

FACULTAD
DE ARQUITECTURA
PLANEAMIENTO Y DISEÑO
UNR

CENTRO UNIVERSITARIO ROSARIO
DE INVESTIGACIONES
URBANAS Y REGIONALES

SERVICIO DE PUBLICACIONES

ASOCIACION ARQ. VICTOR J. DELLAROLE
FACULTAD DE ARQUITECTURA.
PLANEAMIENTO Y DISEÑO
UNIVERSIDAD NACIONAL DE ROSARIO

HALL CENTRAL - PLANTA BAJA
RIOBAMBA 220 BIS

TE. 4853122

asoarq@fapyd.unr.edu.ar

2000 - ROSARIO

CUADERNO Nº 56

"EL ESTADO DE LAS IDEAS EN TORNO DE
UN PLAN PARA ROSARIO, 1927-1924".

Arq. Oscar Bragos

Rosario, 1992.

CUADERNOS DEL
CURDIUR

CITE ESTE TRABAJO SI LO USA COMO REFERENCIA

INDICE	
POR UN NUEVO PLAN	1
LA NECESIDAD DE UN PLAN URBANO	2
Asociaciones vecinales, problemas urbanos y plan regulador	2
Asociaciones profesionales, nuevas ideas y viejos planes	3
Plan y progreso	5
LOS PRINCIPIOS O IDEAS RECTORAS DEL PLAN	5
LAS IDEAS ACERCA DE UN PLAN	6
Plan, ciudad construída y extensión de la ciudad	7
Una concepción "científica" del plan	8
LOS CONTENIDOS TEMATICOS DEL PLAN	9
Estética y trazados	9
Tránsito y ferrocarril	10
LOS INSTRUMENTOS	11
Transformación y expropiación	11
Zonificación y segregación	12
PROYECTOS PARA ROSARIO	13
Una avenida costanera	13
Las avenidas diagonales	15
PLAN, CONSENSO Y DISCURSOS	15
AL FIN EL PLAN	17
REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS	19
FUENTES DOCUMENTALES	19

El urbanismo es tema de moda, y no en balde; más aún, alegrémonos de que así sea, pues nuestras ciudades -Rosario principalmente- se han desarrollado sin regla ni método, libradas a la intuición de los hombres de progreso o a la fiebre de la especulación.

El Constructor Rosarino
Julio de 1927.

POR UN NUEVO PLAN

El 27 de septiembre de 1927, el Concejo Deliberante de la ciudad de Rosario dispone la formación de una Comisión Especial "Pro Embellecimiento Edilicio", posteriormente denominada también como Comisión "de Embellecimiento Edilicio y Urbanismo". De esta manera, se daba respuesta, y de un modo bastante acelerado para la práctica de la administración pública, a una propuesta que, en tal sentido, el concejal Rafael Mancini presentara ante ese Concejo el día 23 del mismo mes y año. Había llegado, finalmente, el momento a partir del cual, un profundo anhelo, compartido por la "Asociación Patriótica Amigos del Rosario" y la "Federación de Fomento Edilicio pro Plan Regulador Rosario", comenzaba a cobrar vida. Un anhelo que oportunamente fuera expresado en una propuesta elaborada conjuntamente por ambas asociaciones, y que también había sido presentado ante ese Concejo: la creación, por decreto, de "... una comisión de urbanistas que proyecten un plan orgánico municipal, con el trazado y emplazamiento de estaciones, vías, construcciones férreas, parques, paseos y una avenida costanera sobre las barrancas del Rosario." La propuesta de elaborar un plan para la ciudad, que estas asociaciones presentan al Concejo Deliberante el 9 de abril de 1927, está inspirada en la experiencia de la Municipalidad de Buenos Aires, que en 1924, por iniciativa de su intendente, el Dr. Carlos Noel, creara una comisión especial con idéntico propósito.¹

Con anterioridad, y también como respuesta a la nota presentada por estas dos asociaciones, la Comisión de Obras Públicas y Seguridad del Concejo Deliberante de Rosario, también había propuesto la formación de una comisión similar con la finalidad de proyectar un plan para la ciudad, teniendo en cuenta para ello los puntos de vista de la "urbanística moderna" y de la "edilidad". Dicha propuesta, que sólo difería de la presentada por el concejal Mancini en lo que respecta a la procedencia, o pertenencia institucional, de los miembros que integrarían la Comisión, fue tratada en sesión ordinaria del Concejo y devuelta a la Comisión que la

presentara para su reelaboración, no volviendo luego a ser considerada.²

Esta nueva Comisión con la que va a contar el Concejo Deliberante va a tener la tarea, de acuerdo con el artículo primero de la ordenanza de su creación, de "... estudiar el plan de embellecimiento edilicio de la Ciudad, contemplando sus necesidades higiénicas, estéticas y de tráfico, todo referente al plano regulador de la Ciudad ...". La Comisión, constituida apenas tres días después de la sanción de la ordenanza de formación, está integrada exclusivamente por concejales, siendo su presidente el ingeniero Rafael Mancini, el único de los miembros que permanece continuadamente hasta el momento de decidir la elaboración del plan. Un año después de la fecha de su constitución, el 18 de septiembre de 1928, se aprueba en sesión del Concejo Deliberante la moción presentada por el concejal Mancini de designar un secretario ad honorem que no fuera integrante del Concejo, recayendo tal designación en Angel González Theyler.³ Tanto los proyectos de apertura de calles y diagonales, de ensanche de avenidas, y de creación de nuevas plazas y parques, como el nuevo plan que fuera a idearse para Rosario, deberán posteriormente ser presentados ante ese cuerpo deliberativo del gobierno local, a los efectos de su consideración y aprobación definitiva.

Con la finalidad de dar cumplimiento a las tareas que le fueran encomendadas, la Comisión decide auspiciar la realización de un concurso para la elaboración de un Plano Regulador del Rosario, plan que deberá ser pensado de acuerdo con los "principios básicos del urbanismo moderno".

² La Comisión estaría integrada, y en este aspecto se percibe también la influencia del modelo porteño, por los representantes designados por aquellas asociaciones y organismos públicos que tuvieran a la ciudad como objeto de sus preocupaciones. De acuerdo con el artículo 1º del proyecto de ordenanza que le daría origen, ocho miembros formarían parte de la Comisión: un urbanista, ingeniero o arquitecto, de reconocida trayectoria en la materia, dos miembros del Concejo Deliberante, el Director de Obras Públicas de la Municipalidad, el Decano de la Facultad de Ciencias Matemáticas local (donde se cursaban las carreras de ingeniería y arquitectura), el presidente de la Sociedad de Arquitectos de Rosario, un representante de la Comisión Municipal de Bellas Artes y un representante del Centro de la Propiedad.

³ Los primeros miembros de la Comisión fueron los concejales E.N. Morcillo, R. Casas, J.N. Antelo, E.A. Pizolatto y R. Mancini. El 14 de septiembre de 1928, luego de la renovación de las autoridades municipales y de los integrantes del Concejo Deliberante, forman parte de la Comisión R. Goyenechea, T. Bertieri y D. Abalos, además de R. Mancini. Posteriormente, en 1929 se incorporan F.R. Brindisi y J. Doncel, quienes reemplazan a T. Bertieri.

¹ Esta Comisión de Estética Edilicia Municipal, cuya finalidad fue elaborar un plan orgánico para la ciudad, estuvo integrada por un representante de la propia Municipalidad, un representante del Departamento de Arquitectura del Ministerio de Obras y Servicios Públicos de la Nación, un representante de la Comisión Nacional de Bellas Artes y un representante de la Sociedad Central de Arquitectos de Buenos Aires.

La Comisión, en tanto por su composición era un organismo de carácter eminentemente político y no técnico y, además, por el hecho de no pertenecer al ejecutivo municipal, actuaba de un modo más cauto, cuando no más inteligente, que su homóloga porteña que fuera formada tres años antes con similar propósito. No asume la responsabilidad de redactar el plan, pero sí en cambio la de convocar a los profesionales más destacados del momento para que expresasen sus ideas respecto de tal tarea, y eventualmente llevarla a cabo. De esta manera se evita recibir las críticas que seguramente iban a surgir una vez elaborado el plan, tal como sucedió en Buenos Aires, donde la labor de la Comisión de Estética Edilicia Municipal dejó conformes a muy pocos. (BRAGOS, 1991) Así las cosas, la Comisión resuelve dar comienzo a sus actividades recurriendo a la opinión de ingenieros y arquitectos acerca de estas cuestiones. Para ello inicia una consulta con los especialistas en la materia y con las asociaciones profesionales que los agrupaban, solicitándoles sugerencias acerca de las modalidades a tener en cuenta en la convocatoria al concurso: las normas que deberían ser entregadas a los participantes para su consideración en la elaboración del plan, en el caso de que se considerara necesario hacer algún tipo de indicación en tal sentido; los plazos para la entrega de las propuestas; y la posibilidad y/o conveniencia de la participación de urbanistas o especialistas extranjeros.

Las respuestas que los distintos profesionales y organizaciones consultadas van enviando, constituyen en conjunto un documento muy particular para la historiografía del urbanismo argentino. Se trata de una base documental que permite reconstruir en gran medida el pensamiento urbanístico del momento, dando cuenta de las ideas dominantes, o al menos de aquellas que más aceptación tenían, acerca de la elaboración de un plan, sus principios rectores, sus contenidos, y los instrumentos necesarios para su puesta en marcha. Da cuenta, además, de los proyectos específicos a partir de los cuales se pensaba transformar una ciudad de carácter pueblerino en una metrópolis moderna, y que por tal razón deberían formar parte de un plan para Rosario. Toda esta información se presenta hoy a la manera de un singular y muy particular "yacimientos urbanístico", cuya "exploración" posibilita también tener una idea aproximada del grado de consenso que el plan urbano tenía entre los distintos sectores de la comunidad, en un momento muy especial que se caracteriza por la difusión y la afirmación de las ideas del urbanismo moderno en el país.

Se observan en estas ideas una clara influencia de los modelos europeos de urbanismo moderno, que se ven reflejados en la búsqueda de una ciudad más funcional y ordenada.

LA NECESIDAD DE UN PLAN URBANO

Asociaciones vecinales, problemas urbanos y plan regulador

Los problemas de la ciudad en general, y aquellos ocasionados por el trazado de las vías férreas en particular, tales como los referidos a la circulación y la vinculación entre los distintos barrios, fueron motivo de constante preocupación por parte de numerosas asociaciones civiles

que reunían a vecinos de la ciudad con el propósito de discutir y aportar soluciones a esos problemas. No se trataba de asociaciones vecinales de carácter meramente reivindicativo, cuya finalidad se limitaba únicamente a la denuncia de los problemas y al consiguiente reclamo de sus soluciones específicas, sino que, por el contrario, todo su accionar estaba orientado por un objetivo principal mucho más amplio y a la vez ambicioso: lograr que las autoridades municipales se dispusieran a elaborar un plan regulador para la ciudad. En ese sentido, la importancia otorgada a esa finalidad era tal, que la puesta en evidencia o la denuncia de un problema, por más simple que fuera, estaba siempre asociada a un mismo diagnóstico: la carencia de un plan que diera por terminado el ciclo de una ciudad que era caracterizada como una "... enorme extensión de terreno edificado sin orden ni concierto, entre vías férreas que imposibilitan su tráfico y su progreso, ocasionando daños y pérdidas enormes." (FFEPPRR, 1938) En realidad, esta afirmación prácticamente se había convertido en un axioma en todos los ámbitos de discusión, ya que existía un consenso generalizado acerca del carácter de la relación plan - problemas urbanos. Al respecto, se entendía que entre la ausencia de un plan regulador y los problemas de la ciudad se establecía un vínculo directo y causal. Al respecto, en una editorial de la revista El Constructor Rosarino, se afirma que la carencia de un plan para la ciudad "... ha sido causa de que el desconocimiento casi absoluto en la masa del pueblo y aún, es doloroso decirlo, entre ciertos profesionales, de los más elementales principios estéticos y arquitectónicos, hayan plagado la ciudad de un mare magnum de mamarrachos." (SIACOA, 1927b) La falta de un plan, una población a la que se acusaba de carecer, en su mayoría, de sensibilidad artística y, por último, la ciudad y sus problemas eran tres elementos íntimamente asociados, siendo los dos primeros los que permitían una interpretación del tercero. El discurso de los nuevos especialistas se va afirmando sobre una base que en cierta medida encierra un contenido elitista: los problemas de la ciudad, en particular aquellos de orden funcional, se deben a que no se consultaba a los profesionales encargados de darles una solución; mientras que aquellos de orden estético obedecían en general a la falta de una "cultura artística" en sus habitantes.

Entre aquellas asociaciones cuyo accionar estaba guiado por su interés en las mejoras edilicias de la ciudad, se destaca principalmente la Federación de Fomento Edilicio pro Plan Regulador Rosario, a la que adherían varias asociaciones menores de carácter barrial. ⁴ De acuerdo con sus estatutos, la acción de esta "federación" tenía como propósito conseguir que las autoridades dictaran las ordenanzas que correspondiesen para decidir la elaboración del "Plan Regulador Rosario" (art. 1º) y las que fueran necesarias para dar inicio a las obras referidas a la reorganización de los accesos ferroviarios y del tránsito en general, la sustitución de los tranvías y su reemplazo por un servicio de ómnibus, junto con el estudio de la factibilidad de

4 Participaron de la "Federación de Fomento Edilicio", el Comité pro Fomento Edilicio Zona Norte, la Comisión Municipal Zona Sud Barrio Echesortu, la Comisión Vecinal Barrios Alberdi y Sorrento, la Comisión Vecinal Barrio La Florida, la Comisión Vecinal Sección 10º y la Comisión Vecinal pro Urbanización Barrios Talleres y Federal, que también tuvieron una destacada actuación, particularmente en la reivindicación de un plan regulador para la ciudad.

la instalación de una red de subterráneos, contemplando además la necesidad de redactar un nuevo reglamento de edificación, un "reglamento de construcción moderno". 5

También se destaca en ese momento el trabajo de la Asociación Patriótica Amigos del Rosario, fundada en 1926, poco tiempo después que la anterior, bajo el nombre de Comité Patriótico Amigos y Defensores y Embellecimiento del Rosario, cuya preocupación central era, tal como su primera denominación lo indicaba, el embellecimiento de la ciudad. Impulsaba para ello la construcción de nuevas avenidas y parques y proponía el aprovechamiento de las barrancas sobre el río Paraná para actividades recreativas y de esparcimiento. La preocupación por las cuestiones estéticas era significativa en esta asociación, motivo por el cual sus integrantes entendían que Rosario, "... a más de comercial, [debía ser] a la vez atrayente." (APADR, 1931) Progreso y belleza integran un binomio que demanda de la existencia de un tercer elemento que garantice su existencia y permita su continuidad: el plan regulador. Tanto para cuestiones de índole funcional (la circulación y el transporte) como de carácter edilicio (la normativa de construcción), la respuesta era unívoca y coincidía con la de los "especialistas" del urbanismo: dotar a la ciudad de un plan regulador.

