccionamiento del lote urbano "típico" original. Este fraccionamiento presenta dos modalidades: la partición del lote de esquina -caracterizado por poseer mayor superficie de contacto con la calle- y la partición interior de un lote común de cuadra, surgiendo así el muy recurrente "lote interno".

Un caso muy vistoso -por la magnitud de la operación- de partición interna de un lote "de cuadra", se encuentra en el gráfico 32 de la manzana 210, la que, como ya quedó explicitado,

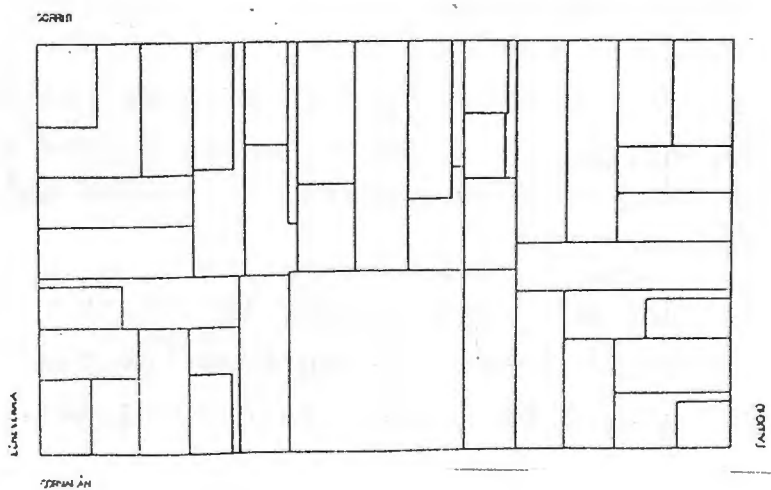


Planos IV.1.1 y IV.1.2.

Situación catastral actual de las manzanas 209 y 274.

Fuente: archivo de la Dirección General de Topografía y Catastro, Municipalidad de Rosario.

Dibujó: H. Floriani.



estuvo afectada totalmente por fraccionamientos "espontáneos" precursores de la urbanización del sector y anteriores a la instalación de la Refinería Argentina, los que resultaron a veces -como en el caso citado del gráfico 32- en lotes de medidas excepcionalmente grandes, en una manzana también grande. Son precisamente estas medidas excepcionales las que se convierten en causa determinante del fraccionamiento interno de dichos lotes, fraccionamiento que, para el caso de referencia, se concreta en el año 1953 (Plano IV.k).

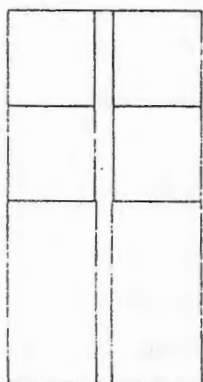
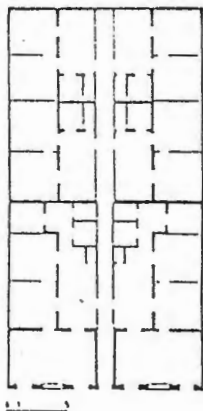
Es posible visualizar las consecuencias de este proceso de densificación en dos planos adjuntos que relatan el estado catastral actual de las manzanas 209 y 274, tomadas como muestras del conjunto en tanto signadas, como se recordará, por orígenes disímiles: la primera, en gran parte afectada por los fraccionamientos "espontáneos" más antiguos; la segunda, enteramente originada en loteos "modernos" de principios de siglo.

Ambas manzanas presentan hoy, en efecto, un estado catastral notoriamente más fragmentado que en la década de 1930, como consecuencia de haberse visto sometidos los lotes originales a un proceso de fraccionamiento según las dos modalidades ya descriptas (Planos IV.1.1 y IV.1.2).