El surgimiento de este tipo de asociaciones preocupadas por las cuestiones urbanas y el destino de la ciudad y que expresamente se pronunciaban por la elaboración de un plan regulador, independientemente si lo hacían desde una perspectiva reducida y limitada por las concepciones "clásicas" de la estética y la higiene, no fue un caso aislado y exclusivo de la ciudad de Rosario. En los primeros años de la década del '20, se organiza en Mar del Plata la Comisión pro Mar del Plata, cuya finalidad era lograr mejoras edilicias en el tradicional balneario del país y, además, elaborar un plan regulador para la ciudad. En 1924 se crea en Buenos Aires la Asociación Los Amigos de la Ciudad con el objetivo de dar a conocer "... los principios del urbanismo, disciplina nueva, mitad ciencia, mitad arte, que trata de la organización y funcionamiento de las ciudades". La formación en Rosario de asociaciones de estas características va a tener lugar con posterioridad a la organización de sus homólogas en Mar del Plata y Buenos Aires. No obstante, debe destacarse que, la prédica de la Federación de Fomento Edilicio y de la Asociación Patriótica Amigos del Rosario en pro de un plan regulador es anterior a

la decisión de las autoridades de disponer su elaboración; más aún, la redacción del plan se debe en gran medida al accionar de estas asociaciones en ese sentido, mientras que, la Asociación Los Amigos de la Ciudad, se funda prácticamente en forma simultánea con la decisión del intendente de Buenos Aires de integrar la Comisión encargada de la redacción del plan para la ciudad. (BRAGOS, 1991)

La formación de estas asociaciones está indicando entonces que se está frente a un movimiento al cual, para la consecución de sus fines, le resultará conveniente rescatar a la disciplina urbanística, ya que, por un lado, reivindicará la figura del plan como herramienta apropiada para solucionar los problemas urbanos y, por el otro, considerará al urbanismo como la disciplina dentro de cuyos postulados el plan debe ser confeccionado. De todas maneras, se trataría, en principio, de movimientos locales que se limitan al accionar de las asociaciones en sus respectivas ciudades con una muy escasa o nula comunicación con sus pares de otras ciudades.

El Concejo Deliberante local fue sede natural de las discusiones sobre los problemas urbanos y, por lo tanto, se convierte en el ámbito de elaboración de las propuestas para solucionarlos. En particular, se destaca la actuación del concejal José Lo Valvo, del Partido Demócrata Progresista, quien entre sus numerosas propuestas para la ciudad de Rosario, presenta ya en 1921 un proyecto de creación de una Comisión Municipal de Parques, Paseos y Embellecimiento Edilicio, que tendría como objetivo principal la elaboración de normativa y recomendaciones respecto de la estética edilicia y del "ornato". Este proyecto fue presentado el 1º de marzo de 1921 y aprobado el 14 de octubre del mismo año, si bien no hay constancia de que la comisión se formara y llegara efectivamente a funcionar. (LO VALVO, 1922) También se había formado, en 1924 mediante la ordenanza N° 55, la Comisión de Estética Edilicia, que se integraría con un representante de la Dirección de Obras Públicas de la Municipalidad, un representante del Centro de Ingenieros, Arquitectos, Agrónomos y Técnicos y un representante de la Facultad de Ciencias Matemáticas, de cuya actividad no se tienen registros. Tampoco existe constancia de su efectiva formación y funcionamiento. De todas maneras, se trata de dos iniciativas que dan cuenta que, al menos desde inicios de la década del '20, la cuestión del plan urbano ya había sido colocado como tema de discusión por los ediles locales.

5 La "Federación de Fomento Edilicio pro Plan Regulador Rosario" se funda el 27 de febrero de 1925, con la idea de funcionar, como máximo, durante veinticinco años, lapso a cuyo término se suponía que su labor habría dado frutos y no tendría, por lo tanto, más razones para su continuidad. Con anterioridad al pedido del nombramiento de una comisión encargada de proyectar el Plan Regulador para Rosario, la "Federación" había iniciado, en el mismo año de su fundación, una campaña para la extensión de los recorridos de las líneas de tranvías hacia los suburbios, auspiciando también la redacción de una ordenanza que dispusiera la elaboración de un plan para la ciudad; al año siguiente, en 1926, inicia otra campaña, esta vez tendiente a lograr el inicio de los trabajos correspondientes a la reorganización del sistema ferroviario de la ciudad y a la extensión de los servicios públicos a todos sus barrios. Posteriormente, en 1928, ve cumplido, en gran medida, el objetivo principal que orientaba su accionar, al colocar al mismo presidente de la Federación, Angel González Theyler, como secretario general de la comisión especial del Concejo Deliberante creada un año antes, también por impulso de su propia iniciativa.

Asociaciones profesionales, nuevas ideas y viejos planes

Desde las organizaciones profesionales también se alienta la elaboración de un plan regulador para la ciudad, en particular desde aquellas que agrupaban a los profesionales más vinculados con el urbanismo: las de ingenieros y arquitectos. Al respecto, se destaca en especial la Sociedad de Ingenieros, Arquitectos, Constructores de Obras y Anexos, que a través de su órgano oficial, la revista El Constructor Rosarino, publica una serie de notas (editoriales y artículos firmados) sobre temas de urbanismo y problemas de la ciudad, que progresivamente van teniendo mayor presencia en la revista en la medida en que se acerca la fecha de una toma de decisión en el Concejo Deliberante acerca de las modalidades que estaban en discusión para disponer la

elaboración del plan: convocatoria a concurso o adjudicación directa, tomando partido, como más adelante se verá, por esta última. Esta corporación profesional se pronuncia claramente por una participación activa del poder público en la toma de decisiones acerca del futuro de la ciudad, y por lo tanto en la elaboración del plan, en la medida en que le otorga a la autoridad local el carácter de agente neutral despojado de intereses sectoriales que reúne, por lo tanto, las condiciones necesarias para guiar el proceso de transformación de la ciudad: "el plano regulador está llamado a modificar las diferentes condiciones de la vida edilicia pues no puede dejarse librado su crecimiento al solo impulso de sus habitantes sino que debe ser el resultado de la cooperación simultánea y dirección inteligente de los poderes públicos. Quienes contemplarán, con mayor imparcialidad, los beneficios inmediatos y futuros." (SIACOA, 1928b: 18) Podría interpretarse que esta neutralidad que se le adjudica al poder público está en cierta medida asociada con el mito del igualitarismo presente en el pensamiento del urbanismo: la distribución equitativa de los servicios, la accesibilidad indiferenciada; en suma, un medio urbano sin conflictos, ni rupturas y desequilibrios.

Otra asociación profesional que también se pronuncia al respecto es la Sociedad de Arquitectos Rosario que, por el contrario, no juega un papel tan destacado. Se opone a la participación de urbanistas en la Comisión, tal como propusiera la Asociación Patriótica Amigos del Rosario, ya que "... profesionales especializados en urbanismo, hoy por hoy, son pocos." En realidad, los "pocos" urbanistas a los que hace mención la Sociedad de Arquitectos Rosario se reducen a uno solo: el ingeniero Benito Carrasco, el único especialista mencionado como tal en la nota enviada al Concejo. 6 Por ese motivo recomiendan que se nombre algún profesional extranjero, si bien reconocen que tal solución resultaría demasiado onerosa. No había una clara posición por parte de la Sociedad de Arquitectos Rosario de alentar la elaboración de un plan para la ciudad. A la falta de especialistas en el medio y los elevados costos para contratar uno del exterior, se agrega el hecho de que aún no se disponía de un estudio que permitiera contar con un diagnóstico de la situación urbana de Rosario, razón por la cual el plan se elaboraría entonces con un total desconocimiento de los problemas de la ciudad. Se aducía que, "la falta de conocimiento de las necesidades reales, y la imposibilidad de penetrarse de ellas en poco tiempo, hace que el urbanista proyecte trazados que unas veces no contemplan necesidades de vialidad o son irrealizables, durante mucho tiempo, por la edificación que afectan." (SAR, 1927a) Con posterioridad a la nota enviada al Concejo, la Sociedad de Arquitectos Rosario, en un artículo editorial publicado en la revista *Arquitectura* expresa que, entre las cuestiones a ser resueltas por el plan, está la apertura de avenidas y diagonales y el carácter monumental que debe estar presente en su proyecto. (SAR, 1927b: 19 y 20) Posición que resulta un tanto contradictoria con su observación previa acerca de los proyectos viales

irrealizables, precisamente por las áreas edificadas que tales propuestas afectan para su materialización. 7

Por otro lado, la Sociedad de Arquitectos Rosario sugiere que sería conveniente tomar como punto de partida para la elaboración del plan "... un proyecto o croquis de proyecto que efectuara para esta ciudad el urbanista arqto. Bouvard más o menos en la época de la Intendencia del Dr. Lamas, que estará en el archivo del Concejo o de la Intendencia." (SAR, 1927a) La Sociedad de Arquitectos de Rosario propone reproducir el mismo método empleado por el intendente Noel en Buenos Aires, partir del "Plan Bouvard", un plan que ya había sido olvidado por todos después de haber sido sometido a duros cuestionamientos. Al parecer, los miembros de la comisión directiva de la Sociedad desconocían las duras críticas que en su momento provocó la presentación del plan, entre las cuales se destaca la del arquitecto Víctor Julio Jaeschke, quien dedicó un estudio exhaustivo al plan y que además no desestimó ninguna ocasión para reiterarlas: "la obra de M. Bouvard en Buenos Aires ha sido estéril. Aún no empezada, ya se derrumba, porque dicho arquitecto no ha podido dedicar al estudio de sus proyectos el tiempo necesario, [...] Sus diagonales con rond-points no conseguirán jamás descongestionar nuestra City, problema primordial que, según parece, no se le había encomendado. Descartemos pues una vez por todas estos proyectos infantiles, y hagamos nosotros mismos los estudios que el soi-dissant gran maestro no supo, o no quiso hacer." (JAESCHKE, 1912:13) También parece ser que los miembros de la Sociedad desconocen completamente el carácter de ese plan, ya que es el ejemplo más claro de aquello que están rechazando, tal como queda expresado en la nota enviada al Concejo. Y, por último, puede interpretarse que los integrantes de la Sociedad de Arquitectos Rosario seguramente deben ignorar las críticas que su prestigioso colaborador de la revista "Arquitectura" efectuara al plan que P. Bouvard elaborara para Buenos Aires: "En 1907 fue contratado por 80.000 francos el arquitecto francés M. Bouvard -que no era urbanista- para que estudiara, juntamente con una Comisión, el plano de transformación de Buenos Aires. En 1909 y 1910 produjo su informe, que no resultó, por cierto, el plan técnico esperado, sino un ligero esbozo empírico, falto de los estudios básicos preliminares; sólo parecían indicaciones formuladas sobre el mapa con el propósito de producir en el papel un efecto decorativo, con prescindencia absoluta de las principales técnicas que rigen en la materia." (CARRASCO, 1926) 8 De

7 En ese mismo editorial al que se hace mención, la Sociedad reitera su posición acerca de la falta de profesionales especializados en urbanismo haciendo notar que, por el contrario, en otros países ya se cuenta con especialistas dentro de la especialidad: "... en nuestro país aún no existe una verdadera escuela de urbanistas, con experiencias propias, ya que todo lo escrito hasta el presente no ha pasado más allá de lo teórico, circunstancia, por otro lado, distinta a muchos países europeos, donde ya existen subdivisiones de la misma especialidad por ejemplo, en Francia, Jaussely y Forestier, arquitecto urbanista y arquitecto de jardines respectivamente." (SAR, 1927b: 20)

8 Al respecto, es interesante destacar también la crítica del ingeniero C.M. Della Paolera, si bien esta es posterior a la nota que la Sociedad de Arquitectos Rosario envía al Concejo: "la futura gran metrópoli del Paraná guarda en su archivos un ya viejo ejemplo de urbanización improvisada. Se trata, también en este caso, de un plano confeccionado por M. Bouvard. En este ensayo de arte urbano se puso en práctica extensivamente el sistema de arterias diagonales

6 El ingeniero porteño B. Carrasco era colaborador de la revista "Arquitectura", órgano oficial de la Sociedad, en la cual, y a partir de junio de 1927, comienza a publicar una serie de artículos sobre temas del urbanismo, que en realidad no se trata de otra cosa que transcripciones íntegras de notas ya publicadas con anterioridad, y varios años antes en algunos casos, por el diario "La Nación" de Buenos Aires, más precisamente en los años 1923, 1924 y 1926.

todas maneras, y a pesar de sus contradicciones, la Sociedad de Arquitectos Rosario hizo escuchar su voz en pro de un nuevo plan para la ciudad.

Plan y progreso

Ninguno de los especialistas consultados argumenta acerca de la necesidad o de la conveniencia de elaborar un plan urbano para la ciudad. Tanto la acción desarrollada por esas asociaciones -las de vecinos y las de profesionales-, que era además ampliamente difundida por la prensa escrita local, como los antecedentes de discusión en el Concejo Deliberante, y los artículos aparecidos en las revistas especializadas, indican que dicha necesidad, y su impostergabilidad, ya habían sido oportunamente reconocidas por la sociedad, más aún en este caso en el que la decisión de elaborar el plan parte del mismo poder político, el Concejo Deliberante. Al respecto se afirma que "... ya no se discute la necesidad ineludible de que cada ciudad tenga un plan orgánico que contemplando las exigencias de la vida colectiva en el presente, y futuro, establezca las normas a seguir de acuerdo con los principios técnicos, perfectamente definidos, que rigen el urbanismo". (CARRASCO, 1928) De este modo el plan se presenta como el instrumento idóneo para ordenar la ciudad de acuerdo con las necesidades de la vida moderna y prepararla así para las transformaciones que demanda el mañana. Por otro lado, es de destacar que ya se perfila claramente la necesidad de convocar al urbanista, el nuevo especialista que tendrá a su cargo la elaboración del plan. En síntesis, tanto el urbanismo como el plan no necesitan de una presentación y fundamentación o justificación previas en la medida en que la necesidad de contar con un instrumento que tienda a solucionar los problemas de la ciudad ya ha sido comprendida por los distintos estamentos de la sociedad.

Rosario presentaba problemas asociados a un crecimiento rápido y al progreso. En ese sentido, el ejemplo de las ciudades europeas y norteamericanas en el modo de afrontar los problemas ocasionados por una acelerada elevación del número de habitantes y por la irrupción de nuevas actividades en la ciudad ya se consideraba como un caso propio, en tanto esas ciudades -y esas sociedades- eran el modelo al cual los técnicos locales aspiraban alcanzar. El plan será entonces el medio a partir del cual se tenderá "... a convertir nuestro sitio en una ciudad bella, alegre, higiénica y moderna" (ARRUE GOWLAND, 1928), a la vez que deberá "... encauzar el progreso siempre creciente de esta rica urbe ..." (LOS AMIGOS DEL ROSARIO, 1927). Pero el plan no sólo permitirá el acceso al progreso y a la vida moderna, sino que también será una variable muy particular que va a dar cuenta del nivel de desarrollo alcanzado por una sociedad. Esto fue realmente así porque el plan regulador era entendido como uno "... de los exponentes con que se honran las ciudades de los países más cultos de Europa". (DELLA

trazadas sin criterio alguno. La red es tan frondosa que al examinar el plano, como tuvimos ocasión de hacerlo, se pensaría que, suponiendo deformable el damero de la ciudad, se le ha estirado en una dirección diagonal y que en consecuencia las manzanas cuadradas han afectado la figura de rombos. Todos los cruces de estas diagonales, que como se imaginara son muchas, están constituidas por "rond points" de igual superficie y por lo tanto de igual valor para el tráfico, así como las arterias que a ellos concurren." (DELLA PAOLERA, 1928o)

PAOLERA; FARENGO; GUIDO, 1928) De este modo, el Plan Regulador se convierte en el documento que consigue sintetizar en sí mismo la aspiración colectiva de vivir en una ciudad moderna en el marco de una sociedad desarrollada, o al menos más avanzada.

LOS PRINCIPIOS O IDEAS RECTORAS DEL PLAN

La higiene, la estética edilicia, el tránsito y la previsión son los principios que están presentes en todas, o en casi todas, las sugerencias y opiniones que comienza a recibir la comisión del Concejo Deliberante recientemente creada. Junto a los tradicionales enfoques higienistas y esteticistas en la actuación urbanística que tuvieron vigencia en el país hasta el inicio de la tercera década del presente siglo, se reafirman dos cuestiones que ya habían sido incorporadas con anterioridad al pensamiento urbanístico contemporáneo: la circulación y la previsión. ⁹ Dos nuevos principios, y a la vez dos nuevas cuestiones a resolver, que tienen que ver con la percepción con la que se han de abordar los problemas de la ciudad.

Esta identificación o mimetización de los principios del urbanismo con aquellas cuestiones que genérica y universalmente eran reconocidas como "los problemas" de la ciudad, quedan claramente expresados en las palabras de D.A. Agache: "... hay que llamar la atención sobre los defectos actuales de la ciudad y las diferentes ideas que pueden ser propuestas hasta la fecha para el mejoramiento de la circulación, de la higiene y de la estética". (AGACHE, 1928) Vialidad, saneamiento y belleza, principios del urbanismo se presentan al mismo tiempo como los "problemas" de la ciudad moderna. A través del plan se pretendía lograr un nuevo ámbito para la vida ciudadana, una ciudad diferente que superara sus problemas actuales transformándola en un sistema que funcionase eficientemente: "más que planos reguladores ... nuestras ciudades [necesitan] de planos ordenadores, reformadores y de extensión, con sus respectivos programas y reglamentos para la mejor edificación de los diversos barrios de la ciudad, en cuanto a comodidad, economía, salubridad y estética". (JAESCHKE, 1928) En este caso, junto a las ideas embrionarias de obrar según un principio de racionalidad económica en la organización urbana, perduran aún los clásicos conceptos de la higiene y la estética edilicia.

La persistencia de esta concepción se hace aún más evidente en el planteo del ingeniero E. Chanourdie, quien entiende que estos principios que orientan al urbanismo pueden ser entendidos con mucha mayor claridad si son representados con la figura de un triángulo. En un primer

⁹ Al respecto, debe recordarse que, en realidad, la circulación ya había sido colocada como tema en nuestro país a comienzos de siglo. (CHANOURDIE, 1906; JAESCHKE, 1912)

momento, que se refiere a la normativa edilicia finisecular, se trataba de un triángulo isósceles, cuyo vértice estaba ocupado por la higiene, correspondiendo los ángulos de la base a la estética y el tránsito -el "tráfico"- . El "urbanismo moderno" va a inducir a un cambio en la jerarquía de estos principios: en primer lugar, ya no se trata más de un triángulo isósceles sino de un triángulo equilátero, y en segundo lugar, el vértice se encuentra ahora destinado al tránsito y los dos ángulos restantes a la higiene y la estética. Esta inversión en la representación de los principios no significa necesariamente que hayan perdido importancia los preceptos de la higiene y de la belleza, sino que, en realidad, se trata de una revalorización del tránsito "... que exige que los problemas de la higiene se subordinen [a él], en cuya solución se hallan aquellos involucrados por otra parte". De modo coincidente con esta visión "clásica" del urbanismo, según la cual los principios de la disciplina permanecen prácticamente sin alteración, para el ingeniero E. Chanourdie los problemas de la ciudad también seguían siendo los mismos que los de principios de siglo: "fuera exagerado decir, ..., que en un cuarto de siglo no se han producido variaciones en los problemas y puntos de vista del urbanismo." (CHANOURDIE, 1928)

Pero, que querían decir todos estos principios o postulados teóricos de la disciplina para los primeros urbanistas argentinos? La dimensión y el alcance de los mismos son precisa y sintéticamente indicados por el ingeniero A. Schamis, entonces a cargo de la Dirección de Obras Públicas de la Nación. La estética se refiere al diseño de los ámbitos colectivos, significa que los monumentos, los jardines y los edificios de la administración pública, como así también toda otra obra de carácter colectivo, tienen que estar dispuestos en la ciudad de manera tal que alcancen a constituir un conjunto armónico junto a las bellezas naturales y el paisaje del sitio donde se encuentran emplazados. Se trata de una concepción que claramente puede inscribirse dentro del pensamiento del "City Beautiful Movement", que ya había alcanzado una amplia difusión a nivel internacional y que avanza sobre la tradicional concepción de la estética edilicia que reglaba solamente acerca de las alturas y alineaciones de los edificios. La higiene mantiene sus principios decimonónicos acerca de la necesidad de mantener la pureza del aire y del agua, y de conseguir para las viviendas un correcto asoleamiento y ventilación, lo cual implica que las alturas de las edificaciones y el ancho de las calles deberán ser definidos y dimensionados en función de esas premisas. Por otro lado, la higiene también hace referencia a los inconvenientes de la contaminación ambiental ocasionada por la actividad industrial y, en ese sentido, a la necesidad de "purificar" el aire mediante la dotación de nuevas plazas y jardines que deberán ser proyectados para la ciudad. La vialidad y el tránsito remiten al reordenamiento de la circulación automotor, definiendo para ello, y en primer lugar, las vías de acceso a la ciudad y a los centros de producción y resolviendo las intersecciones del sistema vial con el sistema ferroviario. (SCHAMIS, 1928)

No obstante, va a ser la precisamente la preocupación por la previsión, la necesidad de anticiparse a las demandas del futuro mediato para así disponer desde el presente los modos de alcanzar su satisfacción, el común denominador de todos los urbanistas locales. Para la elaboración del plan resultaba imprescindible contar con una estimación lo más precisa posible acerca de los futuros

requerimientos de los habitantes de la ciudad de modo tal que las respuestas a aquellos ya pudieran ser contemplados en su redacción. Era necesario que se prepararan "... los cuadros y gráficos de estadística en todo orden de actividad, para poder prever en la medida de lo posible el futuro ...". (MICHELETTI, 1928) Para ello se recurrirá a una proyección "sui generis" del número de habitantes de la ciudad -fijando una meta poblacional- y de ese modo establecer las correspondientes demandas de servicios, vivienda, transporte, etc.. 10 Es así entonces que comienza a afirmarse una concepción estática y modelística de la realidad urbana, y es así también como el plan comienza a confundirse con el modelo óptimo de esa ciudad de treinta o cincuenta años más tarde, o de aquella otra que llegaría a contar con un millón de habitantes.

LAS IDEAS ACERCA DE UN PLAN

En el momento en el cual la Comisión de Embellecimiento Edificio y Urbanismo inicia sus consultas con los especialistas para la elaboración de un plan para la ciudad, el país estaba en condiciones de exhibir algunos ejemplos al respecto. Las principales ciudades contaban ya, en general por iniciativa de sus intendentes, con un plan urbano -de ordenación y/o de extensión-, si bien prácticamente ninguno de ellos fue posteriormente considerado por las propias autoridades municipales en la definición de una estrategia que orientase el crecimiento de sus respectivas ciudades. Con anterioridad a 1927 deben mencionarse los planes para las ciudades de Buenos Aires y Rosario, ambos elaborados por el arquitecto francés Paul Bouvard en 1910 y 1911 respectivamente; el "Proyecto de Ampliación y Rectificación del Trazado Actual" de 1915 para la ciudad de Mendoza, a cargo del ingeniero Benito Carrasco; y el "Plano de Reforma y Extensión", también para Buenos Aires, cuya redacción estuvo bajo la responsabilidad de la Comisión de Estética Edilicia Municipal en 1924, y en el cual también participó el arquitecto paisajista francés J.C.N. Forestier. En el mismo año en que se inician las consultas acerca de un plan para Rosario, se someten a la aprobación de las correspondientes autoridades municipales los planes para las ciudades de Córdoba y Santa Fe, elaborados por el ingeniero Benito Carrasco y el Dr. Julio César Cabal respectivamente. 11

10 En realidad, las metas poblacionales del plan no se establecían a partir de una verdadera proyección estadística en un determinado horizonte temporal del número de habitantes con los que contaba la ciudad en ese momento, sino mediante la definición de un número arbitrario de habitantes: un millón de habitantes (CHANOURDIE, 1928); o de una meta temporal, también arbitraria: cincuenta años (CARRASCO, 1928) o treinta años (SCHAMIS, 1928; SOCIEDAD CENTRAL DE ARQUITECTOS, 1928).

11 En relación al "Plan Bouvard" para Buenos Aires y para Rosario, ver, respectivamente, NOVICK (1991) y MARTINEZ DE SAN VICENTE (1986); acerca del plan para Mendoza, ver: PONTE (1987); respecto del Plan para Buenos Aires redactado por la Comisión de Estética Edilicia Municipal, ver: BRAGOS (1991); y

Los dos primeros planes que se mencionan fueron duramente criticados por el nivel de simplificación y abstracción de las ciudades que pretendían ordenar, deficiencia que se evidenciaba en las soluciones elaboradas. Ambos se reducían prácticamente a una propuesta de nueva estructura viaria cuya ejecución en esas ciudades implicaba una profunda remodelación de las áreas ya construidas que, además, demandaba una erogación fuera del alcance de la disponibilidad presupuestaria de los municipios. Por otro lado, la extensión de la red viaria por sobre el área aún en "uso rural" carecía de una propuesta acerca de la posible expansión de las ciudades que realmente justificara los trazados proyectados. En síntesis, dos planes que prácticamente habían sido diseñados sobre una página en blanco, donde las diagonales y rond points proyectados se superponen a posteriori, y de modo arbitrario, sobre la estructura vial existente. El último plan realizado para Buenos Aires, si bien en cuanto a contenidos significa un relativo avance respecto de los otros dos, se mantiene aún dentro de los cánones de una concepción puramente esteticista, razón por la cual también fue objeto de críticas que lo impugnaban como instrumento apropiado para orientar eficientemente el crecimiento de la ciudad. 12

Plan, ciudad construída y extensión de la ciudad

La elaboración de un nuevo plan para la ciudad de Rosario va a tener lugar entonces en un momento muy particular, y que bien podría llegar a convertirse en el hito que indicara un punto de inflexión en el pensamiento urbanístico argentino. Se trata de una especial oportunidad para poner a prueba las nuevas concepciones urbanísticas respecto de los planes "reguladores". Concepciones que, si bien no eran nuevas para la disciplina urbanística en sí, ya que venían siendo maduradas desde la década anterior y en particular desde los inicios de la correspondiente al momento de esta discusión, sí resultaban nuevas para el país, en la medida en que aún no habían sido consideradas previamente en la elaboración de un plan. Era la ocasión entonces, de superar cualitativamente las experiencias anteriores y de colocarse de ese modo a la misma altura del pensamiento urbanístico internacional y, sobre todo, a la par de los países "civilizados". Era el momento de dejar de lado los planes orientados por los limitados principios de la higiene y del embellecimiento, para dar lugar a un plan que fuera concebido dentro de los principios del "urbanismo científico" reconocidos internacionalmente.

Acerca de la elaboración del plan para la ciudad, un considerable número de los especialistas consultados entiende que para ello es necesario partir del reconocimiento de dos situaciones distintas: la ciudad construída y su extensión o ciudad futura. Operar con la ciudad existente presupone que se deberá ser muy cuidadoso con el ámbito ya edificado; por el contrario, ordenar la expansión se asemeja mucho a proyectar una ciudad "ex-novo", sin ningún tipo de

condicionamientos, salvo las características del sitio donde habrá de localizarse el nuevo centro urbano. Al respecto se afirma que "debe tenerse muy presente, que es mucho más fácil proyectar una nueva ciudad como ... [Cambera], que corregir y ampliar una población mal trazada, mal fraccionada, pésimamente edificada, etc., en realidad una ciudad echada a perder por verdaderos chapuceros, como es positivamente el caso de Buenos Aires, por ejemplo", dice V.J. Jaeschke, quien aprovecha la oportunidad para criticar la actuación de las distintas administraciones de aquella ciudad. (JAESCHKE, 1928) Del mismo modo opina el ingeniero E. Chanourdie, quien distingue y diferencia las figuras del plan y del proyecto en función de las características del "objeto urbano" que se trate. Para él, la prefiguración de una nueva ciudad es obra de un proyecto, mientras que la de una ciudad existente lo es de un plan: "es muy distinto proyectar una ciudad a concebir un plan regulador de una ciudad. En el primer caso: libertad absoluta; en el segundo: restricciones sin fin." (CHANOURDIE, 1928) Desde este punto de vista, para proyectar una nueva ciudad era necesario contar solamente con un buen plano topográfico. El plan, entendido de esta manera, tendrá que cumplir entonces con los dos objetivos referidos a las "dos ciudades" para las cuales es pensado: por un lado, corregir, mejorar y ordenar el núcleo urbano existente; por el otro, prever y prefigurar el trazado de la extensión de la ciudad futura. 13

Esta concepción de que todo plan urbano debía estar organizado en un "plano de transformación", para el área construída de la ciudad, y en un "plano de extensión", para las áreas periféricas aún vacantes de construcciones, es rescatada también por el arquitecto Angel Guido, quien la toma de un trabajo presentado por el "cultísimo urbanista francés" D.A. Agache ante el Congreso Internacional de Urbanistas celebrado en 1923 en la ciudad de Estrasburgo. 14 Del mismo modo que V.J. Jaeschke y E. Chanourdie, A. Guido considera que ambos planes deben elaborarse conjuntamente, reconociendo, también como los otros especialistas, que el estudio más difícil y complicado y que más cuidado demanda se refiere al "plano de transformación", mientras que la elaboración del "plano de extensión" es más simple, dado que se presenta la posibilidad de realizarlo "casi en forma científica" cuando se cuenta con los estudios adecuados que permiten definir correctamente

en relación a la participación de J.C.N. Forestier en la elaboración de ese mismo plan, remitirse a: ADAGIO; VIU (1987).