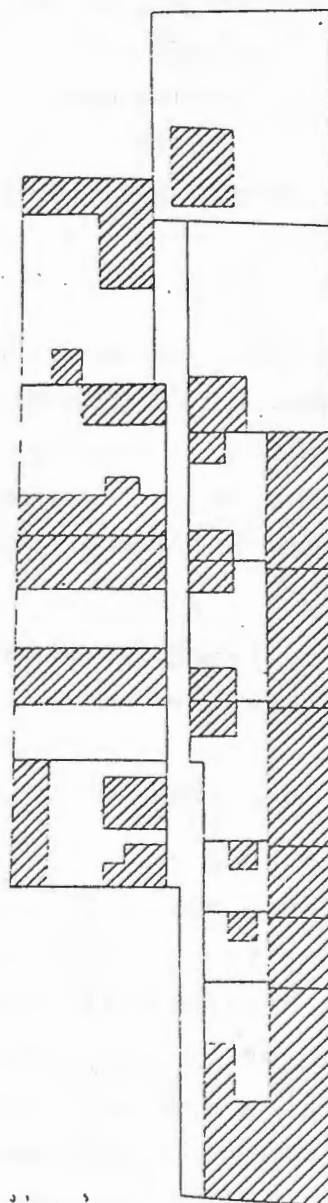
Al respecto, sólo cabe agregar la observación de que muchas veces ese fraccionamiento del dominio sucede a una división organizativa de hecho ya vigente y propuesta por el edificio que ocupa el lote, originado usualmente en estos casos en inversiones destinadas a la obtención de renta por alquiler.

Dos casos que ejemplifican esta situación son el ya presentado del gráfico 32 de la manzana 210 (Plano IV.m.1) -nótese aquí la disponibilidad de una organización celular lineal en profundidad para ser fragmentada, por un lado; y por otro, la recurrencia a estrategias de ocupación del terreno fragmentado internamente idénticas a las que se verifican en lotes frentistas- y el del gráfico 25 de la manzana 209 (Plano IV.m.2) -obra, a diferencia de la anterior, unitaria en su concepción y construcción, pero

Plano IV.m.2. Gráfico 25 de la manzana 209.



Partición interna de sendos lotes en función
de preexistencias edificatorias.
Fuentes: archivos de las Direcciones Generales
de Obras Particulares y de Topografía y
Catastro, Municipalidad de Rosario.
Dibujó: H. Floriani.



Plano IV.m.1. Gráfico 32 de la manzana 210.