12 Los ingenieros B. Carrasco y C.M. Della Paolera fueron los dos especialistas que con mayor dureza criticaron el plan de la Comisión de Estética Edilicia Municipal, a partir de sus artículos publicados en los diarios La Nación y La Razón respectivamente. Al respecto, ver: BRAGOS (1991).

13 Esta idea de distinguir el plan para el área construída del plan para el área de extensión está asociada también con el tipo de profesionales que estarían en condiciones de llevarlos a cabo: en el primer caso, se entendía que resultaba de mayor conveniencia que tal tarea quedara en manos de urbanistas locales, ya que ellos son los que conocen mejor el medio en el que habrán de trabajar; en el segundo caso, en la medida en que la única restricción es la topografía del lugar, podría pensarse en la participación de urbanistas extranjeros. Por otro lado, esta clasificación de los planes tiene que ver con los requisitos a tener en cuenta en su elaboración, considerando la posible realización de un concurso al respecto, serían también distintas: para el primer caso, se indicarían las normas generales a tener en cuenta en las propuestas de reforma; para el segundo, la libertad más absoluta.

14 El arquitecto Angel Guido se refiere al trabajo "Comment on fait un plan de ville. Les étapes d'une étude urbaniste conçue suivant l'esprit et la lettre de la loi du 14 mars 1919". Acerca de ese trabajo y del de otros urbanistas franceses, ver: BRAGOS (1990).

las áreas de extensión y las condiciones para su futura urbanización. (GUIDO, 1928)

Una concepción "científica" del plan

Pero, más allá de estas distinciones entre plan para la ciudad existente y plan para la extensión de la ciudad, interesa conocer las ideas acerca de cómo era concebido un plan de ordenamiento y extensión, teniendo como referencia aquellos otros que anteriormente habían sido elaborados, en particular los planes para las ciudades de Buenos Aires y Rosario.

Los principios rectores del plan a los cuales se hacía mención en párrafos anteriores, dan cuenta de que aún persistían algunas concepciones que internacionalmente estaban siendo superadas y que, por esta razón, en el medio local coexistían con postulados más "modernos". La misma situación se presenta en relación al carácter del plan. Todavía es posible identificar una convivencia entre formulaciones retóricas acerca del plan junto a concepciones teórico-metodológicas más elaboradas que responden a esa idea del "urbanismo científico" a la que se hace referencia más arriba. En esta década en cuestión, el urbanismo ya es presentado y en cierta medida aceptado como una disciplina científica; y esto tenía una profunda significación, ya que sólo se considerarían como verdaderos y legítimos planes urbanos a aquellos que hubieran sido elaborados según los principios de esa nueva ciencia. 15 Al respecto, y como a continuación se verá, va a ser el ingeniero C.M. Della Paolera quien exponga, a través de conferencias pronunciadas en las ciudades de Buenos Aires y Rosario, acerca de estas nuevas cuestiones y enfoques del urbanismo moderno. 16

El desarrollo alcanzado hasta ese entonces por algunas técnicas, tales como la estadística, estimulan dentro del urbanismo la formación, y el afianzamiento, de un pensamiento de neto corte positivista, creando la ilusión de que alcanzar el conocimiento "objetivo" de la realidad es una meta posible de lograr. De ahora en más, todo podrá ser medido y cuantificado, situación que permitirá evitar que ningún aspecto de la realidad sea pasible de interpretación

15 Los ingenieros J.B. Carrasco y C.M. Della Paolera son quienes difunden el urbanismo en tanto una disciplina de carácter científico, y para ello cuentan con el aval que otorga la experiencia norteamericana y europea al respecto: "con arreglos a los dictados de esta nueva ciencia, es que se está procediendo a la transformación de las ciudades del viejo continente y de los Estados Unidos de América", anuncia el primero; "debemos pues seguir el procedimiento empleado en las ciudades del extranjero que practican el urbanismo científico", propone el segundo. (CARRASCO, 1928; DELLA PAOLERA, 1928b)

16 Junto con su respuesta del 08.10.28 a la encuesta de la Comisión de Embellecimiento Edilicio y Urbanismo, el ingeniero C.M. Della Paolera entrega una síntesis de su última conferencia pronunciada en Buenos Aires el 20 de septiembre de ese mismo año y un ejemplar de la publicación de las conferencias dictadas en Rosario en la Biblioteca Argentina los días 5 y 7 de julio, también en 1928. En realidad es el único de los especialistas consultados, además de J.V. Jaeschke y E. Chanourdie, que hace llegar a la Comisión información adicional que excede el marco limitado y restringido que imponía el cuestionario de la comisión, permitiendo de esta manera tener una visión más completa de su pensamiento acerca del urbanismo y de los planes urbanos.

"subjetiva" alguna. Al respecto, y en el campo del urbanismo, el ingeniero C.M. Della Paolera entiende que sólo será posible encontrar una solución a los problemas de la ciudad en aquellos casos en que "... las constataciones estadísticas nos pongan en presencia de una irregularidad." De este modo, el urbanismo podrá lograr un importante avance cualitativo, apartándose "... de muchas soluciones empíricas, para entrar de lleno en el cuadro de los conocimientos científicos." (DELLA PAOLERA, 1928a: 8) Esto es así porque el uso de la técnica estadística otorgaba garantía de científico a cualquier tipo de trabajo; de ese modo se convertirá en una herramienta fundamental para todas aquellas disciplinas que pretendían ocupar una posición destacada en el Olimpo de las Ciencias.

La posibilidad de disponer del instrumental técnico apropiado para una medición exacta ofrece también la oportunidad de poder llegar a conocer con certeza cuáles son las demandas de la ciudad del presente y las de la ciudad del futuro. Estas formulaciones están íntimamente vinculadas con el núcleo esencial de ese pensamiento positivista: aunque aún se los desconozca, aunque aún no se tenga conciencia de ellos, los problemas existen "objetivamente"; y va a ser precisamente el avance científico el que permita ponerlos en evidencia gracias al auxilio de herramientas y técnicas especiales.

Esta dimensión "científica" del urbanismo tiene que ver, por lo tanto, con el modo de aproximarse y conocer a la ciudad, el "objeto-problema" y razón de ser de la disciplina. El pretendido conocimiento científico cambia entonces la concepción del plan y, por lo tanto, el modo de abordar su elaboración: de ahora en más, las propuestas contenidas en el plan deberán estar basadas en una serie de estudios previos, de los cuales irán surgiendo todos los requerimientos a ser contemplados en su elaboración. Reconocimiento previo, identificación de los problemas, definición de las soluciones, serán los pasos obligados para que un plan sea considerado como tal: "... sólo cuando el programa básico, establecido para la reforma, la extensión y el embellecimiento, en una palabra, para la organización científica de una aglomeración, reposa sobre un estudio minucioso de su evolución y de sus necesidades presentes y futuras, estudio basado en precisiones geográficas, históricas, económicas y sociales, sólo en este caso decimos, al resultado que se llega a formular en planos, cartas topográficas de variada especie, programas parciales y reglamentaciones, se le puede llamar con propiedad un "plan de urbanización". (DELLA PAOLERA, 1928a: 28 y 29) De no existir ese estudio previo, apenas se estaría hablando entonces de un simple plano de la ciudad.

La tríada análisis - diagnóstico - propuesta que se constituye en la metodología básica para encarar la elaboración del plan, en la medida en que se la considere como una actividad de neto corte científico, implica definir el carácter que deberán tener los estudios previos. Estos estudios preliminares, que se presentan como una cuestión verdaderamente innovadora en la disciplina, conforman lo que posteriormente se dio en llamar el "expediente urbano": "para la urbanización de una ciudad de importancia es obligatorio proceder a la confección del expediente urbano, pues de tal estudio preliminar deben obtenerse las normas que orientarán las futuras transformaciones urbanas." (DELLA PAOLERA, 1928d) Una de las interpretaciones acerca del "expediente urbano" consistía en estudios acerca

de: a. la evolución de la ciudad, desde sus orígenes hasta el presente; b. las particularidades del sitio geográfico (geología, hidrografía, orografía, topografía, meteorología); c. la economía (precios de los terrenos, espacios libres, síntesis de la actividad comercial e industrial); d. el tránsito (desplazamientos y caudales de movimiento); e. las características demográficas (densidad poblacional por barrios, situación ocupacional, natalidad, mortalidad, inmigración, emigración, índices de hacinamiento); f. la higiene (enfermedades infecciosas, registro sanitario de las viviendas); y, g. la estética (inventario de la bellezas naturales o "patrimonio de estética de la ciudad"). Siguiendo estas indicaciones para elaborar el "expediente urbano", el plan sería entonces producto del "urbanismo científico". (DELLA PAOLERA, 1928a: 29 y 30) De este modo la elaboración previa del "expediente urbano", a la manera del "civic survey" inglés o del "dossier urbain" francés, garantiza o avala las propuestas de transformación para la ciudad: trazados, proyectos de obras públicas, recomendaciones acerca del transporte, etc. no serán simples formulaciones de deseo elaboradas al azar ni tampoco un gesto genial, producto de la intuición creativa del artista, sino que, sólo y simplemente, la consecuencia lógica e inevitable de un análisis metódico y sistemático, de un estudio científico. Así es entonces que comienza a institucionalizarse en la tradición urbanística del país, la figura del "expediente urbano", que se convertirá a partir de ese momento en una parte inseparable del plan.

La confección del "expediente urbano" como condición "sine qua non" para la elaboración de un plan director en tanto era un procedimiento "científico" permitió, por otro lado, aventar el prejuicio corriente de que "... desde un sillón de un estudio de París o Berlín se proyecten lujosos planos y proyectos, que al fin de cuentas resulten simples fantasías más o menos hermosas, pero irrealizables." (SCHAMIS, 1928) Casi veinte años más tarde, la posibilidad de una reaparición del fantasma de P. Bouvard todavía producía temor.

LOS CONTENIDOS TEMATICOS DEL PLAN

Estética y trazados

A partir de qué elementos se elabora un plan urbano? Cuál debe ser su contenido? Nuevamente, la higiene, la estética y el tránsito se encuentran presentes. Principios del urbanismo y problemas de la ciudad, esta vez reaparecen en su carácter de cuestiones que aborda el plan y que, por lo tanto, definen sus contenidos. En síntesis, el plan urbano deberá contar, por lo menos, con un plano de la ciudad con indicación del trazado y de los espacios verdes y edificios públicos (el tránsito y la estética), y un reglamento de construcciones (la higiene y la estética). Pero además de ello, ya comienza a colocarse la cuestión funcional como una dimensión a considerar en el estudio y la proyectación de la ciudad. Aparecen de este modo, y como más adelante se verá

en los comentarios acerca de los instrumentos, las primeras indicaciones sobre la utilidad de dividir la ciudad en sectores funcionalmente homogéneos. La tradición de la disciplina sanitaria y del embellecimiento urbano que contribuyen a la formación del pensamiento urbanístico moderno se encuentra acompañada ahora por la idea de organización funcional de la ciudad.

Entre estas tres cuestiones mencionadas al inicio - estética, higiene, tránsito-, la estética era una preocupación realmente dominante. De ello dan cuenta las distintas sugerencias y recomendaciones para su consideración en el nuevo plan para la ciudad, tanto a nivel de normativa -la necesidad de "disposiciones mejores para resolver el problema estético de la ciudad" (LAPORTE, 1929)- como de proyecto -diseñar "motivos decorativos en las diversas partes de la ciudad" (DIAZ VALENTIN, 1928)-. En la definición de la finalidad del plan regulador también se da cuenta de estas cuestiones, particularmente cuando se indica que su objetivo fundamental es proponer los modos más apropiados para mejorar la circulación dentro de la ciudad, sugiriendo medidas para acelerar el tránsito y soluciones para reducir los recorridos. Además, se entendía que el plan también debía definir los criterios a seguir para "... encaminar las nuevas construcciones por las vías más favorables para higienizar y embellecer el Rosario." (DIAZ VALENTIN, 1928), proponiendo en ese sentido la conservación de "los encantos o las bellezas naturales existentes, urbanas y extraurbanas". (JAESCHKE, 1928)

Vialidad, circulación, transporte, ocupan también un lugar destacado dentro del plan. En ese sentido, existía una profunda preocupación por la resolución del trazado de la ciudad. La mayor parte de las sugerencias para su transformación que recibe la Comisión, se referían específicamente a modificaciones en el trazado. Esto es así por dos motivos: uno, por el carácter inductor que una modificación en el trazado tiene sobre posteriores cambios en el tejido, en particular en la edificación y los usos; otro, porque se adjudicaba al operador público un rol destacado en la transformación de la ciudad. Por esta última razón, los proyectos que componen el plan se refieren siempre a áreas que son del dominio público: calles, avenidas, plazas, parques. Al respecto, en una de las sugerencias acerca de los contenidos del plan, se proponía la elaboración de planos que indicaran las calles que se iban a mantener en su actual condición, las calles que se proponía abrir y aquellas otras que se proponía eliminar, dando cuenta además de sus dimensiones y carácter. Junto con el trazado debían aparecer los proyectos de parques y la ubicación de monumentos y edificios públicos. (MICHELETTI; MICHELETTI, 1929).

Esto último da cuenta que las cuestiones del trazado no aparecen solamente asociadas a una cuestión funcional, sino también, y en gran medida, estética. Por ello es que se propone la imperiosa reforma del "defectuoso trazado de la ciudad", es decir el trazado en cuadrícula a quien se responsabilizaba por la "monotonía" de la construcción. Para modificar radicalmente esa situación era necesario terminar con la alineación de las edificaciones y definir un trazado de calles evitando proyectos de líneas rectas ininterrumpidas y sin solución de continuidad característicos del "damero". (JAESCHKE, 1928)

Las ideas de Camilo Sitte acerca de los trazados, una interpretación "pintoresquista" de sus postulados y la

asociación de estos con una idea elemental de la ciudad - jardín (barrio de viviendas unifamiliares con parques y/o jardines en lotes de generosas dimensiones) era otro común denominador en el pensamiento de los urbanistas locales, independientemente de una visión "clásica" en algunos de ellos o "científica" en otros. Las calles con curvas, la disposición irregular de las viviendas en sus respectivos lotes, las distintas siluetas que pueden obtenerse a partir de distintos tipos de tejados, un conjunto edilicio en armonía con el espacio abierto de una plaza, además de ser el modelo con el que se compara la ciudad real, pasan a ser la regla que debe seguir todo urbanista que se precie de tal. De este modo, con las propuestas de transformar la periferia en una ciudad jardín, se pretende presentar una variedad de situaciones urbanas que resulten disímiles entre sí como producto de una expresa intención del proyecto y no como consecuencia de la simple impronta de los límites de la propiedad fundiaria. La idea de ciudad - jardín se proponía como modelo a adoptar genéricamente en la planificación de los suburbios de la ciudad, independientemente si estos eran lugares de residencia de los sectores de la población de altos ingresos o barrios destinados a la población obrera: "No es difícil imaginar las ventajas estéticas que se hubieran obtenido con la moderna edificación del Saladillo si se hubiera dispuesto sobre un trazado más apropiado a la formación de perspectivas; en igual forma, todos los barrios obreros e industriales que se están creando en la zona suburbana del Rosario, ganarán en economía, en higiene y en estética, si en ellos se adoptasen las concepciones de conjunto del tipo de la ciudad - jardín moderna para poner fin a la formación improvisada y anacrónica que domina aún en la actualidad en el desarrollo de todas las ciudades argentinas." (DELLA PAOLERA, 1926) La ciudad - jardín aparecía como el modo más progresista de proyectar y definir los bordes de la ciudad.