3 1 3

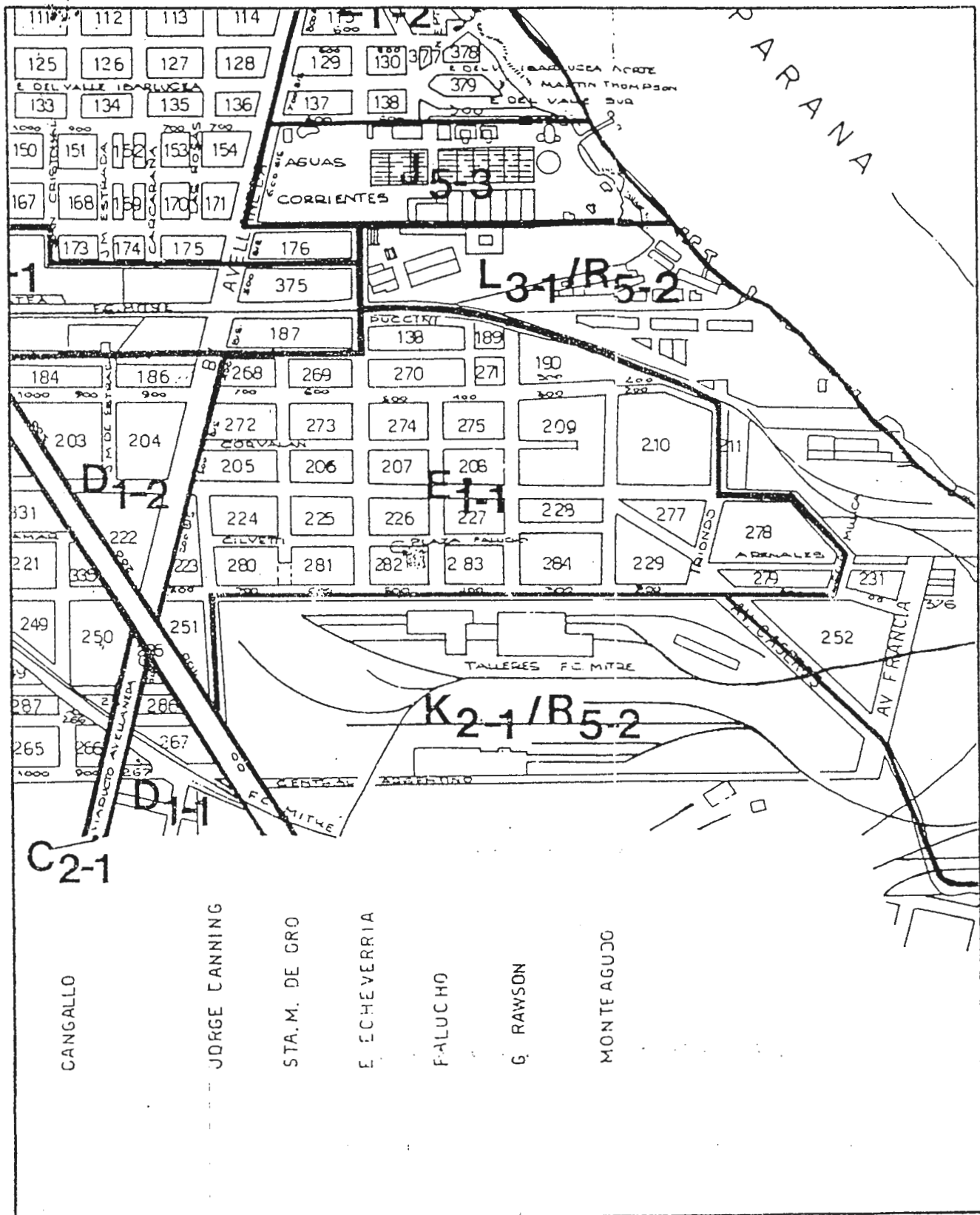
compuesta de seis unidades residenciales perfectamente legibles. Ambos casos evidencian, en suma, una situación reiterada, consistente en fragmentaciones propuestas por la arquitectura que preceden a las divisiones del dominio, las que surgen posteriormente y subordinadas a aquéllas.

IV.3 Normativa urbana vigente para el sector

Parece pertinente a esta altura del presente estudio -que tiene por objeto la individualización de los protagonistas del proceso de formación urbana, y de las modalidades que el mismo adquiere- detenerse en el análisis de la normativa vigente en el sector, con el objeto de hallar indicios y certezas respecto del juicio que la ciudad formula, a través del andamiaje de gestión y control de su propia construcción, respecto de un sector de sí misma.

En este sentido, se entiende que dicho análisis, realizado a la luz del conocimiento producido hasta aquí en relación a dicho proceso como se ha visto verificado en el sector de Refinería, con su particular sedimentación de roles urbanos en términos de uso y de forma -en suma, en términos de significado urbano-, pondrá en evidencia la coincidencia o la oposición -y en este caso, el valor de la misma- entre el proyecto urbano que la ciudad se formula en este sector, expresado en la correspondiente normativa, y la particular manera de ser ciudad que el sector ha ido construyendo desde antes de su urbanización propiamente dicha.

En el plano del Código Urbano correspondiente a la sección catastral séptima (Plano IV.n) se pueden visualizar los distintos distritos urbanos en que se encuentra dividido el sector objeto de este estudio. En ese sentido, la primer constatación posible de realizar es que existe un distrito que recorta, en coincidencia prácticamente total, el área amanzanada del sector, área que se ha ido definiendo en el curso del presente trabajo como un fragmento de tejido urbano claramente recortado por importantes instalaciones industriales, portuarias y ferroviarias, así como por un boulevard de ronda (Avellaneda).