Tránsito y ferrocarril

La ordenación del tránsito automotor aparece como otra de las cuestiones que necesariamente habrá de estar incorporada en el plan. En primer lugar, se propone su reglamentación teniendo en cuenta las necesidades presentes y futuras y, si bien no se recurre explícitamente a la categoría de "congestión" para indicar los problemas del área central de toda gran ciudad, se propone la descentralización de actividades para remediar el problema del tránsito. (DIAZ VALENTIN, 1928) La descentralización fue, durante mucho tiempo, una solución que los urbanistas encontraron para afrontar al problema de la congestión en las áreas centrales; solución basada en la ilusión de superar en la periferia los problemas propios del centro de la ciudad.

Además de todas estas cuestiones que se caracterizan por su grado de generalidad y que se reiteran en varias de las respuestas recibidas por la Comisión de Embellecimiento Edilicio y Urbanismo, se encuentran otras propuestas que intentan reducir la brecha existente entre la ciudad real, esto es la ciudad concreta que será el objeto de aplicación de las normas urbanísticas, y la ciudad ideal, es decir aquella ciudad modelizada en cuyos términos se piensa el plan. En ese sentido, aquellas cuestiones que más preocupaban en la ciudad y que eran identificadas como los "problemas" de la ciudad, tanto por las autoridades, los vecinos o los especialistas, aparecen tratadas más

particularmente en relación a la ciudad para la cual habrá de elaborarse un plan. Tal es el caso de algunos enunciados acerca de los problemas del tránsito que son colocados en relación al caso particular y específico de la ciudad de Rosario, tales como los problemas derivados del acceso al puerto y del trazado de las líneas de las empresas ferroviarias. Al respecto, se entiende que es necesario superar los problemas ocasionados por un tránsito desordenado y una estructura vial deficiente, en particular las dificultades para acceder directamente al puerto y que implican, por lo tanto, pérdidas económicas en la principal actividad que distingue a la ciudad. (CARRASCO, 1928) 17

El ferrocarril, en particular el trazado de las vías y la ubicación de talleres, playas de maniobras y estaciones, era -y continuó siendo- el problema histórico de la ciudad. Problema que en esos momentos se ve agudizado a partir del crecimiento demográfico y de la consiguiente expansión de la planta urbana más allá de las líneas ferroviarias que rodeaban el reducido casco consolidado de la ciudad. La expansión de la ciudad, que debe sortear el trazado de las vías férreas, presenta entonces como resultado, a un centro urbano que se encuentra seccionado en varios sectores con un grado de vinculación entre sí extremadamente deficiente. El anillo de vías del ferrocarril que rodeaba al centro de la ciudad era la barrera que, a falta de las murallas medievales de las ciudades europeas, era preciso derribar para así poder vincular a los distintos barrios y sectores posibilitando la conformación de una sola y gran ciudad. Por ello se propone la realización de estudios tendientes a determinar la factibilidad de construir viaductos (DIAZ VALENTIN, 1928), y también de estudios acerca de los accesos ferroviarios, existentes y a proyectar. (FCMFN - UNL, 1928) Pero el ferrocarril no sólo era entendido como un "problema", es decir como factor negativo que atentaba contra un correcto crecimiento de la planta urbana, sino también como "solución", en tanto se constituía en un medio idóneo para mejorar el sistema de conexión interna de la ciudad. El crecimiento de los suburbios y su vinculación con el centro de la ciudad demandaba un perfeccionamiento de su sistema de comunicaciones, proponiéndose en ese sentido recurrir al ferrocarril como el medio de transporte público y masivo que vinculase el centro con los nuevos barrios periféricos. (JAESCHKE, 1928).

La Sociedad Central de Arquitectos, en su respuesta a la Comisión, propone que en el llamado a concurso para redactar el plan, la Municipalidad debería indicar aquellos problemas que pretende solucionar, y que son el motivo de la convocatoria para elaborar el plan: el trazado de los ferrocarriles, la ubicación de la estación central, los proyectos de las empresas y el proyecto del ingeniero Farengo y las obras proyectadas para el puerto. (SCA, 1928) Esta organización profesional se hace eco así de un problema candente en la ciudad y lo vincula con el plan urbano: la ubicación de la estación terminal del Ferrocarril Central Argentino.

La futura estación del Ferrocarril Central Argentino era un tema de discusión cotidiano en la ciudad, y las

17 El acceso al puerto y el modo en que en él convergen las vías de las distintas empresas ferroviarias es un tema también planteado por el ingeniero L.B. Laporte, en ese entonces decano de la Facultad de Ciencias Matemáticas, Físicas y Naturales de la Universidad Nacional del Litoral. (LAPORTE, 1928)

asociaciones profesionales se pronunciaron al respecto. La Sociedad de Ingenieros, Arquitectos, Constructores de Obras y Afines entiende que, para la ubicación de la nueva terminal ferroviaria, deberían contemplarse dos premisas básicas: no alterar la tradicional fisonomía del aristocrático Boulevard Oroño ni tampoco impedir la construcción de una avenida ribereña. Razones suficientes por las cuales debería buscarse otro lugar alternativo al proyectado por la empresa ferroviaria en 1923. (SIACOA, 1927a). Esta posición era compartida también por integrantes del Concejo Deliberante de la ciudad, entre ellos Ernesto Morcillo, quien también formó parte de la Comisión de Embellecimiento Edificio y Urbanismo. Este concejal del Partido Demócrata Progresista se pronuncia porque Rosario "... reivindique para siempre sus barrancas para hacer una hermosa Avenida costanera, anhelo de la población de Rosario." (MORCILLO, 1929: 20).

LOS INSTRUMENTOS

Transformación y expropiación

Un plan urbano corría serios riesgos de pasar a ser letra muerta si no contaba con los instrumentos apropiados para su puesta en marcha; si no disponía de los mecanismos administrativos y legales que condujeran correctamente a la ejecución de las obras proyectadas o indujeran a la concreción de las transformaciones deseadas. En ese sentido, se recurre nuevamente a los ejemplos de las ciudades europeas y de los Estados Unidos; en este caso para alertar acerca del peligro que significa para las autoridades municipales el no poder contar con dispositivos legales y administrativos similares a los que disponen las ciudades de estos países "modelos". Sin ellos, el destino del plan no sería otro que un correcto enunciado de buenas intenciones y un elenco de proyectos más o menos interesantes.

La disponibilidad financiera del municipio para la ejecución de las obras planeadas pasa a ser una cuestión de interés prioritario cuya resolución preocupa a todos los especialistas. Recuérdese que, en la elaboración de los planes, se le adjudicaba al poder público un rol protagónico, asumiendo de ese modo toda la responsabilidad de la ejecución de las transformaciones proyectadas. Por lo tanto, todo plan debía estar acompañado por un detalle de las erogaciones correspondientes a cada proyecto. Cómo conseguir esos montos? Ese era un tema de aparente simple resolución: en todos los casos la propuesta era el endeudamiento público mediante la emisión de títulos especiales para la realización de las obras. Asociado con la cuestión de la disponibilidad financiera del municipio, el otro tema que preocupaba era el modo de reducir los costos de la ejecución de los proyectos, en particular aquellos costos derivados del precio de los terrenos afectados para tal finalidad. En este caso, la solución era disponer de una legislación que contemplase los mecanismos de la expropiación: "si bien esta solución [los proyectos de reforma] requerirá expropiaciones de cierta consideración, esto no puede ser un impedimento, pues si se pretendiese

realizar un plan de urbanización sin dedicar los medios adecuados al fin propuesto, debería renunciarse, sin mayores trámites, a toda idea de transformación edilicia." (CHANOURDIE, 1928)

Cómo afrontar los gastos que demanda la ejecución de los proyectos ideados para la ciudad es otro motivo de honda preocupación que lleva a la formulación de otros instrumentos que contemplen los modos de recuperar, por parte de la autoridad local, una porción de las inversiones realizadas. Es por ello que el plusvalor que adquiere la propiedad fundiaria como consecuencia de la inversión pública en proyectos de mejoras y remodelación urbana comienza a ser colocado como una situación de injusticia que beneficia a unos pocos en detrimento tanto del poder público como del resto de los habitantes de la ciudad. Por lo tanto, era necesario disponer de un mecanismo que permitiera deducir cuál era el plusvalor adquirido por la propiedad como consecuencia de la ejecución de una obra de mejoras, y cómo ese plusvalor que indirectamente toda la comunidad contribuía a formar era devuelto a la administración local. En ese sentido se argumentaba que era preciso "no olvidar tampoco, que sin leyes adecuadas, de expropiación amplia, sobre enriquecimiento sin causa, contribución de mejoras e impuestos al mayor valor, etc. siempre será poco menos que imposible realizar grandes obras de embellecimiento y mejoramiento urbano, tanto en América como en Europa." (JAESCHKE, 1928). La recuperación de ese plusvalor por parte de la autoridad municipal aparecía como una condición "sine qua non" para poder llevar adelante el programa de obras contemplado en el plan, en la medida en que precisamente se adjudicaba al agente público el rol de principal protagonista de la transformación de la ciudad. Por ello se afirma que "hoy en día, la recuperación, por las comunas, de un determinado porcentaje del mayor valor adquirido por las propiedades limítrofes o cercanas a las obras de mejoramiento edilicio, no se discute en ningún país de la tierra. Y se reconoce, en todas partes, que sólo pudiendo recuperar una parte de ese aumento del valor de la propiedad inmobiliaria, se pueden llevar a cabo las grandes obras públicas." (DELLA PAOLERA, 1928b)

Del mismo modo en que se entiende que la recuperación del mayor valor debe adquirir la figura de un instrumento específico, si lo que se pretende es solucionar el problema de la obtención de los recursos necesarios para la puesta en marcha de las propuestas del plan, también se sugiere la utilización de otros instrumentos para atacar uno de los más importantes inconvenientes que se visualizaba para la ciudad y que atentaba contra su desarrollo armónico: la especulación inmobiliaria. La necesidad de disponer de herramientas adecuadas para combatirla era perentoria en la medida en que "las comunas desposeídas de armas legales, tendrían que tropezar con grandes obstáculos para llevar a la práctica sus planes de organización. El más serio de estos obstáculos lo constituye la especulación; no habiendo medios para combatirla y dominarla, la especulación puede oponerse a todos los progresos de nuestros centros urbanos." (DELLA PAOLERA, 1928b) Precisamente van a ser C.M. Della Paolera, J.V. Jaeschké y A. Arrué Gowland los únicos tres especialistas -un ingeniero, un arquitecto, un abogado respectivamente- que proponen instrumentos específicos para enfrentar y resolver el problema de la especulación. Así, se sugiere la necesidad de limitarla y controlarla estableciendo plazos compulsorios de construcción que eviten la retención indebida de terrenos en espera de una mayor valorización, ya

que "los terrenos urbanos no deben ser para especular, sino para edificarse y aprovecharse útilmente." (JAESCHKE, 1928) Con la misma finalidad se aconseja la institucionalización de un impuesto a la "edificación inadecuada", esto es un gravamen especial a todos aquellos "... propietarios de terrenos baldíos y edificios inadecuados por lo viejos, chatos, feos y ruinosos, situados en pleno centro, [que] especulan con la valorización que a sus inmuebles da el trabajo, el progreso y la economía de toda la población." Se propone esta medida debido a que se entiende que permitir la continuidad de esta situación "... no es justo ni razonable; por eso, el impuesto debe llevar a la comunidad aún cuando más no sea que una parte de esa plusvalía." (ARRUE GOWLAND, 1928) La tercera propuesta se refiere a la conveniencia de que sea el propio municipio quien disponga de las tierras necesarias para programar nuevas urbanizaciones de modo de poder dotarlas de los equipamientos, las instalaciones y los espacios libres adecuados. Ello demandaría que se fijaran los criterios para que, progresivamente, el municipio pudiera contar con un banco de tierras, con un "dominio de tierras comunales". (DELLA PAOLERA, 1928b)

Zonificación y segregación

Por primera vez, en un plan para una ciudad argentina, si bien aún por realizar, se hace expresa mención a la importancia -y a la necesidad- de adjudicar a cada actividad un lugar específico dentro de la ciudad. Las ideas del "zoning", que tíbamente habían sido expresadas en el Plan de Reforma y Extensión para Buenos Aires, en particular en su reglamento de edificación, aparecen enunciadas como un instrumento para ordenar la ciudad y a la vez modelo óptimo de una eficiente organización urbana. 18 La división funcional de la ciudad parece ser la respuesta más conducente a solucionar uno de los problemas más importantes de la ciudad - "la anarquía reinante en la distribución de actividades y construcciones"- proponiéndose para ello la confección de planos y reglamentos para las distintas zonas funcionales que fueran individualizadas dentro de la ciudad. (JAESCHKE, 1928)

El zoning, si bien todavía no aparece mencionado como tal, se plantea en términos estrictamente funcionales con el enunciado de los distintos barrios que conforman una gran ciudad, enunciado que da cuenta además de la intención de adjudicar no sólo a cada actividad un lugar en la ciudad, sino también la de agrupar -y segregar- a la población en grupos relativamente homogéneos de acuerdo con sus respectivos niveles de ingresos: barrios de viviendas de alquiler, de viviendas para obreros, de viviendas de propietarios de bajos ingresos, de viviendas burguesas o de lujo; además de los barrios del comercio mayorista, del comercio minorista, de fábricas, talleres y corralones, y los barrios especiales (universitario, de hospitales, centro cívico y centro recreativo). Este planteo, que hace V.J. Jaeschke, se basa en el presupuesto de que cada actividad debe contar, necesaria y naturalmente, con un espacio específico dentro de

la ciudad: "para cada cosa y cada casa debe hallarse enseguida una ubicación conveniente y apropiada, siendo para conseguirlo, lo primordial, fuera del buen trazado y de la acertada subdivisión de la ciudad, una reglamentación adecuada para cada clase de construcciones, tanto públicas como privadas, para cada una de las diversas zonas en que se subdivide la ciudad, según las necesidades de su población, y en provecho de todos." (JAESCHKE, 1928) 19

La división funcional era entendida además como un instrumento apropiado para controlar la construcción desde el punto de vista del higienismo, en la medida en que también presupone la división de la ciudad en áreas según tipos de construcción, que contarían con reglamentos de edificación particulares para cada una de ellas que contemplaran una correcta ventilación e iluminación de los edificios. Pero también, y fundamentalmente, el zoning está pensado como un medio para garantizar el mantenimiento de los valores relativos de la propiedad inmobiliaria -cuando no su incremento- dentro de determinadas zonas de la ciudad. Se trata de evitar la aparición de actividades que puedan producir un impacto negativo en los precios de la tierra y, por lo tanto, inducir a una paulatina degradación de las áreas. La estricta división funcional -y social- que es posible establecer dentro de la ciudad gracias al auxilio del "zoning" aparece como la respuesta más apropiada para dar solución a aquella preocupación. De este modo, división funcional y propiedad inmobiliaria se conjugan en una misma concepción acerca de la intervención en la ciudad: "... una ciudad con plan orgánico representa ventajas positivas, desde que, aparte del progreso y la valorización que trae aparejados, asegura y da tranquilidad a los habitantes de la misma, que saben de antemano a que atenerse, desde que se agrupan los barrios según las distintas actividades, estableciendo alturas de los edificios que bordean las calzadas con lo que se evitan las sorpresas que proporcionan ahora al levantar construcciones demasiado elevadas que privan del sol y del aire a los otros vecinos, o de cuando se instalan establecimientos no deseables en barrios de familias, molestando, desvalorizando la propiedad, etc., etc." (CARRASCO, 1928)

El arquitecto A. Guido, quien años más tarde será uno de los más entusiastas defensores de un "zoning" que establezca una precisa y estricta partición de la ciudad en áreas homogéneas según actividades, también se pronuncia ya en ese entonces por una división funcional de la ciudad, si bien sin emplear aún el término "zoning". Esa división o especialización funcional, que A. Guido rescata de la experiencia de las ciudades estadounidenses, es posible de lograr, según el mismo autor, en la extensión de la ciudad, en la ciudad por construir, ya que para ella es posible elaborar un plan "científico" en la medida en que se cuente con la información necesaria y el modo de procesarla: "existen documentos capaces de facilitar un estudio preciso, casi perfecto. Confeccionados los gráficos de tráfico, de vientos, de lluvias (gráficos meteorológicos), de mortalidad por tuberculosis (según zonas); estudios precisos demográficos; crecimiento de la ciudad en extensión, etc., es posible ubicar debidamente los nuevos barrios: industrial, residencial, obrero, universitario, de hospitales, escolares, de deporte,

18 En cierta medida, en el plan para la ciudad de Santa Fe presentado para su aprobación en 1927, se plantea una división funcional de la ciudad, si bien no de un modo sistemático como el que sugieren algunos de los especialistas consultados por la Comisión de Embellecimiento Edificio y Urbanismo.

19 La división funcional de la ciudad según el destino asignado a los barrios también fue una cuestión presentada por el ingeniero Luis B. Laporte (1928).

parques, etc." (GUIDO, 1928) En este caso, la zonificación aparece como un instrumento ascéptico que se utiliza según datos que nada tienen que ver con la estratificación social de la población.

PROYECTOS PARA ROSARIO

Los especialistas invitados a opinar acerca del carácter del nuevo plan para la ciudad no se limitan exclusivamente a responder las preguntas que la Comisión de Embellecimiento Edilicio y Urbanismo formulara en el cuestionario que les remitiera. Muchos de ellos se sienten tentados a imaginar los cambios más aconsejables -y más deseados- para la ciudad, con el propósito de embellecerla y mejorar su circulación interna. Y así lo hacen, enviando a la Comisión sus ideas acerca de las transformaciones que tendrían que ser consideradas en el futuro mediano -y por lo tanto en la elaboración del plan- si lo que realmente se pretendía era cambiar de un modo significativo la fisonomía de la ciudad.

Las propuestas de proyectos que en ese entonces se formulan para la ciudad, van a girar, en general, en torno de dos cuestiones centrales: el tratamiento de la costa y la apertura de nuevas avenidas. Más allá de los problemas identificados, o que habían sido reconocidos como tales, en particular aquellos ocasionados por la presencia de una densa red ferroviaria en el interior de la misma ciudad, a la hora de definir los proyectos "necesarios" para Rosario van a ser solamente el trazado y los parques los dos temas que concitan atención y adhesión. Baste para dar cuenta de ello el contenido de una editorial de la revista "El Constructor Rosarino": "Los grandes problemas de embellecimiento de la urbe a base de apertura de calles, de trazado de nuevos parques indispensables y del aprovechamiento de la zona ribereña, hoy cerrada al uso público por los viaductos ferroviarios, constituirán al ser resueltos, siquiera en parte, el mayor título a que puede aspirar cualquier concejal diligente y bien intencionado." (SIACOA, 1927b) El tema del ferrocarril y la localización de la estación terminal del Ferrocarril Central Argentino, en tanto "problemas funcionales" que habían preocupado -y en realidad lo seguían haciendo- a especialistas y vecinos de la ciudad, no consigue llegar a expresarse en una idea más definida de proyecto; sí, en cambio, lo logra el tema edilicio, en tanto "problema estético" que parece preocupar más por su vinculación con los valores simbólicos de una sociedad "moderna" y también por su vinculación con aquellos otros valores que, en este caso más pragmática y terrenamente- se refieren a la propiedad inmobiliaria.

Una avenida costanera

Un sector prácticamente excluyente sobre el cual se formulan varias ideas de proyectos es la costa del río. El contacto entre el Paraná y la ciudad se enuncia como un problema que preocupa y demanda una respuesta de

formalización para este particular vínculo que caracteriza a Rosario. En ese momento, entre el área más consolidada de la ciudad y la costa fluvial se interponían las instalaciones portuarias y las infraestructuras ferroviarias que impedían el acceso y el uso público del sector de la costa. Por lo tanto, era necesario pensar en otro tipo de contacto entre río y ciudad, que además permitiera aprovechar las oportunidades que las barrancas presentaban para la elaboración de un proyecto urbano transformador.

Para la costa, todas las propuestas e ideas van a reivindicar su uso colectivo. Sobre este particular aspecto no hay discusión alguna; por ello las propuestas se concentran exclusivamente en dos temas proyectuales: el aprovechamiento paisajístico de la barranca y la formación de parques en la costa alta, y la construcción de una avenida en la costa baja. Entre las numerosas sugerencias puede citarse el proyecto de avenida costanera y su vinculación con la avenida Pellegrini, que aún no había resuelto su encuentro con la costa, y los proyectos de parques y jardines en las barrancas -"la parte más sana de la ciudad"- del ingeniero J.V. Díaz Valentín, director de la revista "El Constructor Rosarino", quien además proponía, como complemento de su proyecto global para la costa, el levantamiento de las vías del ferrocarril o, en su defecto, su trazado bajo nivel, la apertura de todas las calles descendientes hasta encontrarse con la futura avenida costanera y la dotación de estadios, un jardín botánico y un jardín zoológico en ese gran parque que se ubicaría a modo de balcón frente al río (DÍAZ VALENTÍN, 1928). La apertura de una avenida costanera, en este caso desde el barrio La Florida hasta Sorrento, también fue propuesta por A. Arrué Gowland, quien además se pronunció porque se hiciera definitivamente realidad la idea de balneario municipal junto al río; idea que hasta ese momento no había logrado superar su condición de simple indicación en el plano de la ciudad. (ARRUE GOWLAND, 1928)

Las asociaciones de vecinos también toman parte en ese debate y se pronuncian acerca del destino funcional de la costa: avenida costanera y parque eran una vez más las soluciones, propuestas en esta oportunidad tanto por la Asociación Patriótica Amigos del Rosario como por la Federación de Fomento Edilicio. La primera sugería la construcción por etapas de una avenida de la costa que formara circuitos anulares con las avenidas más importantes de la ciudad y la creación de un gran parque en las tierras que el Ferrocarril Central Argentino ocupaba en el área norte del centro de la ciudad. ²⁰ Era preciso que Rosario contara cuanto antes con "... la ansiada Avenida Costanera; la que sería la obra más hermosa de esta ciudad, por el hecho que además se podría formar también de las barrancas, jardines escalonados y adornados con estatuas de arte, cascadas y fuentes de agua, desde la altura superior hasta llegar a la parte más baja ... " (CPADER, 1926) Esta asociación auspicia, además, el aprovechamiento de la isla del Espinillo para las actividades recreativas, de modo complementario con el uso propuesto para el borde ribereño de la ciudad,

²⁰ Los circuitos se formarían a partir de las distintas "rondas" de bulevares; el primero estaría compuesto por el primer anillo interior: la Avenida Costanera, el Boulevard Oroño y la Avenida Pellegrini; el segundo, por el anillo inmediatamente posterior, esto es, la Avenida Costanera, la Avenida Francia y el Boulevard 27 de Febrero.

aconsejando para ello el establecimiento de baños públicos y clubes de gimnasia y esgrima y otros deportes destinados a "las clases menos pudientes". Por otro lado, la Federación de Fomento Edilicio entendía que pensar en una avenida costanera para la ciudad no era una empresa imposible de abordar, en la medida en que "después de haber visto surgir las avenidas costaneras de la Capital Federal y de la ciudad de Santa Fe, la creación de la avenida costanera en Rosario, ha dejado de ser una utopía." (FFE, 1927) Además de la costanera, la Federación impulsaba la creación de un parque sobre la barranca en la zona ocupada por instalaciones ferroviarias desde el boulevard Oroño hasta la calle Entre Ríos. Las propuestas de erradicar las instalaciones ferroviarias de ese sector de la ciudad para dar lugar en ese mismo sitio a un gran parque urbano, tenía por finalidad incorporar a la actividad del mercado inmobiliario a un amplio sector del área central que se encontraba, edilicia y funcionalmente, degradado por la presencia de la actividad ferroviaria. De este modo, se pondría en valor un nuevo sector de la ciudad para la inversión de capitales en la construcción de "edificios de renta".

También las organizaciones profesionales de los arquitectos coincidían, en términos generales, con estas opiniones acerca del tratamiento que debía darse a la costa, solución que requería necesariamente de la erradicación de las instalaciones ferroviarias y portuarias. En ese sentido, la Sociedad de Ingenieros, Arquitectos, Constructores de Obras y Afines propone que el área sobre la barranca ocupada por el entonces Ferrocarril Oeste Santafesino se destinase a la creación de un parque y de una avenida costanera que contemplase su vinculación con una futura extensión hacia el río de la avenida Pellegrini. (SIACOA, 1928b) Por otro lado, la Sociedad de Arquitectos Rosario declara que "el plano regulador de Rosario, deberá resolver múltiples problemas, [entre ellos] ... aprovechar la costa del Paraná como higiene y esparcimiento de la población por medio de avenidas costaneras o parques costaneros ..." (SAR, 1927b).

Todas las opiniones y sugerencias que se presentaron ante la Comisión de Embellecimiento Edilicio y Urbanismo o que se publican en revistas especializadas, tendían a cambiar radicalmente el carácter de la costa y suponían implícitamente un desplazamiento de las actividades manufactureras y ferroportuarias ubicadas en ese lugar y que precisamente constituían la base productiva de la ciudad. Si la importancia y la magnitud de una ciudad en el contexto regional y nacional se medía de acuerdo con su número de habitantes y con el volumen de sus actividades productivas y del movimiento comercial, el carácter de gran ciudad se demostraba en cambio a través de las particularidades constructivas de sus avenidas, edificios y parques públicos. Por ello, el embellecimiento de la ciudad se permitía ignorar a estas actividades productivas que daban cuenta de su rol e importancia. Respecto de las cuestiones estéticas de la ciudad, el ingeniero C.M. Della Paolera había sido claro. En ese sentido alerta acerca del "... obstáculo que para el embellecimiento urbano, significa la ubicación del puerto sobre el Paraná". Para modificar esa situación era necesario tomar medidas de forma inmediata para evitar que la costa fuera invadida en muy poco tiempo "... por una sucesión continua de galpones y por un bosque de negras y humeantes chimeneas." (DELLA PAOLERA, 1928a: 11 y

25) 21 El discurso del ingeniero Della Paolera armonizaba y se complementaba con el de la Federación de Fomento Edilicio que se pronunciaba por unas barrancas "... libres de vetustas construcciones y urbanizadas con una hermosa avenida costanera y parques que formen digno marco a esta ciudad." (FFE, 1927)

Ante tanta profusión de proyectos de parques y avenidas en la zona de la costa que, en el mejor de los casos, no contemplaban una resolución clara acerca del destino de las instalaciones productivas y de infraestructuras del transporte en ella existentes, el Centro de Ingenieros decide intervenir en la discusión planteando una dicotomía entre ciudad fea y con fuentes de trabajo versus ciudad bella y sin actividades productivas, tomando partido obviamente por la primera. Por ello se argumenta que es necesario "que el esquema proyectado sea factible de realización en el sentido constructivo y financiero y no lesione los intereses vitales de la ciudad, porque a un bello cuadro de Avenidas Costaneras y monumentos cuya instalación tiene que desplazar la fuente de sus riquezas que son las instalaciones de recepción y trasbordo de la mercadería de producción y consumo del Hinterland, es preferible una ciudad próspera aunque afectada de deficiencias de orden Estético y Edilicio." (CIAAT, 1928) La colocación de este falso dilema es la única opinión que podría registrarse como parcialmente opuesta a la realización del plan regulador. Las propuestas de transformación que se basan en concepciones esteticistas a ultranza, de acuerdo con las cuales a la industria y al ferrocarril se les otorgan valores negativos, y que, además, excluyen toda otra posible interpretación de la realidad urbana y de su transformación, dan lugar al surgimiento de justificadas incógnitas acerca de la utilidad del plan regulador, en tanto este aparece como un documento que puede contener proyectos de difícil y/o improbable concreción, y que, por otro lado, no tiene en cuenta el carácter fundamental de la ciudad.

Las avenidas diagonales

El modo más directo y eficaz de hacer saber al resto del mundo que una ciudad había ingresado en la era del progreso y la modernidad era, entre otras cuestiones como ya se ha visto, a partir de la exhibición de las particularidades de su trazado. El grado de progreso alcanzado se medía aún según el patrón haussmaniano, de acuerdo con el cual, aquel era directamente proporcional al número de avenidas y diagonales con que la ciudad contase. En ese sentido, para sus pretensiones de gran ciudad, Rosario tenía poco que ofrecer: un trazado en cuadrícula indiferenciado que sólo se interrumpía regularmente por la aparición de los anulares "bulevares de ronda". Situación que, además, se veía agravada por la presencia de las líneas ferroviarias dentro del casco urbano. Modificar tal situación aparece como una necesidad imperativa; por tal motivo aparecen múltiples propuestas de apertura de nuevas avenidas, entablándose una

21 No obstante su intención de liberar la costa del río Paraná de todo tipo de actividad productiva, el ingeniero C.M. Della Paolera sólo se pronuncia, y para un futuro mediano, por el traslado de las instalaciones portuarias hacia el sur de la ciudad, teniendo en cuenta que las inversiones en ellas realizadas hasta ese momento hacían poco probable un cambio de lugar en el presente o en el futuro inmediato. (DELLA PAOLERA, 1928a)

discusión que ya había tenido lugar en Buenos Aires por lo menos quince años antes: las nuevas avenidas diagonales.