Plancheta correspondiente a la sección catastral séptima (fragmento)
con indicaciones de distritos. Código Urbano de la Ciudad de Rosario.

Esta coincidencia refuerza, en alguna medida, la posibilidad de reconocer al área mencionada tal condición de fragmento identificable de tejido, condición que se encuentra en estrecha relación de dependencia -no es ocioso recalcarlo- respecto de los asentamientos productivos y la red vial primaria que lo contornean. Es posible afirmar, en consecuencia, que tal delimitación de distrito asume un rasgo objetivo -y bastante evidente, por lo demás- de la realidad urbana del sector.

A dicha perimetración de distrito se debe sumar, sin embargo, su caracterización. En este sentido, el Código Urbano propone aquí la condición de distrito E1, que se define como "semiperiferia de rodeo a los distritos de extensión".

Resulta evidente, al respecto, que dicha definición comporta un juicio respecto del rol urbano del sector objeto de esta investigación, juicio que no hace otra cosa que asumir el destino de marginalidad que caracteriza al mismo desde sus orígenes, y particularmente desde la construcción de las múltiples instalaciones ferroviarias que la separan de -y relacionan caracterizadamente con- la ciudad central. Sin embargo, al limitarse a enunciar la condición de periferia del distrito, la normativa no se pronuncia sobre el futuro de dicha condición (¿es deseable preservar la misma, o habrá que revertirla?; y en este caso, ¿con qué sentido?), omisión que sin duda significa, de hecho, hipotizar su mantenimiento.

La caracterización de los distritos que rodean al E1 sí contemplan, en cambio -aunque con alguna imprecisión, quizá-, la incidencia sobre los mismos de la variable tiempo. El distrito K2/R5, por ejemplo -localizado inmediatamente al sur del mencionado E1- es definido como correspondiendo a "instalaciones ferroviarias transitorias a desmantelar según el Plan Regulador para...transformarse en futuro parque..."(2)

Por otra parte, el distrito L3/R5 -al noreste- también incorpora, de alguna manera, la dimensión dinámica que supone el vector temporal. El Código Urbano lo define como abarcando "Instalaciones portuarias a levantar, transitorio a futura

recreación urbana".(3)

El distrito R5, a su vez -al noroeste del original E1- también contempla, aunque con mayor ambigüedad aún, su transformación, toda vez que el Código Urbano lo presenta como área de "reserva para futura recreación urbana".(4)

En definitiva, los distritos que rodean al E1 se hallan sujetos a profundas transformaciones según el Código Urbano, en la medida en que los tres son caracterizados como "distritos transitorios", es decir distritos que "por no contar con los servicios públicos considerados indispensables para su normal desarrollo, o bien por estimarse necesaria su reconstrucción urbana de acuerdo con el Plan Regulador, se encuentran transitoriamente regidos por las condiciones estipuladas en este Código".(5)

En ese sentido, resulta de interés reparar en la contradicción implícita en el diferente criterio con que se aborda la caracterización de los distintos distritos: contemplando la variable tiempo en algunos casos, desconociéndola en otros. Debe quedar claro, al respecto, que el distrito E1 -coincidente con el fragmento de tejido rodeado de instalaciones industriales y ferroportuarias- no puede ser indiferente a las agudas alteraciones de destino de uso que el Código Urbano propone para los distritos que lo circundan, y en particular para el distrito K2/R5, tan notoriamente protagonista de la construcción de la condición de periferia que caracteriza a aquél. Es posible aseverar, por lo tanto, que tales alteraciones, de producirse, incidirían sustancialmente en el citado distrito E1, realidad que, evidentemente, no es recogida por la caracterización y proyecto que el Código Urbano formula respecto del mismo.