Respecto del trazado de las nuevas avenidas las opiniones son coincidentes: debe evitarse la apertura de avenidas diagonales que signifiquen una operación de renovación urbana de gran envergadura y demanden de la inversión de grandes sumas de dinero que el municipio estaba lejos de disponer. La experiencia de apertura de las diagonales Norte y Sur en Buenos Aires estaba aún presente, razón por la cual su reiteración obedecería a un muy cuidadoso estudio. Por ello, las nuevas avenidas debían surgir del ensanche de las calles existentes o bien del trazado "ex novo" no en diagonal sino atravesando las manzanas por el medio de modo tal de afectar las construcciones existentes en la menor medida posible. Sólo se recomendaría el trazado de una nueva avenida diagonal cuando su apertura significase una solución al tránsito automotor que compensara rápidamente los gastos que su construcción demandase. (MICHELETTI, 1928) El trazado de nuevas avenidas a través del centro de manzana se presenta en un proyecto de apertura de una avenida Norte - Sur y otra Este - Oeste en el área central de la ciudad que se atribuye al arquitecto A. Guido. Dicho proyecto, basado en una demanda de mejorar el tránsito automotor ("es menester darse cuenta de que una ciudad de gran movimiento comercial y de calles excesivamente angostas como la nuestra, lo que se necesita, sin dilación, es abrir en su núcleo más central, nuevas vías de comunicación y desahogo para el congestionante tráfico actual y el del futuro inmediato") se resuelve de modo de dotar a la ciudad de dos ejes monumentales. (DR. OX, 1927: 39 a 43) 22

El ingeniero E. Chanourdie se pronuncia de un modo entusiasta por la construcción de avenidas diagonales. Para quien entiende que los problemas de la ciudad y los contenidos de la disciplina permanecieron inmutables durante más de veinticinco años, las soluciones propuestas puedan datar tranquilamente de un cuarto de siglo atrás. De este modo, propone la continuación de la avenida Godoy hasta la misma ribera del Paraná manteniendo su orientación SO - NE, para lo cual se debería atravesar diagonalmente toda el área central de la ciudad. Del mismo modo, la continuación de la avenida Alberdi hasta el boulevard 27 de Febrero significa atravesar en diagonal por amplios sectores densamente edificados. La propuesta de extensión en diagonal de estas dos avenidas obedecía a un principio -la vialidad- y estaba basado exclusivamente en la finalidad del reordenamiento del tránsito interno. Ambas vías circulatorias se convertirían en los ejes esenciales a partir del cual se articularía el plan de regulación para Rosario. (CHANOURDIE, 1928). Pero su propuesta no fue una voz solitaria que desentonara totalmente del resto. También la

Sociedad de Arquitectos Rosario contribuyó al respecto. Para esta asociación profesional, el futuro plan regulador debería resolver, entre otras cuestiones como ya se ha visto, la apertura de avenidas diagonales, si bien no se hace expresa indicación acerca de cuales. No obstante, en este caso, la aparición de una avenida diagonal obedece a otro principio, el de la estética: "el plano regulador de Rosario deberá resolver [acerca de la] ... apertura de avenidas y diagonales, que será preciso proveer también la manera de monumentalizarlas." (SAR, 1927b) Una vez más, la sociedad de Arquitectos Rosario aparece a la zaga de corrientes más avanzadas dentro del pensamiento urbanístico contemporáneo.

PLAN, CONSENSO Y DISCURSOS

El intercambio de ideas que se genera con el puntapié inicial dado por la Comisión de Embellecimiento Edilicio y Urbanismo del Concejo Deliberante, pone en evidencia que la utilidad de contar con un plan regulador para ordenar el crecimiento de la ciudad es una idea que cuenta con amplio consenso en diversos sectores de la población. Dan cuenta de ello las opiniones de los profesionales y de sus respectivas sociedades, de las organizaciones vecinales, de los políticos y de la prensa. 23

En su prédica por la adopción de un plan regulador para la ciudad, los profesionales -ingenieros y arquitectos- albergan un interés vital, por el cual luego mantendrán una disputa que se mantiene durante décadas: convertirse en los especialistas que deberán ser convocados para opinar y elaborar soluciones para el futuro de la ciudad. Por ello, toda formulación acerca del plan regulador se hace en nombre del urbanismo, una disciplina que era entendida como "... una ciencia positiva cuyas normas han ido definiéndose desde tiempos remotos y de cuya enseñanza no es posible prescindir en nuestros días sin condenarse voluntariamente al error." (CARRASCO, 1928) El urbanismo es la disciplina que sistematiza toda las experiencias de intervención en la ciudad y, a partir, de ellas y de las grandes transformaciones ocurridas en la ciudad durante el siglo XIX y comienzos del XX, define los principios básicos de actuación, proponiendo para ello la utilización de distintos instrumentos. Al respecto, la presentación de un corpus teórico más elaborado y despojado de un empirismo demasiado superficial implica entonces que ya no pueden desconocerse los modos y las condiciones más apropiadas para intervenir en la ciudad; desconocerlos implica, precisamente, "condenarse al error" para siempre.

En su discurso por convertirse en los "especialistas", los arquitectos dejan entrever dos cuestiones. Por un lado, y como ya se ha visto, un cierto elitismo que se

22 Las dos avenidas tienen como culminación, una -Avenida Norte a Sur- el nuevo edificio de la Municipalidad y otra -Avenida Este a Oeste- el nuevo edificio del Concejo Deliberante. Si bien en el artículo se critican proyectos anteriores de avenidas diagonales, del remate de la Avenida Este a Oeste se prevé el trazado de dos diagonales, una hacia el Parque Independencia y otra hacia la futura estación terminal del Ferrocarril Central Argentino. Para la apertura de estas nuevas avenidas se aduce que sólo será necesario expropiar edificios de escasa importancia. Esta situación permitiría realizar rápidamente la obra ya que "... en ciudades modernas y progresistas como Rosario, los proyectos deben estudiarse seriamente y llevarlos a la práctica sin dilaciones ni postergaciones." (DR. OX, 1927: 42)

23 El papel de la prensa en la difusión de los problemas de la ciudad y en la divulgación de los beneficios de un plan regulador para solucionar tales problemas, es tratado con mayor profundidad en otro artículo en preparación.

desprende de la pretensión de establecer dentro de la sociedad diferencias entre sus integrantes; diferencias que significaban que, de acuerdo con la posición adjudicada, algunos quedarían excluidos de opinar y decidir acerca de los destinos de la ciudad. Así, por un lado, se distinguían habitantes cultos y dotados de una fina sensibilidad artística y, por el otro, habitantes que carecían de estas condiciones, y que por lo tanto precisaban ser "enseñados". Obviamente, los profesionales de la arquitectura estaban ubicados en el primer grupo. Por otro lado, y en relación con su ubicación en el grupo de los "favorecidos", se percibe cierto autoritarismo en la pretensión imponer sus ideas en tanto son las únicas dignas de consideración ya que provienen del sector "culto". Se perfila entonces una suerte de pensamiento tecnocrático - autoritario en la disciplina que promueve la imposición de sus ideas en nombre de la "objetividad" del conocimiento científico. La siguiente transcripción da cuenta de ello claramente: "... es un deber de los poderes públicos, colocarse a la vanguardia y "ordenar" todos los progresos y, en el caso que nos ocupa, combatir la apatía, la desidia, o la falta de buen gusto, con una legislación rigurosa, que permita transformar nuestras aglomeraciones urbanas, en verdaderos hogares de una raza fuerte, laboriosa y artista." (DELLA PAOLERA, 1928a: 10)

En cambio, en las asociaciones de vecinos, la defensa por el embellecimiento de la ciudad -y de un plan para ello- tenía por finalidad la protección de los valores de la propiedad inmobiliaria, combatiendo en ese sentido contra todo aquello que amenazara con una desvalorización de los terrenos y de las edificaciones, ya sea debido a la permanencia de construcciones en mal estado, o de la presencia de actividades no compatibles con la vivienda.

En los políticos, su posición en defensa del plan regulador, obedece a una intención de solucionar de manera global problemas que aquejaban a la población. Al menos eso puede interpretarse de la posición de algunos concejales, en particular de aquellos pertenecientes al partido Demócrata Progresista (PDP), quizás una de las expresiones políticas representativas más avanzadas de la época. Al respecto, no se evidencia la misma posición desde las autoridades municipales, ya que todo este tipo de iniciativas respecto de la ciudad, provino siempre del seno del Concejo Deliberante.

Toda esta diversidad de intereses, si bien no resultaban ser antagónicos -y quizás por ello mismo- se expresan a través de un mismo discurso: embellecer la ciudad, ya que la belleza es sinónimo de progreso, de modernidad, de colocarse, en definitiva, en un mismo nivel que las naciones "desarrolladas". En todas las propuestas, y a pesar de los diferentes matices entre ellas, se deja ver claramente la presencia de las ideas del "City Beautiful Movement": la preocupación por los espacios verdes y lugares de juego y esparcimiento, la conformación de un sistema de parques entre el interior y el exterior de la ciudad a través de las "park ways", la construcción de centros cívicos de carácter monumental que se convirtieran en referente y en el símbolo de la nueva ciudad transformada. La única preocupación del City Beautiful que no merece demasiada atención por parte de los vecinos y especialistas locales es la racionalización de la inversión pública. La transformación de la ciudad era una tarea que se le encomendaba al poder público, en tanto agente pretendidamente neutral. La capacidad -el respaldo económico y financiero- de este para llevar adelante tal tarea

no era analizada. Tal situación se salvaba aparentemente mediante la indicación de los montos que demandaría la realización de las obras. La factibilidad del proyecto, la posibilidad real de su ejecución, se pretendía demostrar sólo con la elaboración de un presupuesto, y no con el estudio de la disponibilidad económica y financiera de sus posibles ejecutores. La emisión de títulos, como se ha visto, era la solución al respecto. Van a ser precisamente los ingenieros quienes manifiesten preocupación por esta cuestión, al entender que a los participantes del concurso se les debería hacer entrega de una documentación precisa que diera cuenta de la disponibilidad presupuestaria de la Municipalidad, para que elaboren en ese sentido sus propuestas de plan. No obstante esto no significa que "... lo que es actualmente nuestra parte céntrica debe quedar tal cual está, sino que en ella debe procederse a proyectar con suma cautela pues de los gastos que exige su cambio depende exclusivamente la eficacia del proyecto." (CIAAT, 1928)

Este discurso común y homogéneo que comparten distintos sectores de la población y que resulta ser "funcional" a sus particulares intereses se debe a que el urbanismo fue elaborando un cuerpo doctrinario de pretensiones universales lo suficientemente ambiguo o genérico. Y esto fue posible porque la ciudad en su conjunto ya había sido vista como un problema en su totalidad. El tránsito, el trazado vial, las construcciones, los espacios verdes, el ferrocarril, son todos problemas parciales, pero que son entendidos en conjunto y que por tal razón demandan de una misma solución: la elaboración de un plan regulador. Los problemas que se identifican para la ciudad son aquellos que genéricamente se mencionan para toda gran ciudad: el tránsito, el saneamiento, el embellecimiento. De todas maneras, no todos los problemas son definidos tan genéricamente, como tal ocurre con el ferrocarril. A pesar de ello, en el momento de definir proyectos específicos, los que priman como se ha visto son las generalidades. En ese sentido, se está en consonancia con los problemas que universalmente identifica el urbanismo. Por lo tanto, si el problema todavía no existe, puede llegar a existir, razón por la cual del mismo modo se hace necesaria la elaboración del plan regulador.

Si el discurso acerca de la belleza de la ciudad y del plan regulador era un común denominador entre profesionales, vecinos, políticos y asociaciones de distinta índole, no ocurría lo mismo cuando de instrumentos específicos de intervención se trata. Significativamente en este punto, palabras tales como "expropiación" sólo se escuchan en boca de los especialistas, no así en el discurso de las asociaciones de vecinos y de las corporaciones profesionales. En estos casos, cuando se hace mención a la "expropiación", sólo se la utiliza para atacar un enemigo común que con su sola presencia desvalorizaba las propiedades: las empresas ferroviarias. En la cuestión de los instrumentos, las asociaciones son más cautas, sea por no disponer de los conocimientos técnicos específicos, sea porque no formaban parte de sus intereses particulares.

AL FIN EL PLAN

Dos años después de iniciadas las consultas con los especialistas acerca de las características que debía tener el plan regulador para la ciudad y de las modalidades del llamado a concurso para su elaboración, se da comienzo a su efectiva redacción. El 2 de septiembre de 1929 el concejo Deliberante aprueba la contratación del equipo integrado por el arquitecto A. Guido y los ingenieros A. Farengo y C.M. Della Paolera para que se hagan cargo de tal tarea. Los fundamentos de tal decisión aparecen indicados en la ordenanza respectiva: "vista la seriedad de la porpuesta [de los tres especialistas], y los antecedentes profesionales de los técnicos nombrados, la comisión se abocó al estudio de dicho ofrecimiento."

¿Cómo se pasa en la Comisión de Embellecimiento Edilicio y Urbanismo de la idea de llamar a concurso a proponer una contratación directa sin siquiera una previa convocatoria pública a presentación de antecedentes? Entre las respuestas a la encuesta recibidas se registran aproximadamente tantas posiciones positivas como negativas al llamado a concurso. El tiempo necesario para su convocatoria y presentación de los proyectos y los montos que demandaría su realización eran los dos aspectos que más pesaban en la argumentación por el no, que se verían agrabados en caso que la convocatoria contemplase la participación de urbanistas extranjeros. Además, siempre se trataría de la presentación de anteproyectos, lo cual implicaba disponer aún de un tiempo adicional para la elaboración del plan definitivo.

Conocedores de tal situación, los tres profesionales nombrados envían una nota a la Comisión apenas quince días antes que el Concejo Deliberante dispusiera su contratación en la que manifiestan también su oposición al llamado a concurso. 24 Fundamentan tal posición en los casos de concursos realizados que no condujeron posteriormente a la elaboración definitiva del plan regulador y en la opinión, también desfavorable, que el arquitecto D.A. Agache, urbanista de renombre internacional que en ese momento se encontraba en Río de Janeiro elaborando el Plan de Ordenación, Embellecimiento y Extensión de esa ciudad, enviara también a esa misma Comisión. 25 Con la finalidad de evitar "gastos innecesarios" a la administración municipal y demoras en la elaboración del plan, proponen que el trabajo se les adjudique directamente a ellos, ya que lo realizarían por un monto significativamente menor al que demandaría el llamado a concurso (sólo cobrarían ochenta mil pesos, como mínimo, ya que en definitiva se trata de realizar una "obra patriótica y de entusiasmo por el progreso de nuestra ciudad"), reduciendo también los plazos para su preparación

24 Si bien los tres profesionales se pronuncian contra el concurso, es necesario aclarar que en las notas enviadas por Della Paolera y Guido a la Comisión en respuesta a la encuesta, no sólo no se oponen al mismo, sino que además sugieren los plazos correspondientes. (DELLA PAOLERA, 1928d; GUIDO, 1928b)

25 Los profesionales locales se refieren al concurso para el plan de París realizado en 1920 (el primer premio recayó en el arquitecto L. Jaussely, pero el plan nunca fue elaborado), y mencionan también que la misma suerte corrió posteriormente la propuesta vencedera en el concurso para el plan de Barcelona.

(seis meses para preparar el "expediente urbano" y un año para el plan, una vez concluido el "expediente"): "a tal efecto ofrecemos nuestros servicios profesionales, para realizar este Plan Regulador y de Extensión de esta Ciudad del Rosario en una forma práctica, eficaz y rápidamente ejecutable, y constituyéndonos de inmediato en comisión asesora de la Municipalidad en los problemas que afecten el Plan Regulador mientras este se lleva a cabo." Todo ello "... por el afán de que sea una realidad la transformación de la antiestética ciudad de Rosario, en una urbe moderna y que sea el fiel exponente de su fuerte dinamismo y de su gigantesco progreso." (DELLA PAOLERA; FARENGO; GUIDO, 1929)

La presentación de esta nota a la comisión no fue una actitud espontánea de sus autores, ni tampoco aislada. La información disponible permite suponer, y sin por ello caer en una interpretación "conspirativa" de los acontecimientos, que evidentemente hubo una tarea de "lobby" al respecto llevada a cabo por el ingeniero C.M. Della Paolera, quien, en su propósito de elaborar el Plan para Rosario, supo poner de su lado al Centro de Ingenieros, Arquitectos y Agrimensores Titulares y a la Sociedad de Ingenieros, Arquitectos, Constructores de Obras y Anexos.

Como se recordará, en los días 5 y 7 de julio de 1928, la primera de las instituciones nombradas organiza dos conferencias sobre los problemas de la ciudad y sus posibles soluciones que precisamente están a cargo del ingeniero Della Paolera. 26 En la segunda conferencia, gran parte de la cual está dedicada al "expediente urbano", el ingeniero Della Paolera comienza muy inteligentemente las articulaciones para conseguir su propósito al interrogarse "¿qué profesional podría hoy encargarse de embellecer ... a Rosario, sin consultar al técnico que con tanta dedicación ha estudiado sus accesos ferroviarios?" (DELLA PAOLERA, 1929: 30) Se refería, obviamente, al ingeniero A. Farengo, quien en 1927 realizó una propuesta de reordenamiento de los accesos ferroviarios en la ciudad de Rosario.

Cuando se comienza a discutir acerca de las opciones que tiene la comisión para encargar la redacción del Plan -concurso o contratación directa- la segunda institución interviene: "el urbanista Carlos M. Della Paolera es ya conocido para nosotros, recordamos que hace muy poco tiempo y a invitación del Centro de Ingenieros titulares dio una conferencia en la biblioteca Argentina sobre la urbanización de la ciudad de Rosario. El Ing. Adolfo P. Farengo por sus condiciones y antecedentes en el asunto de la Estación del F.C.C.A., significa una garantía de rectitud y cariño para esta ciudad. El Ing. Angel Guido demasiado conocido para nosotros, por ser hijo de esta ciudad y dada su actuación como profesional, como así también sus condiciones de estudioso e investigador, es sin duda alguna un elemento valioso y del cual se puede esperar una labor proficua para Rosario." (SIACOA, 1929: 23) La Sociedad de Arquitectos Rosario, que mucho no se destacó en su accionar

26 El contacto del ingeniero C.M. Della Paolera con esta corporación profesional local seguramente se debe a su vinculación estrecha con el Centro Argentino de Ingenieros, del cual fue representante oficial en diversos eventos nacionales e internacionales y, además, director de su órgano oficial, la revista "La Ingeniería", durante el período 1929 - 1931. Al respecto de la actuación del ingeniero Della Paolera ver: NOVICK; PICCIONI (1989).

en pro del plan regulador, finalmente se ve envuelta en la cuestión ya que el director de su órgano oficial -el arquitecto A. Guido- participa del consorcio profesional que se ofrece a realizarlo.

La contratación de los tres especialistas se hace de acuerdo con el proyecto de ordenanza que enviara la Sociedad Central de Arquitectos (de Buenos Aires) en respuesta a las preguntas de la encuesta. 27 De acuerdo con ella, los autores del plan se comprometían a entregar los planos correspondientes a la reforma general de la ciudad y su área de influencia y los planos de detalle de los nuevos barrios y centros cívicos. (SCA, 1928)

Seis años más tarde, finalmente, el plan se termina de redactar, es presentado a las autoridades y aprobado por un jurado especialmente constituido a tal efecto. 28 Con posterioridad obtiene un premio en la exposición de trabajos realizada en ocasión de la celebración del Primer Congreso Argentino de Urbanismo que tuvo lugar en la ciudad de Buenos Aires en octubre de 1935 y recibe un inesperado elogio y aprobación por parte de los especialistas franceses que le adjudican al ingeniero Della Paolera un rol protagónico en la elaboración del Plan. 29 Apreciación discutible, pero motivo de otro trabajo.

27 El proyecto de ordenanza fue elaborado por la "Comisión Especial de Urbanismo y Estética Edilicia" de esa asociación, que estaba integrada por R.C. Fites, A. Christophersen, V.J. Jaeschke, C. Vautier y F. Laass.

28 La constitución de un jurado para la evaluación del Plan ya había sido dispuesta en la contratación de los profesionales a cargo de su elaboración -Ordenanza 58/29-. Se trataba más de un jurado de "notables" que de "especialistas", en su mayoría delegados de centros académicos y de asociaciones profesionales.

29 "La Vie Urbaine" publica un extenso comentario sobre el Plan que describe pormenorizadamente su contenido y que concluye con el "visto bueno" de los "especialistas": "El Instituto de Urbanismo [de París], donde el señor Della Paolera fue uno de sus brillantes estudiantes, está feliz de ver como ha hecho honor a la ciencia francesa que contribuyó a su formación". (s/a; 1937:127)

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

- ADAGIO, N.; VIU, D. (1987): J.C.N. Forestier. El Plano de Reforma y Extensión para Buenos Aires. 1923 - 1924. Rosario, CURDIUR.
- BRAGOS, O. (1990): A conformação de uma nova disciplina. Algumas questões do debate urbanístico na França durante o período de entre-guerras. Rio de Janeiro, IPPUR-UFRJ (inédito).
- BRAGOS, O. (1991): El urbanismo francés en América Latina. J.C.N. Forestier en Buenos Aires; D.A. Agache en Río de Janeiro. Rosario, Cuadernos del CURDIUR N° 53.
- MARTINEZ DE SAN VICENTE, I. (1986): Los instrumentos del proyecto público en la construcción de la ciudad. Planes y proyectos para Rosario. 1890 - 1910. Rosario, Cuadernos del CURDIUR N° 12.
- NOVICK, A. (1991): "Artistas, pares, socios. Técnicos locales y extranjeros en la génesis del urbanismo porteño." In: Arquitectura Sur, año 2, N 4.
- NOVICK, A.; PICCIONI, R. (1989): Della Paolera y la amnesia del urbanismo argentino. Buenos Aires, II Jornadas de Arquitectura Rioplatense - Historiografía artística y arquitectónica Siglos XIX y XX.
- PONTE, J.R. (1987): Mendoza. aquella ciudad de barro. Historia de una ciudad andina desde el siglo XVI hasta nuestros días. Mendoza, Municipalidad de la ciudad de Mendoza.

FUENTES DOCUMENTALES

- AGACHE, D.A. (1923): "Comment on fait un plan de ville. Les étapes d'une étude urbaniste conçue suivant l'esprit et la lettre de la loi du 14 mars 1919". In: SOCIÉTÉ FRANÇAISE DES URBANISTES: Où en est l'Urbanisme en France et à l'étranger. Strasbourg 1923. Paris, Librairie d'Enseignement Technique.
- AGACHE, D.A. (1928): Nota a la Comisión de Embellecimiento Edilicio y Urbanismo del Concejo Deliberante de Rosario. Río de Janeiro, 21.10.1928.
- ARRUE GOWLAND, A. (1928): Nota a la Comisión de Embellecimiento Edilicio y Urbanismo del Concejo Deliberante de Rosario. Rosario, 03.10.1928.
- ASOCIACION PATRIOTICA AMIGOS DEL ROSARIO (1935): La gran diagonal que necesita Rosario. Rosario.
- CARRASCO, B.J. (1926): "Falta de concepto estético en el trazado de las nuevas calles y de plan distribuidor de los edificios públicos." In: La Nación, 22 de agosto.
- CARRASCO, B.J. (1928a): Nota a la Comisión de Embellecimiento Edilicio y Urbanismo del Concejo Deliberante de Rosario. Buenos Aires, 07.10.1928.
- CARRASCO, B.J. (1928b): "Los planes de urbanización. Breves antecedentes". In: El Constructor Rosarino, N° 62.
- CENTRO DE INGENIEROS, ARQUITECTOS Y AGRIMENSORES TITULARES (1928): Nota a la Comisión de Embellecimiento Edilicio y Urbanismo del Concejo Deliberante de Rosario. Rosario, 28.10.1928.
- COMITE PATRIOTICO "AMIGOS Y DEFENSORES Y EMBELLECIMIENTO DEL ROSARIO" (1926): Nota a la Comisión de Embellecimiento Edilicio y Urbanismo del Concejo Deliberante de Rosario. Rosario, 07.06.1926.
- CHANOURDIE, E. (1906): "Transformación edilicia de Buenos Aires". In: Revista Técnica, N° 29.
- CHANOURDIE, E. (1928): Nota a la Comisión de Embellecimiento Edilicio y Urbanismo del Concejo Deliberante de Rosario. Buenos Aires, 11.1928.
- DELLA PAOLERA, C.M. (1926): "Ciudades - jardines de la Región Parisiense". In: La Capital, 22 de mayo.
- DELLA PAOLERA, C.M. (1928a): Dos conferencias sobre urbanismo. Rosario y sus problemas urbanos. Rosario, Centro de Ingenieros, Arquitectos y Agrimensores Titulares.
- DELLA PAOLERA, C.M. (1928b): Evolución de Buenos Aires. Buenos Aires, 28.07.28. (conferencia)
- DELLA PAOLERA, C.M. (1928c): "Los planes de urbanización." In: La Razón, 5 de septiembre.
- DELLA PAOLERA, C.M. (1928d): Nota a la Comisión de Embellecimiento Edilicio y Urbanismo del Concejo Deliberante de Rosario. Buenos Aires, 08.10.1928.

- DELLA PAOLERA, C.M. (1929): "Urbanismo y problemas urbanos de Buenos Aires." In: La Ingeniería, Año XXXIII, N° 10.
- DELLA PAOLERA, C.M.; FARENGO, A.P.; GUIDO, A. (1929): Nota a la Comisión de Embellecimiento Edilicio y Urbanismo del Concejo Deliberante de Rosario. Rosario, 09.10.1928.
- DIAZ VALENTIN, J.V. (1928): Nota a la Comisión de Embellecimiento Edilicio y Urbanismo del Concejo Deliberante de Rosario. Rosario, 09.10.1928.
- DR. OX (1927): "Proyecto de dos avenidas centrales en Rosario." In: Arquitectura, N° 3.
- FACULTAD DE CIENCIAS MATEMATICAS, FISICAS Y NATURALES - UNIVERSIDAD NACIONAL DEL LITORAL (1928): Nota a la Comisión de Embellecimiento Edilicio y Urbanismo del Concejo Deliberante de Rosario. Rosario, 06.04.1927.
- FEDERACION DE FOMENTO EDILICIO (1927): Nota a la Comisión de Embellecimiento Edilicio y Urbanismo del Concejo Deliberante de Rosario. Rosario, 06.04.1927.
- GUIDO, A. (1928a): "Urbanización de Rosario". In: La Capital, 12 de marzo.
- GUIDO, A. (1928b): Nota a la Comisión de Embellecimiento Edilicio y Urbanismo del Concejo Deliberante de Rosario. Rosario, 18.10.1928
- JAESCHKE, V.J. (1912): Las avenidas y la transformación de Buenos Aires. Buenos Aires, edición del autor.
- JAESCHKE, V.J. (1928): Nota a la Comisión de Embellecimiento Edilicio y Urbanismo del Concejo Deliberante de Rosario. Buenos Aires, 07.10.1928.
- LAPORTE, L.B. (1929): Nota a la Comisión de Embellecimiento Edilicio y Urbanismo del Concejo Deliberante de Rosario. Rosario, 28.06.1929.
- LO VALVO, J. (1922): Acción Municipal. Buenos Aires, L.J. Rossia y Cía.
- MICHELETTI, L. (1928): Nota a la Comisión de Embellecimiento Edilicio y Urbanismo del Concejo Deliberante de Rosario. Rosario, 07.10.1928.
- MICHELETTI, A.; MICHELETTI, L. (1929): Nota a la Comisión de Embellecimiento Edilicio y Urbanismo del Concejo Deliberante de Rosario. Rosario, 08.1929.
- MORCILLO, E.N. (1929): El problema ferroviario en Rosario. Rosario, Vecino Barrio Ludueña Sud.
- SCHAMIS, A. (1928): Nota a la Comisión de Embellecimiento Edilicio y Urbanismo del Concejo Deliberante de Rosario. Buenos Aires, 31.10.1928.
- SOCIEDAD CENTRAL DE ARQUITECTOS (1928): Nota a la Comisión de Embellecimiento Edilicio y Urbanismo del Concejo Deliberante de Rosario. Buenos Aires, 26. 10.28.
- SOCIEDAD DE ARQUITECTOS ROSARIO (1927a): Nota a la Comisión de Embellecimiento Edilicio y Urbanismo del Concejo Deliberante de Rosario. Rosario, 30. 04.27.
- SOCIEDAD DE ARQUITECTOS ROSARIO (1927b): "Urbanización del Rosario". In: Arquitectura, año I, N° 10.
- SOCIEDAD DE INGENIEROS, ARQUITECTOS, CONSTRUCTORES DE OBRAS Y ANEXOS (1927a): "Nota al Ministro de Obras Públicas de la Nación". In: El Constructor Rosarino, N° 44.
- SOCIEDAD DE INGENIEROS, ARQUITECTOS, CONSTRUCTORES DE OBRAS Y ANEXOS (1927b): "El embellecimiento de Rosario". In: El Constructor Rosarino, N° 50.
- SOCIEDAD DE INGENIEROS, ARQUITECTOS, CONSTRUCTORES DE OBRAS Y ANEXOS (1928a): Nota a la Comisión de Embellecimiento Edilicio y Urbanismo del Concejo Deliberante de Rosario. Rosario, 31.10.1928.
- SOCIEDAD DE INGENIEROS, ARQUITECTOS, CONSTRUCTORES DE OBRAS Y ANEXOS (1928b): "La suerte de Rosario". In: El Constructor Rosarino, N° 61.
- SOCIEDAD DE INGENIEROS, ARQUITECTOS, CONSTRUCTORES DE OBRAS Y ANEXOS (1929): "El plano regulador de la ciudad". In: El Constructor Rosarino, N° 71.
- s/a (1937): "Plan d'Aménagement et d'Extension de Rosario". In: La Vie Urbaine, N° 30 (mars - avril).