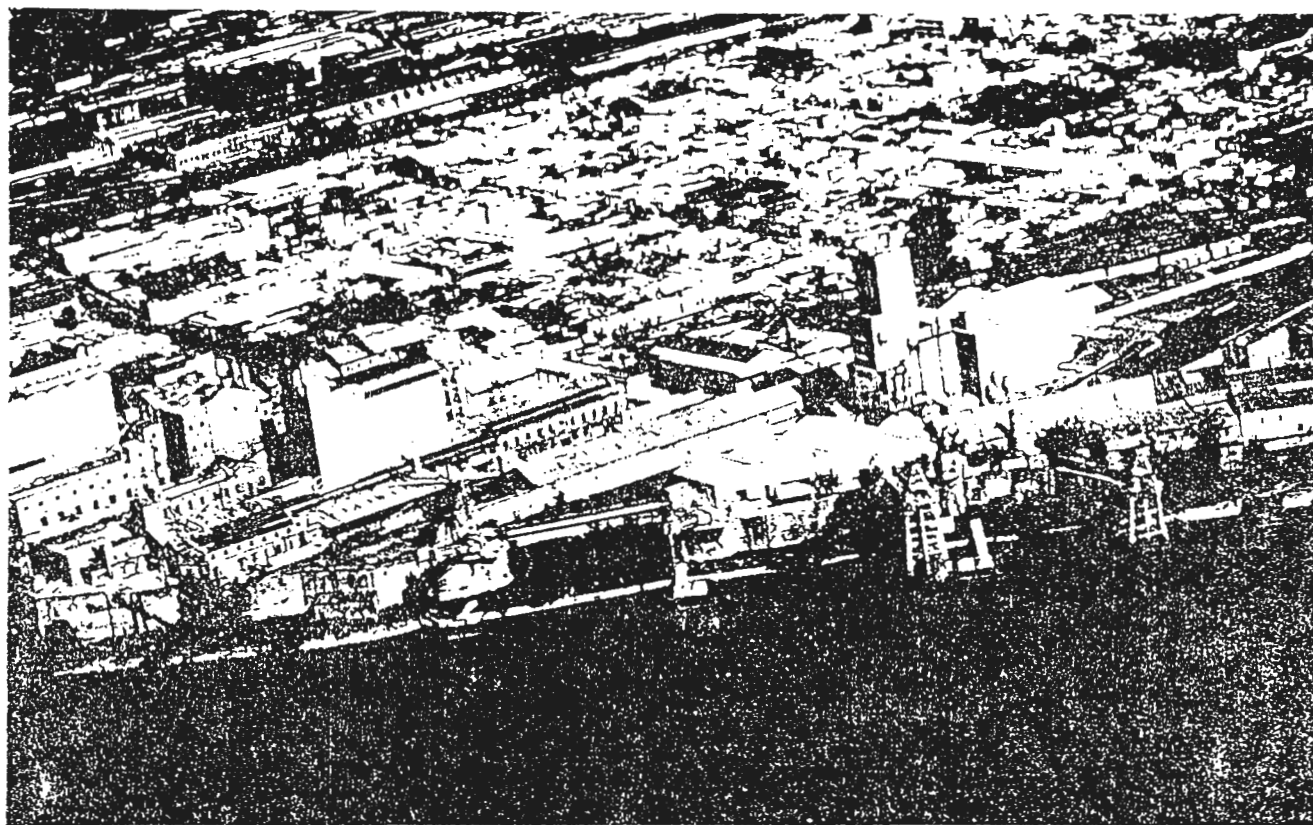
NOTAS IV

- (1) Son incontables los "pasajes" o "cortadas" que desde entonces han caracterizado a gran parte de las "urbanizaciones", con el objeto de incrementar el número de posibles lotes con frente a calles y reducir la superficie de cada uno de ellos. Un caso particularmente vistoso, por su extensión y por haber sido continuada por sucesivas "urbanizaciones", está constituido por la cortada Marcos Paz, en el barrio Echesortu.

Barrale, Floriani, Massa, "El barrio Echesortu y su arquitectura: proceso de conformación de un sector de la ciudad de Rosario", CEUR, Rosario, 1983.

- (2) Código Urbano de la Ciudad de Rosario, Municipalidad de Rosario, 1973, pág.20.
- (3) Ibídem, pág.20.
- (4) Ibídem, pág.20.
- (5) Ibídem, pág.19.





Vista aérea desde el río del sector estudiado. Nótese en primer plano a la izquierda las instalaciones de la Refinería Argentina de Azúcar, y al fondo y a la izquierda los talleres del Ferrocarril.

V. CONCLUSIONES

El objeto de este capítulo final consiste en realizar una síntesis de lo producido en los capítulos anteriores, ordenando lo más sustancial de ese producido. Dicha síntesis se apoyará en las hipótesis formuladas en la INTRODUCCIÓN, de manera que las conclusiones resulten, en definitiva, juicios sobre la validez de aquellas hipótesis, a la luz del análisis de campo realizado.

V.1 La acción loteadora

El trabajo ha puesto en evidencia el papel protagónico del loteo en el proceso de formación urbana. En efecto, el particular que realiza -y usufructa- la conversión de tierra rural en tierra urbana, que no en vano es reconocido como "urbanizador", realiza el acto fundacional de ese nuevo fragmento de ciudad, el que queda desde ese momento fuertemente caracterizado según las particularidades del loteo, y condicionado en sus posibilidades de transformación.

En este marco, no parece exagerado afirmar que en nuestro medio la erección de ciudades ha resultado siempre más una obra de división de la tierra que de construcción propiamente dicha; más una tarea de agrimensores que de arquitectos. Esta afirmación, sin embargo, no debe llamar a equívocos: es preciso no perder de vista el hecho de que el orden catastral nunca resultó independiente del orden arquitectónico, sino que por el contrario planteó siempre relaciones dialécticas muy precisas con éste. Así, las parcelas de los loteos "urbanizadores" ya habían resultado tipológicamente verificadas en alguna instancia anterior; y a su vez, las construcciones más recurrentes en esos momentos -en términos organizativos y constructivos- demandaban parcelas como las verificadas en aquellos loteos.

Más compleja resulta la relación entre el orden catastral y el orden arquitectónico cuando se inician, con el paso del tiempo, procesos de sustitución edilicia y transformación tipológica. No

obstante, es claro que estos procesos encuentran siempre un condicionamiento -en su doble sentido, positivo y negativo; es decir, en tanto restricción de órdenes y en tanto posibilidad de órdenes particulares- en el catastro preexistente.

V.2 Los hechos primarios

Los fenómenos naturales y artificiales que son considerados en el presente trabajo "hechos primarios" por su capacidad estructurante de la realidad física urbana, se comportan -según se ha podido visualizar en el análisis de campo realizado- de acuerdo a dos modalidades, no alternativas sino confluyentes.

Por un lado, caracterizan fuertemente al naciente fragmento de ciudad. De esta forma, el río, por ejemplo, en su condición de vía comercial, "marca" al sector con un potencial rol productivo y consecuente rol urbano -es decir, significado asignado al sector en el concierto de toda la ciudad. El ferrocarril, por su parte, al crear un "delante" y un "detrás" de sus nutridas instalaciones, signa también a la nueva extensión urbana -ubicada, precisamente, "detrás"- con rasgos que la distinguen de otros sectores urbanos.

Pero por otro lado, los hechos primarios también están en condiciones de desencadenar y/o acelerar los procesos de urbanización -entendidos en términos de concentración poblacional en un punto determinado del territorio, con las consiguientes alteraciones físicas que tal concentración necesariamente implica. En este sentido, tanto las instalaciones productivas -el Saladero primero, la Refinería después, y otras que las siguieron- como las instalaciones ferroviarias, y los asentamientos poblacionales que alentaron -sobre la antigua calle al Saladero y sobre el camino de los Talleres, respectivamente- constituyen claros ejemplos del comportamiento mencionado.

A los hechos primarios enunciados hasta aquí, el análisis realizado sugiere agregar un par de fenómenos que también se han comportado como tales: el Camino Nuevo a San Lorenzo -que con su

apertura, y entre ésta y los Talleres, desencadenó un loteo urbano- y las preexistencias viaria -Camino Viejo a San Lorenzo- y catastral, que, como fue posible observar, condicionaron aquellos iniciales momentos de urbanización del área.

Respecto del ferrocarril en tanto hecho primario, es muy frecuente el enfrentarse con apreciaciones referidas a sus implicancias negativas, en la medida en que, efectivamente, en muchos casos compromete la accesibilidad. Es preciso observar, sin embargo, que con el ferrocarril se da también ese condicionamiento de implicancia dual que recién se mencionó, es decir un condicionamiento en términos de limitación, pero también, y simultáneamente, en términos de posibilidad en un determinado sentido. En el caso de Refinería, concretamente, el ferrocarril destinó la naciente expansión urbana a una situación de dificultada accesibilidad, pero al mismo tiempo creó las condiciones para un desarrollo urbano con características propias, con un significado urbano preciso.

Consideraciones de esta naturaleza plantean la necesidad de actuar con extrema cautela cuando se aborda la posibilidad del levantamiento de instalaciones ferroviarias, ya que en esos casos se torna preciso recolocar significativamente al sector en la ciudad, ante la aguda alteración que significa la desaparición de un factor básico de su estructuración.

V.3 Los trazados urbanos

Los trazados urbanos constituyen el tercer apoyo del trípode en que se asienta el proceso de formación de nuestras ciudades. Efectivamente, la conversión de tierra rural en tierra urbana, en respuesta a demandas y caracterizaciones planteadas por los hechos primarios, y apoyándose en el orden propuesto por los trazados urbanos, constituye, en síntesis, aquel proceso.

La función del trazado se desprende con claridad del análisis de campo realizado, confirmándose la hipótesis inicial: ordena la acción loteadora y formaliza las relaciones físicas con la ciudad preexistente. Ha quedado claro también, sin embargo, que



en el desarrollo de tal función, el trazado encuentra un fuerte condicionamiento: la preexistente estructura de la propiedad territorial. Al estar caracterizada esa estructura, en el caso de Refinería, por un avanzado estado de fragmentación de la tierra aún rural, el trazado urbano debió apoyarse en ella, y sólo excepcionalmente pudo contradecirla.

V.4 Inercia temporal de los factores estructurales

La marcada inercia temporal que caracteriza a la estructura de la propiedad territorial, a los trazados urbanos y a los hechos primarios, constituye otra de las evidencias producidas por el análisis de campo realizado.

Se ha podido verificar, por ejemplo, que las grandes parcelas rurales, fraccionadas en los "loteos urbanizadores", se constituyeron en los límites geométricos y dimensionales dentro de los cuales fueron posibles esos loteos. Pero además, ha quedado claro también que el estado catastral producido por esos loteos "fundacionales" adquirió una marcada estabilidad en el tiempo, siendo posible su modificación sólo dentro de los límites por él admitidos: fraccionamiento y/o fusión de sus lotes constitutivos.

Con el trazado ocurre otro tanto. Su oficialización como gran delimitador de las esferas del espacio público y del espacio privado marca el inicio de una muy marcada estabilidad en el tiempo, sólo alterable con el recurso extremo -y oneroso- de la expropiación.

Por su parte, los hechos primarios, aunque resultan -algunos por lo menos- relativamente más dinámicos en su propia permanencia, se caracterizan por una marcada inercia medida en sus efectos sobre la ciudad. En otras palabras, su condición de desencadenantes y caracterizantes de los fenómenos urbanos les permite "permanecer" en el tiempo a través de las "marcas" producidas sobre ellos, y más allá de su propia permanencia.

En síntesis, la estructura de la propiedad territorial, los trazados urbanos y los hechos primarios tejen entre sí una trama de relaciones que constituye un verdadero soporte del "edificio urbano", condicionando fuertemente la forma y el uso de éste, así como sus posibilidades de transformación y evolución.